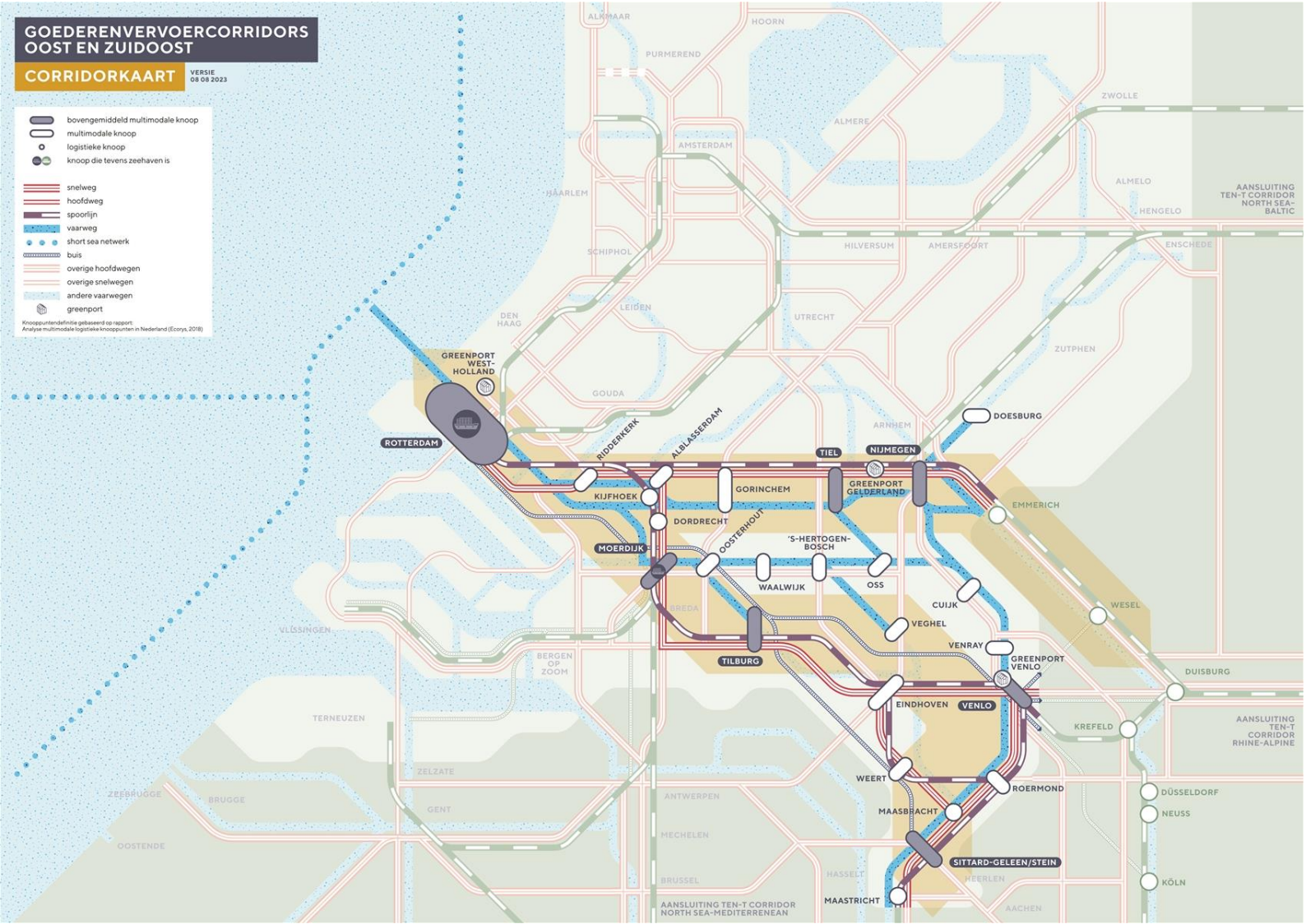


GOEDERENVERVOERCORRIDORS OOST EN ZUIDOOST

CORRIDORKAART VERSIE 08 08 2023

- bovenmiddeld multimodale knoop
 - multimodale knoop
 - logistieke knoop
 - knoop die tevens zeehaven is
 - snelweg
 - hoofdweg
 - spoorlijn
 - vaarweg
 - short sea netwerk
 - buis
 - overige hoofdwegen
 - overige snelwegen
 - andere vaarwegen
 - greenport
- Knooppuntendefinitie gebaseerd op rapport Analyse multimodale logistieke knooppunten in Nederland (Ecorys, 2018)



TOEKOMSTAGENDA GOEDERENVERVOERCORRIDORS OOST EN ZUIDOOST 2030

TOEKOMSTAGENDA GOEDERENVERVOERCORRIDORS OOST EN ZUIDOOST 2030

Perspectief voor gezamenlijk bouwen aan en investeren in de goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost

23 januari 2024

Havenbedrijf Rotterdam, Ministerie IenW, Provincie Gelderland, Provincie Limburg, Provincie Noord-Brabant, Provincie Zuid-Holland, in samenwerking met ProRail, Rijkswaterstaat.

