

TEN-T CEF-FINANCIERING: IMPULS OF LOZE BELOFTE?

De impact van CEF financiering op de Nederlandse logistieke sector en de rol van het Rhombus-concept

Arnaud Burgess	Panteia,
Tom Grijspaardt	Panteia

Samenvatting

De Connecting Europe Facility (CEF) is een cruciaal financieringsinstrument van de Europese Commissie, ontworpen om strategische investeringen in transport-, energie- en digitale infrastructuur te bevorderen. Voor Nederland, als logistieke draaischijf van Europa, biedt de CEF aanzienlijke kansen om de efficiëntie en duurzaamheid van het transportnetwerk te verbeteren. Een initiatief binnen dit kader is het Rhombus-concept, dat zich richt op het versterken van multimodale verbindingen en het stimuleren van een modal shift van weg- naar watertransport. Centraal staat de vraag wat de daadwerkelijke impact van CEF-financiering op de Nederlandse logistieke sector is geweest en evalueren we of het Rhombus-concept bijdraagt aan de beoogde verbeteringen.

1. Inleiding

De Connecting Europe Facility (CEF) is een cruciaal financieringsinstrument van de Europese Commissie, ontworpen om strategische investeringen in transport-, energie- en digitale infrastructuur te bevorderen. Voor Nederland, als logistieke draaischijf van Europa, biedt de CEF aanzienlijke kansen om de efficiëntie en duurzaamheid van het transportnetwerk te verbeteren. Een initiatief binnen dit kader is het Rhombus-concept, dat zich richt op het versterken van multimodale verbindingen en het stimuleren van een modal shift van weg- naar watertransport. Centraal staat de vraag wat de daadwerkelijke impact van CEF-financiering op de Nederlandse logistieke sector is geweest en evalueren we of het Rhombus-concept bijdraagt aan de beoogde verbeteringen. Allereerst wordt in dit paper de doelstelling van de CEF uiteengezet. Vervolgens wordt het Rhombus/Ruit concept behandeld, dit kan gezien worden als een “paraplu” waar projecten onder worden gebracht en dat een centrale logistieke visie bevat. Vervolgens wordt ingegaan op de impact van de CEF financiering op het Nederlandse bedrijfsleven. Hierbij wordt ingegaan op de uitdagingen en de voordelen. Vervolgens wordt een vooruitblik gegeven en wordt afgesloten met een conclusie.

2. De Connecting Europe Facility (CEF): Doelstellingen en werking

De Connecting Europe Facility is het infrastructuursubsidiefonds van de Europese Commissie. Het fonds is opgezet met als doel de ontwikkeling van hoogwaardige, duurzame en efficiënte trans-Europese netwerken (TEN) in de sectoren transport (TEN-T), energie (TEN-E) en digitale diensten (eTEN / Digital Single Market) te ondersteunen. Binnen de transportsector richt de CEF zich specifiek op projecten die bijdragen aan:

- **Uitbreiden van de infrastructuur:** Het aanleggen van nieuwe infrastructurele verbindingen tussen knooppunten, met een focus op grensoverschrijdende corridors en missing links.
- **Verbetering van de infrastructuur:** Het moderniseren en uitbreiden van bestaande transportnetwerken om knelpunten weg te nemen en de connectiviteit te verbeteren.
- **Duurzaamheid:** Het bevorderen van milieuvriendelijke transportoplossingen, zoals binnenvaart en spoor, om de CO₂-uitstoot te verminderen. Minstens 70% van het budget moet worden besteed aan projecten die bijdragen aan emissiereductie en het beperken van klimaatverandering.
- **Interoperabiliteit:** Het harmoniseren van technische en operationele standaarden om grensoverschrijdend transport te faciliteren.

Tijdens de periode 2014-2020 heeft CEF Transport €23,2 miljard aan subsidies toegekend voor de co-financiering van projecten van gemeenschappelijk belang, waarvan €11,3 miljard afkomstig was uit het Cohesiefonds.¹ Voor de periode 2021-2027 is een budget van €25,8 miljard toegewezen aan CEF Transport, met €11,3 miljard gereserveerd voor landen die in aanmerking komen voor steun uit het Cohesiefonds. De prioriteit ligt bij de verdere ontwikkeling van het Trans-Europese Transportnetwerk

¹ Het Cohesiefonds is het deel van het budget dat geoormerkt is voor Cohesielidstaten: landen met een BBP van <90% van het EU-gemiddelde. De rest van het budget komt toe aan zogeheten General Enveloppe-lidstaten: landen met een BBP van 90%> van het EU-gemiddelde.

