



## **Nota van B&W**

Onderwerp ACT: Voortgangsrapportage 2011

Portefuillehouder mr. A.Th.H. van Dijk  
Stellers R. Rolleman, F. Oudkerk, R. Stolker  
Collegevergadering 13 maart 2012  
Raadsvergadering

### **1. Samenvatting**

#### ***Wat willen we bereiken?***

Amsterdam Connecting Trade (ACT) heeft als doel om de marktpositie van Mainport Schiphol binnen de internationale logistieke ketens te verbeteren. Tevens is het doel om de leefbaarheid te verhogen en de economische ontwikkeling van onze gemeente en de regio op een duurzame wijze te stimuleren. ACT wordt door het programmabureau ACT uitgevoerd. Het programma steunt op drie pijlers: multimodaliteit, duurzaamheid en 'beyond logistics'. Vanuit deze drie pijlers wordt de visie uit het Masterplan ACT (2008/8050) naar concrete projecten vertaald. Conform het vorige raadsvoorstel (2010.0048845) willen wij u de voortgang van ACT presenteren. In deze samenvatting staan de belangrijkste resultaten benoemd. In de uitwerking van dit raadsvoorstel staan een uitgebreide toelichting op ACT en de voortgang van de projecten.

#### ***Wat gaan we daarvoor doen?***

##### **Pijler 1: Multimodaliteit**

###### ***A. Truckparkeren***

Het Truckparkeren voorziet in de behoefte om hoogwaardige voorzieningen voor vrachtwagens te realiseren zodat zij sneller en veiliger hun goederen kunnen overslaan en tevens kunnen overnachten. Vorig jaar is bij de marktstudie gebleken dat er een concrete markt vraag ligt om op korte termijn, vanaf 2015, Truckparkeren te realiseren (zie onderliggende stukken a en b). Afgelopen jaar is een business case uitgewerkt die vooralsnog voorziet in een locatie op het Schipholterrein (Zuidoost). Deze locatie biedt ruimte voor 300 parkeerplaatsen. Bij de uitwerking ligt een relatie met de OLV Greenport. Schiphol Real Estate treedt op als trekker van het vervolgtraject. De business case is als bijlage 1 (geheim) opgenomen.

###### ***B. Ongestoord Logistieke Verbinding Greenport Aalsmeer: Decentralisatie van € 8,3 mln. naar provincie Noord-Holland***

Voor de Ongestoord Logistieke Verbinding (OLV) van luchthaven Schiphol naar bloemenveiling Aalsmeer (OLV-Greenport) is eerder al een FES-subsidie aangevraagd. De OLV heeft als doel om het transport tussen de bloemenveiling en Schiphol efficiënter te maken. De taak voor de ACT-partijen was om € 8,3 mln. cofinanciering hiervoor rond te krijgen. Dit bedrag is op € 8,6 mln. uitgekomen. Het Rijk heeft daarom het gereserveerde bedrag van € 8,3 mln. naar de provincie Noord-Holland gedecentraliseerd. De provincie zal optreden als regionaal budgethouder voor het project.

*C. HST Cargo: Decentralisatie van € 11 mln naar gemeente Haarlemmermeer*

Het HST Cargo initiatief wil de bereikbaarheid van Mainport Schiphol verbeteren via het netwerk van Europese hogesnelheidstreinen. ACT heeft hiervoor een FES-subsidie bij het Rijk aangevraagd. FES staat voor 'Fonds Economische Structuurversterking' en stimuleert infrastructurele projecten. De aanvraag was door het Rijk voorlopig toegekend onder voorwaarde dat 50% van de financiering door de ACT-partijen werd bijgedragen. Inmiddels heeft A4 Zone West, een van de drie bedrijventerreinen binnen ACT, een bedrag van € 11 miljoen voor de HST Cargo gereserveerd. Daarom heeft het Rijk besloten de gereserveerde € 11 miljoen naar gemeente Haarlemmermeer te decentraliseren. Het besluit hiervan ligt als onderliggend stuk (c) ter inzage bij het secretariaat van B&W.

Daarnaast is vanuit ACT en de initiatiefgroep HST Cargo een gedetailleerde marktanalyse uitgevoerd om het potentieel vrachtvolume tussen Schiphol en andere luchthavens en economische centra in Europa vast te stellen. De marktgegevens zullen in Europees verband (EuroCAREX) worden geconsolideerd in een transportplan/business case, die ter beschikking kan worden gesteld aan geïnteresseerde railoperators. Op basis van de uitkomsten van de marktanalyse en de ontwikkelingen in Europa is het is opportuun om het HST Cargo/EuroCAREX initiatief door te zetten. Een toelichting hierop is als bijlage 2 (geheim) toegevoegd.

*D. OLV Kerntraject: A4 Zone West – luchthaven Schiphol*

De OLV kent daarnaast een tweede traject dat van de HST terminal via A4 Zone West naar de luchthaven loopt. Met het vaststellen van het Integraal Ontwikkelingsplan voor de A4 Zone West in juli 2011 ((2011.0020933) is een voorkeursvariant voor de inpassing van dit traject uitgetekend. De passage langs de Geniedijk loopt in deze variant parallel met de Rijksweg A4 waardoor een extra doorkruising in de Geniedijk wordt vermeden. Het voorkeurstraject wordt binnen dat project nader uitgewerkt, inclusief de aansluiting op de bestaande N201. Het onderzoek naar varianten voor de OLV is als onderliggend stuk (d) in te zien bij het secretariaat van B&W. Een afbeelding van het voorkeurstraject is in de uitwerking van dit voorstel opgenomen.

*E. Waterterminal*

Er is in 2011 een verdiepend onderzoek gedaan naar de locatie en de haalbaarheid van een waterterminal. De terminal zou de overslag van goederen via de ringvaart mogelijk maken. Dit onderzoek borduurde voort op het onderzoek uit 2010 waarin vijf mogelijke locaties voor een waterterminal in beeld zijn gebracht. De conclusie van het laatste, verdiepende onderzoek is dat een waterterminal momenteel in de nabije omgeving van Schiphol niet haalbaar is, omdat er niet voldoende aanbod mogelijk is om het rendabel te maken. Er is derhalve geen sluitende maatschappelijke kosten-baten analyse te maken. Er is nog steeds interesse vanuit de markt, maar het blijkt dat de haven van Amsterdam momenteel meer geschikt is. Een locatie nabij Schiphol wordt echter niet verworpen, op de lange termijn blijft de optie voor een waterterminal open. Het onderzoek ligt als onderliggend stuk (e) ter inzage bij het secretariaat van B&W. De verantwoording op de subsidieaanvraag in het kader van Pieken in de Delta (voormalige min. van Economische Zaken) is als bijlage 9 toegevoegd.

## **Pijler 2: Duurzaamheid**

ACT heeft als ambitie om het meest duurzame knooppunt voor logistiek georiënteerde bedrijven in Europa worden. Vorig jaar hebben de drie bedrijventerreinen, A4 Zone West, Schiphol Zuidoost en Schiphol Logistics Park, aangegeven dat zij de Guidance duurzaamheid bij de ontwikkeling van hun terrein als leidraad voor duurzaamheid zullen gebruiken. De Guidance duurzaamheid geeft invulling aan het Leefbaarheidskader ACT (2007/145325).

Het is de bedoeling dat voor de terreinen de uitwerking wordt vastgelegd in een convenant met de ACT-partijen. Voor de A4 Zone West is inmiddels een convenant opgesteld. Voor de overige terreinen is dit nog niet gebeurd, omdat de terreinen zo concreet mogelijk willen zijn bij de maatregelen die hiervoor worden vastgelegd. De A4 Zone West heeft bij het opstellen van het Integraal Ontwikkelingsplan (IOP) eisen gesteld aan duurzaamheid; zowel op gebouwniveau als op terreinniveau willen zij de hoogste BREAAAM scores behalen. Met het IOP heeft de raad unaniem ingestemd.

