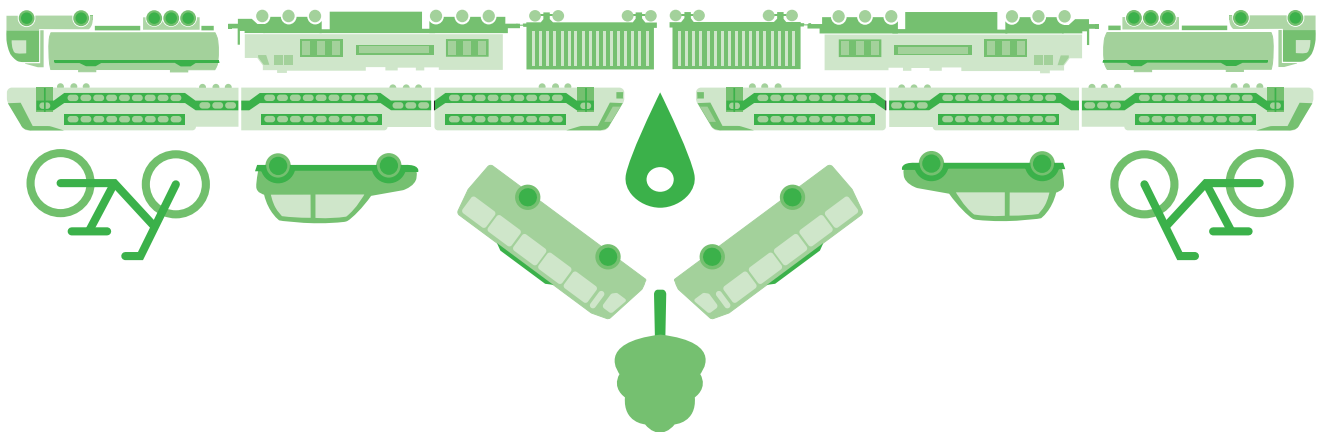




NOTITIE BAATHEBBERSAANPAK



Achtergrondrapportage III.a

Analysefase MIRT Onderzoek NowA

april 2016



15 maart 2016

Den Haag

Buck Consultants International, in opdracht van MIRT NowA

Colofon

Arjen Donkersloot

Senior Consultant / Procesmanager

Inhoudsopgave

Kaders, aanpak en leeswijzer	4
1 Baathebbers goederenvervoer en logistiek	6
1.1 Analyse in detail.....	6
1.2 Aanknopingspunten voor oplossingsrichtingen en vervolg	10
2 Baathebbers Regio Alkmaar / Kop van Noord-Holland	12
2.1 Analyse in detail.....	12
2.2 Aanknopingspunten voor oplossingsrichtingen en vervolg	14
3 Verdieping baathebbersanalyse personenmobiliteit	16
3.1 Analyse in detail.....	16
3.2 Aanknopingspunten voor oplossingsrichtingen en vervolg	20
4 Conclusies en aanbevelingen voor vervolg	23

Kaders, aanpak en leeswijzer

Het ministerie van I&M heeft geconstateerd dat het 'baathebbers-spoor' in de voorgaande fases van het MIRT onderzoek Noordwestkant Amsterdam (NowA) nog te weinig aanknopingspunten heeft opgeleverd voor een gericht vervolg van het project. Daarbij gaat het om inhoudelijke aanknopingspunten, maar ook bouwstenen voor samenwerking met (regionale) partijen om echt tot werkbare oplossingen in de corridor te komen.

Het ministerie heeft Buck Consultants gevraagd om met een gerichte analyse een verdieping uit te werken van de baathebber aanpak, gericht op zowel personeel- (personenmobiliteit) als goederenvervoer. In deze rapportage zijn de resultaten van de verdiepingsslag kort weergegeven.

Kaders

Bij de uitwerking van het MIRT Onderzoek NowA wordt gewerkt met het gedachtengoed uit de **Vernieuwing Meerjarenprogramma Infrastructuur/Meer Bereiken**. Dit gedachtengoed berust op de volgende 3 pijlers:

- Met een brede blik naar bereikbaarheidsopgaven kijken waarbij aandacht uitgaat naar wisselwerking met ruimtelijke opgaven zoals woningbouw, bedrijfsontwikkeling, recreatie etc.
- Maatwerk bieden door slimme oplossingen en de gebruiker centraal te stellen;
- Vanuit gelijkwaardigheid met een breed netwerk aan partijen (overheden, bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen) samenwerken.

Binnen de aanpak wordt bij het zoeken naar 'oplossingen' eerst gekeken naar opties op het gebied van gedragsverandering, vraagbeïnvloeding, ruimtelijke inrichting en slimme inzet van technologie. Pas in **laatste instantie wordt ook de aanpassing van infrastructuur als oplossing meegenomen**.

In de aanvullende baathebbersanalyse is aangesloten bij deze focus. Veel van de partijen die in het kader van de baathebbersanalyse zijn geanalyseerd, wijzen (naast andere maatregelen) ook naar aanpassingen of investeringen in infrastructuur of OV. Deze zijn in de analyse per baathebber ook benoemd, maar bij het formuleren van aanknopingspunten voor vervolg is eerst gekeken naar overige opties die de mobiliteit in de corridor positief kunnen beïnvloeden.

Aanpak

In verband met de korte doorlooptijd voor de aanvullende analyse (eind januari - februari 2016) is gekozen voor een **compacte en pragmatische aanpak**, waarbij zo veel mogelijk gebruik is gemaakt van de beschikbare rapportages en gespreksverslagen uit de voorgaande fase van het MIRT onderzoek Noordwestkant Amsterdam (NowA), maar ook van kennis en informatie uit overige

onderzoeken en rapportages met betrekking tot personeel en goederenstromen van bedrijven en instellingen in de NowA-corridor. Voor sommige onderdelen van de aanvulling en verdieping van de baathebbersanalyse heeft een **aantal gerichte contacten** plaatsgevonden met baathebbers in de verschillende categorieën (herhaald of met nieuwe contactpersonen). Deze contacten zijn tegelijkertijd gebruikt om te verkennen waar **aangrijpingspunten liggen** voor (gezamenlijke) **vervolgafspraken en –acties met baathebbers**, en de wijze waarop deze het beste kunnen worden georganiseerd.

Gegeven de omvang van het onderzoek en de korte doorlooptijd is geen sprake van een uitputtend overzicht van alle baathebbers en hun belangen. In overleg met de projectorganisatie van NowA is er voor gekozen om, voortbouwend op het *Deelonderzoek Baathebbers* dat eerder is uitgevoerd door Goudappel Coffeng (december 2015), de aandacht vooral te richten op:

- A. Uitbreiding van de baathebbersanalyse op het gebied van goederenvervoer en logistiek
- B. Uitbreiding van de baathebbersanalyse met betrekking tot de regio Alkmaar en de Kop van Noord-Holland
- C. Verdere verdieping van de baathebbersanalyse t.a.v. personenmobiliteit

Op basis van deze focus, en de uitgevoerde analyse kan een goede aanzet worden gegeven voor aanknopingspunten en mogelijke oplossingsrichtingen die gebruikt kunnen worden bij de vervolgfase van het spoor 'baathebbers'.

Leeswijzer

De voorliggende rapportage is als volgt opgebouwd:

In hoofdstuk 1 worden de uitkomsten van de analyse *goederenvervoer en logistiek* gepresenteerd, waarbij per stakeholder (baathebber) de belangrijkste issues en belangen worden weergegeven (waar mogelijk met een doorkijk naar gewenste of mogelijke oplossingen). Voor een praktische insteek van het vervolgtraject zijn hierbij de contactpersonen en/of gebruikte bronnen vermeld. Een aantal issues dat uit de analyse naar voren komt is niet exclusief aan één baathebber te koppelen (bijvoorbeeld e-commerce en logistieke ontwikkelingen op lange termijn). Deze zijn als 'thema' (met verschillende baathebbers) in het overzicht verwerkt. Aan het slot van het hoofdstuk wordt, over de detailanalyse per stakeholder heen, een voorzet gegeven voor aanknopingspunten voor het vervolgtraject van NowA.

Hoofdstuk 2 en hoofdstuk 3 volgen dezelfde opzet, maar dan voor respectievelijk de *regio Alkmaar en de Kop van Noord-Holland*, en *Verdieping Personenmobiliteit*.

Tot slot worden in hoofdstuk 4 overall conclusies gepresenteerd, en aanbevelingen gedaan voor het vervolg.

