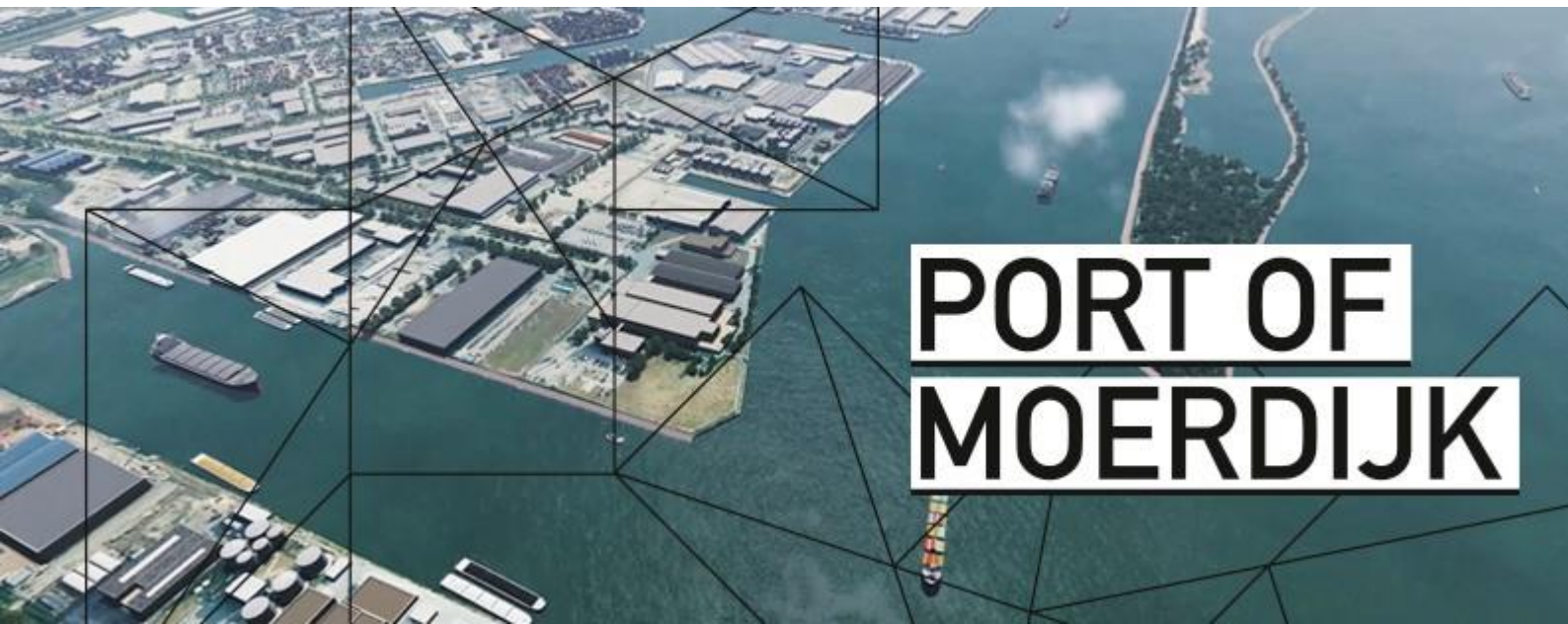


Realisatiepact

Knooppunt Moerdijk



Partners realisatiepact: Havenbedrijf Moerdijk, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Provincie Noord-Brabant

Status: UPDATE projectleider AvD januari 2026

Inhoud

1. Inleiding: Realisatiepact.....	3
2. Proces: pactteam weegt projecten af op impact	4
3. Governance en spelregels van het realisatiepact	6
4. Overzicht/inhoud projecten uit Realisatiepact	7
5. Financien en planning projecten Realisatiepact.....	10
6. BIJLAGE Nadere uitwerking inhoud projecten	12
1. Autonomoos transport (varen en rijden) (43)	12
2. Ontwikkelen extended gate functie Moerdijk (22)	13
3. Aansluiten rail connected/digitalisering (22)	14
4. Modal shift recyclingstromen van weg naar water of spoor (29).....	14
5. Verbeteren van truckparkings Moerdijk (38)	15
6. Pre gating systeem (38n)	16
9. Uitbreiden spoorcapaciteit tussen Lage Zwaluwe en Moerdijk (capaciteitsonderzoek) (14)	17
10. Zero emission rangeren (voorheen geëlektrificeerde last mile) (28).....	17
11. Uitbreiden multimodale overslagcapaciteit Westelijke insteekhaven (18)	18
12. Efficiënt gebruik eindspoor middenweg (12)	19
13. Uitbreiden emplacement Moerdijk met twee lange opstelsporen (11)	19
14. Vergroten van de capaciteit gebiedsontsluitingswegen (Afrit 26, A17) (4)	20
15. Verfijnen van TijdRuimteSlot-Blokken voor vergroting capaciteit (10)	20
16. Aansluiten last mile spoor (fase 2) (35)	21
17. Ontwikkelen Clean energy hubs en Zero emission services (25)	21

1. Inleiding: Realisatiepact

Een Realisatiepact is een overeenkomst binnen het MIRT programma Topcorridors met in dit geval als doelstelling vooraf consensus (overeenstemming) en draagvlak te creëren voor plannen van Rijk en regio om een bovengemiddeld knooppunt verder te ontwikkelen in de komende jaren. Een realisatiepact heeft tot doel om de samenwerking tussen de belangrijkste stakeholders verder te intensiveren en gezamenlijk op te trekken bij de versterking van toekomstige projecten, en investeringen vast te leggen. In dit geval bij het knooppunt Moerdijk als belangrijk knooppunt binnen de Topcorridors (MIRT-programma goederenvervoercorridors).

De plannen en projecten van het realisatiepact moeten ook passen in de beleidskaders van het MIRT programma Topcorridors. Deze kaders bevatten een aantal basisafspraken die we binnen het MIRT programma Topcorridors hebben afgesproken en die we ook moeten realiseren. Het gaat dan om bijdragen aan de economische concurrentiekracht, duurzaamheid, een sociaal & veilige samenleving en een betere bereikbaarheid.



Het Realisatiepact omvat een selectie van 15 uit te voeren projecten voor de korte en middellange termijn, waarbij ook eventuele vervolgpacten voor de langere termijn zitten. Tevens zijn er afspraken vastgelegd om projecten op te starten met financiële aanjaagmiddelen. Om daarna gezamenlijk te kijken naar alle mogelijke financieringsconstructies en te achterhalen welke andere programma's erbij betrokken kunnen worden. De verschillende bronnen worden uitgezocht: Rijk, regio en bedrijfsleven. Waar mogelijk zullen ook Europese gelden worden onderzocht.