De ambities van de A4 Zone West sluiten aan bij het programma Ruimte voor Duurzaamheid (2011/19453). Voor het behalen van de doelstellingen van ACT wordt dan ook samenwerking gezocht tussen ACT en het programma 'Ruimte voor Duurzaamheid'. In Bijlage 3 is het duurzaamheidsconvenant opgenomen met de A4 Zone West. Via dit voorstel gaan wij dit convenant aan. In bijlage 4 is het convenant tussen GEM A4 Zone West en het Hoogheemraadschap Rijnland toegevoegd. Ondertekening zal naar verwachting in april van dit jaar plaatsvinden.

## **Pijler 3: Beyond Logistics**

Het concept Beyond Logistics heeft als doel om de logistieke processen efficiënter en sneller te laten verlopen. Het kijkt daarbij 'verder' dan de traditionele concepten en zet stevig in op innovatie, met name in de ICT, maar ook in clustering van hoogwaardige logistieke bedrijven. Voor Beyond Logistics zijn de proposities vanuit de strategische agenda ACT vertaald in concrete vastgoedconcepten: Trade Boulevard en e-commerce voor de A4 Zone West. Voor het project E-link is uit een pilot gebleken dat de aanlevertijd van goederen 25% reductie heeft opgeleverd. Dit biedt goede perspectieven voor een eventuele uiteindelijke implementatie. Seamless Connections bouwt met de pilots Airlink, Sealink en Flowerlink voort op de goede resultaten van E-link.

### *Seamless Connections (naadloze verbindingen)*

Nieuw is het onderbrengen van het project Seamless Connections bij ACT. In 2010 is de Amsterdam Economic Board opgericht. De Board is een samenwerking tussen bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheden en heeft als doelstelling om de Metropoolregio tot de top 5 van sterke Europese vestigingsregio's te laten behoren en hierdoor groei van welvaart en werkgelegenheid te realiseren. Om dit te bewerkstelligen richt de Board zich op zeven speerpuntclusters. Deze clusters vormen tezamen de belangrijkste motoren van de economie van de Metropoolregio Amsterdam. Eén van deze clusters is het cluster logistiek. Het speerpuntproject van het cluster logistiek is Seamless Connections. Dit project heeft als doel om obstakels in de logistieke keten van de drie mainports, Airport, Seaport en Greenport, weg te nemen. Het gaat met name om obstakels in ICT-gerelateerde processen.

ACT gaat als trekker voor Seamless Connections fungeren. Voor ACT betekent dit een stevigere positionering en een sterker imago, met name internationaal. In dat verband heeft ACT een publicatie gemaakt waarin het zich positioneert in de 'Logistieke Westas' van de metropoolregio (zie bijlage 5). Ook sluit ACT hierdoor nauw aan bij het kabinetsbeleid omtrent TOP-sectoren, dat als doel heeft om de concurrentiepositie van de belangrijkste economische clusters in Nederland te versterken. In bijlage 6 is het projectvoorstel voor Seamless Connections opgenomen. Het gevolg van het onderbrengen van Seamless Connections bij ACT is dat de Cockpit is uitgebreid met het ministerie van Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I). De Haven van Amsterdam is ook gevraagd om toe te treden tot de Cockpit ACT.

### ***Wat mag het kosten?***

In 2010 heeft de raad ingestemd met een jaarlijkse bijdrage van € 150.000,- voor de jaren 2011, 2012 en 2013 voor het vervolg van ACT. Deze kosten zijn ten behoeve van het programmabureau ACT. Daarnaast heeft de raad € 50.000,- krediet beschikbaar gesteld voor ambtelijke begeleidingskosten voor 2011. Deze zijn in 2010 geactiveerd op de begroting, omdat deze niet langer ten laste konden komen van de grondexploitatie A4 Zone West.

Uit de financiële verantwoording van het programmabureau ACT blijkt dat de uitgaven in lijn met de beschikbare middelen liggen voor 2011 (bijlage 7). Voor 2012 heeft het programmabureau een sluitende begroting (zie bijlage 8) waarbij de gemeentelijke bijdrage € 120.000,- per jaar bedraagt. Voor verdere ambtelijke begeleiding is op dit moment geen kredietaanvraag nodig, omdat deze gedekt zijn via de programmabegroting.

De kosten voor het OLV-traject van de HST-terminal naar Schiphol worden door ACT gedeeld met het project A4 Zone West, dat wordt uitgevoerd door de GEM A4 Zone West (besluit Cockpit ACT, 27 januari 2012).

### ***Wie is daarvoor verantwoordelijk?***

Uw raad bepaalt het financiële kader voor de ontwikkeling van ACT en beslist over de aangevraagde kredieten. Binnen het college van Burgemeester en Wethouders is de portefeuillehouder van Economie, Schiphol en Cultuur aanspreekpunt voor ACT. De operationele verantwoordelijkheid voor het programmabureau ligt bij SADC. Bestuurlijk wordt het programmabureau aangestuurd door de Cockpit bestaande uit de gemeente Haarlemmermeer, SADC, Schiphol Group, de Provincie Noord-Holland. Het ministerie van EL&I en de Haven van Amsterdam zijn gevraagd toe te treden tot de Cockpit vanwege de relatie met Seamless Connections. De voorzitter van de cockpit is de portefeuillehouder Economie, Schiphol en Cultuur van gemeente Haarlemmermeer.

### ***Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?***

In het vorige raadsvoorstel is uw raad een rapportage beloofd in 2011. Gebleken is dat halfjaarlijks rapporteren gezien de aard van de onderzoeken, en de daarmee gepaard gaande besluitvorming in de Cockpit, in de vorm van een uitgebreide rapportage, lastig haalbaar is. Voorstel is dan ook om terug te keren naar een jaarlijkse rapportage en indien gewenst ieder half jaar middels een brief te informeren over de belangrijkste voortgang voor de pijlers multimodaliteit, duurzaamheid en beyond logistics.

## 2. Voorstel

Op grond van het voorgaande hebben wij besloten om:

1. geheimhouding op te leggen op grond van de economische en financiële belangen van de gemeente (art. 10, lid 2 onder b Wob). De geheimhouding wordt opgelegd vanwege artikel 25 lid 2 Gemeentewet en geldt voor bijlage 1 (Truckparkeren: Business case Schiphol (Buck Consultants, oktober 2011) en bijlage 2 (HST Cargo: Memorandum EuroCarex (Districon, augustus 2011));
2. met een separaat voorstel de raad voor te stellen de geheimhouding op de bijlagen 1 en 2 te bekrachtigen in de eerstvolgende raadsvergadering op grond van de economische en financiële belangen van de gemeente (artikel 10, lid 2 onder b Wob).
3. het convenant duurzaamheid tussen de gemeente en de GEM A4 Zone West aan te gaan.
4. kennis te nemen van de uitbreiding van de Cockpit met een gedelegeerde van het ministerie van EL&I en een afgevaardigde van de Haven van Amsterdam, in verband met de uitbreiding van ACT met het project Seamless Connections;
5. kennis te nemen van de verdere uitwerking van het Truckparkeren met als voorlopige locatie Schiphol-Zuidoost;
6. de business case 'waterterminal Schiphol' voorlopig af te sluiten op basis van het beslisdocument 'Waterterminal ACT Schiphol', maar tegelijkertijd een toekomstige locatie nabij Schiphol in de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 niet onmogelijk te maken;
7. de raad voor te stellen deze nota te agenderen ter bespreking.

