

Programma Goederenvervoer- corridors

Van handelingsperspectieven
naar Toekomstagenda voor
de Corridorontwikkeling

November 2019
Topcorridors



Programma Goederenvervoer- corridors

Van handelingsperspectieven
naar Toekomstagenda voor
de Corridorontwikkeling

Besluit over nadere uitwerking in BO-MIRT
Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost

November 2019



Inleiding

In de Programmaraad van 19 juni jl. is het conceptrapport Handelingsperspectieven besproken en het volgende afgesproken: 'De perspectieven worden nader uitgewerkt, inclusief een beeld van fasering van oplossingsrichtingen in de tijd, ten behoeve van het BO-MIRT najaar 2019. Op basis daarvan kan de scherpste in het programma, bijbehorende acties en doorkijk naar mogelijke nieuwe oplossingsrichtingen worden gebracht, waarbij ook goed gekeken wordt naar Noordrijn-Westfalen en Vlaanderen' (verslag programmaraad).

In de afgelopen periode is door betrokken partijen gewerkt aan de nadere uitwerking van de handelingsperspectieven. Om de doelen van het programma op het gebied van economie, milieu/duurzaamheid, sociaal/veiligheid en kwaliteit/bereikbaarheid te halen zijn oplossingsrichtingen nodig, die bijdragen aan het vergroten van de toegevoegde waarde en het mitigeren van negatieve effecten.

De oplossingsrichtingen worden vooralsnog per perspectief uitgewerkt - om het onderscheidend vermogen scherp in beeld te houden - maar uiteindelijk wordt er een integrale Toekomstagenda voor de Corridorontwikkeling opgesteld. In de Toekomstagenda worden maatregelen geprogrammeerd, verdeeld over de korte-, middellange- en lange termijn, met verantwoordelijkheidsverdeling en bekostiging. En verdeeld over de huidige thema's knooppunten, doorstroming, service voor gebruikers, duurzaamheid en innovatie. Onder de oplossingsrichtingen worden concrete acties benoemd, die een plek krijgen in het Actieplan van het programma.

Maatregelen worden uitgevoerd door overheid en bedrijfsleven. Voor partijen geldt dat zij kunnen agenderen, stimuleren (bijv. initiatiefnemer, subsidies, wet- en regelgeving) en investeren. In de nadere uitwerking zal per maatregel gekeken worden welke partij (overheid – bedrijfsleven) het voortouw moet hebben en vanuit welke rol.

In deze notitie wordt een besluit voorgelegd voor de vervolgstappen. In de bijlage wordt een toelichting gegeven op de huidige stand van zaken in de (inhoudelijke) uitwerking en de processtappen richting BO-MIRT 2020.

Besluit BO-MIRT, Corridorpartijen spreken af gezamenlijk:

Toekomstagenda

Een Toekomstagenda voor corridorontwikkeling (van de Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost) richting 2030 op te stellen.

Roadmap maatregelen en acties

Daarin worden - vanuit de opgaven - de doelen, oplossingsrichtingen en maatregelen / acties in de tijd gefaseerd.

Gezamenlijk bekostiging

Met deze agenda verkennen van gezamenlijke bekostiging van de maatregelen die in de Toekomstagenda worden opgenomen, ter vaststelling in BO- MIRT Goederenvervoercorridors najaar 2020.



An aerial photograph of a large port and highway interchange. The top half shows a port area with numerous colorful shipping containers (blue, red, yellow, green) stacked in rows. Several large blue gantry cranes are visible. Below the port, a multi-lane highway with several overpasses and ramps is shown. A large white truck with a blue trailer is driving on one of the overpasses. The bottom part of the image shows a complex interchange with multiple lanes and overpasses, with several cars and trucks visible. The overall scene is a busy logistics hub.