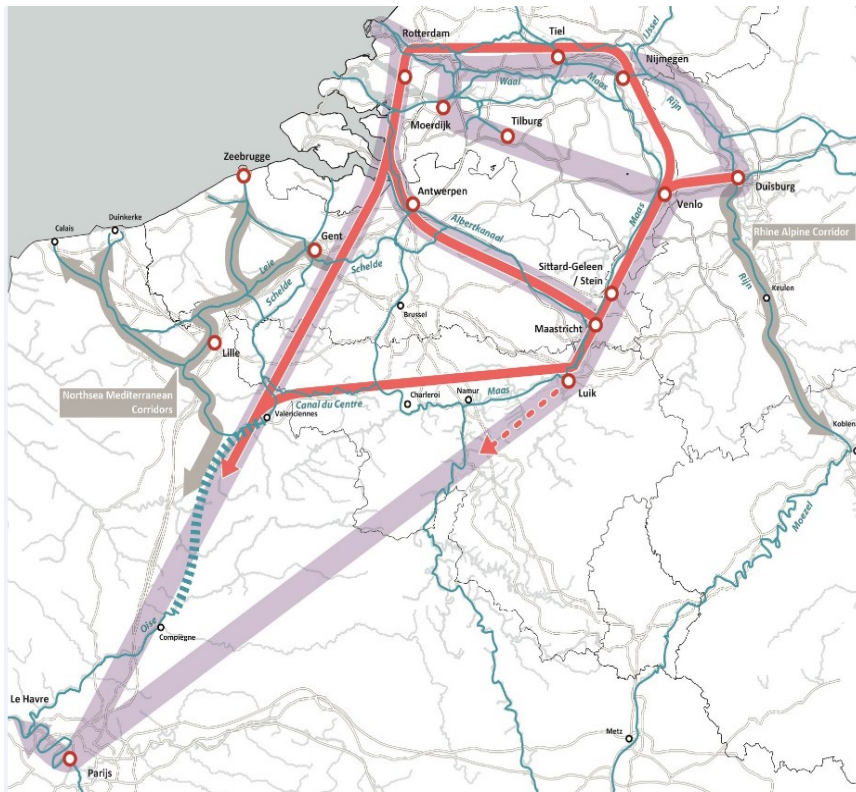
(TEN-T), met een focus op ontbrekende schakels en grensoverschrijdende projecten met een duidelijke Europese meerwaarde. Op het moment van schrijven (februari 2025) is nagenoeg het gehele budget verdeeld. Het volgende budget voor infrastructuursubsidies zal beschikbaar worden gesteld in de volgende Meerjarenbegroting van de EC (2028-2034). Waarschijnlijk zullen de steunfondsen dan gereorganiseerd worden.

3. Het Rhombus-concept: Een geïntegreerde benadering voor logistieke binnenvaartverbindingen

Het Rhombus-concept, ook wel bekend als het Ruit-idee, is een strategisch initiatief dat zich richt op het ontwikkelen van een robuust en duurzaam binnenvaartnetwerk in de vorm van een ruit. Dit netwerk verbindt belangrijke logistieke knooppunten in Nederland, België en Duitsland, waaronder Rotterdam, Nijmegen, Venlo, Luik en Antwerpen. Het concept is in de afgelopen jaren verder uitgebreid met de Seine-Schelde verbinding, de ruit wordt gezien als de ruggengraat ("backbone") voor het logistieke systeem. De belangrijkste doelstellingen van het Rhombus-concept zijn:

- **Modal shift van weg naar water:** Door het verbeteren van de binnenvaartinfrastructuur wordt beoogd een aanzienlijk deel van het vrachtvervoer van de weg naar het water te verplaatsen, wat bijdraagt aan de vermindering van congestie en schadelijke emissies.
- **Grensoverschrijdende samenwerking:** Het versterken van de logistieke connectiviteit tussen Nederland, België en Duitsland door gezamenlijke infrastructuurprojecten en harmonisatie van standaarden.
- **Robuust transportsysteem:** Dankzij de ruitvormige structuur kunnen locaties via meerdere routes worden bereikt, wat de veerkracht en betrouwbaarheid van het transportnetwerk vergroot.
- **Duurzaamheid en innovatie:** Het integreren van circulaire bouwmethoden en het bevorderen van duurzame energiebronnen binnen de transportinfrastructuur.