## 3. Uitwerking

### Wat willen we bereiken?

*Wat zijn de betrokken partijen bij programmabureau ACT?*

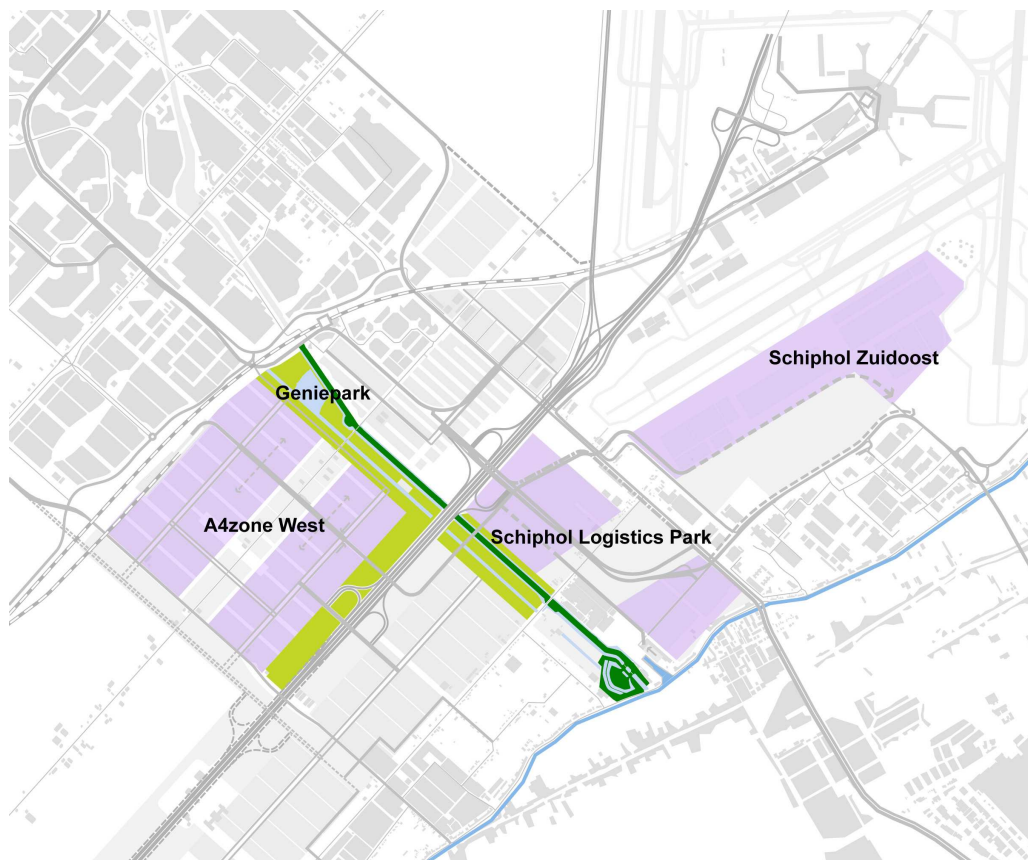
Het Programmabureau wordt aangestuurd door een stuurgroep waarin bestuurders van de Provincie Noord- Holland, gemeente Haarlemmermeer zitting hebben samen met directeuren van Schiphol- Group, SADC. Deze stuurgroep wordt de 'Cockpit ACT' genoemd en wordt voorgezeten door gemeente Haarlemmermeer. Ook zijn de Stadsregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam betrokken op het niveau van directeurenoverleg (regiegroep).

*Wat zijn de pijlers waar het programma van ACT op steunt?*

Het programmabureau is ingericht rond de drie pijlers van multimodaliteit, duurzaamheid en *beyond logistics*. Dit betekent dat ACT verschillende transportwegen via weg, lucht, trein en water zo veel mogelijk ongestoord met elkaar in verbinding wil brengen. Dit zal op een duurzame wijze gebeuren en tegelijkertijd zal het een innovatief karakter hebben waarbij traditionele concepten rondom logistiek aan nieuwe economie gekoppeld worden, het zogenoemde *beyond logistics* ('verder dan alleen logistiek').

*Uit welke gebieden (terreinentiteiten) bestaat ACT?*

De drie pijlers fungeren als kapstok voor vier terreinentiteiten die onder ACT vallen, namelijk: A4 Zone West, Schiphol Logistics Park, Schiphol Zuidoost en Geniepark. Het programmabureau ACT gaat niet over de daadwerkelijke ontwikkeling van de individuele kerngebieden, maar richt zich op de samenhang tussen deze gebieden en de verbindende fysieke en digitale infrastructuur. Het gaat daarbij om overkoepelende projecten die de ontwikkeling van de kerngebieden faciliteren.



**Afbeelding 1: Vier gebieden (terreinentiteiten) van ACT**

### **Wat gaan we daarvoor doen?**

*Wat gaan we doen om de doelstelling te bereiken?*

Onder programmamanagement van SADC komen wij tot een gecoördineerde realisatie van het masterplan van ACT (kenmerk 2008/8050). In de Cockpit wordt de uitvoering van het masterplan bewaakt. De werkzaamheden van de gemeente Haarlemmermeer richten zich voornamelijk op de begeleiding van het programmabureau en het behartigen van het publieke belang.

De producten richten zich op de vertaling van het masterplan naar programma's van eisen van de diverse deelprojecten, onderbouwd door business cases. Nadat de programma's van eisen zijn vastgesteld kunnen de projecten verder uitgewerkt worden door de verschillende gebiedsontwikkelaars c.q. terreinentiteiten en of overheidsorganen. Naast de private uitwerking van de deelprojecten wordt parallel gewerkt aan de publiekrechtelijke vastlegging van het masterplan in de structuurvisie Haarlemmermeer 2030. Daarna zullen de detailuitwerkingen worden vastgelegd in aparte bestemmingsplannen voor het ACT gebied.

*Hieronder volgt een overzicht van de pijlers met de belangrijkste projecten.  
Daarna volgt per pijler een overzicht van de voortgang in 2011.*

*Pijler 1: Multimodaliteit:*

Op het gebied van de pijler Multimodaliteit wordt gefaseerd ontwikkeld, aansluitend bij de ontwikkeling van de terreinen. Hierbij blijven - naast ACT - de regionale overheden een belangrijke rol vervullen. Ook is het Rijk hier nog meer bij betrokken dan tot op heden het geval was. Het programmabureau ACT blijft vanaf 2012 een belangrijke rol vervullen binnen deze pijler, vooral op het gebied van de procesmatige aansturing en coördinatie. Drie uitvoeringsprojecten hebben sinds de herijking prioriteit gekregen:

- A. Truckparkeren en Truckbufferen
- B. Ongestoord Logistieke Verbinding: Greenport Aalsmeer
- C. HST Cargo

Daarnaast zijn er de volgende projecten:

- D. OLV kerntraject (A4 Zone West naar luchthaven Schiphol)
- E. Waterterminal Schiphol

*Pijler 2: Duurzaamheid:*

De ambities op het gebied van duurzaamheid worden vastgelegd in convenanten tussen de terreinentiteiten, gemeente, Hoogheemraadschap van Rijnland en eventuele andere partners. De uitvoering van deze pijler ligt geheel bij de terreinentiteiten.

*Pijler 3: Beyond Logistics:*

Er is een focus gelegd op voor ACT kansrijke economische clusters. De algehele marketingstrategie van de ACT-terreinen vindt plaats via de reeds bestaande vereniging Amsterdam Airport Area (AAA).

**Pijler 1: Multimodaliteit**

**A. Truckparking en truckbufferen**

*Wat houdt truckparkeren en truckbufferen in?*

Vanuit transportbedrijven is er de sterke behoefte aan betere faciliteiten voor truckparkeren en kortdurend bufferen. De gedachte in het Masterplan ACT was om een specifieke terminal voor trucks in te richten alwaar zij gegroepeerd hun wagens konden stallen om goederen geconsolideerd via de OLV naar de luchthaven te transporteren.