Bijlagen

Bijlage 1 - Inhoudelijke uitwerking

Bijlage 2 - Processtappen nadere uitwerking

1 – Inhoudelijke uitwerking

Inleiding

In onderstaande figuur is de uitwerking van de handelingsperspectieven gevisualiseerd. De focus ligt nu op oplossingsrichtingen.



Opgaven

Om de programmadoelen te realiseren, dienen de volgende opgaven opgepakt te worden:

- 1 Onderbenut economisch potentieel: inzet op goederenstromen gerelateerd aan een hoge toegevoegde waarde.
- 2 Toenemende druk op ruimte voor bedrijven op bedrijventerreinen.
- 3 Toenemende druk op capaciteit en kwaliteit van transportnetwerk.
- 4 Effecten voor de omgeving: milieu (vooral klimaateffecten) en veiligheid.

Onderdeel van de verdere uitwerking van de handelingsperspectieven is het formuleren van oplossingsrichtingen per perspectief (in vervolg op de tabel in deel D van het conceptrapport). Hieronder een korte typering van elk van de handelingsperspectieven en een eerste indicatie van oplossingsrichtingen waar per perspectief aan gedacht wordt. Bij elk van deze oplossingsrichtingen wordt de relatie met de bovengenoemde opgaven gelegd.

Perspectief 1 – Mainport Rotterdam als gateway to Europe

Bij dit handelingsperspectief staat de efficiënte en duurzame doorvoer van bulkstromen en containers van en naar het achterland van de Rotterdamse Mainport centraal. De belangrijkste ingrediënten van dit perspectief zijn:

- Zo veel mogelijk gebruik maken van de capaciteit en diensten die spoor, binnenvaart en buisleiding te bieden hebben. Vooral waterwegen hebben nog veel capaciteit om goederen te vervoeren.
- Een verbetering en versterking van de onderlinge uitwisselbaarheid van de modaliteiten spoor en binnenvaart (mede vanuit het perspectief van klimaatverandering). Er wordt ingezet op versterken flexibiliteit van de dienstverlening op het spoor en benutting van overslagcapaciteit op de terminals waardoor de infrastructuur optimaal benut wordt.
- Er wordt daarom ingezet op binnenvaart en het verbeteren van de kwaliteit, betrouwbaarheid en duurzaamheid van het vaarwegennetwerk. Tevens gebruik van buisleidingen voor specifieke (petro-)chemische stromen. Het spoornetwerk is geschikt voor plaatsen die niet via water bereikbaar zijn.
- In de Rotterdamse haven, op het spoornetwerk en op de vaarwegen worden bestaande en nieuwe bottlenecks weggenomen of opgevangen.
- Daarnaast wordt modal shift van weg naar water en spoor verder gestimuleerd door bulkverkeer op lange afstanden te reguleren en het ontwikkelen van slimme ondersteunende ICT-tools.

De relatie van Handelingsperspectief 1 met de doelen van het Programma is als volgt:

- Economie: toegevoegde waarde wordt gerealiseerd op basis van het continueren van het faciliteren van de doorvoer van bulkstromen en containers. Het bewerken, mengen, selecteren en/of inspecteren van deze goederen kan extra activiteiten in de Rotterdamse haven met zich meebrengen.
- Duurzaamheid: de huidige manier van vervoer genereert relatief veel CO₂ als dit over de weg gaat. Dit kan worden gereduceerd door modal shift en door vergroening van wegvervoer en binnenvaart.
- Veiligheid: vervoer wordt zoveel mogelijk gedaan via vaarwegen, buisleidingen en spoor. Dit zijn veilige modaliteiten. Ook extra rustplaatsen verhogen de veiligheid.
- Bereikbaarheid: afwikkeling via binnenvaart en spoor zorgt voor minder congestie.

Mogelijke oplossingsrichtingen zijn aan de hand van verschillende niveaus en aangrijpingspunten systematisch geïnventariseerd, zie het overzicht hieronder. Deze moeten nog verder worden uitgewerkt en door vertaald naar concrete acties, timing en bekostiging (zie hiervoor bijlage 2 met processtappen).

