

BIJLAGE 2 – OVERZICHT BESLUITEN EN VOORTGANGSMELDINGEN BO-MIRT GVC 2019

Besluiten (besluitenlijst)		Voortgangsmeldingen (externe dossier)	
1	<p>Toekomstagenda</p> <ul style="list-style-type: none"> • Corridorpartijen spreken af een Toekomstagenda voor corridorontwikkeling (van de Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost) richting 2030 op te stellen. • Daarin worden vanuit de opgaven de doelen, oplossingsrichtingen en maatregelen / acties in de tijd gefaseerd. • De gezamenlijke bekostiging van de maatregelen die in de Toekomstagenda worden opgenomen wordt verkend, ter vaststelling in Bestuurlijk Overleg MIRT Goederenvervoercorridors najaar 2020. 	3.2.2.1	<p>Knooppunt Sittard-Geleen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Knooppunt Sittard-Geleen heeft recentelijk een Plan van Aanpak opgeleverd. Dit is onder andere sterk gerelateerd aan de transitie-opgave om van het Chemie complex Chemelot de meest duurzame chemiesite van Europa te maken. • Daarin is een van de hoofdprioriteiten de modal shift van vervoer gevaarlijke stoffen van spoor naar buisleidingen en binnenvaart. Voor buisleidingen zal de context van de energiehoofdinfrastructuur en internationale overlegstructuren (ARRA-cluster = Amsterdam, Rotterdam, Ruhrgebied, Antwerpen) worden benut. • De corridorpartijen ondersteunen de inspanningen voor modal shift van gevaarlijke stoffen van spoor naar buisleidingen en naar binnenvaart. • Deze ondersteuning is in eerste instantie gericht op personele capaciteit om de problematiek op de juiste tafels (o.a. energiehoofdinfrastructuur) te bespreken, op onderzoeksactiviteiten en op internationaal overleg.
2	<p>Sturingsbeleid / Ruimtelijk beleid bovengemiddelde knopen</p> <ul style="list-style-type: none"> • De corridorpartijen spreken af bouwstenen voor een ruimtelijk-economische beleidslijn voor logistieke activiteiten op de goederencorridor uit te werken en af te spreken. De corridorpartijen spannen zich vanuit de eigen bevoegdheden in deze gezamenlijke beleidslijn waar mogelijk te verwerken in de Omgevingsagenda en hun Omgevingsvisies en -verordening. • De corridorpartijen spreken af de overkoepelende concept-beleidslijn hiervoor als volgt te formuleren: <p>“De groei van o.a. distributiecentra en grootschalige logistieke activiteiten in het algemeen is duidelijk een gevolg van maatschappelijke ontwikkelingen, met name van de vlucht van ‘globale’ productie en het winkelen via internet. Als Corridorpartijen denken we die ontwikkeling als gegeven te moeten beschouwen. We willen een concentratiebeleid voeren uit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit, landschappelijke waarden, beter benutten van infrastructuur,</p>	3.2.2.2	<p>Robuustheid vaarwegen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het doel van de actie is het vaarwegennetwerk beter bestand te gaan maken om regelmatig terugkerende kleine calamiteiten en toekomstige extreme weersomstandigheden beter op te kunnen vangen. • De definitie van robuustheid is: een toekomstbestendig, klimaatbestendig, netwerk van nautisch veilige vaarwegen met een hoge beschikbaarheid en betrouwbaarheid incl. de ambitie om voor de grote rivieren en de Waal in het bijzonder, zo goed mogelijke vaarwegalternatieven te bewerkstelligen, teneinde de modal shift te ondersteunen. • Er is een plan van aanpak opgesteld voor het onderzoek Robuustheid Vaarwegen en er is een start gemaakt met het onderzoek. Verdieping van het onderzoek zal plaatsvinden in samenwerking met gebruikers van de vaarwegen op de thema’s klimaat, betrouwbaarheid en beschikbaarheid. • In de programmaraad van voorjaar 2020 worden de uitkomsten van het onderzoek geagendeerd: overzicht van knelpunten, mogelijke oplossingsrichtingen, meekoppelmomenten en -projecten, prioritering en globale kostenbepaling. Richting het BO-MIRT van 2020 zal een