Rhombus is ontworpen als zogeheten Global Project voor CEF T Applications. Dit wil zeggen dat het een verbindend thema is waar meerdere aanvragen zich aan kunnen verbinden. Zo kunnen aanvragen continuïteit tonen en verbinding met andere aanvragen die onder andere calls (i.e. andere jaren) of topics worden ingediend.



Figuur 1. Het Rhombus concept in geografisch perspectief

4. Impact van CEF-financiering op het Rhombus-concept

De implementatie van het Rhombus-concept is in belangrijke mate afhankelijk van financiering uit de CEF. Diverse projecten binnen dit concept hebben succesvol aanspraak gemaakt op CEF-subsidies:

- 1) The Rhombus System: Dit eerste project onder de vlag van het Rhombus Global Project richtte zich op werken ter verbetering van de binnenhaveninfrastructuur in Venlo, Lanaken en Heijen.
- 2) Revitalisation of Inland Port Maasbracht: Dit project richtte op voorbereidende studies voor het upgraden van binnenhaveninfrastructuur in de haven van Maasbracht. Ook werd aandacht besteed aan de realisatie van een (alternatieve) brandstoffenhub voor binnenvaartschepen.
- 3) Rhombus UPSIDE I: Dit project richtte zich op voorbereidende studies voor het upgraden van binnenhaveninfrastructuur in Stein, Roermond, Maastricht, Venlo en Tilburg. Het doel was om de modal shift te faciliteren en de verbindingen met België en Duitsland te versterken.
- 4) Rhombus UPSIDE II: Een vervolgproject dat zich richtte op de daadwerkelijke uitvoering van infrastructuurverbeteringen, waaronder de aanleg van nieuwe kades en overslagfaciliteiten. Dit project ontving €37,4 miljoen aan CEF-subsidie.
- 5) Rhombus UPSIDE III COMP: ² Dit project, gecoördineerd door de provincie Limburg, kreeg meer dan €24 miljoen aan CEF-financiering toegewezen. Het richt zich op de ontwikkeling van

² 'COMP' staat hier voor Comprehensive Network, de aanduiding die de havens in kwestie hebben op het TEN-T Network. Een parallelle aanvraag voor het Core Network (Rhombus UPSIDE III CORE) werd niet gehonoreerd. Deze aanvraag betrof de upgrade van Sluis II in het Wilhelminakanaal in Tilburg.

binnenwaterinfrastructuur in de havens van Maastricht en Stein, met als doel het vrachtverkeer van de weg naar de binnenvaart te verplaatsen en de verbindingen met België en Duitsland te verbeteren.

Tabel 1. CEF aanvragen ingediend in het kader van het Rhombus concept

General information				Contributions (x€1.000)			
Year	Name	Stakeholders	Type	Total	Public	Private	EC (CEF grant)
2018	Secure Truck Parking on the Topcorridors in the Netherlands (SecureNL)	Provincie Zuid-Holland (COO), Loverbosch Beheer BV, Gemeente Dordrecht, Havenbedrijf Rotterdam N.V., Gemeente Venlo, Truckstop Exploitatie BV	Works	18.930	3.156	11.988	3.786
2019	SecureNL 2.0	Provincie Noord-Brabant (COO), Provincie Limburg, North Sea Port Netherlands BV, Gemeenschappelijke Regeling Nieuw Reijerwaard, Beheersmaatschappij Kanters BV	Works	30.678	15.835	8.708	6.135
2019	The Rhombus system: upgrading of waterborne operations infrastructure along the Meuse and Albert Canal	Provincie Limburg (COO), Wessem Holding B.V., Gemeente Venlo, Teunesen Zand en Grint BV, TCT Venlo BV	Works	52.006	11.312	30.294	10.400
2020	Revitalisation and Realisation of Alternative Fuel Infrastructure – Inland Port of Maasbracht on NSMED	Revitaliserend Binnehaven Maasbracht BV (COO)	Studies	2.328	0	1.164	1.164
2022	Rhombus UPSIDE: Upscaling inland Port infrastructure in Support of modal shift and regional Sustainable DEvelopment	Provincie Limburg (COO), Circle Infra Partners BV, Port of Roermond UA, Holding L'Ortye BV, Gemeente Venlo, Gemeente Tilburg	Studies	14.138	3.361	3.708	7.069
2023	Rhombus UPSIDE II: Upscaling inland Port infrastructure in Support of modal shift and regional Sustainable Development 2	Provincie Limburg (COO), Circle Infra Partners BV, Port of Roermond UA, Holding L'Ortye BV, Berding Beton Nederland BV, Facade Beton BV	Mixed	76.335	255	38.684	37.396
2024	Rhombus UPSIDE II COMP: Upscaling inland Port infrastructure in Support of modal shift and regional Sustainable Development 3: Comprehensive Network	Provincie Limburg (COO), Circle Infra Partners BV, Sabic Petrochemicals BV, Berding Beton Nederland BV, Facade Beton BV, Steel Solutions BV, BCTN, Kalle & Bakker Overslag BV	Works	48.009	250	23.755	24.004
Total				242.424	34.169	118.301	89.954