Contactpersoon

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Jeroen Laro

M: +31 6 55 70 44 09

Jeroen.laro@minienw.nl



SAMENVATTING

Dit is de toekomstagenda 2030 voor de MIRT Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost. Met de gezamenlijke ambitie en doelstellingen voor de beide corridors én de routekaart om daar te komen. De agenda is een product van het Havenbedrijf Rotterdam, Ministerie IenW, Provincie Gelderland, Provincie Limburg, Provincie Noord-Brabant, Provincie Zuid-Holland, ProRail en Rijkswaterstaat.

De MIRT Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost staan ook wel bekend als de Topcorridors Oost en Zuidoost. Deze Topcorridors zorgen voor een goede verbinding tussen de Rotterdamse haven en de logistieke regio's in Zuid-Nederland, met internationale verbindingen oostwaarts richting het Europese achterland. De Topcorridor Oost betreft deze verbinding van Rotterdam via Gelderland en de Zuidoost corridor via Noord-Brabant en Limburg. Een belangrijk deel van het internationale multimodale goederenvervoer in Nederland gaat over deze Topcorridors. Beide corridors omvatten een dicht netwerk van infrastructuur, voor transport over de weg, per spoor, over het water en met buisleidingen. Daarnaast omvatten de Topcorridors een netwerk van bovenregionale knooppunten, die fungeren als logistieke draaischijven en schakels in het infrastructuurnetwerk. Op deze knooppunten kunnen goederen worden overgeslagen van de ene naar de andere modaliteit, én door de goede verbindingen en concentratie van bedrijvigheid is er een uitstekend vestigingsklimaat voor logistieke activiteiten. De knooppunten zijn hiermee ook hubs voor kennisuitwisseling.

Beide Topcorridors hebben een groot economisch belang voor Nederland, maar de logistieke activiteiten over de Corridors gaan ook gepaard met een substantiële CO2 uitstoot. Het overheidsbeleid is er op de voordelen van het gebruik van de Topcorridors te maximaliseren, en de nadelen zoveel mogelijk te beperken. Een integrale corridoraanpak is daarom nodig om het goederenvervoer in de toekomst zo efficiënt, duurzaam en veilig te laten verlopen. Het volume aan goederenvervoer groei nog steeds in de toekomst, de druk op de capaciteit van infrastructuur is daarom groot en het ruimtebeslag aanzienlijk.

De ambitie is dat de Topcorridors Oost en Zuidoost in 2030 mondiaal een vooraanstaande positie innemen als efficiënte, duurzame en leefbare transportcorridors. De vier pijlers voor corridorontwikkeling zijn:

- Pijler A: Toekomstige verbindingen: De Topcorridors Oost en Zuidoost beschikken over vlotte, betrouwbare en veilige multimodale verbindingen tussen de Mainport Rotterdam en het Europese achterland; hierbij is het multimodale netwerk van infrastructuur toekomstbestendig en robuust. Dit vraagt maatregelen gericht op robuuste infrastructuur én slim gebruik van de beschikbare capaciteit van de huidige en toekomstige netwerken (bijv. buisleidingen).
- Pijler B: Multifunctionele bovengemiddelde knooppunten: De Topcorridors Oost en Zuidoost omvatten een samenhangend netwerk van strategisch gelegen knooppunten, die zich ontwikkelen op een duurzame, complementaire en concurrerende wijze, in balans met de fysieke leefomgeving. Het economisch potentieel van de goede internationale bereikbaarheid en voorzieningen in deze knooppunten wordt optimaal benut. Naast het knooppunt Mainport Rotterdam gaat het om de knooppunten Moerdijk, Tilburg, Tiel, Nijmegen, Venlo en Sittard-Geleen/Stein.
- Pijler C: Duurzame Topcorridors: Binnen de Topcorridors Oost en Zuidoost vindt afhandeling van goederenstromen op een duurzame manier plaats. De corridorpartijen zorgen ervoor dat de sector haar bijdrage kan leveren aan klimaatafspraken én een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving.
- Pijler D: Digitalisering ketens: Binnen de Topcorridors Oost en Zuidoost kunnen bedrijven profiteren van de typisch Nederlandse (logistieke) organisatiekracht, met state of the art (digitale) voorzieningen die bijdragen aan vlot, betrouwbaar, veilig en duurzaam transportsysteem. Dit draagt bij aan de concurrentiekracht, aan verduurzaming en aan robuuste verbindingen op de corridors.

Om deze ambitie te realiseren wordt op corridorniveau ingezet op de jaarlijkse uitvoering van een samenhangend programma van projecten binnen deze vier pijlers. Deze projecten zijn opgenomen in de routekaart die behoort bij deze Toekomstagenda 2030.

INHOUD

1. Aanleiding toekomstagenda 2030	6
2. Belang corridors Oost en Zuidoost.....	8
2.1. Functies Topcorridors Oost en Zuidoost	8
2.2. Uitdagingen en noodzaak samenwerking	10
3. Ambities en doelen	13
3.1. Vier (inter-)nationale doelen.....	13
3.2. Toekomstbeeld Topcorridors Oost en Zuidoost 2030.....	14
3.3. Vier pijlers voor corridorontwikkeling.....	14
4. Routekaart 2030.....	18

1. Aanleiding toekomstagenda 2030

Dit is de toekomstagenda 2030 voor de goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost. Hierin lees je wat de gezamenlijke lange termijn ambitie is van de opdrachtgevers voor deze corridor én de routekaart om die ambitie waar te maken. Deze agenda is een samenwerking van de opdrachtgevers Havenbedrijf Rotterdam, Ministerie IenW, Provincie Gelderland, Provincie Limburg, Provincie Noord-Brabant en Provincie Zuid-Holland, in samenwerking met ProRail en Rijkswaterstaat.