	<p>agglomeratievoordelen en duurzaamheid (o.a. stimuleren modal shift). Dit betekent op de eerste plaats een actieve sturing van (grootschalige) logistieke infrastructuur en (bovenregionale) logistieke bedrijvigheid (en terreinen) in of nabij Knooppunten op de goederencorridors Oost en Zuidoost. Op de tweede plaats houdt dit een concentratie op regionaal niveau in, gericht op de ruimtevrage van regionaal gebonden bedrijven, passend bij het logistieke industriële profiel. De Nederlandse Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost liggen zeer strategisch voor o.a. Europese Distributiecentra. We ontwikkelen beleid om selectiever te worden in het ruimtelijk lokaliseren van de grootschalige logistieke bedrijvigheid op deze corridors door te focussen op activiteiten die zo veel mogelijk aansluiten op de bestaande economische structuren, daadwerkelijk toegevoegde waarde leveren en betekenis hebben voor de arbeidsmarkt en transitieopgaven.”</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ten behoeve van een verdere doorwerking van dit ruimtelijk-economische beleid worden de onderzoeken ten aanzien van de volgende thema's gezamenlijk uitgevoerd in 2020: <ul style="list-style-type: none"> A. Duurzaamheid B. Complementariteit C. Modal Shift D. Sturing • Resultaten van deze onderzoeken en verdere implementatie worden gerapporteerd in BO-MIRT Goederenvervoercorridors 2020 		<p>voorstel worden gedaan over de uitwerking van het onderzoek in de vorm van concrete acties.</p>
<p>3</p>	<p>Modal Shift Knopen / Logistieke makelaars</p> <ul style="list-style-type: none"> • Corridorpartijen spreken af € 290.000 per jaar vrij te maken vanuit de Topsector Logistiek (TSL)/het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (50%) en €290.000 per jaar vanuit de provincies (50%) voor extra capaciteit voor de regionale programmamanagers die onder de vlag van Lean&Green Off Road in de provincies Limburg (LIOF), Gelderland (NewWays Gelderland) en Noord-Brabant (NewWays Noord-Brabant) resultaatgericht aan de slag (voor 3-4 dagen per week) gaan of zijn. De extra capaciteit wordt specifiek ingezet op de 6 bovengemiddelde knooppunten. In Zuid-Holland zal extra capaciteit met name op de haven Rotterdam en de doorvoerstromen gericht worden, als 	<p>3.2.2.3</p>	<p>Integrale ketenbenadering binnenvaart</p> <ul style="list-style-type: none"> • In het sectoroverleg containerbinnenvaartketen wordt onder leiding van het Havenbedrijf Rotterdam door alle partijen in de keten sinds september 2017 serieus en structureel gewerkt aan verbetering van de congestie in de containerbinnenvaartketen van en naar de Rotterdam. Duidelijk is dat er meer onderling begrip is tussen de marktpartijen in de keten over de complexiteit van de containerbinnenvaartketen en dat er vele marktinitiatieven zijn die hebben geleid tot verbetering van de containerbinnenvaart voor bepaalde verladere en inland terminals en op bepaalde corridors. Deze initiatieven hebben