De behoefte vanuit de logistieke wereld aan een dergelijke voorziening is zolang er op Schiphol Zuidoost voldoende ruimte is voor luchtvrachtlogistiek, beperkt: voor transporteurs en afhandelaren betekent dit immers een extra schakel in de logistieke keten. De ACT-partijen hebben daarom besloten om een centrale truckfaciliteit in eerste instantie te ontwikkelen als centrale parking/ bufferzone.

*Wat is er sinds eind 2010 gebeurd?*

Dit project is door de Cockpit ACT aangemerkt als ACT prioriteit. In verband met de haalbaarheid van het project hebben Regiegroep en Cockpit ACT in 2010 ook besloten om te onderzoeken hoe dit project kan worden gekoppeld aan het project OLV Greenport. In het 3<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup> kwartaal van 2010 is een tweetal verdiepende onderzoeken uitgevoerd (onderliggende stukken a en b), die aansluiten bij de inventariserende marktverkenning die in het eerste half jaar van 2010 is uitgevoerd. Uit deze onderzoeken en de verkenning komt naar voren dat er al op korte termijn een concrete vraag bestaat naar extra truckparkeerfaciliteiten.

Beide onderzoeken zijn in het 1<sup>e</sup> kwartaal van 2011 gebruikt bij het bepalen van definitieve projectalternatieven (ruimtelijk/functioneel) en een scherpe uitvraag voor een business case. De uitwerking van deze business case (in de periode april tot augustus 2011) is gericht op het onderzoeken van de concrete realisatie van een truckparking faciliteit op korte termijn. Daarbij heeft ook een doorkijk plaatsgevonden naar groeiscenario's op de middellange en lange termijn (gekoppeld aan de groei van de ACT terreinen). Drie varianten zijn in de analyse betrokken, waarbij is uitgegaan van een realisatie in 2015:

1. Uitbreiding van de bestaande voorziening Truckworld op Schiphol Zuidoost tot 450 plaatsen;
2. Uitbreiding Truckworld tot 300 plaatsen, op langere termijn gevolgd door realisatie van aanvullende voorzieningen op A4 Zone West;
3. Realisatie van een nieuwe truckparking als onderdeel van het markeerpunt op A4 Zone West.

In de periode waarin de businesscase werd opgesteld, heeft het College van B&W van de gemeente Haarlemmermeer, bij de behandeling van het IOP A4 Zone West, besloten dat op het markeerpunt geen grootschalige truckparkeervoorziening voor vrachtwagens uit de regio zal worden gerealiseerd. Daarbij werd wel de mogelijkheid opgehouden om in de 'Logistieke Kernzone' van A4 Zone West een tijdelijke voorziening voor een periode van maximaal 20 jaar te realiseren.

Vanuit alle betrokken stakeholders is aangegeven dat deze variant momenteel niet de voorkeur geniet vanwege de gewenste snelle realisatie van een truckparkeerterrein. Gezien de onzekerheid over deze nieuwe variant zal dit niet mogelijk zijn. Op korte termijn is het daarom niet logisch en ook niet gewenst om de locatie in het gebied 'Logistieke Kernzone' uit te werken als locatie voor een truckparking. Hierdoor resteert alleen Schiphol Zuidoost als een logische locatie voor de realisatie van een truckparkeerterrein op korte termijn. In de businesscase zijn daarom alleen variant 1 en variant 2 uitgewerkt.

De business case is inmiddels gereed (bijlage 1, geheim). De berekeningen in de businesscase maken duidelijk dat een positief resultaat van investeringen, exploitatiekosten en opbrengsten zonder een aanvullende bijdrage van de regionale partijen in infrastructuur (OLV Greenport middelen) mogelijk niet te realiseren is. Ook indien eventuele besparingen bij de aanbesteding en aanleg gerealiseerd kunnen worden resteert (mogelijk) een onrendabele top in het project.

Aansluitend bij de voorbereidingen voor de ontwikkeling van de truckparking zal met de provincie Noord-Holland worden gesproken over de mogelijkheden om een eventuele onrendabele top te dekken uit OLV Greenport middelen.

In afstemming met Schiphol Group en de gemeente Haarlemmermeer zijn in december 2010 voorlopige werkafspraken gemaakt m.b.t. de planologische borging van de mogelijke locatie op Schiphol Zuidoost (opname in bestemmingsplan Schiphol). De gemeente heeft hierbij ambtelijk verschillende randvoorwaarden benoemd. Zo moet de locatie bijdragen aan een oplossing in ACT verband, zicht hebben op groeiscenario's voor de langere termijn en moet de AMvB Kaagbaan-reservering gerespecteerd worden. Schiphol Group is initiatiefnemer en verantwoordelijk voor de realisatie van het truckparkeren bij Schiphol Zuidoost.



## **B. Ongestoord Logistieke Verbinding: Greenport Aalsmeer**

### *Wat is de OLV connectie met Greenport Aalsmeer?*

De gemeente en het programmabureau ACT hebben (in samenwerking met het ministerie EZ, de Greenport Aalsmeer en Flora Holland Aalsmeer) onderzocht of de OLV ook aansluiting kan vinden bij het veilingcomplex in Aalsmeer. De export van bloemen is gebaat bij een sneller transport; veel bloemen vinden immers via Schiphol hun weg naar de rest van de wereld. Hierbij is uitgegaan van een aansluiting op de Beech Avenue, en een verbinding via medegebruik van de nieuwe N201 naar een aansluiting bij de bloemenveiling.

### *Welke voortgang is er sinds eind 2010 geboekt?*

In lijn met de herijking ACT is sterk in gezet op de 'OLV Greenport' als eerste fase van de OLV. In de afgelopen periode is een groot aantal stappen gezet die een basis leggen voor daadwerkelijke realisatie. In 2010 heeft het Rijk, op basis van de door ACT, gemeente Haarlemmermeer en Greenport Aalsmeer gepresenteerde business case een positief besluit genomen over medefinanciering van dit project (€ 8,3 mln.). De provincie Noord-Holland, (€ 3,0 mln.) Flora Holland (€ 1,5 mln.) en de VGB (€ 1,5 mln.) hebben vervolgens een principe toezegging gedaan voor regionale cofinanciering. In het 1e kwartaal van 2011 hebben ook de Stadsregio Amsterdam en Schiphol Group/SRE een principe besluit tot cofinanciering genomen:

- Het dagelijks bestuur van de Stadsregio heeft aangegeven een bijdrage van € 1,6 mln. in te willen zetten voor het project. Ter voorbereiding van dit besluit is in opdracht van ACT en de Greenport Aalsmeer een nadere specificatie van de regionale verkeerseffecten opgesteld door onderzoeksbureau Goudappel Coffeng;
- Schiphol Group/SRE heeft aangegeven onder voorwaarden een bedrag van € 1,0 mln. te willen bijdragen. Daarbij gaat Schiphol er van uit dat het OLV Greenport investeringsdeel aan de Schipholzijde wordt ingezet voor het ontsluiten/realiseren van een truckparking. Een definitief besluit koppelt Schiphol aan een business case voor een Truckparking/bufferzone.