Integraal goederenvervoerbeleid

Succesvol (inter-)nationaal ondernemen in Nederland valt of staat met een kwalitatief hoogwaardige logistieke dienstverlening. Op dit moment neemt de Nederlandse logistiek mondiaal een vooraanstaande positie in. Maar er spelen verschillende ontwikkelingen waardoor deze positie onder druk komt, o.a. op het gebied van een sterke internationale concurrentie, toenemend belang van klimaatmaatregelen en digitalisering. Om ook in de toekomst een robuust, efficiënt en duurzaam transportsysteem op de Topcorridors Oost en Zuidoost te garanderen is samenhang in logistiek beleid en investeringen nodig. Voorheen was het beleid van overheden vooral op het functioneren van verschillende modaliteiten via het infrastructuurnetwerk gericht. Nu verschuift het beleidsperspectief naar integraal, multimodaal en duurzaam goederenvervoer. Om hierop in te spelen wordt door de corridorpartners nauw samengewerkt, en wordt ingezet op een strategisch samenhangende Topcorridors Oost en Zuidoost aanpak.

Drie Topcorridors

In het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) is na een haalbaarheidsstudie in 2017 het programma MIRT Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost gestart. De Topcorridor Oost betreft deze verbinding van Rotterdam via Gelderland en de Zuidoost corridor via Noord-Brabant en Limburg. Dit programma loopt nu ruim vijf jaar. Daarnaast is van 2020 tot begin 2022 de haalbaarheid van een corridorprogramma Zuid onderzocht, en medio 2022 is besloten tot start van het programma Goederenvervoercorridor Zuid. De Topcorridor Zuid loopt van Noord-Holland/Amsterdam via Zuid-Holland/Rotterdam, West-Brabant naar Zeeland/Gent en Antwerpen. Waar mogelijk en nuttig werken de opdrachtgevers van de Topcorridors Oost en Zuidoost samen in de uitvoering met de opdrachtgevers van de Topcorridor Zuid.



Belang van internationale samenwerking

De Topcorridors Oost en Zuidoost zijn ook belangrijke als internationale multimodale transportcorridors. De Topcorridors sluiten direct aan bij de tien internationale TEN-T corridors van de Europese Unie. De Europese Commissie investeert in de ontwikkeling van deze TEN-T corridors, en er is een directe aansluiting op de Rhine-Alpine en North Sea- Baltic TEN-T corridors. Een nauwe samenwerking met Duitse partners is veel groot belang voor succesvolle uitvoering van het programma Topcorridors Oost en Zuidoost.

Toekomstagenda 2030 en jaarlijks Uitvoeringsplan

Deze Toekomstagenda 2030 omvat de gezamenlijke ambitie van de opdrachtgevers op deze Topcorridor Oost en Zuidoost, en geeft richting aan de samenwerking en gezamenlijke investeringen voor de komende 10 jaar in het programma. De corridorpartijen maken jaarlijks op bestuurlijk niveau in het Bestuurlijke Overleg MIRT (BO-MIRT) afspraken over uit te voeren projecten en financiering. Deze afspraken worden uitgewerkt in een adaptief Uitvoeringsplan dat jaarlijks geactualiseerd en geëvalueerd wordt.



2. Belang corridors Oost en Zuidoost

2.1. Functies Topcorridors Oost en Zuidoost

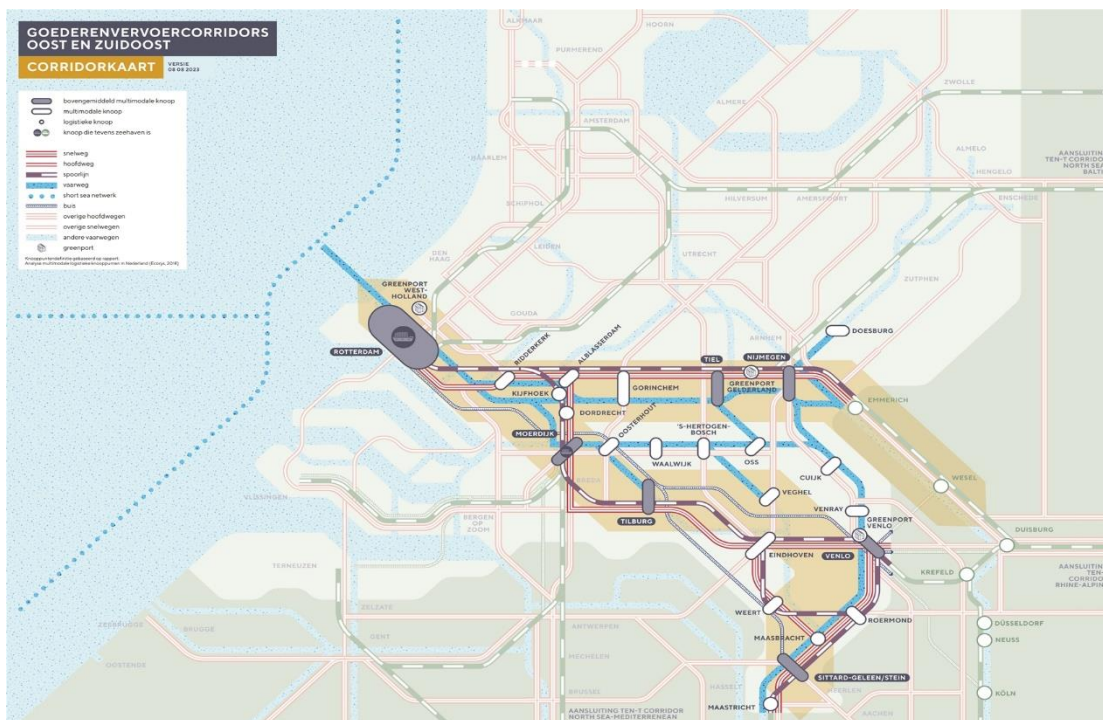
De Topcorridors Oost en Zuidoost lopen als volgt met de bijbehorende belangrijkste knooppunten:

- De Topcorridor Oost betreft de verbinding vanuit Mainport Rotterdam via Gelderland naar het Europese achterland. Regionale knooppunten op deze corridor zijn Rotterdam, Tiel en Nijmegen.
- De Topcorridor Zuidoost betreft de verbinding via Noord-Brabant en Limburg naar het Europese achterland. Regionale knooppunten op deze corridor zijn Rotterdam, Moerdijk, Tilburg, Venlo en Sittard-Geleen/Stein.

Functies Topcorridors Oost en Zuidoost

De Top corridors Oost en Zuid vervullen vier belangrijke functies voor het logistieke netwerk:

1. Uitwisseling van goederen tussen zeehavens en inland bedrijventerreinen: een groot deel van het goederenvervoer gaat via de corridors, o.a. containerstromen en droge en natte bulk. De knooppunten met hun (multimodale) terminals vervullen een functie als verdeelpunt.
2. Maritieme stromen naar het achterland: de zeehaven Rotterdam kent via de corridors veel internationaal achterlandvervoer van en naar Duitsland plaats.
3. Faciliteren van regionale distributie/productie: de knooppunten op de corridors kennen relatief veel regionale en nationale productie- en distributiecentra, waar waarde wordt toegevoegd
4. Continentaal internationaal vervoer: vanuit de knooppunten op de Topcorridors is ook een groeiend volume aan continentaal goederenvervoer van en naar het Europese achterland.



Groeiend volume op de Topcorridors Oost en Zuidoost

De Topcorridors Oost en Zuidoost spelen een belangrijke rol in zowel het binnenlandse als internationale vervoer. Bijna één kwart van de binnenlands vervoerde goederen en een derde van de vervoerskilometers

in totaal vindt plaats op de Topcorridors Oost, Zuidoost en Zuid¹. Op al deze drie Topcorridors wordt in alle WLO-scenario's t/m 2040 een groei van de omvang van het goederenvervoer verwacht, zowel in WLO-scenario's Hoog als Laag. Een groot deel van het vervoer op alle Topcorridors vindt plaats via de binnenvaart. Op de Topcorridor Oost heeft het wegvervoer een kleiner aandeel dan op de overige corridors. Naar verwachting zal in 2040 het aandeel wegvervoer op de Topcorridor Oost wel iets toenemen, terwijl op de Zuidoost corridor het aandeel wegvervoer afneemt. Het aandeel van spoor neemt met name op de Topcorridor Oost een significant aandeel toe en zal in de toekomst nog verder toenemen. CBS heeft voor 2019 nog berekend dat de corridors Oost en Zuidoost collectief goed waren voor een volume van 415 miljoen ton aan (inter-)nationaal wegvervoer².

Gebruik modaliteiten op de Topcorridors Oost en Zuidoost

In het Programma Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost agenderen de corridorpartijen het op orde houden van het netwerk van robuuste achterlandverbindingen. Daarnaast zetten zij in op adequaat infrastructuurmanagement om te stimuleren dat de verschillende modaliteiten (binnenvaart, spoor, weg en buisleidingen) op de hoofdtransportassen van de Oost en Zuidoost Topcorridors integraal op basis van hun mogelijkheden mogelijk worden ingezet. Doel van deze 'multimodale aanpak' op corridorniveau is het optimaal benutten van de capaciteit van bestaande netwerken, waar mogelijk benutten van de potentie van buisleidingen als 4e modaliteit en het overhevelen van vervoer over de weg naar binnenvaart en spoor. Hiermee dragen de corridorpartijen bij aan concurrerende Topcorridors met robuuste achterlandverbindingen in een veerkrachtig netwerk én aan verduurzaming van het goederenvervoer. De Modal shift potentie op de Topcorridors is voor het WLO-scenario in 2040²:

<i>Topcorridor Oost</i>	WLO Scenario hoog	WLO Scenario laag
Van weg naar spoor	10 miljoen ton	9 miljoen ton
Van weg naar binnenvaart	8 miljoen ton	6,6 miljoen
<i>Topcorridor Zuidoost</i>	WLO Scenario hoog	WLO Scenario laag
Van weg naar spoor	8 miljoen ton	10 miljoen ton
Van weg naar binnenvaart	6,6 miljoen ton	8 miljoen

Uitstoot CO2-emissies op de Topcorridors Oost en Zuidoost

De opdrachtgevers van dit Programma willen zich inzetten om een proportionele bijdrage te leveren aan de beperking van CO2-emissies op de Topcorridors Oost en Zuidoost. De CO2-emissies op de Topcorridors waren in 2018:

- Topcorridor Oost: De totale CO2-emissie was 385.000 ton (0,385 Megaton) in 2018, verdeeld over 27% weg, 8% spoor en 65% binnenvaart. Voor 2030 en 2040 wordt bij ongewijzigd beleid in het WLO-scenario Hoog een toename verwacht naar 400.000 ton voor beide jaartallen, en bij WLO-scenario Laag een afname naar 365.000 ton in 2030 en 350.000 ton in 2040.
- Topcorridor Zuidoost: De totale CO2-emissie was 250.000 ton (0,250 Megaton) in 2018, verdeeld over 35% weg, 2% spoor en 63% binnenvaart. Voor 2030 en 2040 wordt bij ongewijzigd beleid in het WLO-scenario Hoog een toename verwacht naar 290.000 ton in 2030 en 280.000 ton in 2040, en bij WLO-scenario Laag een gelijke emissie in 2030 en een afname naar 240.000 ton in 2040³.

¹ Bron: Dat.mobility en Districon (2021), Integrale mobiliteitsanalyse, achtergrondrapportage Goederenvervoer integraal ²
Bron: CBS (2019, Gebruik goederenvervoercorridors zuidoost en oost.

² Bron: Dat.mobility en Districon (2021), Integrale mobiliteitsanalyse, achtergrondrapportage Goederenvervoer integraal

³ Bron: Dat.mobility en Districon (2021), Integrale mobiliteitsanalyse, achtergrondrapportage Goederenvervoer integraal

Economisch belang logistieke sector

De gerapporteerde toegevoegde waarde van de primaire logistieke activiteiten (1) Transport en overslag, (2) Opslag en warehousing, en (3) Ketenregie/SCM in Nederland bedroeg in totaal 55 miljard euro in 2015⁴. Voor de additionele logistieke activiteiten (4) VAL en VAS (Value Added Logistics en Value Added Services), en (5) Supportactiviteiten was dat 11,8 miljard euro. Tezamen gaat het om bijna 67 miljard euro wat overeenkomt met circa 10,5% van de totale gegenereerde toegevoegde waarde van Nederland in dit jaar. Bijna een kwart van de binnenlands vervoerde goederen en de meerderheid van de internationaal vervoerde goederen richting het Europese continent ging over de Topcorridor Oost en Zuidoost, dus tenminste 25% van deze toegevoegde waarde werd gerealiseerd op locaties direct langs deze Topcorridors, dit is tenminste 16 miljard euro aan gegenereerde toegevoegde waarde en 230.000 arbeidsjaren. De nationale kerncijfers zijn weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur: Nationale bijdrage van het sectorhuis Logistiek. Bron: Topsector Logistiek (2016)⁴

2.2. Uitdagingen en noodzaak samenwerking

Druk op capaciteit en ruimte

In de toekomst komt de capaciteit van verschillende infrastructuurnetwerken op de Topcorridors Oost en Zuidoost onder druk te staan. Ondanks economische en politieke onzekerheden is de verwachte volumegroei van het goederenvervoer op de corridor Oost en Zuidoost tussen de 10% tot 20% in 2030, afhankelijk van het economische scenario. Tegelijk is er beperkt investeringsbudget en (milieu) ruimte voor nieuwe infrastructuur. De verwachte groei van het goederenvolume geeft naar verwachting beperkt congestie voor vervoer via binnenvaart en buisleidingen, maar – in combinatie met een groei in personenvervoer - mogelijk meer congestie in het weg- en spoorvervoer. Het beter benutten van de modaliteiten kan dit in eerste instantie opvangen. De multimodale capaciteit wordt momenteel echter nog niet optimaal benut en er is sprake van achterstallig onderhoud van infrastructuur, en onvoldoende samenhang in investeringen op corridor niveau. De uitdaging speelt met name in gebieden waar al veel bedrijvigheid en verkeer is en beperkte kansen zijn voor alternatief vervoer zoals via spoor en/of binnenvaart.

⁴ Bron: KIM (2023), kennisbasis goederenvervoer

Tempo verduurzaming te laag

De opgave voor verdere verduurzaming van het goederenvervoer richting 2030 is groot, en het huidige tempo van verduurzaming lijkt momenteel te laag om de ambitieuze doelen van het Klimaatakkoord voor logistiek te behalen. Dit komt o.a. door beperkingen (zoals hogere kosten of gebrek aan kennis) voor gebruikers om meer duurzame modaliteiten in te zetten, en door suboptimaal gebruik van transportdiensten op het multimodale infrastructuurnetwerk. Zo wordt er bijvoorbeeld nog onnodig vaak omgereden of gevaren. Ook de omslag naar schonere voer- en vaartuigen en schone energie verloopt traag. Hoewel op sommige terreinen al wordt samengewerkt (bv. In de opzet van Clean Energy Hubs) is er nog onvoldoende samenhang in de initiatieven en investeringen voor verduurzaming.