	<p>aanvulling op NewWays Zuid-Holland. Dit geldt in ieder geval in 2020 met de ambitie om dit ook voor 2021 en 2022 voor door te zetten. Tussentijds vindt evaluatie plaats van de werkwijze en resultaten, samen met het programmamanagement Goederenvervoercorridors.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Provincies dragen financieel bij onder de voorwaarde dat de hiervoor genoemde bijdrage van Topsector Logistiek in haar nieuwe actieprogramma vanaf september 2020 gecontinueerd wordt. De provincie Gelderland, provincie Noord-Brabant en provincie Limburg dragen daarbij €80.000 per jaar bij en de provincie Zuid-Holland €50.000 per jaar. • De regionale programmamanagers van de knooppunten krijgen als geheel en per bovengemiddeld knooppunt een target (modal shift en CO2-reductie) mee, afgeleid van het uitgevoerde onderzoek naar modal shift potentie en de resultaten van Lean & Green Off Road tot nu toe. Resultaten en werkwijze van de regionale programmamanagers worden ter beschikking gesteld aan de corridorpartijen. • De regie op de doelen, targets en voortgang van deze regionale programmamanagers, hun resultaten en hun onderlinge samenwerking en uitwisseling van good practices vindt plaats vanuit de Topsector Logistiek / Lean & Green Off Road, inclusief koppeling met andere activiteiten gericht op modal shift. De aanbesteding en operationele aansturing van regionale programmamanagers vindt plaats door de provincies. 		<p>er mede toe geleid dat naar schatting 60% van het containerbinnenvaartvolume congestievrij is.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Voor een structurele verbetering van de situatie voor alle partijen wordt (o.a.) verder gewerkt aan het bundelen van lading op de corridors (o.a. oost- en zuidoost-corridor), samen met provincies en marktpartijen. • Op de corridor wordt door marktpartijen al volop gebundeld, zoals op de West Brabant Corridor, Ruhr Express en Limburg Express. • In overleg met de provincies worden vooral kansen gezien voor verdere bundeling van containervervoer op de volgende corridors: <ul style="list-style-type: none"> - Noordoost-Brabant corridor (Zuid-Willemsvaart) - Maas corridor (Limburg) - Aansluiten knooppunten op initiatieven • In het BO-MIRT najaar 2020 worden de resultaten van de opschaling van bundelinitiatieven op de Noordoost-Brabant corridor en Maas corridor gepresenteerd en wordt een voorstel voor verdere stappen en implementatie gedaan.
<p>4</p>	<p>Knooppunt Tilburg</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rijk en regio zijn het erover eens dat de trimodale ontwikkeling op Loven in Tilburg een belangrijke bijdrage levert aan het bereiken van een modal shift op de corridor naar Rotterdam en Venlo met een aanzienlijke afname van transportbewegingen over de weg en past daarmee binnen het Rijksbeleid in de Goederenvervoeragenda en bij de doelstellingen en werkwijze van het programma goederenvervoercorridors. • Rijk en regio constateren dat een Rijksbijdrage ervoor kan zorgen dat de noodzakelijke maatregelen om de binnenvaartinfrastructuur te verbeteren die noodzakelijk is om o.a. de trimodale ontwikkeling mogelijk te maken, bespoedigd kunnen worden. 	<p>3.2.2.4</p>	<p>Modal shift middels Kademuren</p> <ul style="list-style-type: none"> • Partijen constateren dat er diverse initiatieven zijn waarbij bedrijven voornemens zijn om uit duurzaamheids- en bereikbaarheidsoverwegingen meer vervoer over water (modal shift) te laten plaatsvinden. Hiervoor moeten nieuwe havenvoorzieningen worden aangelegd of de bestaande havenvoorzieningen worden verbeterd. • De corridorpartijen hebben de afgelopen periode gezamenlijk kansrijke initiatieven geïnventariseerd. Daarbij is een onderscheid gemaakt naar initiatieven die redelijk 'mature' (de zgn. short list) zijn en initiatieven die interessant zijn maar de komende jaren nog verder moeten worden uitgewerkt (onderdeel van de zgn. long list). • Kijkende naar de aangedragen initiatieven gaan de corridorpartijen samen de mogelijkheden onderzoeken om in 2020 budget vrij te maken om initiatieven te ondersteunen.