5. Evaluatie van de CEF-financiering en het Rhombus-concept

Hoewel de CEF-financiering en het Rhombus-concept duidelijke doelstellingen hebben die aansluiten bij de behoeften van de Nederlandse logistieke sector, is het essentieel om te evalueren in hoeverre deze initiatieven daadwerkelijk leiden tot tastbare verbeteringen. Enkele overwegingen:

- **Bureaucratische complexiteit:** Het aanvragen van CEF-subsidies en het voldoen aan de administratieve eisen vergt aanzienlijke inspanningen van zowel publieke als private partijen. Dit kan leiden tot vertragingen en verhoogde kosten, waardoor vooral kleinere bedrijven mogelijk worden ontmoedigd om deel te nemen. Bij Rhombus is hierin voorzien, een penvoerder (meestal een overheid) neemt de drempel voor kleinere partijen weg door een gecombineerde aanvraag te leiden. Bij de complexiteit moet men bedenken dat bij elke financieringsaanvraag er veelal veel ondersteunende documentatie moet worden aangeleverd, CEF is hierop geen uitzondering.
- **Implementatiesnelheid:** Hoewel er aanzienlijke subsidies zijn toegekend, blijft de daadwerkelijke implementatie van projecten vaak achter bij de planning. Factoren zoals vergunningstrajecten, milieueffectrapportages en lokale weerstand kunnen de voortgang vertragen.

- Europese meerwaarde: De focus op grensoverschrijdende projecten en het versterken van het Trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T) draagt bij aan een geïntegreerde en efficiënte Europese logistieke keten. Dit bevordert niet alleen de concurrentiepositie van Nederland, maar ook die van de gehele EU.

Hoewel het aanvragen van CEF co-financiering deze uitdagingen kent, zijn er voor bedrijven voordelen verbonden om dit aan te vragen voor hun infrastructuur gerelateerde projecten.

6. Voordelen voor bedrijven bij het aanvragen van CEF-co-financiering

De CEF biedt bedrijven die actief zijn in transport, logistiek en infrastructuurontwikkeling aanzienlijke voordelen. De financiële steun is bedoeld om niet alleen publieke instanties, maar ook private ondernemingen te helpen bij het realiseren van projecten die bijdragen aan het versterken van het Trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T). Hieronder volgen de belangrijkste voordelen voor bedrijven die CEF-co-financiering aanvragen:

Financiële voordelen en risicoreductie

Substantiële subsidies: CEF biedt co-financiering die tussen de 30% en 50% van de totale projectkosten kan dekken, afhankelijk van het projecttype en de lidstaat. Dit kan oplopen tot 85% voor prioritaire projecten zoals grensoverschrijdende infrastructuur of projecten gericht op milieudoelen.

Vermindering van financiële risico's: De steun van de EU vermindert het financiële risico voor bedrijven, vooral bij innovatieve of grootschalige infrastructuurprojecten. Dit stimuleert bedrijven om investeringen aan te gaan die anders wellicht te risicovol zouden zijn.

Toegang tot aanvullende financiering: CEF-co-financiering kan dienen als hefboom om extra financiering aan te trekken bij banken, investeerders en andere financieringsinstanties.