Kansen voor transities

Omvangrijke maatschappelijke en economische transities zijn nodig om Nederland duurzaam toekomstbestendig te maken, met de energietransitie als belangrijkste. In de logistiek is de transitie naar gebruik van elektriciteit en waterstof gerelateerde e-fuels belangrijk voor het terugbrengen van de uitstoot van CO₂-emissies. Ook de transitie naar een circulair logistiek systeem is van cruciaal belang. De grote Nederlandse havens spelen hierbij een essentiële rol. Deze transitiekansen voor de corridor worden nu nog niet optimaal benut, onder andere door het ontbreken van een dekkend alternatief energienetwerk voor duurzame brandstoffen. Schaarse fysieke en milieuruimte vormen hierbij een uitdaging. Daarnaast is de digitale transitie een grote uitdaging, die bij kan dragen aan de andere transities en de druk op ruimte. Er is nog onvoldoende samenhang in de initiatieven en investeringen gericht op de transities.



3. Ambities en doelen

3.1. Vier (inter-)nationale doelen

De Logistieke Alliantie, het Topteam Logistiek en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hebben een gezamenlijke ambitie geformuleerd voor het behoud van een sterk goederenvervoer- en Logistiek systeem in Nederland (juni 2019)⁵.

“Nederland streeft ernaar om in 2050 een logistiek systeem te hebben dat zowel concurrerend, emissievrij als veilig is. Het netwerk van Nederlandse waterwegen, autowegen, spoorwegen en buisleidingen wordt anno 2050 niet alleen optimaal benut, maar is bovendien in onderlinge samenhang ontwikkeld. Modaliteiten functioneren daarbij als elkaars achtervang. Vrachten kunnen met een minimum aan kosten, procedures en tijdverlies wisselen van transportmodaliteit. De investeringen die nodig zijn om dit alles te realiseren zijn publiek, privaat en/ of publiekprivaat en zullen op een vernieuwende manier worden geregeld. Adequate informatievoorziening zal er zo voor zorgen dat de license to operate van logistiek en goederenvervoer in ons land gegarandeerd blijft. Nederlanders zullen tussen nu en 2050 ervan doordrongen raken dat het systeem van logistiek en goederenvervoer niet alleen een belangrijke bijdrage levert aan het verdienvermogen en de welvaart in ons land, maar tevens dusdanig is ingericht dat ze optimaal bijdraagt aan leefbaarheid en welzijn.”

In de Goederenvervoeragenda van het Ministerie van I&W⁶ zijn deze ambitie en internationale doelen doorvertaald naar een aantal concrete doelen voor het goederenvervoer. Een prioritair thema van deze agenda is de ontwikkeling van integrale goederencorridors, als belangrijk onderdeel van het landelijke goederenvervoer- en logistiek systeem. Op basis van de gemaakte afspraken zijn de visie en doelen van het Programma Goederenvervoercorridors globaal uitgewerkt naar duurzame economische ambities van de corridorpartijen waarbij de infrastructuur ondersteunend is om deze ambities mogelijk te maken. De ambities van het Programma Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost zijn uitgewerkt naar vier beleidsthema's: economie, milieu/duurzaamheid, sociaal/veiligheid en bereikbaarheid.



⁵ Ministerie I en W (2019), Logistiek en goederenvervoer in 2050: concurrerend, duurzaam en veilig

⁶ Ministerie I en W (2019), Goederenvervoeragenda, Agenda voor een robuust, efficiënt en duurzaam transportsysteem

3.2. Toekomstbeeld Topcorridors Oost en Zuidoost 2030

In 2030 nemen de Topcorridors Oost en Zuidoost mondiaal een vooraanstaande positie in als efficiënte, duurzame en leefbare goederenvervoercorridors. Het zijn dé duurzame verbindingen tussen zee- en binnenhavens en logistieke knooppunten in Nederland, en ze versterken de internationale concurrentiepositie van Nederlandse zeehavens, knooppunten en logistieke bedrijven. Duurzame groei en ondernemerschap worden gefaciliteerd met oog voor de eisen die de samenleving stelt aan kwaliteit van de leefomgeving, bereikbaarheid en veiligheid. De Topcorridors Oost en Zuidoost faciliteren betrouwbaar, robuust, veilig en duurzaam transport van goederen en een duurzame ruimtelijke ontwikkeling van logistieke knooppunten langs de corridor. Deze corridors hebben uitstekende voorzieningen voor de verschillende logistieke waardeketen: van transport van grote volumes naar het Europese achterland tot de uitwisseling tussen (binnen)havens en knooppunten en de (inter)nationaal goed verbonden regionale logistieke bedrijvigheid. De Topcorridors Zuid en Zuidoost zijn een voorloper op het gebied van energietransitie, digitalisering en innovatie en hierdoor van grote toegevoegde waarde voor de Nederlandse economie en de economische vitaliteit van regio's langs de corridors.

3.3. Vier pijlers voor corridorontwikkeling

De projectstructuur binnen Programma GVC Oost en Zuidoost is begin 2023 licht aangepast op basis van de uitkomsten van de Monitoring & Evaluatie (M&E) 2022. Om de geformuleerde ambities op de vier beleidsthema's te behalen, hebben de corridorpartijen besloten om van vijf naar vier pijlers in het programma terug te gaan. In deze vier pijlers worden gezamenlijk projecten geformuleerd en uitgevoerd die bijdragen aan de ambities van de opdrachtgevers.