	<ul style="list-style-type: none"> Rijk en regio zijn bereid samen te investeren en daartoe in februari 2020 een (voorlopige) bestuursovereenkomst te tekenen. 		<p>Dit budget kan dan over een periode van 5 jaar adaptief worden ingezet voor de kansrijke kade-initiatieven.</p> <ul style="list-style-type: none"> Het uitspreken van dit commitment vanuit de corridorpartijen biedt de stimulans voor de initiatiefnemers om initiatieven de komende periode in samenspraak met de corridorpartijen verder uit te werken. Dit alles om per specifiek initiatief de kans op een succesvolle effectuering van de opgave van meer vervoer over water en de kans op een financiële bijdrage vanuit de publieke corridorpartijen te vergroten. Corridorpartijen werken de komende tijd op hun beurt aan de "finetuning" van de voorwaarden inclusief de mate van cofinanciering waaronder publieke financiële middelen kunnen worden uitgekeerd zodat na een budgetbeslissing direct kan worden doorgepakkt.
5	<p>Knooppunt Nijmegen</p> <ul style="list-style-type: none"> Zoals besproken in BO MIRT 2018 is de Regio bereid 50% van de kosten van de Aanpassing bij afslag 38 te dragen. Het Rijk stelt een bedrag van maximaal €5,25 miljoen (inclusief btw) beschikbaar voor de aanpassing van het viaduct Elst. De bijdragen van Rijk en Regio zijn niet toereikend om de totale kosten van €23 miljoen (exclusief btw) voor de aanpassing van afslag 38 te dekken. Op basis van de beschikbare bijdragen zal de Regio haar prioriteiten in de aanpak van het knelpunt nader stellen en bezien of zij met het Rijk verdere afspraken maakt over de uitvoering van de Aanpassing als meekoppelkans tijdens de realisatie van het project A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15). Rijk en Regio blijven in het kader van de actie "bovengemiddelde knooppunten" binnen het programma goederenvervoercorridors met elkaar in gesprek over de ontwikkeling van logistiek knooppunt Nijmegen en de benodigde investeringen in het licht van de te ontwikkelen Toekomstagenda. 	3.2.2.5	<p>Buisleidingen</p> <ul style="list-style-type: none"> De Ministeries van Economische Zaken, Binnenlandse Zaken en Infrastructuur en Waterstaat verkennen de mogelijkheid voor het opzetten van een Interdepartementaal Loket Buisleidingen met als doel één aanspreekpunt voor marktpartijen en -initiatieven. De casus Chemelot zal door het ministerie van IenW samen met de marktpartijen en overige relevante partijen (Duitse en Vlaamse overheid) verder uitgewerkt worden met het oog op de modal shift van het vervoer van gevaarlijke stoffen (externe veiligheid) naar buisleidingen en binnenvaart. De inzichten uit deze casus worden ook gebruikt als input voor verdere onderzoek naar de meest geschikte vorm van marktordening voor verschillende typen buisleidingen, die rekening houdt met de verschillende typen van marktfalen. Deze casus zal worden geplaatst in de context van de energiehoofdinfrastructuur.