NIVEAU	AANGRIJPINGS-PUNTEN	KORTE TERMIJN	MIDDELLANGE TERMIJN	LANGE TERMIJN	Onderbenut economisch potentieel Druk op transportnetwerk Druk op ruimte Omgevingseffecten (incl. klimaat)
RUIMTELIJKE ORDERING EN ECONOMIE	Haventerreinen		Stimuleren optimaal multimo- daal ontsluiten procesindustrie		 
GOEDEREN STROMEN	Wijzigingen in modaliteit	Modal shift naar water Modal shift naar spoor en buisleidingen voor specifieke stromen			   
VERKEER	Transport-middelen	Verduurzamen vaartuigen Schepen met minder diepgang			 
	Energiedragers	Duurzame brandstof/ laadinfrastructuur voor binnenvaart en wegtransport			
NETWERK	Voorzieningen	ICT-oplossingen voor combineren goederenstromen op terminals Betere informatievoorziening t.a.v maximale diepgang Optimalisatie containerbinnenvaartketen i.r.t. pieken in de Rotterdamse haven			     
	Infrastructuur	Voldoende waterdiepte voor scheepvaart in de Waal Maatregelen gericht op efficiënte doorstroming spoornetwerk			   

* voor een aantal maatregelen geldt dat deze op korte termijn gestart kunnen worden, maar resultaten zichtbaar worden op middellange en/of lange termijn

Perspectief 2 – Sterk verbonden mainportnetwerk

Bij dit handelingsperspectief wordt ingezet op het faciliteren en stimuleren van distributie-operaties van producenten en dienstverleners in combinatie met de nationale intermodale dienstverlening op het Nederlandse deel van de corridor, en de containerstromen van en naar de Rotterdamse haven die daarop gericht zijn.

De belangrijkste ingrediënten van dit perspectief zijn:

- Het vergroten van de te realiseren toegevoegde waarde in distributie-operaties (DCs) van producenten en dienstverleners op de knopen en bij intermodale dienstverleners op de corridor.
- Een optimale bereikbaarheid en verduurzaming van knooppunten en hun (multimodale) terminals staat centraal. Doel is dat distributiecentra en logistieke dienstverleners de infrastructuur op de corridor zo duurzaam en effectief als mogelijk kunnen gebruiken.
- Voor een frequente, betrouwbare en duurzame aanvoer van goederen naar distributiecentra wordt vooral ingezet op binnenvaart. Kansen voor verduurzaming liggen bij dit handelingsperspectief zowel op bundeling van ladingstromen op schepen, en efficiënte aan- en afvoer via duurzame voertuigen richting (Europese) DC's.
- Op kortere vervoersafstanden, vooral de last mile richting afnemers / gebruikers, is het wegvervoer dominant. Hier zal inzet van een vergroend wagenpark gestimuleerd worden, waarbij er een relatie is met het wagenpark voor stadsdistributie.
- Ook kan de druk van aan- en afvoer op het wegennet worden verminderd door gelijkmatiger verdelen van de vraag naar wegvervoer over de dag.
- De aan- en afvoerketens kunnen verder worden geoptimaliseerd door samenwerking tussen verladers en het gebruik van ICT tools zoals platforms.

De relatie van Handelingsperspectief 2 met de doelen van het Programma is als volgt:

- Economie: hogere toegevoegde waarde realiseren via het faciliteren van duurzame aan- en afvoer naar distributiecentra via o.a. intermodale dienstverlening.
- Duurzaamheid: reduceren van CO₂ en andere (SO₂, NO_x, fijnstof) emissies door vergroening logistieke activiteiten op de corridor en de knooppunten.
- Veiligheid: vergroten veiligheid wegvervoer door beveiligde rustplaatsen, veiliger vervoer door inzet binnenvaart en spoor in plaats van de weg.
- Bereikbaarheid: betere benutting van vervoermiddelen en weginfrastructuur; en bijdrage aan verminderde congestie op de weg.