1 Baathebbers goederenvervoer en logistiek

1.1 Analyse in detail

De baathebbersanalyse op het gebied van Goederenvervoer en Logistiek is per stakeholder/thema samengevat in het onderstaande overzicht (met vermelding van contactpersonen/bronnen):

A Uitbreiding analyse: Goederenvervoer/Logistiek		
Stakeholder(s)	Issues en belangen van partij - baathebber analyse	Contactpersoon en/of gebruikte bron(nen)
Tata Steel	<ul style="list-style-type: none"> Het goederenvervoer vanaf de Tata Steel locatie IJmuiden is als volgt verdeeld over verschillende modaliteiten: 30% barge (binnenvaart), 20% spoor, 17 % weg, rest deepsea en shortsea. Vanaf de locatie IJmuiden rijden ca. 1200-1500 vrachtwagens per week van- en naar achterland bestemmingen Er worden congestie en knelpunten ervaren in het wegvervoer over de A9 richting het achterland. Trucks rijden nu vooral overdag, het zou wellicht interessant kunnen zijn om te kijken naar opties om Trucks 's nachts te laten rijden Modal shift van weg naar barge is redelijk maximaal uitgenut. Mogelijk op termijn nieuwe haalbare bestemmingen in Europees achterland als ook retourstromen beter worden gebundeld Modal shift van weg naar spoor is afgelopen jaren vergroot van 11% naar 20%: verdere modalshift vraagt om 1. faciliteiten voor langere treinen en 2. voldoende 'treinpaden' richting achterland. Ad1. Verlengd spoor bij Beverwijk (750 m) wordt inmiddels gerealiseerd. Ad2. Resterende knelpunten (op termijn): capaciteit voor goederenvervoer langs Amsterdam CS, Betuweroute / 3^e spoor richting achterland. Mogelijke oplossingsrichtingen: <ol style="list-style-type: none"> Combineren van treinen met Haven, bijvoorbeeld via een koppeling/achtergang bij het Emplacement Aziëhavenweg in het Havengebied Amsterdam. Met deze verbinding is een ongelijkvloerse corridorwissel mogelijk voor goederentreinen uit de corridor Haarlem (Tata) naar de corridor Utrecht – Alkmaar. Deze investering is onderzocht in een KKBA door Rijk en regio in het kader van flankerende maatregelen PHS, maar is vanuit het perspectief van PHS/passagiersvervoer niet nodig en investeringskosten zijn hoog (ca. 60-80 mln.). Dit is mogelijk een maatregel/investering op de lange termijn die modalshift naar spoor verder kan stimuleren Zuidwestboog Amsterdam (creëert – via een belangrijker rol van Amsterdam Zuid in het passagiersvervoer - meer ruimte voor goederenvervoer langs Amsterdam CS). Partijen (NS, Prorail, regio) verschillen van mening over de mogelijkheden voor deze maatregel. Er heeft wel een ruimtelijke reservering plaatsgevonden om deze in de toekomst mogelijk te maken. Verwachte investeringskosten zijn ook hier relatief hoog, project is door Regionale partijen in de Spooragenda MRA naar de lange termijn (na 2025) geschoven Samenwerking Tatasteel met andere regionale verladere en logistiek dienstverleners (bv. Jan de Rijk) om een gezamenlijke trein op te zetten vanuit het Havengebied (bijvoorbeeld conform het Trailer on Train principe). In samenwerking met Hogeschool van Amsterdam en Cluster Logistiek MRA wordt hier een pilotproject voor uitgewerkt 	<ul style="list-style-type: none"> Gespreksverslagen NowA/Tata Steel 18-6-2014 en 19-2-2015 Overzicht flows & modalspilt Tata Steel Donald Voskuil, Manager Regional Affairs (06- 53715728 donald.voskuil@tatasteel.com) Onno van den Toorn: Sector Manager Logistic Services, 06-51742916, onno.van-den-toorn@tatasteel.com) Martin v.d. Meer, manager achterlandnetwerk / Supply Chain Europe (0251-497579 of 06-51582598, martin.van-der-meer@tatasteel.com) Goudappel Coffeng, December 2015: <i>Eindrapportage deelonderzoek baathebbers</i>
Zeehaven IJmuiden	<ul style="list-style-type: none"> De Haven in IJmuiden verwacht een grote groei qua volume (mogelijk een verdubbeling), zeker wat betreft het vrachtvervoer. Ook het aantal cruisevaarten neemt toe: beide ontwikkelingen hebben meer mobiliteitsbewegingen tot gevolg. Een goede verbinding tussen de terminal in IJmuiden en Schiphol is zeer wenselijk. Dit is van belang omdat veel cruisevliegtuigen invliegen of uitvliegen via Schiphol en dan binnen korte tijd aansluiting op de boot hebben. Een verbinding tussen de terminal en Amsterdam zou ideaal zijn wanneer deze gerealiseerd kan worden over het water en aan kan takken op het centraal station van Amsterdam. In het verleden was de Fast Ferry hier zeer geschikt voor en het zou dan ook wenselijk 	<ul style="list-style-type: none"> Verslag Bedrijvensessie MIRT, 7 juli 2014 Gespreksverslag NowA / Zeehaven IJmuiden 11 november 2015 Peter van de Meerakker, Algemeen Directeur van de Zeehaven IJmuiden (0255-547030, pvdmeerakker@zeehaven.nl)