Startpunt voor het Realisatiepact was het geactualiseerde knooppuntplan Moerdijk (d.d. 12-09-2023). Hierin zijn alle projecten die geïnventariseerd zijn ter versterking van het knooppunt beschreven. Omdat niet alle plannen samenwerking behoeven in een realisatiepact, is in het Inzetplan (uit mei 2024) een voorselectie gemaakt van projecten uit het knooppuntplan die geen van de partners zelfstandig kan oppakken. Die

projectenlijst uit de voorselectie vormt de basis van het proces om te komen tot een gedragen Realisatiepact Moerdijk.

In deze versie (oktober 2025) is op verzoek van het Pactteam het bestaande Realisatiepact wat betreft de financiën uitgebreid tot een **Realisatiepact**. Het bestaande Realisatiepact Moerdijk (versie juni 2025) beperkte zich tot de financiering van de 8 met 15 project ideeën is nu uitgebreid met een overzicht van de andere lopende projecten binnen het knooppunt Moerdijk. Deze andere projecten lopen op basis van Besluiten in het BO MIRT 2018 en 2024, en daarnaast het BO landsdelig.

2. Proces: pactteam weegt projecten af op impact

Vanaf de zomer van 2024 tot de zomer van 2025 waren Ineke Meijer en Joeri van Mil (AT Osborne) aangesteld als onafhankelijk procesregisseur voor het knooppunt Moerdijk. Vanuit die rol zijn ze verantwoordelijk voor het proces van totstandkoming van voorliggend realisatiepact. Hoewel ze meedenken over de inhoud, ligt de verantwoordelijkheid voor de opzet en inhoud van projecten bij de pactpartners (te weten: ministerie Infrastructuur en Waterstaat, Provincie Noord-Brabant en Havenbedrijf Moerdijk).

Om die reden is vanaf augustus 2024 een 6-wekelijks pactteamoverleg opgestart met daarin vertegenwoordigers van het Havenbedrijf Moerdijk (Dieuwke Piebenga en Gert Slager), Ministerie van IenW (Jos Holtus (zomer 2024), Maarten van Kesteren (tot maart 2025), Bas Bongers (vanaf maart 2025) en de Provincie Noord-Brabant (Sjef de Wit). Vanuit het Programmamanagement ondersteunt Kees Verweij in 2025 het Realisatiepact team.

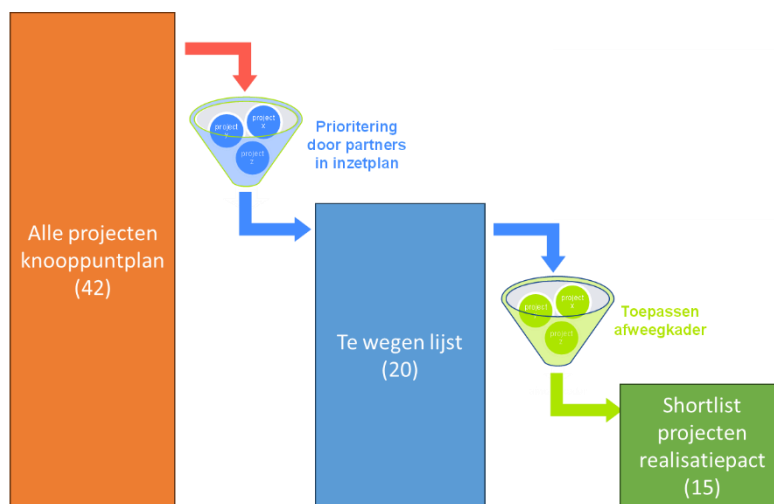
Intermezzo: vooruitlopende besluiten

Omdat er richting het BO MIRT GVC 2024 nog geen realisatiepact voor Moerdijk klaar lag, het proces was immers net gestart, heeft het pactteam besloten om de projecten die al vergevorderd waren in te dienen voor vervroegde besluitvorming. In november 2024 heeft het BO-MIRT besloten om voor een aantal spoorprojecten, en een multimodaal project geld te reserveren.

Hoewel deze projecten procesmatig geen onderdeel waren van het BO-MIRT besluit voor het realisatiepact (ze zijn ingebracht als separate besluiten) zijn ze inhoudelijk wel onderdeel van het realisatiepact. Zo vindt de uitvoering plaats onder de vlag van het realisatiepact, en worden ze ook als dusdanig beschreven in dit document.

Het besluit over deze projecten heeft een positieve impuls gegeven aan de samenwerking binnen het pactteam. Tegelijkertijd zorgt het ervoor dat de meest vergevorderde projecten al (deel)financiering hebben.

Vanaf najaar 2024 hebben we gezamenlijk ingezet op de vorming van het realisatiepact. Allereerst is een afweegkader opgesteld en door de pactpartners vastgesteld. Dit afweegkader zorgt voor een prioritering en toetsing van de projecten. Het afweegkader is in de basis afkomstig vanuit het Programma GVC, en voorzien van enkele knooppuntspecifieke aanpassingen. Vervolgens is de lijst met potentiële projecten langs het vastgestelde afweegkader gelegd, waarbij elk project een score kreeg. Deze score is geen exacte wetenschap, maar bedoeld als hulpmiddel om met de pactpartners tot een zorgvuldige onderbouwing te komen van de prioritering van projecten. De scores per project zijn daarom binnen het projectteam besproken en in gezamenlijkheid aangescherpt. Uit dit afweegproces is een shortlist van 15 projecten gekomen die de pactpartners gezamenlijk willen oppakken in het realisatiepact. Deze 15 projecten komen terug in dit realisatiepact.



Figuur 1 Afweegkader voor selectieproces om tot 15 projectideeën voor het Realisatiepact Moerdijk te komen

3. Governance en spelregels van het realisatiepact

Het realisatiepact heeft een looptijd van 4 jaar (2026, 2027, 2028, 2029). In het realisatiepact wordt beschreven **wat** de pactpartners aan projecten gezamenlijk willen uitvoeren gedurende de gehele looptijd. Per project wordt op hoofdlijnen beschreven wat het project behelst en uit welke doelstelling of achtergrond het project voortkomt. Op dit moment is voor het gehele realisatiepact (alle daarin opgenomen projecten gezamenlijk) een verwacht budget nodig van 2 miljoen euro (incl BTW). De dekking is daarbij 50% Rijk en 50% regio. Deze financiële dekking van het realisatiepact is afgesproken op het BO MIRT 2024, en er zal voor de komende BO MIRT bijeenkomsten telkens een overzicht worden gemaakt van de voortgang van de projecten binnen het realisatiepact.