Mogelijke oplossingsrichtingen zijn aan de hand van verschillende niveaus en aangrijpingspunten systematisch geïnventariseerd, zie het overzicht hieronder. Deze moeten nog verder worden uitgewerkt en door vertaald naar concrete acties, timing en bekostiging (zie hiervoor onderdeel B: processtappen nadere uitwerking).

NIVEAU	AANGRIJPINGS-PUNTEN	KORTE TERMIJN	MIDDELLANGE TERMIJN	LANGE TERMIJN	Onderbenut economisch potentieel Druk op transportnetwerk Druk op ruimte Omgevingseffecten (incl. klimaat)
RUIMTELIJKE ORDENING EN ECONOMIE	Locatie bepalingen		Overheidssturing gericht gebruik van multimodaal ontsloten (waterverbonden), duurzame bedrijventerreinen		€ 
	Soorten terreinen	Hergebruik oude ("brown fields") terreinen/gebouwen			€ 
GOEDEREN STROMEN	Wijzigingen in tijd	(Gebundelde) bediening en bevoorrading van bedrijven-terreinen in de nacht			
	Wijzigingen in modaliteit	Directe levering via spoor en binnenvaart op locatie R'dam			 
VERKEER	Benutting ladingdragers	Voorkomen leegvervoer en bundelen stromen door plat-forms en voorraadpunten			 
	Transport middelen	Verduurzamen vaar- en voertuigen			
NETWERK	Verkeers-management (beïnvloeding)	Optimalisatie container-binnenvaartketen irt pieken in de Rotterdamse haven			
		Creëren voorraadpunten/ rustplaatsen			  

*voor een aantal maatregelen geldt dat deze op korte termijn gestart kunnen worden, maar resultaten zichtbaar worden op middellange en/of lange termijn

Perspectief 3: Sterke knooppunten in een grenzeloos netwerk

Bij dit handelingsperspectief wordt ingezet op het faciliteren en stimuleren van de continentale import- en exportstromen van de hoogwaardige maakindustrie en agribusiness op de bovengemiddelde knooppunten, de verbinding met een groter, internationaal knooppuntennetwerk en de diversiteit van multimodale transportdiensten die daaruit voortvloeien.

De belangrijkste ingrediënten van dit perspectief zijn:

- De bovengemiddelde knooppunten hebben elk hun eigen specifieke profiel en specialiteit voor vestiging van maakindustrie en agribusiness en verbondenheid binnen het internationale knooppuntennetwerk. Bundeling van activiteiten versterkt dit verder.
- De aanvoer van grondstoffen, halffabricaten en tussenproducten voor de maakindustrie kan via de binnenvaart en spoor. De bovengemiddelde knooppunten zijn van belang voor aan- en afvoer, waarbij er soms naast de openbare terminals gebruik wordt gemaakt van bulkhavens en eigen spooransluitingen.
- Door de grotere, internationale transportafstanden zal er vooral worden ingezet op gebruik van het spoor, omdat die modaliteit langere transportafstanden het beste faciliteert. Er wordt o.a. ingespeeld op economische en industriële ontwikkeling van regio's in Midden- en Oost-Europa. Hierbij wordt de infrastructuur gebruikt voor de inzet van zowel containershuttles, bloktreinen als wagenladingvervoer.
- De focus op productie gerelateerde stromen stelt hoge eisen aan betrouwbaarheid van leveringen.

De relatie van Handelingsperspectief 3 met de doelen van het Programma is als volgt:

- Economie: hoogste toegevoegde waarde bij de maakindustrie en agribusiness realiseren via inzet op productie gerelateerde stromen.
- Duurzaamheid: reduceren CO₂ en andere emissies door vergroening activiteiten op de knopen en een shift van het vervoer naar vooral spoor.
- Veiligheid: vergroten veiligheid door een shift van het vervoer naar vooral spoor.
- Bereikbaarheid: spoorverbondenheid van knooppunten in een internationaal netwerk.