Met deze toezeggingen komt het totaal van mogelijke regionale cofinanciering voor het project op € 8,6 mln. waarmee een basis is gelegd voor de verdere inhoudelijke uitwerking van het project. Hiervoor zijn sinds de eerste helft van 2011 de volgende stappen gezet:

- Frequent overleg over de gedetailleerde invulling van het tracé bij Flora Holland tussen alle stakeholders aan Greenportzijde (Flora Holland, VGB, gemeenten Aalsmeer en Uithoorn, Provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam, Greenpark Aalsmeer, projectbureau N201+). Hierbij wordt de 'rekenvariant' uit de business case, een extra achteruitgang Flora Holland met aansluiting op de N201, afgezet tegen alternatieven.
- De uitwerking van het project aan Greenportzijde en de daarbij te volgen processtappen zijn in februari 2011 gepresenteerd aan de Gemeenteraad van Aalsmeer (verantwoordelijke grondgebied gemeente);
- De uitwerking van het project aan Schipholzijde is gekoppeld aan de business case Truckparking/buffer (zie hieronder).

Op basis van de voortgang van het project heeft het ministerie van EL&I aangegeven de door het Rijk gereserveerde middelen voor het project (€ 8,3 mln.) te decentraliseren naar de regio. In april 2011 heeft de Regiegroep ACT de provincie Noord-Holland verzocht de rol van regionaal budgethouder voor het project in te vullen. De provincie heeft formeel met dit verzoek ingestemd op 24 mei 2011, maar stelde daarbij de voorwaarde dat Flora Holland, de VGB, Schiphol/SRE en de Stadsregio Amsterdam hun (principe) toezeggingen met betrekking tot cofinanciering schriftelijk aan de provincie zouden bevestigen. Inmiddels hebben alle partijen dit gedaan en is de Rijksbijdrage van het ministerie van EL&I (€ 8,3 mln.) ter beschikking gesteld aan de provincie.

### **C. HST Cargo/ EuroCAREX**

*Wat is HST Cargo en wat is de rol van de gemeente?*

Eén van de modaliteiten die het transport van en naar Schiphol moeten versnellen is het treinverkeer. Schiphol is via de Hoge SnelheidsLijn (HSL), of in het Engels *High Speed Train* (HST), aangesloten op het Europese netwerk van hogesnelheidstreinen. In het Masterplan ACT is de visie geformuleerd om ACT ook via de HST te ontsluiten op een Europees netwerk voor (express) goederenvervoer. Het gaat hierbij om twee onderwerpen; de realisatie van een aftakking op het huidige HSL-traject, inclusief de aanleg van een railterminal, en de deelname aan een internationaal initiatief gericht op het tot stand brengen van een Europese HST expressvrachtservice, het zogenoemde EuroCarex.

EuroCAREX is een samenwerking tussen publiek/private entiteiten rond diverse luchthavens/economische knooppunten in Europa (Paris CDG, Luik, Londen/Eurotunnel, Lyon). EuroCAREX treedt formeel op als overlegpartner van Europese en nationale overheden en railoperators. Binnen EuroCAREX hebben ook toekomstige klanten zoals grote integrators (expresvervoerders, pakket en postbedrijven) en vervoersmaatschappijen (zoals luchtvaartbedrijven) zich verenigd. In 2008 is een samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen de CAREX partijen en HST Cargo.

De rol van de gemeente is in deze dat zij deelnemer is in de initiatiefgroep HST Cargo en sinds dit jaar budgethouder voor € 11 mln. van de investeringsmiddelen. Met de bijdrage van de A4 Zone West is dit een totaalbedrag van € 22 mln.

*Welke voortgang is er geboekt sinds 2010?*

HST Cargo is het derde project dat in september 2010 door de Cockpit ACT als prioriteit is aangemerkt, waarbij wordt ingezet op een projectalternatief dat op relatief korte termijn zou kunnen worden gerealiseerd. Een mogelijke startlocatie is het Infraspediterrein ten zuiden van de Bennebroekerweg. Daarnaast wordt het overleg met het Rijk over medegebruik van de HSL infrastructuur gecontinueerd. De sleutel voor de uiteindelijke implementatie ligt echter nog steeds in Europa na een inventarisatie van het marktvolume en het nemen van een investeringsbeslissing door de Railoperator voor het opstarten van een HST Freight service. Binnen deze context heeft in eerste half jaar van 2011 een aantal gerichte activiteiten plaatsgehad, zowel in Nederland als in Europa. Deze staan hieronder toegelicht.

#### Nederland:

Gegeven de voortgang binnen ACT heeft het ministerie van EL&I laten weten de gereserveerde middelen voor het project (€ 11 mln.) rechtstreeks te decentraliseren naar de gemeente Haarlemmermeer (zie onderliggend stuk c). Het Rijk en ACT partijen hebben daarbij het volgende afgesproken:

- Het exclusief reserveren van de gelden door de gemeente Haarlemmermeer voor het project HST Cargo (koppeling met de investeringsraming/business case voor het 'startalternatief' HST Cargo);
- Het verder onderzoeken van de mogelijkheden voor medegebruik van de HSL Zuid binnen alle wettelijke kaders (geluid, tunnelveiligheid).
- Aansluiting vanuit het project bij de commerciële initiatieven gericht op een HST freight service op Europees niveau (EuroCAREX, SNCF/Geodis, Europorte e.a.);
- Een minimum van 50% regionale cofinanciering in de uiteindelijke investering.

Om de laatste randvoorwaarde in te vullen is door de GEM A4 Zone West een bijdrage van € 11 mln. gereserveerd voor dit project (verwerkt in de exploitatie behorende bij het Integraal Ontwikkelingsplan van de A4 Zone West).

Naast de stappen met betrekking tot de financiële borging hebben in de eerste helft van 2011 de volgende ontwikkelingen/activiteiten plaatsgevonden:

- ACN (Air Cargo Netherlands) is trekker van de initiatiefgroep HST-Cargo geworden, waarmee de verankering van het project HST-Cargo bij marktpartijen is versterkt;
- In het 1<sup>e</sup> kwartaal van 2011 is een quick-scan analyse opgesteld voor het mogelijke projectalternatief Infrasppeed terrein (onderzoek Movares). Gekeken is naar het logistiek concept, de realisatie van een consolidatiecentrum in de A4 Zone West en de verbinding tussen de A4 Zone West en het spooreplacement. Resultaten zijn meegenomen in het IOP van de A4 Zone West. De analyse zal in 2012 met Prorail en Infrasppeed verder moeten worden besproken en uitgewerkt in een concreet Plan van Aanpak en kostenraming;
- In de eerste helft van 2011 heeft een gedetailleerde marktanalyse (1 op 1 inventarisatie van potentiële volume(s) bij logistieke partijen in de regio) plaatsgevonden. Deze marktanalyse sluit aan bij de afspraak met de CAREX partijen om te komen tot een geconsolideerd Europees Transportplan (zie hieronder). De analyse is uitgevoerd door het bureau Districon en besproken/aangescherpt in de Initiatiefgroep HST Cargo. De conceptrapportage is besproken in de Regiegroep/Cockpit ACT eind /2011. Resultaten kunnen pas definitief beoordeeld worden in het licht van de Europese consolidatie waarin alle volumes worden meegenomen.