De pactpartijen gaan de komende jaren aan de slag met de projecten in het realisatiepact via een **uitvoeringsplan**. Dit uitvoeringsplan krijgt per jaar een update. Er wordt dan voor het komende jaar beschreven **hoe** de pactpartners uitvoering gaan geven aan het realisatiepact (o.a. welke activiteiten worden er per project uitgevoerd, welk budget is daarvoor nodig, door wie). In dit uitvoeringsplan worden de relevante ontwikkelingen meegenomen, die kunnen leiden tot bijstelling van projectplannen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan nieuwe inzichten uit onderzoeken en pilots, die leiden tot aanscherping van een uitvoeringsproject of nieuwe beleidsontwikkelingen of technologische ontwikkelingen die leiden tot bijsturing (of mogelijk zelfs uitstellen of stopzetten) van een bepaald project. In veel gevallen zal om die reden een project uit verschillende fases bestaan (bijv onderzoek, pilot of uitvoeringsfase). Deze fasering is terug te zien in het uitvoeringsplan. In het uitvoeringsplan wordt eveneens voor elk van de projecten bekeken of er sprake is van onder- of overuitputting van middelen ten opzichte van het vorige uitvoeringsplan. Indien voor bepaalde projecten extra middelen nodig zijn wordt getracht dit eerst in te vullen binnen het budget van het realisatiepact. Indien dit niet mogelijk is kan een aanvullend verzoek gedaan worden richting het BO-MIRT van het jaar waarin dit speelt. Op deze manier kan via het realisatiepact **adaptief** via een jaarlijks uitvoeringsplan worden ingespeeld op voortgang en ontwikkelingen.

De pactpartijen die over het jaarlijkse uitvoeringsplan besluiten zijn de partijen die financieel bijdragen (IenW, Provincie Noord Brabant en het Havenbedrijf Moerdijk). Waar nodig zal advies worden gevraagd aan betrokken partijen zoals ProRail, RWS of de Gemeente Moerdijk. Voor de begeleiding van dit pactproces is onafhankelijke procesondersteuning voorzien.

4. Overzicht/inhoud projecten uit Realisatiepact

We zien dat de projecten uit het realisatiepact zich in verschillende fases bevinden, en daardoor per categorie een ander soort inspanning vragen om tot uitvoering te komen, variërend van een beperkte monitoringsinspanning tot en met een forse inzet- en investeringsinspanning. Hiervoor zijn verschillende redenen te identificeren, bijvoorbeeld doordat er vanuit het BO-MIRT 2024 (en eerder) al projecten zijn gestart, of omdat er onderzoeken lopen die mogelijk om vervolginvesteringen vragen. Ook zijn er een aantal projecten die nog uitwerking behoeven. Daarom hebben we de projecten in twee categorieën ingedeeld:

- (1) Knooppunt projecten die vanuit het budget van 2 miljoen euro van het Realisatiepact Moerdijk worden gefinancierd (Realisatiepact projecten); en
- (2) Knooppunt projecten die vanuit andere financieringsbronnen dan het realisatiepact Moerdijk worden gefinancierd (Realisatiepact Pprojecten).

Een overzicht van deze projecten:

A. Realisatiepact projecten: Knooppunt projecten die vanuit het budget van 2 miljoen euro van het Realisatiepact Moerdijk worden gefinancierd

Dit zijn de volgende zes projecten:

Projecttitel	Omschrijving	Afspraak realisatiepact
1. Autonomo transport (varen)	Verkenning van de mogelijkheid om autonome zeeschepen van/naar Moerdijk. Er is interesse vanuit bedrijfsleven Moerdijk.	Project uit te werken onder supervisie havenbedrijf, door externe projectleider.
2. Ontwikkeling Extended Gate functie Port of Moerdijk	Ontwikkeling en implementatie van een extended gate functionaliteit op Moerdijk, om containers vanuit zeehaven tijdelijk op te beslaan. Ook hier interesse vanuit bedrijfsleven Moerdijk	Benoemen als uit te werken project. Hiervoor inhuren projectleider. Half jaar (0,4 FTE), onderzoeksgeld en geld voor pilot.
3. Aansluiten Rail Connected/ digitalisering spoor	Binnen het realisatiepact wordt bekeken of Moerdijk kan aansluiten bij lopende Topcorridors digitaliseringsprojecten voor goederenspoorvervoer.	Overleg vanuit Pactteam met Projecttrekkers Rail Connected / digitalisering
4. Modal shift recyclingstromen van weg naar water of spoor	Vooronderzoek en stimulering pilots voor modal shift recyclingstromen van/naar Moerdijk die van de weg naar binnenvaart of spoor kunnen worden verplaatst.	Uitwerken onderzoeksvoorstel, onderzoek en uitvoering pilot.
5. Verbeteren truckparkings Moerdijk	Ondersteuning bij digitaliseren van administratieve processen voor initiatieven als truck parkings . Deze actie is gericht op het stimuleren van truckparkings om apparatuur	Beschikbaar stellen kleine subsidies voor truckparking data verzameling. Daarnaast

	te installeren die de data verzamelt. Denk hierbij aan beschikbaarheid, reserveringen en betalingen.	aansturing door projectleider.
6. Pre gating systeem	Door een pre gating systeem te ontwikkelen in samenwerking met truckparkings kan het probleem van wachtende vrachtwagens op verschillende plaatsen in de haven verminderd worden.	Uitvoeren onderzoek naar pre-gaten, ontwikkelen software en investeren in digitaal afroepbord).

Daarnaast zijn er nog twee kostenposten voorzien in het Realisatiepact Moerdijk:

7. Aanstellen van een onafhankelijk projectleider voor het realisatiepact Moerdijk
8. Een reservering van 5% van het budget van het realisatiepact Moerdijk voor nieuwe projectinitiatieven.