Operationele voordelen

Verbeterde infrastructuur en efficiëntie: Bedrijven die deelnemen aan projecten gefinancierd door CEF profiteren van verbeteringen in de logistieke infrastructuur, zoals snellere transportverbindingen, verminderde congestie en een betere toegankelijkheid tot markten.

Lagere operationele kosten: Investerings in innovatieve transportmethoden (zoals binnenvaart en spoor) verlagen de afhankelijkheid van wegtransport, wat resulteert in kostenbesparingen op brandstof, tolheffing en onderhoud.

Verbeterde logistieke processen: Bedrijven kunnen hun supply chain optimaliseren door toegang tot nieuwe of verbeterde infrastructuur, waardoor de betrouwbaarheid van leveringen wordt verhoogd en voorraadkosten worden verlaagd.

Strategische en concurrentievoordelen

Toegang tot nieuwe markten: Verbeterde grensoverschrijdende verbindingen vergroten de mogelijkheden voor bedrijven om hun marktbereik uit te breiden, met name naar andere EU-lidstaten.

Innovatie en technologievoordeel: CEF-subsidies moedigen bedrijven aan om te investeren in innovatieve technologieën, zoals digitalisering van logistieke processen, automatisering van infrastructuur (bijvoorbeeld geautomatiseerde sluizen) en slimme mobiliteitsoplossingen.

Vooruitlopend op regelgeving: Deelname aan door de EU gefinancierde projecten helpt bedrijven te voldoen aan toekomstige milieuregels en duurzaamheidseisen van de Europese Commissie.

Duurzaamheidsvoordelen

Vermindering van de ecologische voetafdruk: Bedrijven kunnen hun CO₂-uitstoot aanzienlijk verlagen door deel te nemen aan projecten die gericht zijn op het bevorderen van milieuvriendelijk transport, zoals binnenvaart en spoor.

Versterking van maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO): Deelname aan duurzame projecten versterkt het imago van bedrijven als maatschappelijk verantwoord opererende organisaties.

Bijdrage aan Europese Green Deal-doelen: CEF-co-financiering ondersteunt bedrijven bij het realiseren van projecten die bijdragen aan de doelstellingen van de Europese Green Deal, waaronder de vermindering van broeikasgassen en de overgang naar een klimaatneutraal Europa.

Samenwerkings- en netwerkvoordelen

Deelname aan grensoverschrijdende projecten: Bedrijven krijgen de kans om betrokken te zijn bij strategische projecten die meerdere landen omvatten, wat niet alleen de zichtbaarheid vergroot maar ook nieuwe zakelijke kansen creëert

Uitwisseling van kennis en expertise: Deelname aan EU-projecten biedt bedrijven toegang tot de nieuwste innovaties, technologische ontwikkelingen en best practices op het gebied van transport en logistiek.

Reputatie- en beleidsvoordelen

Versterking van het bedrijfsimago: Bedrijven die deelnemen aan CEF-projecten worden gezien als koplopers op het gebied van innovatie en duurzaamheid.

Invloed op beleidsvorming: Deelname aan Europese projecten stelt bedrijven in staat om input te geven over toekomstige beleidsmaatregelen en regelgeving in de transportsector

Vergroting van de zichtbaarheid op Europees niveau: Succesvolle deelname aan CEF-projecten kan leiden tot erkenning en onderscheidingen op nationaal en Europees niveau.

Lange termijn voordelen

Toekomstige subsidiemogelijkheden: Bedrijven die ervaring hebben met CEF-projecten vergroten hun kans om in de toekomst opnieuw geselecteerd te worden voor Europese financieringsprogramma's.