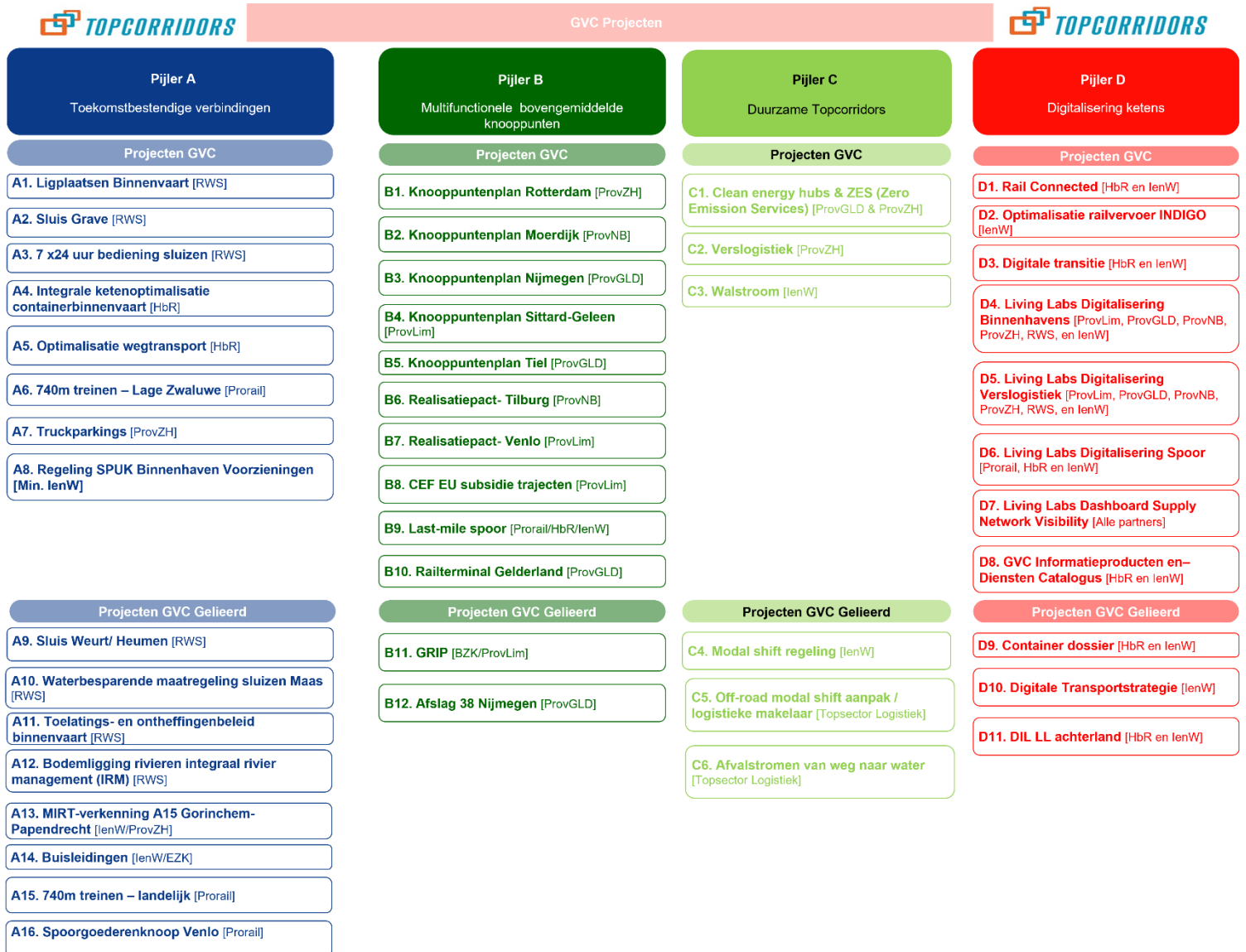
- Pijler A: Toekomstige verbindingen: De Topcorridors Oost en Zuidoost beschikken over vlotte, betrouwbare en veilige multimodale verbindingen tussen de Mainport Rotterdam en het Europese achterland; hierbij is het multimodale netwerk van infrastructuur toekomstbestendig en robuust. Dit vraagt maatregelen gericht op robuuste infrastructuur én slim gebruik van de beschikbare capaciteit van de huidige en toekomstige netwerken (bijv. buisleidingen).
- Pijler B: Multifunctionele bovengemiddelde knooppunten: De Topcorridors Oost en Zuidoost omvatten een samenhangend netwerk van strategisch gelegen knooppunten, die zich ontwikkelen op een duurzame, complementaire en concurrerende wijze, in balans met de fysieke leefomgeving. Het economisch potentieel van de goede internationale bereikbaarheid en voorzieningen in deze knooppunten wordt optimaal benut. Naast het knooppunt Mainport Rotterdam gaat het om de knooppunten Moerdijk, Tilburg, Tiel, Nijmegen, Venlo en Sittard-Geleen/Stein.
- Pijler C: Duurzame Topcorridors: Binnen de Topcorridors Oost en Zuidoost vindt afhandeling van goederenstromen op een duurzame manier plaats. De corridorpartijen zorgen ervoor dat de sector haar bijdrage kan leveren aan klimaatafspraken én een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving.
- Pijler D: Digitalisering ketens: Binnen de Topcorridors Oost en Zuidoost kunnen bedrijven profiteren van de typisch Nederlandse (logistieke) organisatiekracht, met state of the art (digitale) voorzieningen die bijdragen aan vlot, betrouwbaar, veilig en duurzaam transportsysteem. Dit draagt bij aan de concurrentiekracht, aan verduurzaming en aan robuuste verbindingen op de corridors.