#### Europees:

SADC is in 2010 namens ACT en Initiatiefgroep HST Cargo toegetreden tot EuroCAREX. Parallel daaraan is in de periode medio 2010 – 1<sup>e</sup> kwartaal 2011 met de CAREX partners en grote private partijen (GEC: TNT, FEDEX, UPS, AirFrance/KLM, LaPoste/Geopost) gewerkt aan het opstarten van een Europees business case traject:

- Een geconsolideerd Transportplan van de grote private partijen (GEC) is op basis van vertrouwelijkheid gedeeld met de CAREX partners;
- Aansluitend zijn (aanvullende) marktanalyses door alle CAREX partners opgestart (de Marktanalyse HST Cargo past in dit proces);
- Deze marktanalyses zullen in de eerste helft van 2012 (samen met het Transportplan van de GEC) worden verwerkt in een geconsolideerd Europees transportplan waarin het potentieel aan volume tussen de CAREX bestemmingen wordt beschreven; Op basis van dit transportplan kan a) een concrete check plaatsvinden met betrekking tot de netwerkcapaciteit (overleg met de Railinfra managers RFF, Prorail, Infrabel, HS1) b) een

marktdialoog worden gestart met Railoperators om te onderzoeken of op basis van de volumes een haalbare business case voor railoperators kan worden ontwikkeld;

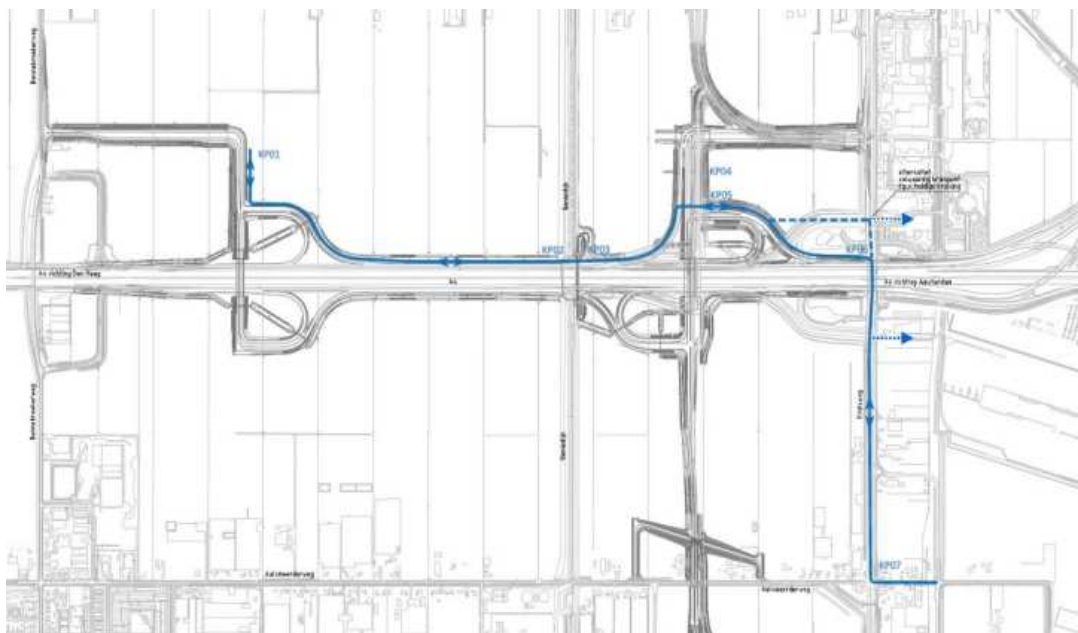
- Samen met de CAREX partners is een 'strategic Roadmap' opgesteld, waarin de noodzakelijke samenwerking met private partners en Railoperators voor verschillende projectonderdelen is uitgewerkt. Naast dit traject is in samenwerking met EuroCAREX ook gesproken met de EU (white paper Transport, netwerkbeleid) en potentiële samenwerkingspartners in Duitsland (Fraport), Italië en Spanje.



Afbeelding 3: Optionele aansluiting op Europees netwerk van hogesnelheidstreinen

#### D. Ongestoord Logistieke Verbinding (OLV): Kertraject

*Wat is het OLV-kertraject?* De Ongestoord Logistieke Verbinding is bedoeld om het transport over de weg tussen de kerngebieden en de terminals (lucht, weg, rails, water) sneller te laten verlopen. In een eerder stadium is besloten de OLV gefaseerd aan te leggen en dat in het beginstadium de vernieuwde N201 kan fungeren als verbinding (in ieder geval tot 2015). Hieronder is het kertraject van de OLV in planvorm te zien zoals dat is uitgewerkt in de OLV variantenstudie (onderliggend stuk d). Dit wordt verder uitgewerkt binnen het project A4 Zone West.



**Afbeelding 2: Voorkeurstracé van OLV kerntraject (A4 Zone West – Schiphol)**

#### *Voortgang sinds eind 2010*

Vanuit ACT zijn in het eerste half jaar van 2011 slechts beperkt activiteiten uitgevoerd voor dit project. Dit hangt samen met de afspraken die eerder in de Cockpit ACT zijn gemaakt op basis van de haalbaarheidsfase OLV 2009 en de herijking ACT 2010. Gegeven deze afspraken is in het afgelopen jaar de focus enkel gericht op het nader in kaart brengen van de inpassing van de OLV in het Geniepark (met speciale aandacht voor de passage van de Geniedijk), en een mogelijke gefaseerde aanleg van de OLV, mede in relatie tot de ontwikkeling van de vernieuwing van de N201.

Daarnaast heeft de A4 Zone West bij het opstellen van het Integraal Ontwikkelingsplan (IOP) voor de locatie, opnieuw gekeken naar de mogelijke inpassing van het tracé en de aansluiting op de geplande ontwikkelingen binnen de A4 Zone West. Hierbij is geconstateerd dat er mogelijkheden zijn om het kerntraject slimmer en goedkoper te realiseren, waarbij het tracé zoveel mogelijk aansluit op reeds bestaande infrastructuur. In overleg met de A4 Zone West zijn daarom de volgende gezamenlijke stappen gezet:

- In het Integraal Ontwikkelingsplan A4 Zone West is de inpassing van de OLV binnen de locatie benoemd, met aandacht voor eventuele ruimtelijke reserveringen en de interne ontsluitingsstructuur;
- Op basis van de conclusies uit het IOP-proces is een tweetal alternatieve tracés tussen de A4 Zone West en Schiphol Zuidoost bekeken op knelpunten en kosten:
  - Parallel aan de A4, langs de parallelstructuur, en medegebruik van de oude N201/Kruisweg;
  - Via PrimAviera, Parallel aan de Aalsmeerderweg en door SLP.

Beide tracés zijn mogelijk gefaseerd en tegen lagere kosten te ontwikkelen in vergelijking met de business case uit 2009. Daarbij komt dat de tracés voor de passage van de Geniedijk gebruik zouden kunnen maken van bestaande coupures, waardoor geen nieuwe doorsnijding nodig is. De conclusies en mogelijke vervolgstappen zijn voorgelegd aan de Regiegroep en Cockpit ACT van oktober/november 2011;

- Na besluitvorming in Regiegroep/Cockpit ACT zorgt de projectorganisatie van de A4 Zone West voor de koppeling met de ontwerpogave van het Geniepark (meer in het bijzonder de ruimtelijke reservering voor passage OLV-Geniedijk).

#### **E. Waterterminal**

##### *Wat is de waterterminal?*

De waterterminal is een mogelijke overslagplaats van goederen die per schip via de Ringvaart Haarlemmermeer worden aangeleverd. Dit zou een efficiëncyslag moeten opleveren ten opzichte van het containervervoer over de weg. In de vorige rapportage is gemeld dat er onderzoek naar een aantal geschikte locaties aan de ringvaart Haarlemmermeer is gedaan. In dat onderzoek zijn een vijftal mogelijke locaties voor een waterterminal benoemd. Op basis van deze opties is een business case opgesteld voor de waterterminal, die een marktanalyse heeft gemaakt en de haalbaarheid in beeld heeft gebracht. Gemeente Haarlemmermeer fungeerde als trekker van dit project.