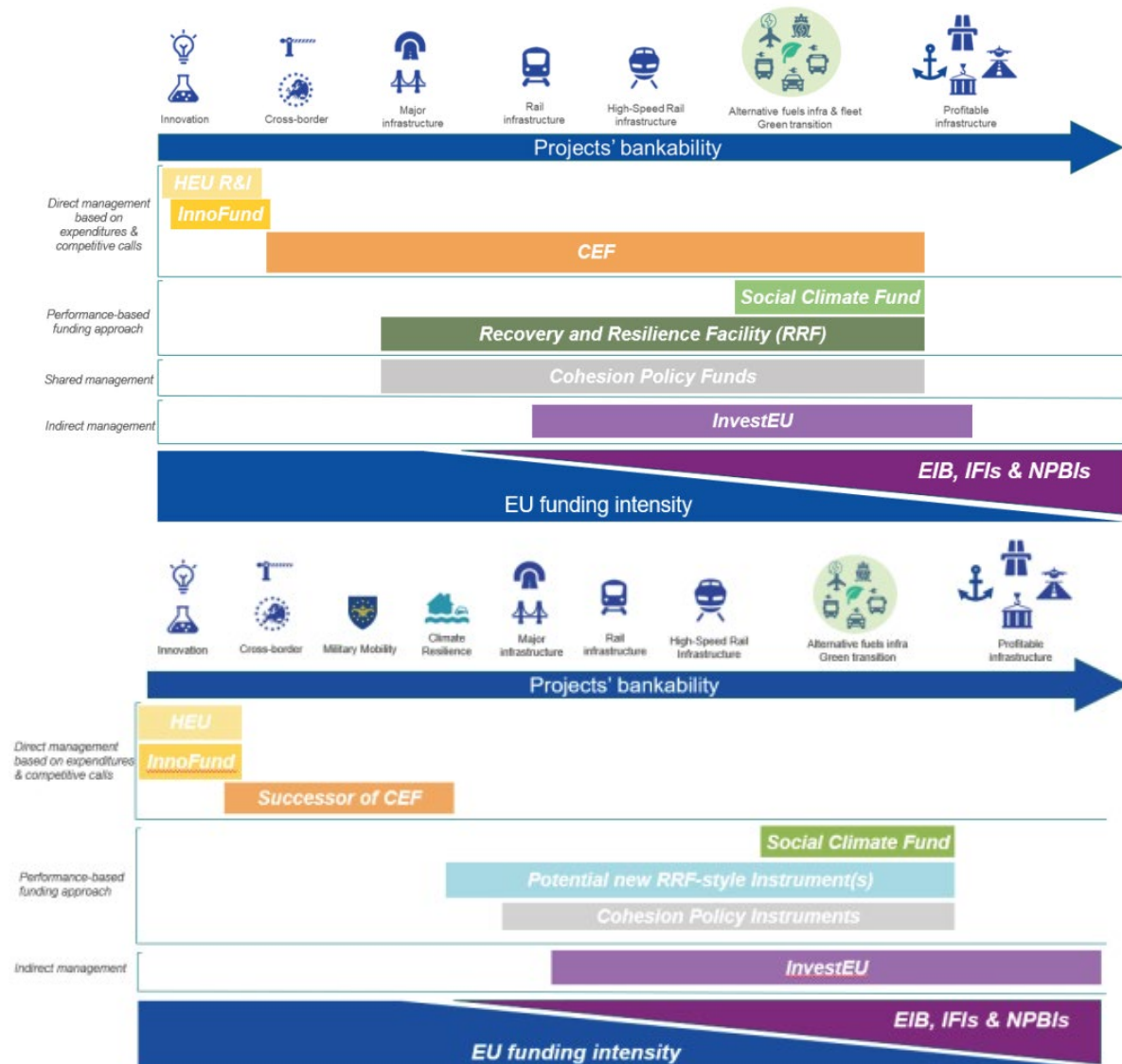
Duurzame groei: Investerings in moderne infrastructuur en innovatieve logistieke oplossingen dragen bij aan een langdurige verbetering van de operationele prestaties en concurrentiepositie.

Strategische positionering binnen de EU: Bedrijven die actief bijdragen aan Europese infrastructuurprojecten versterken hun positie in de EU-markt en vergroten hun invloed binnen sectorale netwerken.

7. Vooruitzichten en aanbevelingen

De toekomst van CEF financiering en het Rhombus-concept biedt zowel kansen als uitdagingen. Op het moment van schrijven (februari 2025), bestaat er geen zekerheid over de opvolger van CEF T en de andere subsidiefondsen. Wel is duidelijk dat de huidige steunintensiteit voor infrastructuur zal blijven

bestaan. In april 2024 publiceerden de TEN-T Coördinatoren een Position paper, waarin zij een voorstel deden voor een nieuwe indeling van de fondsen. Zie de figuren hieronder. De bovenste figuur geeft de huidige situatie weer, en de onderste de voorgestelde toekomstige situatie.