B. Realisatiepact Knooppunt projecten die vanuit andere financieringsbronnen dan het realisatiepact Moerdijk worden gefinancierd

Dit zijn de volgende projecten:

Projecttitel	Omschrijving	Afspraak realisatiepact
9. Uitbreiden spoorcapaciteit tussen Lage Zwaluwe en Moerdijk (capaciteitsonderzoek)	Onderzoek door ProRail naar het oplossen van het capaciteitstekort tussen de emplacementen Lage Zwaluwe en Moerdijk. Onderzoek heeft dekking gekregen tijdens BO-MIRT GVC 2024.	ProRail gaat deze uitvoeren. Zodra de uitkomsten van het onderzoek bekend zijn gaan partijen hierover met elkaar in gesprek
10. Zero emission rangeren (voorheen geëlektrificeerde last mile)	Pilot waar een elektrische locomotief wordt gehuurd om proeven te doen met batterij-elektrisch rangeren. Pilot heeft dekking gekregen tijdens BO-MIRT GVC 2024.	Momenteel wordt gezocht naar een huurlocomotief om de pilot uit te voeren.
11. Uitbreiden multimodale overslagcapaciteit Westelijke insteekhaven	Onderzoek naar uitbreiding op het haventerrein naar Moerdijk voor een nieuwe multimodale kade. Onderzoek heeft dekking gekregen tijdens BO-MIRT GVC 2024.	Onderzoek kan gestart worden. Afhankelijk van het onderzoek, en klanten, zal Havenbedrijf Moerdijk investeren in de westelijke insteekhaven.
12. Efficiënt gebruik eindspoor middenweg	Overdracht van een eindspoor van ProRail aan Havenbedrijf Moerdijk.	Financiering geregeld in BO-MIRT 2024, bestuurlijk nog afspraken maken over definitieve kosten overdracht ProRail.

Projecttitel	Omschrijving	Afspraak realisatiepact
13. Uitbreiden emplacement Moerdijk met twee lange opstelsporen	Gaat om de uitbreiding van het emplacement Moerdijk met twee lange opstelsporen. Dekking is reeds in BO-MIRT 2018 geregeld. Vergunningverlening behoeft aandacht.	Er moet een route gevonden worden om vergunningverlening rond te krijgen. Behoeft op dit moment geen aanvullende financiering.
14. Vergroten van de capaciteit gebiedsontsluitingswegen (Afrit 26, A17)	Uitbreiden kruising en viaduct richting haventerrein. Investering van havenbedrijf en RWS.	Havenbedrijf Moerdijk trekt dit project samen met RWS, financiering waarschijnlijk via BO Landsdelig
15. Verfijnen van TijdRuimteSlot-Blokken voor vergroting capaciteit	Dit project behelst het opknippen van een drietal TRS-blokken binnen de haven van Moerdijk, zodat beter gebruik kan worden gemaakt van de capaciteit	Project is afgerond, was belegd bij ProRail. Partijen spreken af dit voort te zetten.
16. Aansluiten last mile spoor (fase 2)	Deze vervolgpilot heeft als doel om bestaande capaciteit op emplacementen tot 25% beter te benutten	Project loopt. Behoeft geen financiering voor het realisatiepact. Havenbedrijf Moerdijk volgt dit project op.
17. Ontwikkelen Clean energy hubs en Zero emission services	Op de truckparking Gouden Leeuw op het bedrijventerrein Logistiek Park Moerdijk is een start gemaakt met een CEH voor vrachtwagens. Planning is dat die begin 2026 operationeel is. Voor binnenvaart wordt door Zero Emission Services een laadstation voor elektrische binnenvaart ontwikkeld. Verwachting is dat deze najaar 2025 operationeel wordt.	Opvolgen tot afronding van de locaties. Het realisatiepact benutten als aanjager voor nieuwe locaties.

5. Financien en planning projecten Realisatiepact

De Port of Moerdijk heeft het volgende overzicht gemaakt van de financiering van de kosten van project in dit Realisatiepact. De eerste 14 projecten zijn door Port of Moerdijk als voorzet van een budget voorzien, de laatste 3 projecten nrs. 15 tm 17 (nog?) niet.

	Projecten in Realisatiepact	Raming totaal	2025	2026	2027 e.v.
1	Autonoom transport (varen)	€ 100.000		€ 50.000	€ 50.000
2	Ontwikkeling extended gate functie	€ 500.000		€ 100.000	€ 400.000
3	Aansluiten rail connected / digitalisering spoor	€ 50.000		€ 25.000	€ 25.000
4	Modal shift recyclingstromen van weg naar water of spoor	€ 150.000		€ 50.000	€ 100.000
5	Verbeteren truckparkings	€ 150.000		€ 50.000	€ 100.000
6	Pre gating systeem	€ 750.000		€ 100.000	€ 650.000
7	Projectleider realisatiepact	€ 200.000		€ 50.000	€ 150.000
8	Reservering voor nieuwe projectideeen	€ 100.000			€ 100.000
	Subtotaal projecten Realisatiepact Moerdijk	€ 2.000.000		€ 425.000	€ 1.575.000
9	Capaciteitsvergrotingsplan	€ 423.500	€ 60.500	€ 181.500	€ 181.500
10	ZE Rangeren	€ 571.283		€ 571.283	
11	Multimodale overslagcapaciteit Westelijke Insteekhaven (studie)	€ 363.000	€ 200.000	€ 100.000	€ 63.000
12	Benutten Middenweg	€ 375.100	€ 242.000	€ 133.100	
13	Aanpassen emplacement industrieterrein Moerdijk	€ 7.000.000			€ 7.000.000
	Subtotaal Projecten Realisatiepact , financiering via BO MIRT 2024 + 2018	€ 8.732.883	€ 502.500	€ 985.883	€ 7.244.500
14	Kleine weginfra – financiering besluit landsdelig MIRT 2025	€ 6.655.000		€ 6.655.000	
15	Verfijnen van TijdRuimteSlot-Blokken voor vergroting capaciteit	PM, Afgerond			
16	Aansluiten last mile spoor (fase 2)	PM, Lopend			
17	Ontwikkelen Clean energy hubs en Zero emission services	PM, Via CEH regeling Topcorridors			
	TOTAAL TOPCORRIDOR MOERDIJK	€ 17.387.883	€ 502.500	€ 8.065.883	€ 8.819.500
	Bedragen zijn incl. BTW				

De planning van de projecten staat hieronder weergegeven:

Projecttitel	Planning en fasering (per medio 2025)
1. Autonomoos transport (varen)	Start januari 2026
2. Ontwikkeling Extended Gate functie Port of Moerdijk	Start in 2026
3. Aansluiten Rail Connected/digitalisering	Vanaf najaar 2025, vervolg vanaf 2026
4. Modal shift recyclingstromen van weg naar water of spoor	2026: onderzoek recyclingstromen
5. Verbeteren truckparkings Moerdijk	Vanaf medio 2026
6. Pre gating systeem	verkenning vanaf begin 2026. Ontwikkeling en testen systeem 2027. In operatie vanaf 2028.
7. Projectleider Realisatiepact Moerdijk	Gevonden, actief sinds zomer 2025
8. Reservering 5% budget voor nieuwe projectinitiatieven	
9. Uitbreiden spoorcapaciteit tussen Lage Zwaluwe en Moerdijk (capaciteitsonderzoek)	Start in 2025, plan van aanpak is opgesteld. Gesprekken n.a.v. uitkomsten vanaf 2026
10. Zero emission rangeren (voorheen geëlektrificeerde last mile)	Uitvoering in 2025 of 2026. Opvolging zodra pilot afgelopen is.
11. Uitbreiden multimodale overslagcapaciteit Westelijke insteekhaven	Uitvoering onderzoek in 2026, eventueel investeringsbesluit op zijn vroegst 2027
12. Efficiënt gebruik eindspoor middenweg	Overdracht in 2026, renovatie in 2027
13. Uitbreiden emplacement Moerdijk met twee lange opstelsporen	Afhankelijk van vergunningverlening. Ambitie is z.s.m.
14. Vergroten van de capaciteit gebiedsontsluitingswegen (Afrit 26, A17)	Uitvoering afhankelijk van financiering in landsdelig BO-MIRT. Ontwerp ligt klaar.
15. Verfijnen van TijdRuimteSlot-Blokken voor vergroting capaciteit	Loopt al
16. Aansluiten last mile spoor (fase 2)	Loopt al
17. Ontwikkelen Clean energy hubs en Zero emission services	Start in 2026

6. BIJLAGE Nadere uitwerking inhoud projecten

In dit hoofdstuk is voor de projecten een beschrijving opgenomen. Onderstaande projecten hebben partijen afgesproken om gezamenlijk uit te voeren. De keuze is gemaakt op basis van gezamenlijke besluitvorming tot 1 juli 2025. Vanuit alle zijde is commitment om dit op te pakken. Partijen zijn er echter bewust van dat er wijzigingen kunnen optreden in beleidsdoelen binnen de organisaties en/of de case bij nadere uitwerking minder relevant is. Partijen hebben de mogelijkheid om in gezamenlijk overleg te herprioriteren.

A. Realisatiepact projecten: Knooppunt projecten die vanuit het budget van 2 miljoen euro van het Realisatiepact Moerdijk worden gefinancierd

Dit zijn de volgende zes projecten:

Projecttitel
1. Autonoom transport (varen)
2. Ontwikkeling Extended Gate functie Port of Moerdijk
3. Aansluiten Rail Connected/ digitalisering spoor
4. Modal shift recyclingstromen van weg naar water of spoor
5. Verbeteren truckparkings Moerdijk
6. Pre gating systeem

1. Autonoom transport (varen en rijden) (43)

Verzorgen pilotlocatie en aansluiten bij initiatief binnen GVC Zuid

LET OP: voor dit project is een nader uitgewerkt voorstel geschreven (sept. 2025) en beschikbaar voor verdere besluitvorming

Achtergrond:

Autonoom rijden en varen biedt kansen voor maatschappelijke uitdagingen zoals duurzaamheid, veiligheid en gebrek aan personeel. De gezamenlijke ambitie van de partners in GVC Zuid is het versnellen van het gebruik van hoogwaardig geautomatiseerd rijden en varen door ervaring hiermee op te doen in pilots op middellange termijn. Hierbij wordt samenwerking gezocht met bestaande initiatieven op dit gebied. Om de meerwaarde van autonoom transport binnen de logistieke keten te bewerkstelligen is adoptie van autonome voer- en vaartuigen en de integratie met relevante processen in de logistieke omgeving van GVC Zuid benodigd.

Omschrijving:

De haven van Moerdijk behelst een groot gebied aan water en weg. Moerdijk heeft als

wegbeheerder de mogelijkheid om bij te dragen aan innovatie op het gebied van zelfrijdend vervoer. Het havenbedrijf is bereid te onderzoeken of het mogelijk is of het een pilotlocatie voor autonoom vervoer kan worden, bijv. gebruik van interne baan of havenarm. Het gaat hierbij om de inhuur van een projectleider om te bekijken of en hoe Moerdijk een pilotlocatie kan worden, en begeleiding tijdens de uitvoering van de pilot. Deze projectleider werkt onder de vlag van het havenbedrijf. Uitgangspunt is dat uitvoering van de pilots uit het daarvoor geserveerde bedrag binnen het programma worden bekostigd.

Benodigd budget, planning en fasering:

- *Raming: 100.000 euro incl BTW (0,4 FTE voor 1 jaar).*
- *Planning: start januari 2026. (Zoeken projectleider vanaf november 2025)*
- *Fasering: 2 fases (eerst onderzoeken of Moerdijk geschikt is als pilotlocatie, daarna begeleiden pilot vanuit Haven)*

2. Ontwikkelen extended gate functie Moerdijk (22)

Moerdijk ontwikkelen als extended gate tussen Rotterdam en het achterland

LET OP: voor dit project is een nader uitgewerkt voorstel geschreven (sept. 2025) en beschikbaar voor verdere besluitvorming

Achtergrond:

In de afgelopen jaren is de congestie en bijbehorende wachttijd voor het vervoer van containers tussen deepsea terminals op de Maasvlakte en verladers in het achterland alleen maar toegenomen. Hierdoor worden door partijen extra kosten gemaakt, die met een innovatieve richting van de achterlandketens verminderd kunnen worden. Enkele (weg)containervervoerders hebben een Extended Gate oplossing ontworpen, waarbij de containers via een overslag/tijdelijke opslag in Moerdijk op de juiste tijd van/naar de deepsea terminals kunnen worden gehaald/gebracht.