##### *Wat is er gebeurd sinds eind 2010?*

Naar aanleiding van de uitgevoerde inventarisatie naar mogelijke ruimtelijke locaties voor een waterterminal door onderzoeksbureau IMOSS is in het 1e kwartaal van 2011 gestart met een haalbaarheidsonderzoek van een waterterminal door ViNU Consult en partners (onderliggend stuk e). Er kan worden geconcludeerd dat een substantieel aanbod van containers zich leent om voortaan over het water vervoerd te worden in plaats van over de weg. Er zijn met naam genoemde bedrijven bereid om hun transport niet langer via de weg te willen doen, maar gebruik willen maken van waterwegen. Er is echter geen sluitende maatschappelijke kosten-baten analyse te maken. De kosten voor de aanleg op de onderzochte locatie zijn te hoog en staan niet in verhouding tot de baten bij de prognose van het aantal containers. Daarnaast kan ook maatschappelijke weerstand worden verwacht.

Het gebruik van de bestaande terminals in de Amsterdamse Haven levert wel direct een positief rendement op. Dit alternatief is goedkoper en sneller te realiseren dan een waterterminal in de Ringvaart en kan bovendien op minder weerstand van bevolking en het maatschappelijk middenveld rekenen. Nadeel van dit alternatief is dat er toch truckvervoer over de openbare weg plaatsvindt. De rapportage geeft verschillende aanbevelingen weer om de genoemde baten van vervoer over water te realiseren. Genoemd wordt om aan te sluiten bij bestaande terminals, zoals die in de haven van Amsterdam. Daarnaast moet het niet onmogelijk gemaakt worden om op de lange termijn alsnog een terminal in de Schipholregio te realiseren. Verder is het van belang om te blijven werken aan een verschuiving ('modal shift') van trucktransport naar binnenvaart.

*Op de volgende pagina's is de voortgang van de projecten voor de pijlers duurzaamheid en 'beyond logistics' beschreven.*

## **Pijler 2: Duurzaamheid**

### *Guidance Duurzaamheid / convenanten Duurzaamheid*

De ontwikkeling van ACT heeft verder vorm gekregen met de Guidance duurzaamheid. Deze visie of handboek gaat in op concrete maatregelen voor de ambities uit het masterplan ACT voor de thema's Ruimte (stedelijke ontwikkeling), Energie & Grondstoffen (waaronder afvalstoffen) en Bereikbaarheid en mobiliteit. Het thema Groen Blauwe Structuur (GBS) is apart uitgewerkt met het Geniepark.

Bij de uitwerking van het thema ruimte is uitgegaan van de GBS, hieraan wordt regelmatig gerefereerd. De GBS maakt dan ook volledig onderdeel uit van de duurzaamheid Guidance. De Guidance is daarmee de opvolger van het leefbaarheidskader van het masterplan. De maatregelen zoals ze zijn opgenomen in de Guidance kunnen worden toegepast op de vier ACT- terreinen. Er is echter ook gekeken naar mogelijke relaties met omliggende projecten zoals Schiphol zelf en het glastuinbouwgebied PrimAviera. De visie gaat uit van haalbaarheid in 2030.

### *Welke voortgang is er geboekt sinds eind 2010?*

De samenwerkende partijen in ACT hebben afgesproken dat de inzet van de ACT terreinen op het gebied van duurzaamheid worden vertaald in een convenant (per terreinentiteit) met onder andere de gemeente en het Hoogheemraadschap van Rijnland (specifieke voor maatregelen op het terrein van water). Per terrein komt een lijst met projecten die de komende vijf jaar onderzocht gaan worden op haalbaarheid. Er is gekozen voor 5-jaar convenanten omdat dat een periode is waar de marktsituatie en ontwikkelingswerkzaamheden nog goed kunnen worden ingeschat. Voor de A4 Zone West is inmiddels een convenant opgesteld dat als bijlage 3 is toegevoegd. Verder vindt er onderlinge afstemming plaats en zijn er gesprekken gaande tussen de gemeente Haarlemmermeer en de overige betrokken GEM's. Daarnaast geeft de markt zelf aan hoge eisen te stellen op gebouwniveau (BREAAAM-certificering). Voor de A4 Zone West geldt dat hoge eisen ten aanzien van duurzaamheid zijn opgenomen in het Integraal Ontwikkelingsplan.

### *Verbinden en communicatie*

Gezien de verbindende rol van ACT blijkt in 2011 dat een betere aansluiting van het programmabureau bij initiatieven rondom duurzaamheid vanuit Schiphol (theGrounds en Schiphol Climate Initiative), de gemeente Haarlemmermeer (SHARE) en andere gremia gewenst is. Verschillende acties hiertoe zijn opgepakt, zoals kennismakingsgesprekken en deelname aan verschillende duurzaamheidsevenementen. Daarnaast wordt het thema duurzaamheid geagendeerd binnen overige activiteiten van SADC en de Amsterdam Airport Area, waarin met name ACT als duurzaam integraal gebiedsontwikkelingsprogramma benoemd is. Dit heeft bijvoorbeeld geresulteerd in de benoeming van ACT als voorbeeld van duurzame gebiedsontwikkeling in de publicatie *Duurzame gebiedsontwikkeling: doe de tienkamp!* van de TUDelft en de deelname aan de Innovatie Estafette 2011.

## **Pijler 3: Beyond Logistics**

Een groot deel van de projecten binnen de pijler Beyond Logistics betreft projecten die zich richten op innovatieve logistieke en vastgoedconcepten. Deze worden allereerst opgepakt op terreinniveau, zoals het voorstel voor een Trade Boulevard waarbij logistiek, opleiding en het tonen van producten samen komen. Het programmabureau ACT coördineert en verbindt hierin.

### *Welke voortgang is er geboekt sinds eind 2010?*

In de herijking ACT (2010) en Trade & Logistics Metropoolregio Amsterdam is in het eerste kwartaal van 2011 afgesproken om de activiteiten t.b.v. marketing en acquisitie neer te leggen bij AAA en om te focussen op de marktvraag en de marktbetrokkenheid, met aandacht voor de meest kansrijke clusters, onder meer logistiek, *aerospace* en *perishables*). Tegelijkertijd bestaat er een duidelijke behoefte om concreet te komen tot nieuwe vastgoedconcepten die binnen ACT kunnen worden gerealiseerd.

In het 2<sup>e</sup> kwartaal van 2011 is door de Regiegroep besloten om de strategische agenda ACT nader uit te werken. In deze strategische agenda wordt gesproken over concrete inspanningen op de markt. ACT, *Beyond Logistics* en de relatie met de 'Handel en Logistiek'- agenda van AAA worden met elkaar te verbonden door het benaderen van de markt met concrete proposities. De strategie vormt een verdere aanscherping van het Pieken in de Delta voorstel uit oktober 2010, welke niet is gehonoreerd. Het uitwerken van deze proposities heeft zich vertaald in de logistieke vastgoedconcepten Trade Boulevard en e-business voor de A4 Zone West.

### E-Link

Het project E-Link (op basis van oude project 'Free Trade Zone') is in het vierde kwartaal van 2010 gestart met de partners SADC, ACN, Cargonaut en Schiphol-Group. Doel is om te komen tot een innovatief concept dat het mogelijk maakt om goederen snel in en uit te klaren, zonder lange rijen bij de douane. Het project E-Link start met een pilot waarin, samen met de industrie, het innovatieve concept van Schiphol SmartGate Cargo, in de praktijk wordt getest. Deelnemende bedrijven dragen niet alleen bij qua kennis en capaciteit, maar zij investeren ook in innovatieve technologieën zoals 'Trucker Identity Cards' en 'Kenteken Registratie Camera's' en in de implementatie van slimme ICT oplossingen. De eerste resultaten zijn in juli 2011 gepresenteerd: de reductie van aanvoertijd van exportgoederen met 25%. Na een succesvolle afronding van de pilot is het project toegevoegd aan de projectenlijst van Seamless Connections om het project te kunnen implementeren op de gehele luchthaven. Zo wordt het maximale rendement gehaald uit het elektronisch voormelden van lading, plannen van afhandelingen en koppelingen met het douanesysteem.