Zoals te zien zal CEF T zich niet meer richten op transportinfrastructuur in het algemeen. Het zal specifiek worden gemaakt voor een drietal topics: Climate and Resilience, Cross-border en Military Mobility. Dit laatste onderwerp is reeds een eigen topic (met eigen calls) binnen CEF T. De eerste twee zitten ook al binnen CEF T, maar zijn in de huidige situatie nog geen vereiste. In de nieuwe wel. Cross-border duidt op projecten die in minstens twee lidstaten worden uitgevoerd. Climate Resilience duidt op projecten die beschermen tegen de gevolgen van klimaatverandering, zoals hoog- en laagwater. Algemene infrastructuurprojecten in één lidstaat zullen niet meer onder CEF T vallen, maar daarvoor zal een eigen fonds worden opgezet in de stijl van het huidige Recovery and Resilience Fund (RRF). Het verschil tussen dit fonds en CEF, is dat het RRF objective-based is. Dit wil zeggen dat de allocatie van fondsen niet is gebaseerd op competitieve calls, maar op de match tussen de inhoud van projecten en

de doelen van de EC. Indien CEF T overgaat naar een objective-based systeem, zal het wellicht lastiger worden voor de Rhombus-aanvragen om gehonoreerd te worden. Het succes van de Rhombus komt deels voort uit de hoge scores van de aanvragen. Om dit potentiële probleem te mitigeren, zal een tweetal acties moeten worden ondernomen. Ten eerste moeten de Rhombus stakeholders een overkoepelend meerjarenplan uitwerken dat goed aansluit bij de doelen van het nieuwe fonds. Ten tweede is het zaak om zoveel mogelijk cross-border partijen (i.e. binnenhavens in België, Duitsland en Frankrijk) aan te laten haken bij de aanvragen. In dit geval kunnen de toekomstige aanvragen nog wel bij de CEF T opvolger worden ingediend. Benadrukt moet worden dat dit voorstel is nog niet zeker. In de periode voorafgaand aan de nieuwe Meerjarenbegroting (2025-2028), zal het beleid definitief worden bepaald.

Om de positieve impact van dergelijke initiatieven te maximaliseren, worden de volgende aanbevelingen gedaan:

- Vereenvoudiging van aanvraagprocedures: Het verminderen van bureaucratische obstakels kan meer partijen, inclusief kleinere bedrijven, aanmoedigen om deel te nemen aan CEF-gefinancierde projecten. Niettemin kan aan de kant van CINEA en de EC beter screenen of de “volwassenheid” (de zogenaamde “maturity”) in de aanvragen echt klopt. Vaak zijn problemen wel deels te vooraf te herkennen en zijn ook niet altijd stikstof gerelateerd. Het probleem hier is dat aanvragen te rooskleurig kunnen worden gepresenteerd. Aan de kant van de lidstaten kan meer begeleiding en garantie (tot zover mogelijk) worden gegeven om te zorgen dat problemen tijdens de implementatie voorkomen kunnen worden.
- Versnellen van implementatieprocessen: Door efficiënter om te gaan met vergunningstrajecten en milieueffectrapportages kunnen projecten sneller worden gerealiseerd, wat de concurrentiepositie versterkt.
- Behouden en versterken van Europese financiering: Het is cruciaal dat de Europese Commissie blijft investeren in infrastructuurprojecten zoals het Rhombus-concept om een duurzaam en geïntegreerd Europees transportnetwerk te waarborgen.

8. Conclusie

De Connecting Europe Facility en het Rhombus-concept spelen een cruciale rol in het versterken van de Nederlandse logistieke sector en het bevorderen van duurzame transportoplossingen. Hoewel er uitdagingen zijn op het gebied van bureaucratie en implementatiesnelheid, wegen de voordelen op lange termijn zwaarder. Het is van essentieel belang dat zowel nationale als Europese beleidsmakers blijven investeren in en ondersteuning bieden aan dergelijke initiatieven om een efficiënt transportnetwerk voor de toekomst te garanderen.

Het aanvragen van CEF co-financiering biedt bedrijven niet alleen financiële voordelen, maar draagt ook bij aan strategische groei, duurzaamheid en innovatie. Bedrijven die investeren in projecten gefinancierd door de EU profiteren van verbeterde infrastructuur, toegang tot nieuwe markten en een versterkte concurrentiepositie. Daarnaast vergroot deelname aan CEF-projecten de betrokkenheid van bedrijven

bij de Europese beleidsvorming en biedt het hen een kans om hun invloed op toekomstige ontwikkelingen in de transportsector te vergroten.