Mogelijke oplossingsrichtingen zijn aan de hand van verschillende niveaus en aangrijpingspunten systematisch geïnventariseerd, zie het overzicht hieronder. Deze moeten nog verder worden uitgewerkt en door vertaald naar concrete acties, timing en bekostiging (zie hiervoor onderdeel B: processtappen nadere uitwerking).

NIVEAU	AANGRIJPINGS-PUNTEN	KORTE TERMIJN	MIDDELLANGE TERMIJN	LANGE TERMIJN	Onderbenut economisch potentiaal Druk op transportnetwerk Druk op ruimte Omgevingsgefacten (incl. klimaat)
RUIMTELIJKE ORDENING EN ECONOMIE	Soorten terreinen	Overheidssturing clustering bedrijven op knooppunten voor economische versterking en energietransitie Hergebruik oude ("brown fields") terreinen/gebouwen			
	Soorten sectoren	Faciliteren industriële transitie bijvoorbeeld van fossiel naar duurzaam			
GOEDEREN STROMEN	Wijzigingen in modaliteit	Bundelen stromen door platforms en voorraadpunten i.v.m. kritische massa voor intermodaal vervoer			
VERKEER	Gebruik infrastructuur	Afspraken voor gebruik spoor voor bloktreinen			
NETWERK	Infrastructuur	Maatregelen gericht op efficiënte doorstroming spoornetwerk			

*voor een aantal maatregelen geldt dat deze op korte termijn gestart kunnen worden, maar resultaten zichtbaar worden op middellange en/of lange termijn

Relatie opgaven en handelingsperspectieven

Op het niveau van de handelingsperspectieven is een relatie met de opgaven te leggen, zoals hieronder weergegeven.

TABEL 1.1.1 Relaties handelingsperspectieven

	ONDERBENUT ECONOMISCH POTENTIEEL	TOENEMENDE DRUK OP DE RUIMTE	TOENEMENDE DRUK OP TRANSPORT- NETWERK	EFFECT VOOR DE OMGEVING
Handelingsper- spectief 1				
Handelingsper- spectief 2				
Handelingsper- spectief 3				

Bij handelingsperspectief 1 ligt het accent op de opgaven die betrekking hebben op de toenemende druk op het transportnetwerk en effecten voor de omgeving.

Bij handelingsperspectief 2 spelen alle opgaven.

Bij handelingsperspectief 3 ligt het accent vooral op de opgaven die betrekking hebben op onderbenut economisch potentieel en toenemende druk op de ruimte. Ook de opgave rond effecten voor de omgeving speelt hier.

2 – Processtappen nadere uitwerking

Voor nadere uitwerking van de oplossingsrichtingen naar concrete acties, timing en bekostiging worden de volgende vier stappen voorzien. Deze stappen worden onder leiding van het programmteam gezet in samenspraak en afstemming met de corridorpartijen. Tussen- en eindresultaten worden via de bestaande governance van Kernteam en Directeurenoverleg voorgelegd aan de Programmaraad/BO-MIRT.

TABEL 1.2.2 Processtappen

STAP	WAT TE DOEN	PLANNING
1.	Verdere uitwerking Handelingsperspectieven en oplossingsrichtingen	Q4 2019
2.	Doorvertaling van de oplossingsrichtingen naar acties: de oplossingsrichtingen worden naast bestaande acties gelegd (MIRT). We herijken de bestaande actielijst waarbij eventueel acties van de lijst worden afgevoerd of nieuwe acties worden toegevoegd. Tevens vindt een inschatting van de kosten plaats (marge +/- 40%).	Q1 - Q2 2020
3.	Prioritering en overzicht waarin acties in de tijd zijn geprogrammeerd.	Q3 2020
4.	Financiering en verdere governance van de Toekomst-agenda voor de Corridorontwikkeling	Q4 2020