Omschrijving:

In deze pilot richten enkele marktpartijen in Moerdijk een extended gate oplossing op Moerdijk in, met als doel om im- en exportcontainers effectiever en tegen lagere ketenkosten van en naar de deepsea terminals in Rotterdam en de verladers in het achterland te bezorgen. De extended gate oplossing is een terrein, mogelijk aan het water, van waaruit buiten congestietijden containers kunnen worden vervoerd naar deze terminals en verladers. Er is ook een mogelijkheid tot opslag van beperkte duur, om zo buiten congestietijden (of tijden van sluiting warehouse) te kunnen vertrekken. Het vervoer kan plaats vinden via weg of binnenvaart naar terminals of verladers. Gezien ook de toenemende weerstand van chauffeurs tegen wachttijden biedt deze Extended Date kansen aan vervoerders om waarde toe te voegen aan de container im/exportketens. De

extra kosten voor over/opslag op het Extended Gate kunnen worden terugverdiend door o.a. vermindering van wachttijden en bijbehorende Demurrage & Detention kosten.

Benodigd budget, planning en fasering:

- *Raming: 500.000 euro incl. BTW (opzet en gebruik Extended Gate)*
- *Planning: start begin 2026, deelname bedrijven*
- *Fasering: 2 fases, eerst studie naar meest passende opzet van Extended Gate, daarna realisatie en test in Pilot.*

3. Aansluiten rail connected/digitalisering (22)

Moerdijk aansluiten bij het rail connected initiatief van Rotterdam

Achtergrond:

Rail Connected is een digitaliseringsinitiatief binnen het programma Goederenvervoercorridors, dat gericht is op het verbeteren van het spoorgoederenvervoer in Nederland, met een bijzondere focus op de haven van Rotterdam. Het doel is om de efficiëntie, transparantie en betrouwbaarheid van het railvervoer te vergroten door middel van verbeterde data-uitwisseling tussen alle betrokken partijen in de logistieke keten.

Omschrijving:

Binnen het realisatiepact wordt bekeken of Moerdijk hierbij kan aansluiten, zodat daarmee de voordelen van Rail Connected ook verder dan Rotterdam toegepast worden. Hiervoor wordt een digitaliseringsoverleg in het leven geroepen waarbij zowel Moerdijk als Rotterdam aansluiten. De investering van deze opdracht is tijd van het havenbedrijf.

Benodigd budget, planning en fasering:

- *Raming: voorzien wordt 50.000 euro voor onderzoek en implementatie.*
- *Planning: vanaf najaar 2025*
- *Fasering: eerst verkenning mogelijkheden.*

4. Modal shift recyclingstromen van weg naar water of spoor (29)

Het verkennen van recyclingstromen en het verplaatsen hiervan naar water of spoor

Achtergrond:

Veel aanvoer van recyclingstromen richting Moerdijk gaat nu mogelijk nog over de weg. Voorbeeld is de aanvoer van huisvuil naar Attero Moerdijk, maar ook meer industriële recyclingstromen. Deze keten kan duurzamer gemaakt worden als de aanvoer daarvan via water of spoor gaat.

Omschrijving:

Omdat momenteel zicht op de grondstoffenstromen van en naar Moerdijk grotendeels ontbreekt, zal een onderzoek naar deze stromen worden opgestart, waarbij eveneens de gebruikte vervoersmodaliteit in beeld moet komen. Nadat zicht op aard en omvang van de grondstoffenstromen en de thans gebruikte modaliteit is verkregen, kan verder onderzocht worden welke stromen technisch, juridisch en economisch mogelijkheden bieden voor modal shift.

Benodigd budget, planning en fasering:

- *Budget: 150.000 euro incl. BTW*
- *Planning: vanaf medio 2026*
- *Fasering: eerst (2025/2026) onderzoek doen naar de recyclingstromen, vervolgens bekijken welke mogelijkheden er zijn om hierop te sturen en daar uitvoering aan geven (vanaf 2027).*

5. Verbeteren van truckparkings Moerdijk (38)

Het beter gebruiken van veilige en goed uitgeruste parkeerplaatsen voor vrachtwagens

Achtergrond:

Nog niet alle plekken rondom Moerdijk waar vrachtwagens stallen zijn digitaal ontsloten. In de basis zijn truckparkings al verplicht data te delen als ze de data hebben, maar nog niet alle partijen hebben daar faciliteiten voor. Deze faciliteiten kunnen de logistieke keten verbeteren.

Omschrijving:

Deze actie is gericht op het stimuleren van truckparkings om apparatuur te installeren die de data verzamelt. Denk hierbij aan informatie over beschikbaarheid/bezetting, reserveringen en betalingen. Het gaat hierbij om stimuleren via kleine subsidies voor systemen voor data verzameling. Daarnaast aansturing door projectleider die verkent waar de mogelijkheden zijn, en voor de uitvoering van de subsidie.

Benodigd budget, planning en fasering:

- *Budget: 150.000 euro incl. BTW*
- *Planning: vanaf medio 2026*
- *Fasering: eerst verkennen mogelijkheden. Daarna verstrekken kleine subsidies.*

6. Pre gating systeem (38n)

Een pre gating systeem dat ervoor zorgt dat trucks wachten op daarvoor bestemde plaatsen voorafgaand aan hun tijdslot bij de terminal.

Achtergrond:

Trucks (al dan niet leeg of met goederen) die aankomen in Moerdijk hebben een bepaald tijdslot om bij de terminal aan te komen. Nu wachten deze vrachtwagens vaak in de omgeving op de openbare weg en op openbare parkeerplaatsen. Dit kost capaciteit en heeft een invloed op de verkeersveiligheid. Door een pre gating systeem te ontwikkelen, bij voorkeur in samenwerking met truckparkings kan dit pre-gaten gebeuren op veilige, van tevoren aangewezen plekken.

Omschrijving:

Het project heeft als doel om plaatsen (bijv parkeerplaatsen) aan te wijzen als plek waar trucks kunnen wachten op hun tijdslot bij de terminal, om daarmee overlast te voorkomen en veiligheid te waarborgen. Daarvoor zal in eerste instantie een verkenning worden gedaan naar de mogelijkheden. Daarnaast is in de raming rekening gehouden met het ontwikkelen van het softwaresysteem en het digitale afroepbord. Ten behoeve van de samenwerking binnen de corridor zal

Benodigd budget, planning en fasering:

- *Budget: 750.000 euro incl. BTW (waarvan 100.000 euro voor de verkenning, en 650.000 euro voor de ontwikkeling van het systeem en het plaatsen van afroepborden.*
- *Planning: vanaf medio 2026*
- *Fasering: verkenning vanaf begin 2026. Ontwikkeling en testen systeem 2027. In operatie vanaf 2028.*

B. Realisatiepact Knooppunt projecten die vanuit andere financieringsbronnen dan het realisatiepact Moerdijk worden gefinancierd

Dit zijn de volgende projecten:

Projecttitel
9. Uitbreiden spoorcapaciteit tussen Lage Zwaluwe en Moerdijk (capaciteitsonderzoek)
10. Zero emission rangeren (voorheen geëlektrificeerde last mile)
11. Uitbreiden multimodale overslagcapaciteit Westelijke insteekhaven
12. Efficiënt gebruik eindspoor middenweg
13. Uitbreiden emplacement Moerdijk met twee lange opstelsporen
14. Vergroten van de capaciteit gebiedsontsluitingswegen (Afrit 26, A17)
15. Verfijnen van TijdRuimteSlot-Blokken voor vergroting capaciteit
16. Aansluiten last mile spoor (fase 2)

9. Uitbreiden spoorcapaciteit tussen Lage Zwaluwe en Moerdijk (capaciteitsonderzoek) (14)

Onderzoeken hoe de capaciteit van de bestaande Havenspoorlijn op slimme wijze vergroot kan worden

Achtergrond:

De Havenspoorlijn verbindt Moerdijk met het emplacement Lage Zwaluwe, en vervolgens met het hoofdrailnet. Al het treinverkeer van- en naar Moerdijk maakt gebruik van deze 8 kilometer lange havenspoorlijn. Op dit moment is de spoorlijn enkelsporig, niet op afstand bediend en kent deze een maximumsnelheid van 30 km/u. De beperkte capaciteit van deze spoorlijn zal in de toekomst een knelpunt vormen, afhankelijk van het scenario. Oplossen van dit knelpunt kan bijdragen aan een modal shift naar het spoor.

Omschrijving:

Om de capaciteit slim te vergroten is er onderzoek nodig naar de mogelijkheden om het aantal treinbewegingen te vergroten, zonder extra spoor aan te leggen. Dit onderzoek dient uitgevoerd te worden door ProRail. De uitvoering hiervan start al in 2025. Afhankelijk van de uitkomsten van deze studie zijn mogelijk (relatief grote) infrastructuurinvesteringen nodig. Vanuit het realisatiepact wordt ook dit vervolg aangejaagd, maar hier zijn nog geen middelen voor gereserveerd.

Status en benodigde vervolgstap:

Uitvoering: 2025

Vervolgstep: zodra studie gereed is, afhankelijk van overleg en financiële middelen in landsdelig BO-MIRT.

10. Zero emission rangers (voorheen geëlektrificeerde last mile) (28)

Toepassing van een innovatieve batterij-rangeerlocomotief testen in de operationele omgeving

Achtergrond:

Verdere capaciteitsgroei van het spoor wordt beperkt door de huidige stikstofregels en toenemende dieselloco-bewegingen met als mogelijk onwenselijk resultaat een reverse modal shift van spoor naar truck. Emissieloos rangeren kan een structurele oplossing bieden voor de huidige stikstofbottleneck en vergunningverlening voor de

emplacementsverbeteringen mogelijk maken. In combinatie met het werken met een neutrale feeder (vervoerdersonafhankelijk rijden vanaf Lage Zwaluwe naar Moerdijk) kan tevens een efficiënter gebruik van het spoor worden gemaakt en dus leiden tot een capaciteitsvergroting.

Omschrijving:

Emissieloos rangeren door het vervangen van de diesel-locomotief door een batterij-locomotief reduceert de CO₂ en stikstof uitstoot. Hiervoor zijn wel organisatorische en materiele investeringen nodig. Om de mogelijkheden in kaart te brengen wordt een pilot met een batterij-huurlocomotief gestart. Indien de pilot succesvol is kan aan een vervolgpilot of implementatie worden gewerkt. Daarnaast biedt een succesvolle pilot in Moerdijk mogelijkheden voor de toepassing op meerdere knooppunten in Nederland.

Status en benodigde vervolgstap:

Het haalbaarheidsonderzoek dat is opgeleverd eind december 2024 heeft technische, organisatorische en juridische issues omschreven. Deze dienen opgelost te worden voor het starten van de geplande pilot in Q4 2025.

11. Uitbreiden multimodale overslagcapaciteit Westelijke insteekhaven (18)

Onderzoek naar het ontwikkelen van een nieuwe multimodale overslagkade in Moerdijk.

Achtergrond:

Een uitbreiding van de mogelijkheden voor multimodaal vervoer creëert een boost voor de modal shift, zowel in de haven als binnen de gehele corridor. Binnen de haven van Moerdijk is nog één stuk watergebonden grond beschikbaar met ruimte voor een overslagterminal, namelijk gelegen aan de Westelijke Insteekhaven. Dit project vormt de start van de ontwikkeling van die kavel.

Omschrijving:

De mogelijke uitbreiding van de multimodale overslagcapaciteit kan plaatsvinden in de vorm van een nieuwe multimodale kade op het haventerrein naar Moerdijk. Dit is een haven met diepgang voor Short Sea schepen. De kade kan voorzien worden van een spooraansluiting. Multimodaal vervoer vereist onderzoek naar de mogelijkheden om het bestaande spoor beter te benutten en investeringen in het spoor. Dit project is de eerste stap, en vormt een onderzoek naar de ontwikkeling van deze kade. Afhankelijk van de uitkomsten van dit onderzoek krijgt het project een vervolg.

Status en benodigde vervolgstap:

Onderzoek kan gestart worden o.b.v. afspraak BO-MIRT 2024. Uitvoering vindt plaats onder het realisatiepact, maar behoeft voorsnog geen aanvullende financiering. Het realisatiepact is voor dit project vooral een aanjager, bij succesvolle bevindingen ligt

uitvoering door het Havenbedrijf of een private partij die vervolgens de terminal zal gaan exploiteren voor de hand.

12. Efficiënt gebruik eindspoor middenweg (12)

Inrichten eindspoor Middenweg als Kort Opstel Spoor voor opstellen en kleine reparaties kapotte wagons

Achtergrond:

De spoorcapaciteit in Moerdijk is schaars. Op dit moment nemen kapotte wagons ruimte in op emplacementsporen en laad-losplaatsen. Door de laatste 100m spoor op Middenweg van ProRail naar Havenbedrijf Moerdijk over te hevelen en her in te richten wordt sanering op dit stuk spoor voorkomen en de resterende spoorcapaciteit efficiënter benut. Naast de verhoogde efficiëntie van ruimtegebruik, biedt dit kansen voor de lange termijn. Het behoud van het eindspoor biedt de mogelijkheid voor aangrenzende bedrijven om op de lange termijn de shift van weg naar spoor te maken.