	<p>zijn om deze weer terug te laten keren. Vraag is echter of hier voldoende potentieel voor is</p> <ul style="list-style-type: none"> • Er is een bargeverbinding van IJmuiden via het A'dam-Rijnkanaal naar Rotterdam. Hiermee worden jaarlijks 4000 containers vervoerd. Een groei hiervan (tot max. 10.000 containers) zou een mogelijke reductie van wegtransport kunnen betekenen. De partij die de barge exploiteert is de Barge Company Amsterdam (BCA), onderdeel van de Ter Haak Group • De groei van offshore-industrie in Den Helder leidt tot een (beperkte) toename van het aantal bewegingen over de A9 tussen IJmuiden en Den Helder en van en naar Den Helder over de A9 (en de A7) • De haventerminal vormt een zeer belangrijke schakel in het overzeese verkeer naar Groot-Brittannië en resulteert in grote hoeveelheden personenvervoer en transport over een kleine aanvoerweg. Dit maakt de ontsluiting naar de haventerminal erg kwetsbaar 	<ul style="list-style-type: none"> • Goudappel Coffeng, December 2015: <i>Eindrapportage deelonderzoek baathebbers</i>
Haven Amsterdam	<ul style="list-style-type: none"> • Transport vanuit de haven van Amsterdam richting het achterland heeft een redelijk gunstige modal split (36% weg, 4% spoor en 60% binnenvaart), maar groei kan leiden tot meer wegverkeer • Het havenbedrijf probeert bedrijven te stimuleren om gebruik te maken van spoor en binnenvaart. Voor kleinere bedrijven is het daarbij zaak dat zij aansluiten op initiatieven van grotere bedrijven. Desondanks blijft het vaak moeilijk om vervoerstromen over de weg te vervangen door andere modaliteiten • Vervoer vanuit het havengebied naar het noordwesten (de NowA-corridor) vindt voornamelijk plaats over de weg. Andere modaliteiten zijn door de relatief korte afstand geen optie. Gelet op deze korte afstanden en de daarmee relatief hoge handlingskosten (overslag) lijkt de haven van Amsterdam geen logische keuze om een functie als bargeterminal voor Noord-Holland te vervullen. Uit onderzoek is gebleken dat zich weinig kansen voordoen om het vervoer over water richting Zaanstad en Noord-Holland verder te ontwikkelen • De beperkte capaciteit van het spoor maakt het een lastig alternatief voor wegvervoer. Grootste knelpunt ligt bij Amsterdam CS, waar een bottleneck zit voor goederenvervoer. Regionale partijen (Cluster Logistiek MRA) starten een inventarisatie naar beschikbare/benodigde capaciteit, en treden evt. in overleg met Prorail over flexibeler toewijzing van 'paden' • De Haven kijkt daarnaast naar mogelijke oplossingsrichtingen om wegvervoer uit de regio, naar specifieke achterlandbestemmingen (Noord-Italië, Zuid-Duitsland, Oostenrijk) te bundelen via een gemeenschappelijk spoorconcept: Trailers on Trains. Dit concept is relatief laagdrempelig, verschillende type lading zijn eenvoudig te combineren, zolang de lading op een vlakke trailervloer kan worden gezekerd. Een dergelijk concept heeft beperkte impact op de NowA corridor (vooral modalshift van wegvervoer van Tata Steel) 	<ul style="list-style-type: none"> • Gespreksverslag NowA / Haven Amsterdam 30-6-2014 • Onderzoek 'van weg naar water' in de Zaancorridor (bijlage bij gespreksverslag) • Yvonne van der Hoff, programmamanager regio (020-5234500, yvonne.van.der.hoff@portofamsterdam.nl) • Gaston Tchang, strategie 020-523 4755, gaston.tchang@portofamsterdam.nl • Gesprekken Cluster Logistiek MRA, januari 2016 • Rob Smit, manager achterlandverbindingen (06-22696769, rob.smit@portofamsterdam.nl) • Jeroen Lotze, manager vastgoed/gebiedsontwikkeling (06-53294588, jeroen.lotze@portofamsterdam.nl)
ORAM (bedrijvenvereniging Amsterdam, waaronder Havengebied)	<ul style="list-style-type: none"> • Aansluitend bij de geconstateerde beperkte spoorcapaciteit voor goederenvervoer langs Amsterdam CS, (zie ook Tata Steel en Haven Amsterdam) pleit de ORAM voor de aanleg van een zuidwestboog tussen Amsterdam Lelylaan en Amsterdam Zuid. De ORAM geeft aan dat via een link met passagiersstromen langs Amsterdam Zuid (i.p.v. Amsterdam CS), extra capaciteit voor goederenvervoer via Amsterdam CS zou kunnen blijven bestaan. Deze inzet is ook gekoppeld aan de wens van de ORAM om de passagiersknoop Amsterdam Zuid verder te versterken, in combinatie met het doortrekken van de Noord-Zuidlijn richting de luchthaven Schiphol, zoals gewenst door Schiphol Group en de KLM) • De Zuidwestboog is ruimtelijk geborgd, maar de ontwikkelagenda Spoor die regionale partijen in de MRA in 2015 hebben vastgesteld, voorziet deze investering niet voor 2028 	<ul style="list-style-type: none"> • Rein Aarts, adjunct-directeur ORAM (06- 12161083, aarts@oram.nl) • Contact MRA agenda Spoor: Desiree Henfling, Provincie Noord-Holland (henflingd@noord-holland.nl)
Waarderpolder/ Industriekring Haarlem	<ul style="list-style-type: none"> • Industriekring Haarlem is de bedrijvenvereniging voor de Waarderpolder, het grootste bedrijventerrein van Haarlem. 200 van de 800 bedrijven zijn lid van de bedrijvenvereniging. Op het bedrijventerrein werken in totaal 14.000 werknemers en zijn 300 zzp'ers actief. Er zitten 200 maakbedrijven op het terrein. De grootste bedrijven zijn MSD en PharmaChemie met elk ca. 600 werknemers en Nedtrain met 400 werknemers. Er vindt relatief veel vrachtverkeer op het terrein plaats. In de spits ontstaan er toch files op de uitvalswegen van het terrein, ondanks de verbeterde infrastructuur (fly-over) • De A200 naar de A9 is een knelpunt (vooral in de avondspits). Pleidooi om de A200 naar de A9 om te bouwen tot afslag. Dit is nu een gevaarlijk punt door slecht zicht ter plekke (hoogteverschil) • OV verbindingen (bus) naar en op de Waarderpolder zijn niet optimaal. Er is b.v. geen pendelbusje vanuit het station. Veel mensen lopen daarom vanuit het station naar het terrein. Er is in het verleden geprobeerd vervoersmanagement in de Waarderpolder in te voeren maar dat is niet gelukt 	<ul style="list-style-type: none"> • Gespreksverslagen NowA / IKH-Waarderpolder 22-5-2014 en 16-2-2015 • Bruno Giebels, voorzitter IKH • Ruud Meijer, gemeente Haarlem, is verantwoordelijk voor herontwikkeling (06-46215099) • Goudappel Coffeng, December 2015: <i>Eindrapportage deelonderzoek baathebbers</i>

Polanenpark	<ul style="list-style-type: none"> Polanenpark (Haarlemmerliede) ligt naast de A9, ter hoogte van de afslag N200, en is bestemd voor regionale tot en met internationale ondernemingen in de hogere milieucategorieën (t/m cat. 5.2) Bereikbaarheid over de weg is matig, geen rechtstreekse aansluiting op A200. Polanenpark zou een directe afslag willen. Daarnaast is ook de bewegwijzering naar de locatie slecht. RWS pakt dit niet op voor werklocaties < 50 ha. Geen goede OV bereikbaarheid, want bus N200 kan niet stoppen bij Polanenpark Momenteel voert Polanenpark een eigen onderzoek uit naar bereikbaarheid en mobiliteit. Hierbij wordt ook gekeken naar de mogelijkheden voor privaat georganiseerd 'OV' naar de locatie (OV op maat) 	<ul style="list-style-type: none"> Reinoud Fleurke, projectdirecteur namens SADC (06 – 51859939 r.fleurke@sadc.nl) Coen Vermeer, onafhankelijk voorzitter van Bestuur VVE Polanenpark, 06-42027024
Bedrijventerrein De Liede	<ul style="list-style-type: none"> Bedrijventerrein langs de A9 (ten zuiden van Polanenpark) van 28 ha, met 60 bedrijven, gespecialiseerd in de demontage en recycling van auto's en auto-onderdelen. Jaarlijks worden hier 25.000 auto's gedemonteerd Deels beveiligd terrein, met centrale toegang, toezicht en camera's (i.v.m. risico's diefstal/criminaliteit) Daarnaast zijn Sortiva en Afvalzorg een gezamenlijk initiatief gestart op dit terrein: de 'Groen & Grond Combinatie'. die zich richt op de recycling van grond, groen, riolen- kolken-gemalen slib (RKG-slib) en veegvuil Verkeersstromen zijn deels (afval)logistiek en deels bezoekers (autobedrijven). Geen/beperkte bereikbaarheid issues A9 	<ul style="list-style-type: none"> Rob ten Bok, KG Parkmanagement – verantwoordelijke voor De Liede
Post NL	<ul style="list-style-type: none"> PostNL heeft op PolanenPark een sorteer- en distributiecentrum geopend in het najaar van 2013. Het distributiecentrum is 24 uur per dag, 6 dagen per week (behalve zondag), in gebruik Op deze locatie zijn 300 medewerkers werkzaam. Functies zijn o.a. distributeurs, logistiek medewerkers en kantoormedewerkers. In totaal rijden er 210 distributeurs, waarvan 60 in vaste dienst met eigen busjes van PostNL. Daarnaast zijn er zo'n 150 zzp-ers die met eigen busjes rijden. De rest werkt binnen in ploegendienst, het grootste gedeelte is aanwezig tussen 6 en 13 uur. Het is voor werknemers niet mogelijk om flexibel om te gaan met tijd en plaats van werken Werkzaamheden zijn grofweg verdeeld over een ochtend- en een avondproces. In de ochtend vindt een distributieproces plaats in combinatie met sorteren De mensen beginnen rond 7 uur en gaan door tot ca. 12.30 uur. Het avondproces begint rond 18 uur en loopt tot ongeveer 00.30 uur Het grootste gedeelte van de medewerkers komt met de eigen auto. Er wordt door werknemers regelmatig gecarpoold OV verbindingen zijn zeer beperkt. Er is een wens om aangesloten te worden op betere OV verbinding (ook als factor bij de werving van nieuw personeel, zonder auto) 	<ul style="list-style-type: none"> Dennis Brakkee, Senior Procesmanager Depot Halfweg (06-13911146)
Overig e-commerce (Post NL en overige partijen)	<ul style="list-style-type: none"> De huidige Venstertijden (belevering winkels in stadscentra) leiden tot veel druk op de weg in de ochtenduren. Ook komen er door de ontwikkeling van e-commerce meer bestelbusjes op de weg. Waarschijnlijk leiden de toenemende verkeersbewegingen die hiermee gemoeid zijn tot 2 ontwikkelingen: <ul style="list-style-type: none"> het ontstaan van distributie-/beleveringscentra, ws. aan de rand van steden(zie PostNL). Het is zaak om bij de planning van gebiedsontwikkelingen/infrastructuur hiermee rekening te houden concentratie van afleverstromen waarbij bezorging niet meer bij de klant/consument op locatie plaats zal vinden, maar bijvoorbeeld in een 'homebox/locker' op een centrale locatie of hub nabij OV-knooppunten (of b.v. bij de AH). Om levering gedurende venstertijden te omzeilen zijn sommige bedrijven (deels) overgestapt op nachtervoer. Zo levert de veiling van Aalsmeer in de regio grotendeels 's nachts rechtstreeks aan de klant en in kleinere stromen overdag 	<ul style="list-style-type: none"> Verslag Bedrijvensessie MIRT, 7 juli 2014
Detailresult Logistiek	<ul style="list-style-type: none"> Logistieke tak van de Detailresult Group, de overkoepelende groep waar onder meer de familiebedrijven DekaMarkt en Dirk (van den Broek) toe behoren 285 filialen worden bediend met een wagenpark van max. 170 voertuigen. Grootste DC zit in Velsen-Noord (Wijkermeer). Hier bevinden zich naast het distributiecentrum voor koopwaren ook de bakkerij, slagerij en versafdeling A9 is geen groot knelpunt in het netwerk, met uitzondering van de Velsertunnel (vastlopen vrachtwagens). Daarnaast problemen om vanuit het distributiecentrum in Velsen-Noord de A22 op te komen, omdat de kruising van de Lijndenweg op de Velsertaverse vaak vastloopt. Er wordt op dit moment aan gewerkt de doorstroming op dit knelpunt te verbeteren. De aansluiting A8-A9 kan een gedeeltelijke oplossing bieden om de tunnels bij Velsen te vermijden In verband met logistieke planning (bevoorrading winkels) wordt deels buiten de spits om gereden, maar er zijn aankomst/vertrek pieken gedurende de hele dag. 	<ul style="list-style-type: none"> Verslag gesprek NowA/Detailresult 23-10-2014 + overzicht intensiteit ritten aankomst/vertrek Dc's Rodney van Koert, Manager Transportplanning (06-518554285, rvkoert@detailresult.nl)