Een effectieve oplossing om CEF co-financiering voor kleinere bedrijven bereikbaar te maken, is het inzetten van een overheidsinstantie als penvoerder. Wanneer een publieke organisatie, zoals een provincie, gemeente, optreedt als coördinator van het subsidieaanvraagproces, kan dit de drempel voor kleinere bedrijven aanzienlijk verlagen.

Bronnen

European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency. (2024, 4 april). Interactive page showcases positive impact of CEF Transport https://cinea.ec.europa.eu/news-events/news/interactive-page-showcases-positive-impact-cef-transport-2024-04-04_en

Panteia. (z.d.). Subsidie voor Rhombus-project. <https://panteia.nl/actueel/nieuws/subsidie-voor-rhombus-project>

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. (2022, mei). Europese financiering voor Nederlands beleid, onderzoek en bedrijfsleven <https://www.rvo.nl/files/file/2022-05/Europese%20financiering%20voor%20Nederlands%20beleid%2C%20onderzoek%20en%20bedrijfsleven.pdf>

Topcorridors. (2024, 4 maart). Uitvoeringsplan GVC Zuid 2024 <https://www.topcorridors.nl/binaries/topcorridors/documenten/publicaties/2024/3/4/uitvoeringsplan-gvc-zuid-2024/Bijlage%2B3%2BUitvoeringsplan%2BGVC%2BZuid%2B2024.pdf>

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. (z.d.). CEF Transport. <https://www.rvo.nl/subsidies-financiering/cef-transport>

EPIIC. (z.d.). Bijna zeven miljoen subsidie voor versterking binnenhavens Maas. <https://www.epiic.nl/nieuws/bijna-zeven-miljoen-subsidie-voor-versterking-binnenhavens-maas/>

Hezelburcht. (z.d.). Transport en Logistiek. <https://www.hezelburcht.com/expertises/transport-en-logistiek/>

Provincie Limburg. (z.d.). Actieprogramma Goederenvervoer Limburg 2030. https://www.limburg.nl/publish/pages/298/actieprogramma_goederenvervoer_limburg_2030.pdf

Topcorridors. (2024, 4 maart). Uitvoeringsplan GVC Oost en Zuidoost 2024. <https://www.topcorridors.nl/binaries/topcorridors/documenten/publicaties/2024/3/4/uitvoeringsplan-gvc-ozo-2024/Uitvoeringsplan%2BGVC%2BOost%2Ben%2BZuidoost%2B2024%2Bdefinitief-%2Bdigitoegankelijk.pdf>

Eerste Kamer der Staten-Generaal. (z.d.). Europese transportinfrastructuur krijgt toegang tot 25 miljard euro. https://eerstekamer.nl/9370000/1/j4nvgs5kjg27kof_j9vvkfvj6b325az/vl4oi6u0tdyu

NT. (2024, 26 september). Europese transportinfrastructuur krijgt toegang tot 25 miljard euro. <https://www.nt.nl/logistiek/2024/09/26/europese-transportinfrastructuur-krijgt-toegang-tot-25-miljard-euro/>

SpoorPro. (2025, 13 februari). Exclusive: The death of CEF? EU threatening to terminate dedicated multi-billion euro transport fund. <https://www.spoorpro.nl/actueel/2025/02/13/exclusive-the-death-of-cef-eu-threatening-to-terminate-dedicated-multi-billion-euro-transport-fund/>

Provincie Limburg. (z.d.). Programmabegroting 2022.

https://www.limburg.nl/publish/pages/932/programmabegroting_2022.pdf

Europa Decentraal. (z.d.). CEF-subsidie verleend aan Nederlandse infrastructuurprojecten.
<https://europadecentraal.nl/nieuws/cef-subsidie-verleend-aan-nederlandse-infrastructuurprojecten/>

FFIQS. (z.d.). Provincie Limburg. <https://www.ffiqs.com/klantverhaal/provincie-limburg/>

Chemelot. (z.d.). Belangrijke mijlpaal in de ontwikkeling van Port of Chemelot.
<https://www.chemelot.nl/nieuws/belangrijke-mijlpaal-in-de-ontwikkeling-van-port-of-chemelot>