Omschrijving:

Dit project betreft het overdragen van het spoor van ProRail naar het havenbedrijf Moerdijk. Verder zal het havenbedrijf moerdijk zorgen voor de renovatie van het spoor. Waarmee het spoor weer in de juiste conditie komt om als opstelspoor gebruikt te gaan worden.

Status en benodigde vervolgstap:

Overdracht van het spoor is in 2026 voorzien, zodra daar duidelijkheid over is kan de renovatie opgestart worden. Dit project kent geen vervolgstap.

13. Uitbreiden emplacement Moerdijk met twee lange opstelsporen (11)

Dit project behelst het op gang krijgen van de vergunningverlening voor het aanleggen van twee lange opstelsporen bij het emplacement Moerdijk.

Achtergrond:

Een van de ontbrekende schakels voor de inzet van treinen tot een lengte van 740 meter is de afwezigheid van een lang opstelspoor. Dit project faciliteert de inzet van lange treinen en vergroot daarnaast de mogelijkheden voor intermodaal vervoer. In 2017 is er een overbelastverklaring uitgegeven. Dit project zorgt ervoor dat er geen sprake meer is van overbelasting.

Omschrijving:

Het gaat om de bouw van 2 nieuwe lange opstelsporen. Kenmerkend aan dit project is dat de financiering al in 2018 rond is gekomen, maar dat de vergunningverlening ervoor zorgt dat het project niet gestart kan worden. Dit project binnen het realisatiepact is

vooral benoemd om te kijken of er extra druk op de vergunningverlening gezet kan worden.

Status en benodigde vervolgstap:

On hold zolang vergunningverlening niet gestart is. Vanaf goedkeuren realisatiepact starten we een nieuwe impuls om vergunningverlening op gang te krijgen.

14. Vergroten van de capaciteit gebiedsontsluitingswegen (Afrit 26, A17)

(4)

Dit project behelst het aanpassen en uitbreiden van de afrit en T-splitsing bij afrit 26 Moerdijk

Achtergrond:

Toenemend wegverkeer in en om Moerdijk legt druk op de verkeersveiligheid, de doorstroming op de A17 en de bereikbaarheid van het haven- en industrieterrein. Daarnaast hebben de lange wachttijden bij de spoorwegovergangen een negatieve invloed op de doorstroming in verband met terugslag tot op de snelweg. Dit heeft gevolgen voor het vestigingsklimaat, en implicaties voor het goed nabuurschap.

Omschrijving:

Een verslechterd vestigingsklimaat heeft effect op de groei van het haventerrein, en op de corridor. Door de aanpak van de ontsluitingswegen, wordt de kwaliteit van de Port of Moerdijk verhoogd, en daarmee ook de corridor als geheel.

Status en benodigde vervolgstap:

Doorlooptijd is afhankelijk van financiering landelijk BO MIRT, projectcapaciteit RWS en ruimtelijke procedure.

15. Verfijnen van TijdRuimteSlot-Blokken voor vergroting capaciteit (10)

Dit project behelst het vergroten van de capaciteit op het spoor in Moerdijk door het verkleinen van blokken.

Achtergrond:

De capaciteit van de bestaande spoorinfrastructuur is beperkt. Het heroverwegen en verfijnen van TijdRuimteSlot-Blokken verhoogt het aantal mogelijke treinbewegingen.

Omschrijving:

In de huidige situatie bestaat de haven van Moerdijk uit een drietal TijdRuimteSlot-Blokken. Door het verfijnen en opknippen van TRS-Blokken, kan de huidige spoorinfrastructuur beter benut worden. Het verhogen van de capaciteit kan een bijdrage leveren aan de modal shift.

Status en benodigde vervolgstap:

Project is in uitvoering, belegd bij ProRail kleine functiewijzigingen. Wel belangrijk dat project uitbreiding lange opstelsporen wordt uitgevoerd. Behoeft geen op dit moment geen additionele reservering vanuit het budget realisatiepact.

16. Aansluiten last mile spoor (fase 2) (35)

Uitvoeren van pilots (met camera's en sensoren) om capaciteit op de Moerdijkse sporen te vergroten.

Achtergrond:

Op de havenspoorlijnen is vaak beperkte capaciteit door de gekozen beveiligingsmethodiek, maar er zijn mogelijkheden die capaciteit te vergroten. Via pilots worden de mogelijkheden onderzocht. Fase 1, waarbij ProRail een pilot heeft uitgevoerd, is begin 2024 afgerond. In deze pilot zijn camera's en sensoren ingezet om passerende treinen te detecteren in Rotterdam Botlek. Fase 2 geeft hieraan een vervolg.

Omschrijving:

Het project Last Mile spoor fase 2 heeft als doel om naast Botlek de bestaande capaciteit in Moerdijk, Houtrak en Maasvlakte West/ Westwest beter te benutten. Naar verwachting levert de continuering van de pilot tot 25% extra planbare capaciteit. Voor Moerdijk draagt dit bij aan de vergroting van de spoorcapaciteit, derhalve kansen voor een modal shift naar het spoor. Deze pilot maakt inzichtelijk waar en hoelang een spoorbezetting is.

Status en benodigde vervolgstap:

Met de fase 2 pilot wordt in 2025 gestart. Hier is al dekking voor. Indien er vervolgstappen nodig zijn zullen deze worden besproken bij het opstellen van het uitvoeringsplan 2027.

17. Ontwikkelen Clean energy hubs en Zero emission services (25)

Achtergrond:

Om de energietransitie te faciliteren wordt er binnen de strategie van Havenbedrijf Moerdijk gewerkt aan de realisatie van clean energy hubs voor het goederenwegvervoer, op de locaties waar ook truckparkings gerealiseerd worden en/of op locatie van de binnenvaart terminal. Dit gebeurt op verschillende locaties op het terrein.

Omschrijving:

Op de truckparking Gouden Leeuw op het bedrijventerrein Logistiek Park Moerdijk is een start gemaakt met een CEH voor vrachtwagens: tanken HVO en laden batterij-elektrisch gaan worden aangeboden. Planning is dat die begin 2026 operationeel is. Voor binnenvaart wordt door Zero Emission Services een laadstation voor elektrische binnenvaart ontwikkeld. Verwachting is dat deze najaar 2025 operationeel wordt.

Opvolgen tot afronding van de locaties. Het realisatiepact benutten als aanjager voor nieuwe locaties.

Status en benodigde vervolgstap:

In uitvoering