6	<p>Knooppunt Venlo</p> <ul style="list-style-type: none"> Rijk en regio spreken af dat financiering van het maatregelenpakket Venlo - dat bestaat uit linkerspoorbeveiliging tussen Venlo en Kaldenkirchen (de kosten hiervan bedragen voor Nederlands deel ongeveer €2,6 miljoen), verbetering aansluiting Cabooter, vervolgonderzoek naar extra wissel ten oosten van spoorburg aan Venlose zijde / sporen 21-26 / verlengen 	3.2.2.6	<p>Doorstroming A15</p> <ul style="list-style-type: none"> Er is de afgelopen maanden voortvarend gewerkt: de planning is opgesteld, het participatieplan inclusief de stakeholdersanalyse is gereed, de uitgangspuntennotitie is vastgesteld, de governancestructuur is bepaald en het begrip duurzaamheid is nader ingevuld. In oktober 2019 zijn de eerste sessies met stakeholders georganiseerd met als doel potentiële meekoppelkansen

	<p>sporen op emplacement naar 740 m, uitbreiding Bargeterminal Venlo en uitwerking businesscase voor uitbreiding truckparking James Cookweg - en mogelijke meerkosten op basis van het principe van wederkerigheid plaatsvindt. Uitgangspunt daarbij zijn de reguliere verantwoordelijkheden; Rijk is de drager van de kosten aan het nationale spoor (linkerspoorbeveiliging) en de Regio draagt de kosten van de bargeterminal (regionale invulling van de wederkerigheid).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rijk en regio dienen vóór 26 februari 2020 een CEF-aanvraag in voor de havenontwikkeling Venlo die desgewenst deel uitmaakt van een corridorbrede en internationale CEF-aanvraag. • Rijk en regio werken in internationaal verband verder aan een of meerdere vervolgc-CEF-aanvragen. Naast de Nederlandse corridorbrede ambities in Venlo (havenontwikkeling, emplacement en ondertunneling Vierpaardjes) worden in overleg met Duitse partners ook Duitse maatregelen meegenomen in een integrale grensoverschrijdende call. 		<p>inzichtelijk te maken en ambities en kansen voor onder andere duurzaamheid te verkennen. Verdere participatie zal plaatsvinden in lijn met de (nog in te voeren) omgevingswet. Ook zijn bestuurders van de (semi)overheden geïnformeerd over de MIRT-Verkenning A15 en uitgenodigd om als lid deel te nemen aan de bestuurlijke adviesgroep.</p> <ul style="list-style-type: none"> • De Startbeslissing is op 29 oktober 2019 gepubliceerd in de Staatscourant en is vanaf 29 oktober 2019 in regionale en lokale bladen verschenen. De eerste Inloopbijeenkomst heeft plaatsgevonden op 14 november 2019. De website is live gegaan: www.mirta15papendrechtgorinchem.nl. • Eind juli 2020 zullen de Nota Reikwijdte en Detailniveau (NRD) en de Nota Kansrijke Oplossingen (NKO) worden opgeleverd. Om invulling te geven aan het te doorlopen zorgvuldige proces en de bestuurlijke fundatie schuift de planning drie maanden op. Dit heeft gevolgen voor de planning van de hierna volgende beoordelingsfase en besluitvormingsfase. • De exacte gevolgen van de PAS uitspraak van de Raad van State zijn nog niet bekend. In de MIRT-Verkenning zal hier pro-actief op worden ingespeeld. • De Verkeersonderneming (VO) is aan de slag om de maatregelen uit de KTM A15 voor het deel Ridderkerk - Gorinchem uit te werken conform de afspraken uit het BO-MIRT van 21 november 2018. De maatregelen moeten resulteren in 1000 spitsmijdingen per werkdag en een reductie van 10 tot 15% voertuigverliesuren in de periode 2020-2022. • In 2019 zijn op strategische plekken langs het Zuid-Hollandse deel van de A15 extra bergers ingezet. • Voor het Gelderse deel van de A15 ligt de nadruk op verkeersveiligheidsmaatregelen tussen Deil en Ochten en het verbeteren van de last mile verbinding bij bedrijventerreinen in Elst en Oosterhout/Nijmegen. In november wordt het rapport opgeleverd met voorkeursvarianten waarna wordt besloten over uitvoering van maatregelen.