	<p>100% wegtransport, vervoer over water is geen optie in verband met gewenste doorlooptijden</p> <ul style="list-style-type: none"> Voor personeel is de bereikbaarheid van de distributiecentra met het OV vaak beperkt/slecht (personeel reist i.v.m. logistiek proces wel veelal voor en na de reguliere spits) 	
Ahold/AH	<ul style="list-style-type: none"> Regio DC in Zaandam blijft de komende jaren groeien ook met het ook op overname C1000. DC in Zaandam belevd vooral de stad Amsterdam. Relatief weinig gebruik van de A9 Corridor. Distributie naar het zuiden gaat veelal via de A10-A5. Wel stromen tussen Zaandam en A9 (net boven het kanaal of via A8-A9/Krommenie), en vervoer via A7 vanuit Wognum richting Zaandam Binnen Beter Benutten participeert Ahold/AH in project supermarktlogistiek: koppeling van logistieke data (planning DC's), vrachtwagens en route/verkeersinformatie, levert winst op in logistieke termen (kosten- en tijdbesparing) en in infra termen (betere benutting, lagere CO2 uitstoot). Lange termijn ambitie is om toe te werken naar geïntegreerde 'Control Towers' voor de aansturing van verkeersbewegingen. Dit leidt op de langere termijn tot nieuwe transportconcepten (bv. beleving van terminals door onbemande voertuigen) 	<ul style="list-style-type: none"> Gespreksverslag NowA/Ahold 3-4-2014 Overleg Beter Benutten PNH, februari 2016 Peter leegstraten, Senior Consultant Transport (06 51512396, peter.leegstraten@ahold.com) Supermarktlogistiek: verslag bijeenkomst Beter Benutten II MRA, 16 februari 2016
Schiphol Cargo	<ul style="list-style-type: none"> Schiphol heeft voor vrachtstromen geen/weinig relatie met de NowA corridor. Airfreight trucking (Airport-Airport) tussen Schiphol en het Europese achterland vindt vooral plaats langs de A2-A12 as (Duitsland, Italië, Oost-Europa), en de A4 (België, Frankrijk, UK) Daarnaast is er regionaal een beperkte vracht-relatie met het havengebied (met name voor logistiek dienstverleners die airport- en seaport logistiek combineren). Deze verkeersstromen lopen vrijwel allemaal via de A5 en minder over de A9 Het lijkt daarom minder relevant om Schiphol Cargo te betrekken bij oplossingsrichtingen in de A9 corridor vanuit het perspectief van logistiek Vanuit personenmobiliteit is er een (kleine) link met de A9 corridor (eerder uitgewerkt door Goudappel Coffeng in baathebbersanalyse 2015) 	<ul style="list-style-type: none"> Hendrina Ritsema, Schiphol Cargo (ritsema_h@schiphol.nl) Goudappel Coffeng, December 2015: <i>Eindrapportage deelonderzoek baathebbers</i>
Flora Holland / Greenport Aalsmeer	<ul style="list-style-type: none"> De Greenport Aalsmeer en de veiling van Flora Holland liggen buiten de geografische scope van NowA, maar hebben een beperkte logistiek relatie met het gebied Het gaat dan vooral om de verbinding met de Greenport NHN, het aandeel van stromen (vooral richting zuid, richting de veiling) is echter relatief beperkt in relatie tot de totale logistieke stromen via Flora Holland. Een verkeersanalyse van Goudappel Coffeng uit 2012 (in het kader van de OLV Greenport) laat zien dat tussen de 5-10% van de <u>aanvoer</u> richting de veiling uit noordelijke richting komt (A9, maar ook A7). Logistieke stromen gekoppeld aan export en handel na de veiling vindt vrijwel volledig plaats in de richting van de A1, A2-A12 (Duitsland, Oost-Europa) en de A4 (Frankrijk, België, UK) Flora Holland werkt samen met verladers (exportbedrijven) en gespecialiseerde logistiek dienstverleners actief aan optimalisaties van (inter)veiling logistiek en achterlandtransport (bv. Hubways) 	<ul style="list-style-type: none"> Coen Meijeraan, Manager Public Affairs FloraHolland (06-5341 9916, coenmeijeraan@floraholland.nl) Sander van Voorn, programmamanager Greenport Aalsmeer (06-46145208, svanvoorn@greenportaalsmeer.nl)
<p>Logistiek ontwikkelingen baathebbers lange termijn</p> <p>Platooning / grote ontkoppelpunten / stedelijke distributie (diverse baathebbers)</p>	<ul style="list-style-type: none"> In 2030 zijn er mogelijk onbemande (vracht)voertuigen op de weg en is het aantal LZV (lange zware voertuigen) op de weg waarschijnlijk fors toegenomen. Hierdoor kan niet alleen efficiënter vervoerd worden (wat de concurrentiekracht van de Nederlandse transportsector ten goede komt), maar ook efficiënter gebruik gemaakt worden van de weg Technologie gaat op termijn transport veranderen. Hiermee moet nu al rekening worden gehouden b.v. bij de realisatie van infrastructuur. B.v. onbemand rijden en/of in colonne rijden. Hiervoor zouden aparte rijstroken moeten worden gecreëerd voor doorgaand en niet-doorgaand verkeer. Dit vermindert de harmonica-opstoppingsproblematiek De grote toename van e-retail leidt niet tot minder voertuigkilometers maar tot een grotere spreiding qua tijd en afleveradressen. Het is belangrijk om te weten hoe winkels in de toekomst gaan functioneren en worden bevoorrad. Hier moet in plannen rekening mee worden gehouden. B.v. waar komen de consolidatiepunten rond de steden: in de stad of aan de rand? Waar en wanneer moet de aflevering plaatsvinden? Het zou goed zijn voor de congestiebestrijding als vrachtwagens die winkels moeten bevoorraden niet meer in de spits zouden hoeven te rijden. Hiervoor moeten de venstertijden door gemeenten worden aangepast/afgeschaft. Een oplossing om tegelijk congestie en overlast bij winkelbevoorrading te verminderen is het toestaan van dag distributie met gebruikmaking van stil materieel / schoon materieel (elektrisch rijden) 	<ul style="list-style-type: none"> Verslag Bedrijvensessie MIRT, 7 juli 2014 Walter Ploos van Amstel, lector Logistiek Hogeschool van Amsterdam (w.ploos.van.amstel@hva.nl) Jaap Verkiel, TLN Regio Noordwest (088-456 7113, jverkiel@tln.nl) René Ton, Regioadviseur EVO (06-5571 6564, r.ton@evo.nl)

1.2 Aanknopingspunten voor oplossingsrichtingen en vervolg

Wanneer alle issues en belangen van baathebbers op het gebied van goederenvervoer en logistiek worden bekeken, dan kunnen de hierna volgende oplossingsrichtingen worden geïdentificeerd die gezamenlijk met regionale partners opgepakt moeten worden. Het gaat daarbij om type oplossingsrichtingen die aansluiten op het gedachtegoed van de NowA aanpak (zoeken naar opties op het gebied van gedragsverandering, vraagbeïnvloeding, ruimtelijke inrichting en slimme inzet van technologie...en pas in laatste instantie investeringen in infrastructuur):

1. **Faciliteren van bundeling van lading/volumes op achterlandbestemmingen** – Verschillende grote baathebbers op het gebied van goederenvervoer kijken voor hun goederenstromen naar het achterland naar mogelijkheden voor modal shift naar spoor en water. Op het niveau van individuele baathebbers zijn deze opties redelijk maximaal uitgenut, maar bundeling van lading/volumes van verschillende partijen biedt kansen om 'dunne' bestemming die nu nog niet rendabel zijn voor verbindingen per spoor of water, met gezamenlijke lading (en evt. retourlading) rendabel te maken. Op dit terrein lopen momenteel initiatieven vanuit Tata Steel en de Haven Amsterdam (gezamenlijk Trailers on Trains concept) en de Zeehaven IJmuiden (bargeverbinding van IJmuiden via het A'dam-Rijnkanaal naar Rotterdam. 4000 containers per jaar met een max. groei naar 10.000 containers). Vanuit NowA kunnen deze initiatieven zorgen voor een reductie van goederenvervoer op het zuidelijk deel van de A9. In samenspraak met partijen kan worden gekeken naar randvoorwaarden om groei van dergelijke initiatieven te stimuleren (bv: een gezamenlijk platform voor ladingbundeling, toegankelijkheid spooreplacements, beschikbaarheid kaderuimte etc.).