### **Communicatie**

De communicatie heeft zich gericht op versterking van het merk door ten eerste het vergroten cq. behouden van draagvlak en ten tweede het 'laden' van het merk ACT. In het 2e kwartaal van 2011 is een communicatiestrategie voor ACT opgesteld. Tussentijds is reeds gestart met het uitvoeren van één van de belangrijke elementen in de communicatiestrategie: het verbinden van ACT met Amsterdam Economic Board (de Board) (cluster logistiek en topsectorenbeleid Rijk) en AAA. De volgende (lobby-) acties zijn hiervoor reeds uitgezet:

- Er is een koppeling gemaakt tussen Smart Logistics Amsterdam (SLA) van het cluster Logistiek van de Board, met name doordat Seamless Connections bij ACT is ondergebracht. Het programma SLA - en daarmee ook Seamless Connections - is omarmd door de Board. Door ACT is een position paper ACT opgesteld. De Amsterdam Logistic Board heeft het besluit genomen om hiervoor als ambassadeur te fungeren.
- Opstellen 'verhaal van ACT': naar aanleiding van de herijking ACT was behoefte aan een aangescherpt verhaal van ACT. In dit verhaal zijn de agenda's van de Board en AAA verknoot aan de projecten van ACT. In 2011 is dit verhaal ingezet voor diverse communicatieve doeleinden.



Daarnaast vinden er doorlopende werkzaamheden plaats, zoals het monitoren van publiciteit, contentmanagement van de website, het afhandelen van verzoeken voor beeld en tekst van derden, redigeren van artikelen over ACT en overleg met het kernteam ACT.

### ***Wat mag het kosten?***

In 2010 heeft de raad ingestemd met een jaarlijkse bijdrage van € 150.000,- voor de jaren 2011, 2012 en 2013 voor het vervolg van ACT. Deze kosten zijn ten behoeve van het programmabureau ACT. Daarnaast heeft de raad € 50.000,- krediet beschikbaar gesteld voor ambtelijke begeleidingskosten voor 2011. Deze zijn in 2010 geactiveerd op de begroting, omdat deze niet langer ten laste konden komen van de grondexploitatie A4 Zone West.

Uit de financiële verantwoording van het programmabureau ACT blijkt dat de uitgaven in lijn met de beschikbare middelen liggen voor 2011 (bijlage 7). Voor 2012 heeft het programmabureau een sluitende begroting (zie bijlage 8) waarbij de gemeentelijke bijdrage € 120.000,- per jaar bedraagt. Voor verdere ambtelijke begeleiding is op dit moment geen kredietaanvraag nodig, omdat deze gedekt zijn via de programmabegroting.

De kosten voor het OLV-traject van de HST terminal naar Schiphol worden door ACT gedeeld met het project A4 Zone West, dat wordt uitgevoerd door de GEM A4 Zone West (besluit Cockpit 27 januari 2012).

Het programmabureau ACT voert alleen regie en geeft opdracht voor het uitvoeren van onderzoeken. Het programmabureau is niet verantwoordelijk voor de uitvoering van de projecten onder ACT. Deze uitvoeringsrisico's komen volledig voor rekening van de diverse projecten en de gebiedsontwikkelingen.

### ***Wie is daarvoor verantwoordelijk?***

Uw raad bepaalt het financiële kader voor de ontwikkeling van ACT en beslist over de aangevraagde kredieten. Binnen het college van Burgemeester en Wethouders is de portefeuillehouder van Economie, Schiphol en Cultuur aanspreekpunt voor ACT. De operationele verantwoordelijkheid voor het programmabureau ligt bij SADC. Bestuurlijk wordt het programmabureau aangestuurd door de Cockpit bestaande uit de gemeente Haarlemmermeer, SADC, Schiphol Group, de Provincie Noord-Holland. Het ministerie van EL&I en de Haven van Amsterdam zijn gevraagd toe te treden tot de Cockpit vanwege de relatie met Seamless Connections. De voorzitter van de cockpit is de portefeuillehouder Economie, Schiphol en Cultuur van gemeente Haarlemmermeer.

### ***Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?***

In het vorige raadsvoorstel is uw raad een rapportage beloofd in 2011. Gebleken is dat halfjaarlijks rapporteren gezien de aard van de onderzoeken, en de daarmee gepaard gaande besluitvorming in de Cockpit, in de vorm van een uitgebreide rapportage lastig haalbaar is. Voorstel is dan ook om terug te keren naar een jaarlijkse rapportage en indien gewenst ieder half jaar middels een brief te informeren over de belangrijkste voortgang voor de pijlers multimodaliteit, duurzaamheid en beyond logistics.

#### 4. Ondertekening

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,  
namens dezen,  
de portefeuillehouder,

mr. A.Th.H. van Dijk

Bijlage(n)

1. GEHEIM: Truckparkeren: Business case Schiphol (Buck Consultants, oktober 2011)
2. GEHEIM: HST Cargo: Memorandum EuroCarex (Districon, augustus 2011)
3. Convenant Duurzaamheid tussen Gemeente Haarlemmermeer en GEM A4 Zone West (GEM A4 Zone West, maart 2012)
4. Convenant duurzaam watersysteem A4 Zone West tussen GEM A4 Zone West en Hoogheemraadschap Rijnland (GEM A4 Zone West, februari 2012)
5. Brandpunt logistieke Westas (Programmabureau ACT, september 2011)
6. Projectvoorstel Seamless Connections (ACT, 29 september 2011)
7. Jaarrapportage 2011 (SADC, 2011)
8. Programma en begroting ACT 2012 (SADC, oktober 2011)
9. Financiële verantwoording Pieken in de Delta (Haven van Amsterdam, februari 2012)

Onderliggende stukken: (ter inzage bij het secretariaat van de Griffie):

- a. Truckparkeren ACT. Eindrapportage (Districon, februari 2011)
- b. Truckparkeren/ bufferen. Eindrapportage (Buck Consultants/ Goudappel Coffeng, februari 2011)
- c. Brief Ministerie van EL&I: decentralisatie gelden HST Cargo (9 juli 2011)
- d. OLV Variantenstudie A4 Zone West (Arcadis, september 2011)
- e. Waterterminal Schiphol - beslisdocument (ACT/ ViNU Consult, oktober 2011)

## OPLEGNOTITIE

Onderwerp: ACT: Voortgangsrapportage 2011

Nummer	2012.0006198
Versie	1
Thema	Economische ontwikkeling
Indiener	mr. A.Th.H. van Dijk
Steller	R. Rolleman, F. Oudkerk, R. Stolker
Verzoek portefeuillehouder	De raad voor te stellen deze nota ter bespreking te agenderen.
Beslispunten voor de raad	Voor deze nota zijn er geen beslispunten. De geheimhouding op de bijlage 1 en 2 wordt via een separaat voorstel bekrachtigd.
Overwegingen m.b.t. proces (deadline)	

### Historie:

2010/0048845: Voortgangsrapportage 2010 en kredietaanvraag  
2009/0020339: Akkoord te gaan met voortgangsrapportage en kredietaanvraag  
2008/113212: Akkoord te gaan met voortgangsrapportage  
2008/8050: Akkoord te gaan met de inhoud en uitwerking van het Masterplan ACT  
2007/145325: Leefbaarheidskader Werkstad A4  
2006:256145: Instemmen met visie Werkstad A4 en kredietverlening

### Planning proces *(In te vullen door de Griffie)*

Thema:			
Stap	Datum	Doel	Gewenste rol college
Sessie	19-04-2012	Meegeven van een richting aan het college	Verdedigen voorstel