7	<p>Clean Energy Hubs Voor de jaren 2020 en 2021 zeggen de provincies Limburg, Noord-Brabant, Gelderland, Zeeland, Zuid-Holland, Noord-Holland, Utrecht, Flevoland en Overijssel en het Havenbedrijf</p>	3.2.2.7	<p>Duurzame vestigings- en investeringsstrategie Deze actie vordert zodanig dat in de Programmaraad van juni 2020 de volgende besluiten genomen kunnen worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De Programmaraad kan in juni 2020 het besluit nemen om de investeringsstrategie en financieringsstrategie voor de

	<p>Rotterdam toe elk jaarlijks €25.000 bij te dragen aan het project Clean Energy Hubs. Het Rijk draagt jaarlijks €150.000 bij.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eind 2021 wordt er een besluit genomen over de inzet voor de jaren daarna. • De partijen spreken af een strategie te ontwikkelen voor de transitie naar duurzame brandstoffen en andere energiedragers voor beroepsgoederenvervoer over weg en water, binnen en buiten de goederenvervoercorridors, en deze gezamenlijk uit te dragen. • Onder de strategie wordt verstaan een landelijke aanpak die provincies kunnen hanteren bij het lokaal of regionaal afwegen waar en waarom zij een Clean Energy Hub willen toelaten of stimuleren. • In de strategie wordt meegenomen de reeds in Europese context gemaakte afspraken om te komen tot duurzame tank- en bunkerstations, incl. tankstations voor waterstof en alternatieve (zonne-)brandstoffen en incl. laadinfrastructuur, voor zowel vervoer over water als wegen. 		<p>programma-acties Truckparkings en Clean Energy Hubs vast te stellen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • In de programmaraad van juni 2020 zal het instellen van een investeringsplatform (bestaande uit o.a. private investeerders) voorgelegd worden.
8	<p>Digitalisering Scheepvaart De corridorpartijen spreken af:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zich in te zetten voor doorontwikkeling van een te kiezen platform, gericht op een steeds hogere serviceverlening aan de binnenvaart op de corridors. Daartoe zullen zij onderzoek doen naar optimale afstemming tussen vraag en aanbod en manieren verkennen om de benodigde datadeling tussen publieke en private partijen op een zorgvuldige wijze mogelijk te maken. • bij de programmaraad van 2020 in juni te komen met vervolgstappen en een financieringsplan. 		
9	<p>Truckparkings De corridorpartijen spreken af:</p> <ul style="list-style-type: none"> • in 2020 een shortlist voor potentiële truckparkings voor eerstvolgende CEF-call op te leveren, een gezamenlijk en concreet handavingsplan op te stellen, het lobbytraject om alsnog uitzondering te kunnen maken van verbod op doorbrengen van 45 uur rust in cabine op beveiligde parkeerplaats af te ronden, één systeem van digitale en dynamische informatie over de aanwezigheid en bezetting van truckparkeerplaatsen te bevorderen, een advies op te stellen over hoe de Europese norm voor minimum veiligheids- en serviceniveau van truckparkeerplaatsen te vertalen is naar truckpark locaties langs de corridors, input te leveren voor 		

	<p>een breed toepasbaar businesscase model voor truckparkings op (delen van) de corridors aan de GVC werkgroep Financiën en de grensoverschrijdende samenwerking (o.a. met Vlaanderen, Nordrhein Westfalen) nader in te vullen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Om bovenstaande activiteiten uit te kunnen voeren dragen in 2020 de provincies Gelderland, Noord-Brabant, Limburg en Zuid-Holland ieder €25.000 bij en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat €100.000. Deze afspraak is in 2018 gemaakt voor telkens 1 jaar met intentie op verlenging. Daarnaast zorgen alle partijen voor voldoende ambtelijke capaciteit. 		
10	<p>Afvalstromen over water</p> <ul style="list-style-type: none"> • De Topsector Logistiek regisseert samen met corridorpartijen een prioritering, fasering en realisatie van de aanpak van kansrijke trajecten voor het verplaatsen van afvalstromen van weg naar water. • Medio 2020 worden vervolgspraken gemaakt rondom bekostiging van de aanpak van de 6 kansrijke trajecten en de verdeling van budgetten tussen Topsector Logistiek en regio's, onder de voorwaarde dat afvalstromen van weg naar water in de vervolgaanpak Topsector Logistiek wordt geprioriteerd. • De Topsector Logistiek zorgt voor uitrol van kennis, randvoorwaarden en ervaringen vanuit corridors naar andere kansrijke trajecten. 		