Mogelijke samenwerkingspartners zijn o.a.: Tata Steel, bedrijven Haven Amsterdam, Ter Haar, bedrijven Zeehaven IJmuiden

2. **Faciliteren van bundeling van lading/volumes op regionale bestemmingen / stedelijke distributie (over de weg)** – de mogelijkheden voor modal shift van goederenvervoer naar rail of barge zijn binnen de regio zeer beperkt. Rail is gegeven de korte afstanden niet efficiënt, en onderzoeken hebben ook weinig concrete aanknopingspunten opgeleverd voor bundeling ten behoeve van transport over water. Bundeling van lading/volumes via gezamenlijk vervoer over de weg lijkt wel interessant om nader uit te werken. Verschillende partijen geven aan naar opties te kijken, maar instrumenten voor samenwerking (gezamenlijk platform?) ontbreken. In het verlengde daarvan zou een link moeten worden gelegd met transportbewegingen in het kader van stedelijke distributie (Amsterdam, Haarlem, Alkmaar, Zaanstad), en initiatieven voor de ontwikkeling van consolidatiepunten/ontkoppelpunten waar vracht richting de stad kan worden gebundeld. NowA zou kunnen kijken naar (fysieke en niet fysieke) elementen die deze 'horizontale samenwerking' tussen verladings- en transportbedrijven op de lange termijn zouden kunnen stimuleren.

Mogelijke samenwerkingspartners zijn o.a.: Ahold/AH, Post NL (Stadslogistiek), Logistiek dienstverleners met e-commerce focus, Detailresult Logistiek

3. **Slimmere logistiek en efficiënter vervoer, door middel van het koppelen van verkeersmanagement en logistieke planningsinformatie** – Koppeling van logistieke data (planning DC's), vrachtwagens en route/verkeersinformatie, levert winst op in logistieke termen (kosten- en tijdbesparing) en in infra termen (betere benutting, lagere CO2 uitstoot). Momenteel worden enkele van deze concepten (bv. supermarktlogistiek, ITS Schiphol) uitgewerkt en getest binnen Beter Benutten II. Voor NowA zou de lange termijn ambitie moeten zijn om, voortbouwend op deze initiatieven en pilots, toe te werken naar geïntegreerde 'Control Towers' voor de aansturing van logistieke verkeersbewegingen.
- Mogelijke samenwerkingspartners zijn o.a.: Ahold/AH, Detailresult Logistiek, Post NL, Logistiek dienstverleners met e-commerce focus, verkeersmanagement entiteiten/wegbeheerders, Regieteam verkeersmanagement MRA, Beter Benutten II, Cluster Logistiek MRA, NLIP (Neutraal Logistiek Informatie Platform)*
4. **Voorsorteren op lange termijn ontwikkelingen logistiek en stedelijke distributie** – Op lange termijn (na 2025-2030) zal een aantal ontwikkelingen in de logistiek en stedelijke distributie consequenties hebben voor de A9 corridor, en ook de inrichting van de A9 (en overige wegen in de corridor). Het gaat dan om zaken als onbemande (vracht)voertuigen, vergroting van het aantal LZV (lange zware voertuigen), 'platooning' (colonne rijden van meerdere vrachtvoertuigen achter elkaar, met slechts 1 chauffeur) en de inrichting van grote consolidatie- en ontkoppelpunten op grotere afstand van de steden. Vanuit NowA zouden de effecten die samenhangen met deze ontwikkelingen nader in kaart gebracht kunnen worden, waarbij kan worden bekeken of (en hoe?) nu al kan worden voorgesorteerd op lange termijn aanpassingen in ITS en infrastructuur (vrije banen voor vrachtverkeer?, aansluiting grote ontkoppelpunten).
- Mogelijke samenwerkingspartners zijn o.a.: Hogeschool van Amsterdam, Amsterdam Economic Board (Challenge Mobility), TLN, EVO, wegbeheerders/overheden, ITS leveranciers*
5. **Ruimte (en middelen?) reserveren voor lange termijn aanpassingen in infrastructuur** – Als laatste zou vanuit NowA in samenwerking met regionale partners kunnen worden gekeken naar lange termijn investeringen (na 2025) die mogelijk in de toekomst het verschil zouden kunnen maken (voor goederenvervoer en logistiek, maar ook voor personenvervoer, zie Hoofdstuk 3). Daarbij gaat het om zaken als: spoorinfrastructuur (zoals de Zuidwestboog Amsterdam, of de achter toegang naar het emplacement Aziëhavenweg - die in de Haven Amsterdam een ongelijkvloerse corridorwissel mogelijk maakt voor goederentreinen uit de spoorcorridor Haarlem, naar de spoorcorridor Alkmaar-Utrecht), aanleg en ontsluiting consolidatie/ontkoppelpunten, maar ook de verdere uitbreiding van tunnelcapaciteit (bv. Velsertunnel, Wijkertunnel).
- Mogelijke samenwerkingspartners zijn o.a.: regionale overheden, Cluster Logistiek MRA, Haven Amsterdam, Zeehaven IJmuiden, Tata Steel, ORAM, TLN, EVO, VNO-NCW West*

2 Baathebbers Regio Alkmaar / Kop van Noord-Holland

2.1 Analyse in detail

De aanvullende baathebbersanalyse voor de Regio Alkmaar en de Kop van Noord-Holland is per stakeholder samengevat in het onderstaande overzicht (met vermelding van contactpersonen of bronnen). In principe valt het grootste deel van deze regio's buiten het NowA-studiegebied, maar baathebbers uit het gebied hebben een groot belang bij de ontsluiting naar het zuiden via de A9:

B Uitbreiding analyse: Regio Alkmaar en de Kop van Noord-Holland		
Stakeholder(s)	Issues en belangen per partij - baathebber analyse	Contactpersoon en/of gebruikte bron(nen)
Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord	<ul style="list-style-type: none"> Ontwikkelingsbedrijf NHN is niet rechtstreeks gericht op bereikbaarheid en infrastructuur issues, maar richt zich op economische ontwikkeling door clustervorming op terreinen waarop Noord-Holland Noord zich kan onderscheiden, zoals food & agri, energie, leisure of maritiem en offshore bedrijvigheid NHN ondersteunt de drie subregio's West-Friesland, Kop van Noord-Holland en Regio Alkmaar bij de uitvoering van de taken van het Bedrijvenloket en coördineert de planning en kwaliteitsverbetering van bedrijventerreinen Voor nadere invulling Baathebber analyse is NHN vooral een ingang naar onderliggende bedrijventerreinen / terreinentiteiten 	<ul style="list-style-type: none"> Thijs Peninck, Directeur Bjorn Borgers, opdrachtgever Smart Industry
Greenport NHN	<ul style="list-style-type: none"> Transport en distributie is een centraal thema binnen alle agrarische sectoren, in het kader van kosten, bereikbaarheid, snelheid, voedselveiligheid en voedselkwaliteit. Greenport NHN heeft zelf beperkt zicht op vervoersbewegingen, hoopt dat NowA analyse daar meer informatie over gaat opleveren Belangrijke ontwikkelingen in sector in relatie tot vervoersbewegingen: toename van direct selling (minder daadwerkelijk vervoer van en naar veilingen) en de verkorting van de keten (meer regionale producten), leidt tot een diffuser beeld qua transportstromen met iets minder vervoersbewegingen, en meer gespreid over de dag. Veel B2B stromen, B2C is nog beperkt (alleen bij 'lokale producten') Er zijn in de Kop van Noord-Holland diverse studies geweest naar de mogelijkheden van vervoer over water. Conclusie: vervoersbedrijven willen wel maar verladers zijn lastiger te vinden. De sector biedt door de diffuse afleverpatronen en conditionering van producten weinig aanknopingspunten voor vervoer over water. Multimodaal vervoer is voor versproducten, die snel afgeleverd moeten worden, geen optie. Bij bulkgoederen, waar vooral op kosten wordt geconcentreerd, kan multimodaal vervoer een optie zijn maar dan moet de prijs onder die van wegtransport blijven. Dit is door de grote concurrentie in wegtransport en de extra overslagkosten van multimodaal transport erg lastig. Betrouwbaarheid, flexibiliteit en kosten zijn de belangrijkste criteria voor transportkeuze Opvallend: twee groenteverwerkingsbedrijven (Vezet in Warmenhuizen en Hessing in Zwaagdijk) die 80% van de supermarkten in Nederland voorzien van vers gesneden groenten. Deze case zou mooi passen binnen Beter Benutten/supermarktlogistiek Ervaren congestie vanuit kop van Noord-Holland ligt vooral bij Badhoevedorp en Haarlem (A9), maar ook op de A7 richting Amsterdam. Velsertunnel (renovatie) wordt als groot knelpunt gezien A9 en A7 zijn communicerende vaten. Ontbrekende O-W-dwarsverbindingen (b.v. N23) zijn hard nodig. Mogelijke oplossingen voor deze knelpunten aan de verladerskant zijn spreiding van verkeer (maar dit is afhankelijk van ontwikkelingen op gebied van handel en logistiek in de sector) en multimodaal vervoer (maar dit is lastig door hoge kosten en karakter producten) Verhoging van de treinfrequentie door Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) leidt tot wegverstoppingen langs de spoorlijn Alkmaar – Amsterdam (b.v. Heiloo en Castricum) doordat de spoorbomen erg vaak gesloten moeten zijn (slechts 17 min. per uur open?) 	<ul style="list-style-type: none"> Rian van Dam, programmamanager, (06-52093529, info@greenportnhn.nl). Eerder gesproken vanuit omgevingsmanagement 19-03-2015 Project bundeling van stromen op/vanuit Texel (Frits Dinkla, Akro Consult, 070-326 2623, fdinkla@akroconsult.nl). Onderzoek loopt nog. Project haalbaarheid logistiek netwerk Greenport Holland – Mainports (Martin Leuvenink, Min. lenM, 06 - 525 95 620, martin.leuvenink@minienm.nl) Projecten Den Helder, Huisvuilcentrale Alkmaar en informatie over vervoer over water (Martin Bosch, De Laar, 06 143 88 221, martin.bosch@debaar.com)

Bedrijvenvereniging Boekelermeer (Alkmaar)	<ul style="list-style-type: none"> • Bedrijventerrein aan de zuidoostzijde van Alkmaar, langs de A9. Analyse van vrachtverkeer op de A9 ter hoogte van Castricum laat zien dat ca. 12 % van het vrachtvervoer van of naar dit bedrijventerrein onderweg is • De Boekelermeer heeft dan ook goede verbindingen met de A9. Voor de noordelijke ontsluiting is er een directe verbinding met de A9. Voor de zuidelijke ontsluiting is een nieuwe afslag vanaf de A9 gepland. De provincie Noord-Holland en de gemeenten Alkmaar, Castricum en Heiloo hebben begin februari 2014 overeenstemming bereikt over de financiering hiervan, maar de definitieve realisatie is nog niet zeker. Dit blijft een belangrijk aandachtspunt. Ook zijn er verbindingen met de N242 (richting Heerhugowaard en West-Friesland), de N9 (richting Den Helder) en de N244 (richting Purmerend) • Buslijn 163 gaat over de Boekelermeer van Alkmaar naar Akersloot en stopt vlakbij de Boekelermeer in Heiloo. Nadat de doorverbinding tussen Boekelermeer Noord en Zuid een feit is, wordt het openbaar vervoer verder uitgebreid • De Boekelermeer ligt aan de gehele oostzijde aan het Noord-Hollands Kanaal en is daardoor in theorie ook geschikt voor transport over water. De capaciteit hiervoor is echter beperkt. De Huisvuilcentrale Alkmaar maakt al gebruik van aanwezige kaderuimte (zie hieronder). Voor de rest wordt een flink deel van het terrein dat aan de kade grenst, in beslag genomen door de vuilopslagplaats 	<ul style="list-style-type: none"> • Dick Winkelhuis, Spruit Transmissies – voorzitter bedrijvenvereniging (06-53407964, dwinkelhuis@spruit.nl) • Jan Duivenvoorde, Gemeente Alkmaar – verkeer (072-5488742, jduivenvoorde@alkmaar.nl) • Jan Riepma, Gemeente Alkmaar – ondernemersloket (06-11042131) • Cijfers vrachtverkeer A9 komen uit: Goudappel Coffeng, December 2015: <i>Eindrapportage deelonderzoek baathebbers</i>, pagina 19
VEZET (Warmenhuizen)	<ul style="list-style-type: none"> • VEZET levert versproducten aan supermarkten, AH is daarbij de grootste klant • Transport vindt zoveel mogelijk voor en na de spits plaats. Zeker gezien de korte doorlooptijd (binnen 6 uur moeten de producten bij de retailers zijn) is de bereikbaarheid en doorstroming cruciaal. Deze tijdsdruk en de noodzaak voor gekoeld transport zorgen er voor dat alternatieve vervoersmogelijkheden beperkt zijn • VEZET heeft transportmogelijkheden over water onderzocht, maar dit bleek in verband met overslagtijd en -kosten (financieel) niet haalbaar • De vrachtwagens die VEZET gebruikt voor het transport naar distributiecentra zitten altijd zo vol mogelijk. Dat is niet het geval bij kleinere (bestel)busjes die bijvoorbeeld de goederen bij mensen thuis afleveren (Albert bezorgservice, bezorgservice internetwinkels etc.). Zeker gezien de groei van de e-commerce komen er steeds meer van dit soort bestelbusjes op de weg. Er liggen nog grote kansen om met hogere volumes te gaan rijden en zo minder busjes op de weg te krijgen (bestellingen combineren) • Voor productiebedrijven als VEZET blijft het nodig om fysiek aanwezig te zijn en staat goede communicatie tussen de werknemers centraal, (deels) thuiswerken is daarom lastig 	<ul style="list-style-type: none"> • Frans Kramer, directeur VEZET (0226 – 396000, Fjn.kramer@vezet.nl)
Federatie bedrijvenverenigingen Alkmaar e.o. (Waaronder Bedrijfskring Heerhugowaard)	<ul style="list-style-type: none"> • Bij de Federatie Bedrijvenverenigingen Alkmaar e.o. zijn circa 1.600 bedrijven aangesloten uit Alkmaar, Langedijk en Heerhugowaard. Enkele grote spelers binnen de federatie naast VEZET zijn TAQA (energie), Eriks (appendages), Smith (voeding) en Bejo (zaden). Het is van groot belang voor het noorden van Noord-Holland om aansluiting te blijven houden met de MRA. De vijf topsectoren in het gebied bieden hiervoor een goed vertrekpunt. Om de economie in het gebied te stimuleren wordt ingezet op het 'Economic Forum NHN', waarin bedrijfsleven, overheden en overkoepelende organisaties uit de regio zijn vertegenwoordigd • De Bedrijfskring Heerhugowaard, vormt samen met de Bedrijfskring Langedijk en de Stichting Ondernemend Alkmaar de Federatie Bedrijvenverenigingen Alkmaar e.o. (FBA). Met deze partners wordt er overleg gevoerd op interregionaal, provinciaal en landelijk niveau. De Bedrijfskring deelt informatie met leden over infrastructuur knelpunten en afsluitingen (bv. de renovatie van de Velsertunnel) 	<ul style="list-style-type: none"> • Frans Kramer, voorzitter Federatie Bedrijvenverenigingen Alkmaar (0226 – 396000, Fjn.kramer@vezet.nl) • http://www.bkhhw.nl/
Huisvuilcentrale (HVC) Alkmaar	<ul style="list-style-type: none"> • HVC is het afval-, grondstoffen- en energiebedrijf van 46 gemeenten en 6 waterschappen. Het bedrijf richt zich op het verzamelen van afval, duurzaam afvalbeheer van haar aandeelhouders, en het produceren van duurzame energie • HVC is de grootste niet-commerciële afvalinzamelaar van Nederland • Het bedrijf zet steeds meer in op het hergebruik van materialen, o.a. door diverse soorten afval apart in te zamelen • De Huisvuilcentrale ligt op het bedrijventerrein Boekelermeer in Alkmaar (zie hierboven), nabij de A9, en langs het water van het Noord-Hollands Kanaal, wat het mogelijk maakt om huishoudelijk afval (en bedrijfsafvalstromen) per container over water aan te voeren • In onderzoek (enigszins gedateerd 2000) naar transport over water in de Zaan-corridor, wordt voor 2015 een transport uit de IJmond naar verbrandingsoven Alkmaar van 42.000 ton huishoudelijk afval voorzien. Dit zijn 3.500-4.000 containers per jaar, die over water vervoerd zouden kunnen worden • Vergelijkbare cases (bv. vervoer vanuit Flevoland) laten zien dat vervoer over water sterk afhankelijk is van een efficiënte logistiek (geen lange vaarroutes, laad- en los kades) als basis voor een rendabele case 	<ul style="list-style-type: none"> • https://www.hvcgroep.nl/ • Onderbouwing prognose vervoer containers per water over de zaan: http://www.zaans-industrieel-erfgoed.nl/pages_1/vrt-containers.pdf