De ambities zijn per pijler vertaald naar doelstellingen in de tabel op de volgende pagina. Daarnaast is het wenselijk om met de verdere resultaten van de M&E aan de slag te gaan. Het beter benutten van de bestaande ruimte en infrastructuur op de GVC Oost en Zuidoost is essentieel gezien de huidige maatschappelijke discussie en het voorlopig pauzeren van grootschalige investeringen in weg- en spoorhoofdinfrastructuur. Vanuit de Adviesraad Wetenschap is daarom de suggestie gedaan om werk te maken van sociale inclusiviteit van belangengroepen en burgers in het programma, en Kritische Prestatie Indicatoren (KPI's) op te stellen en te

gebruiken voor de vier beleidsdoelen bereikbaarheid, duurzaamheid, veiligheid en economische waarde, evenals voor de mate van samenwerking tussen stakeholders.

Overzicht van de doelstellingen per pijler	
A. Toekomstige verbindingen	<ul style="list-style-type: none"> • Bevorderen van efficiënte overgang tussen gebruik van verschillende modaliteiten. • Bevorderen bereikbaarheid locaties op corridors via weg, spoor en water. • Betrouwbare en veilige multimodale verbindingen tussen Rotterdam en Europa. • Identificeren cruciale ontbrekende schakels op corridors en agenderen op de juiste tafels. • Versterken van de relatie tussen en van knooppunten met havengebieden. • Bevorderen ongehinderde doorvaart voor de binnenvaart. • Robuust en betrouwbaar netwerk binnenvaart infrastructuur en dienstverlening. • Stimuleren groeiaandeel spoor, binnenvaart, buisleidingen in totaal vervoerd volume. • Basis op orde voor robuuste achterlandverbindingen binnenvaart (Waal en Maasroute), per spoor (Betuweroute, Brabantroute en Bentheimroute) én weg (A15, A16, A58 en A67). • Faciliteren ontwikkeling van buisleidingen waar dit potentie biedt als aanvullende modaliteit voor transport van natte bulkgoederen en/of schone brandstof.
B. Multifunctionele bovengemiddelde knooppunten	<ul style="list-style-type: none"> • Bijdragen aan goede multimodale aansluiting van strategische knooppunten op (inter) nationale netwerken • Toewerken naar een efficiënt functionerend multimodaal terminalnetwerk. • Optimaal benutten van de capaciteit van bestaande netwerken – met name de last Mile - en waar mogelijk het overhevelen van vervoer over de weg naar binnenvaart en spoor met een goed functionerend terminalnetwerk. Hiermee wordt bijgedragen aan een concurrerend knooppuntennetwerk met een robuuste ontsluiting in een veerkrachtig netwerk én aan verduurzaming van het goederenvervoer. • Adequaate corridormanagement gericht op multimodale aanpak goederenvervoer op corridorniveau, waarbij verschillende modaliteiten slim en uitwisselbaar worden ingezet en de beschikbare capaciteit optimaal wordt benut (o.a. door digitalisering).
C. Duurzame Topcorridors	<ul style="list-style-type: none"> • Beter benutten van de voer- en vaartuigen (minder lege ritten en reizen). • Bijdragen aan meer gebruik van duurzamere voer- en vaartuigen. • Toewerken naar dekkend netwerk van zero emissie tank-, laad- en bunkerpunten. Op relevante logistieke knooppunten worden juiste voorzieningen gerealiseerd. • Bijdragen aan Modal shift van weg naar water, spoor en buisleidingen. • Het vertalen van verduurzamingsdoelen naar corridorniveau en anderzijds door het aanjagen en faciliteren van 'vergroening' van het goederenvervoer. • Bieden van ruimte aan kansrijke duurzame oplossingen en het creëren van de voorwaarden die nodig zijn voor de toepassing van succesvolle oplossingen op corridorniveau. • Het opzetten van een netwerk voor de inname van schone brandstoffen voor de binnenvaart en het wegtransport (biobrandstoffen, elektriciteit, MEC's, waterstof).
D. Digitalisering ketens	<ul style="list-style-type: none"> • Versterking digitale uitwisseling tussen bedrijven onderling en bedrijven en overheid in de logistieke en transport ketens. • Versterken samenwerking tussen bedrijven in de logistieke ketens t.b.v. optimalisatie. • De corridor staat klaar om aan de slag te gaan met autonoom transport (varen en rijden). • Toewerken naar een dekkend netwerk van zero emissie tank-, laad- en bunkerpunten. Op relevante logistieke knooppunten worden de juiste voorzieningen voor een schone zeevaart, binnenvaart en wegvervoer gerealiseerd. • Het bieden van een helder perspectief aan de markt, bijvoorbeeld door een gezamenlijk plan van aanpak voor digitalisering en de beschikbaarheid en ontsluiting van data over fysieke hoofdnetwerken (binnenvaart, spoor en weg). • Het bieden van ruimte voor het testen van kansrijke digitale toepassingen en het creëren van de voorwaarden die nodig zijn voor de toepassing van succesvolle oplossingen op corridorniveau.

De inhoud van de vier pijlers is gevisualiseerd voor de korte, middellange en lange termijn in onderstaand schema.





4. Routekaart 2030

Deze routekaart 2030 is voor de korte termijn vertaald naar een uitvoeringsplan 2023, met de volgende projecten per pijler. De projecten zijn onderverdeeld naar projecten onder eigen beheer of gelieerd.