2.2 Aanknopingspunten voor oplossingsrichtingen en vervolg

Wanneer alle issues en belangen van baathebbers in het regio Alkmaar en de Kop van Noord-Holland worden bekeken, dan kunnen de hierna volgende oplossingsrichtingen worden geïdentificeerd die gezamenlijk met regionale partners opgepakt kunnen worden:

1. **Verkeersmanagement informatie routes Noord-Zuid (en Zuid-Noord)** – Veel baathebbers aan de noordkant van het NowA gebied (NHN) zien in de eigen regio beperkte congestieproblemen, maar ervaren de tunnels onder het Noordzeekanaal als belangrijkste bottleneck in hun bereikbaarheid (via de A9, maar ook via A8-A7-A10). Verschillende bedrijvenverenigingen proberen momenteel hun leden al te faciliteren door bijvoorbeeld updates te communiceren over de omrijd routes rond de sluiting van de Velsertunnel. Vanuit NowA zou in het kader van oplossingsrichtingen kunnen worden verkend of (en hoe?) het delen en communiceren van *real time* verkeersmanagement informatie (over de actuele en verwachte situatie) met platforms van bedrijvenverenigingen, of individuele bedrijven en instellingen, bij kan dragen aan juiste mobiliteitsbeslissingen en transport en personenmobiliteit vanuit de regio Alkmaar en de Kop van Noord-Holland.

Mogelijke samenwerkingspartners zijn in dit kader o.a.: Verkeersmanagement entiteiten / wegbeheerders, RWS, Federatie bedrijvenverenigingen Alkmaar, Bedrijvenvereniging Boekelermeer, Bedrijfskring Heerhugowaard, Greenport Noord-Holland Noord, Medisch Centrum Alkmaar (zie hoofdstuk 3).

2. **Effecten invoering PHS op plaatselijke congestie op de weg en aansluitend OV** – De verhoging van de treinfrequentie in de spoorcorridor Amsterdam-Alkmaar, door invoering van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) in de periode 2018 -2022, biedt nieuwe kansen voor baathebbers in het gebied aan de noordzijde van de NowA-corridor (b.v. woningbouw). Door sommige partijen worden echter ook (negatieve) effecten voor baathebbers voorzien. Bijvoorbeeld met betrekking tot congestie op het onderliggende wegennet bij overgangen van de spoorlijn Alkmaar – Amsterdam, en het verdwijnen of gebrekkig aansluiten van overige OV-verbindingen. Vanuit NowA zou met betrekking tot de invoering van de PHS kunnen worden gewerkt aan een analyse van kansen/knelpunten en aansluitende oplossingsrichtingen.

Mogelijke samenwerkingspartners zijn in dit kader o.a.: NS, Prorail, Connexxion, Ontwikkelingsbedrijf NHN, Federatie bedrijvenverenigingen Alkmaar, VNO-NCW West, MKB Nederland – Noord Holland

3. **Supermarktlogistiek (en andere logistieke concepten)** – Een opvallende case in Noord-Holland zijn twee groenteverwerkingsbedrijven (Vezet in Warmenhuizen en Hessing in Zwaagdijk) die 80% van de supermarkten in Nederland voorzien van vers gesneden groenten. De optimalisatie van de logistiek van deze baathebbers zou goed kunnen aansluiten op initiatieven aan de zuidzijde van de NowA-corridor (Supermarktlogistiek, Beter Benutten II). In het kader van

NowA zou kunnen worden bekeken of voor deze case, en mogelijk toekomstige vergelijkbare cases vanuit het gebied, een link kan worden gelegd met initiatieven en pilots aan de kant van de MRA (Amsterdam – Haarlem).

Mogelijke samenwerkingspartners zijn: Greenport NHN, VEZET, Hessing, Beter Benutten II, Cluster Logistiek MRA

4. **Afvallogistiek, vervoer over water** – Voor veel lading van en naar de Regio Alkmaar en de Kop van Noord-Holland is vervoer over water geen rendabel alternatief voor wegvervoer, bijvoorbeeld door het vers- of tijd kritisch karakter van de goederen. Voor de afvalstromen vanuit de IJmond (en Flevoland) naar de Huisvuilcentrale Alkmaar is dit wel een (potentieel) alternatief, mogelijk in combinatie met bouwlogistiek voor de woningbouw-opgave in Noord-Holland. Vanuit NowA zou een nadere inventarisatie kunnen plaatsvinden (met aansluitende oplossingsrichtingen) voor het maximaliseren van afvaltransport over water binnen de corridor.

Mogelijke samenwerkingspartners zijn: Huisvuilcentrale Alkmaar, Logistiek dienstverleners – aanbieders van barge-diensten, Haven Amsterdam, Zeehaven IJmuiden.

3 Verdieping baathebbersanalyse personenmobiliteit

3.1 Analyse in detail

Voor personenmobiliteit heeft (in aanvulling op de eerder uitgevoerde baathebbersanalyse van Goudappel Coffeng) een verdieping plaatsgevonden van de analyse voor personenmobiliteit. Deze analyse is per stakeholder (of per thema voor verschillende baathebbers) samengevat in het onderstaande overzicht (met vermelding van contactpersonen/bronnen):

C Verdieping analyse Personenvervoer		
Stakeholder(s)	Issues/belangen per partij - baathebber analyse	Contactpersoon en/of gebruikte bron(nen)
Tata Steel (personenvervoer – personeel)	<ul style="list-style-type: none"> Per dag gaan de volgende vervoersbewegingen het terrein van Tata Steel op- en af: 4.700 auto, 1.700 fiets, 2.800 vrachtwagens (waarvan ca. 200 achterlandtransport, de rest bestaat uit verkeersbewegingen van toeleveranciers) Het personeel werkt in ploegendiensten (waarvan de tijden deels samenvallen met de reguliere spits, met een 'piek' tussen 5 – 10 AM en 3 – 7 PM) Een groot deel van het personeel komt met de auto (30-40%), daarnaast wordt er specifiek bedrijfsvervoer georganiseerd (bussen). Het regulier OV is niet fijnmazig genoeg om Tata steel volledig te bedienen Samenwerking met andere bedrijven op het gebied van mobiliteitsmanagement is binnen <i>IJmond bereikbaar</i> onderzocht, maar maatwerk qua tijden en voorwaarden blijkt lastig in te vullen (CAO is struikelblok) Het beleid overheid om bereikbaarheid te beïnvloeden (vooral gericht op zachte maatregelen zoals thuiswerken, gedragsverandering etc.) sluit niet goed aan op het industriële karakter van de bedrijvigheid en de cultuur/mentaliteit binnen Tata Steel. Het industriële karakter van het gebied (IJmond/Tata Steel) betekent dat er veel transportbewegingen plaatsvinden, er veel productiewerk plaatsvindt en thuiswerken daardoor meestal geen optie is. Tegelijkertijd vraagt de 'Rotterdamse mentaliteit' van bewoners/ werknemers praktische maatregelen en goede communicatie om gedragsverandering te realiseren 	<ul style="list-style-type: none"> Gespreksverslag NowA/Tata Steel 18-6-2014 Overzicht verkeersstromen Tata Steel (tellingen 2014) Donald Voskuil, Manager Regional Affairs (06- 53715728 donald.voskuil@tatasteel.com) Goudappel Coffeng, December 2015: <i>Eindrapportage deelonderzoek baathebbers</i>
Zeehaven IJmuiden (personenvervoer – personeel)	<ul style="list-style-type: none"> De werknemers van Zeehaven IJmuiden wonen voor het grootste deel ten noorden van Beverwijk. Dit levert volgens de Zeehaven geen grote bereikbaarheidsklachten voor autoverkeer op. Een kleiner deel komt ook uit Katwijk (Zuid-Holland), ook voor deze groep worden geen grote problemen met woon-werkverkeer per auto gesignaleerd OV wordt wel gezien als een knelpunt, het netwerk is in het verleden uitgekleeft en niet fijnmazig genoeg om alle bedrijven/personeel te kunnen bedienen 	<ul style="list-style-type: none"> Gespreksverslag NowA / Zeehaven IJmuiden 11 november 2015 Goudappel Coffeng, December 2015: <i>Eindrapportage deelonderzoek baathebbers</i>
OV IJmond / Bedrijvenvereniging IJmond	<ul style="list-style-type: none"> OV IJmond vertegenwoordigt circa 500 bedrijven in de IJmond-regio, waaronder grote havengerelateerde bedrijven en vervoerders. Mobiliteit en bereikbaarheid vormen belangrijke thema's voor de havenbedrijven, niet alleen om een goede doorstroom van goederen te kunnen garanderen, maar ook om een gezond en veilig woon-werkverkeer zonder opstoppingen te kunnen garanderen De industriegebieden in de IJmond zijn matig ontsloten met busvervoer en/of shuttlediensten, als resultaat van een jarenlange 'verarming' van het openbaar vervoer in de regio. OV IJmond zou graag zien dat er meer bus- of shuttlediensten worden opgezet, waarbij een oplossing gezocht moet worden in samenwerking tussen overheids- en marktpartijen. Aansluiting op treinstations, P+R plaatsen en OV-fietsen vormen hierbij een belang onderdeel. Op dit moment schiet de aansluiting bij sommige treinstations (bijvoorbeeld Heemskerk) op het lokaal openbaar vervoer ernstig tekort. Ook de Milieudienst IJmond zet zich in voor een gecombineerd programma van fietsen en shuttlediensten en wil zich hier onder andere voor inzetten in het programma Beter Benutten II (van de MRA) Primair belang qua automobieliteit is het oplossen van bereikbaarheidsproblemen 	<ul style="list-style-type: none"> Gespreksverslag NowA / OV IJmond 24-6-2014 Ton van der Scheer (06-52758485, ton@tonvanderscheer.nl) Sophie Zwetsloot, Milieudienst IJmond (06-46994953)

	<p>rondom de Velsertunnel. Deze bereikbaarheidsproblemen doen zich vooral voor aan de Haarlemse zijde en op de ontsluitingswegen van en naar Haarlem. Hierdoor komt niet alleen het verkeer rondom de tunnels vast te staan, maar ondervinden ook de omliggende kernen veel hinder van verstoppingen. De realisatie van een betere aantakking vanuit Haarlem/Velzen op de A9 is wenselijk</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vervoer van gevaarlijke stoffen moet ook in de toekomst geborgd worden (gaat via de tunnels, en dat zijn 'kwetsbare' routes) • Voor gezamenlijke shuttlediensten zijn geld en fiscale maatregelen nodig. Dit is echter lastig, omdat bedrijven niet altijd willen meewerken in verband met verworven rechten, het verdwijnen van (fiets)regelingen en vergoedingen etc. • Fietsbewegingen van noord naar zuid en vice versa zouden gestimuleerd moeten worden door het creëren van een aantrekkelijke oeververbindingen (pont), inclusief aansluitende routes 	
<p>IJmond Bereikbaar (samenwerking van baathebbers in de regio IJmond)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • IJmond bereikbaar is een samenwerking tussen het bedrijfsleven (OV IJmond) en lokale overheden (Milieudienst IJmond, gemeenten) waarin gestreefd wordt naar het verbeteren van de bereikbaarheid in de regio IJmond • Door regionale partijen (gemeenten die samen een stuurgroep van wegbeheerders vormen) is in 2011 een mobiliteitsvisie opgesteld, die nu wordt uitgevoerd • Uitvoering van een belangrijk deel van het programma is in handen gelegd van de Stichting IJmond Bereikbaar. Het stichtingsbestuur dat bestaat uit vertegenwoordigers van de Ondernemersvereniging IJmond, Tata Steel en MKB IJmond heeft het initiatief genomen tot een gezamenlijke aanpak om de bereikbaarheid en de leefbaarheid in de IJmond te verbeteren, waarbij de focus ligt bij het mobiliteitsmanagement van personen en goederen • Hierbij wordt gebruik gemaakt van een 'platform' waar bedrijven en overheid elkaar structureel ontmoeten. Financiering van concrete initiatieven vindt plaats vanuit programma's als Beter Benutten II (regio MRA) • In een huidig lopend programma (tot 2017) voor werkgevers (en werknemers) wordt ingezet op modaalshift van de auto naar het OV en de fiets. Voor 1000 minder autobewegingen zijn 2000 extra fietsers en 250 nieuwe gebruikers van het OV nodig • Daarnaast worden bedrijven gefaciliteerd in routeinformatie voor de auto en fiets (ook bij knelpunten, bv. Velsertunnel, Wijkertunnel), en eventuele omrijd routes van het OV. • Aankomend groot knelpunt is de sluiting van de Velsertunnel (vanaf april 2016, voor 9 maanden, vanwege groot onderhoud). IJmond bereikbaar faciliteert bedrijven bij het vinden van omrijdroutes via de Wijkertunnel (op de site kunnen via filmpjes omrijd routes worden bekeken). Er is een werkgroep van transportbedrijven uit de regio samengesteld die het Velsertunnelproject mede kan monitoren, en evt. knelpunten kan communiceren 	<ul style="list-style-type: none"> • http://ijmondbereikbaar.nl/over-ons/ • Zie contacten OV IJmond en Tata Steel • John van Vliet, manager facilitaire dienst RKZ, lid taskforce Velsertunnel (0251-265190 of 06-13555686, ivanvliet@rkz.nl)
<p>Rode Kruis Ziekenhuis (en brandwonden-centrum) Beverwijk</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Belangrijkste knelpunten voor het RKZ in Beverwijk zijn de ambulancediensten en bereikbaarheidsdiensten van artsen die vast staan door congestie in de spits of door tunnelblokkades bij de Velsertunnel en de Wijkertunnel. Dit komt herhaaldelijk voor en is eigenlijk niet toelaatbaar. Patiënten komen vaak vroeger naar het ziekenhuis om de spits voor te zijn. Het spreekuur begint om 8.30 uur maar veel patiënten zijn er al een uur eerder • Er is door het RKZ een analyse uitgevoerd om te zien waar de meeste bezoekers vandaan kwamen. Deze blijken voor een groot deel ten zuiden van het Noordzeekanaal vandaan te komen. Er is een indeling gemaakt in 6 doelgroepen. Deze zullen via gerichte communicatie geïnformeerd en beïnvloed gaan worden • De meeste files in de A9-corridor ontstaan op de op- en afritten van de A9. Deze kunnen in de spits de verkeersdruk niet aan waardoor het verkeer zich 'opstroopt'. Een ander knelpunt zijn de regelmatig optredende blokkades van de tunnels met hun beperkte doorrijhoogte. Ook hier staat het verkeer vaak vast. De Velsertaverse tussen de A22 en Beverwijk vormt een ander knelpunt. Hiervoor worden nu (o.a. vanuit IJmond Bereikbaar) plannen ontwikkeld. Onduidelijk is in hoeverre hierdoor het probleem wordt opgelost. • De OV-bereikbaarheid van het ziekenhuis is redelijk. Het station is op loopafstand en er is een bushalte voor de deur. De trein (Kennemerlijn) zit in de spits vol, daarbuiten is deze vrijwel leeg • Er zijn parkeerplaatsen voor het personeel (ca. 300 plaatsen) en voor de patiënten (ca. 300, waarvan meestal 50-60% bezet overdag). Ook zijn er stallingen voor fietsen (185) en scooters (40). Ook deze zijn redelijk vol 	<ul style="list-style-type: none"> • O.a. gespreksverslag NowA / RKZ 28-1-2015 • John van Vliet, manager facilitaire dienst, lid taskforce Velsertunnel (0251-265190 of 06- 13555686, ivanvliet@rkz.nl)
<p>Andere ziekenhuizen in de corridor A9</p>	<ul style="list-style-type: none"> • De bereikbaarheid van de andere ziekenhuizen in de regio loopt uiteen: • Het <u>Spaarne Ziekenhuis</u>, locatie Hoofddorp is goed bereikbaar via de bus (busstation Zuidtangent) en auto (24/7 betaald parkeren). Aan de voorkant van 	<ul style="list-style-type: none"> • Goudappel Coffeng, December 2015: <i>Eindrapportage deelonderzoek baathebbers</i>

	<p>het ziekenhuis kan kort (15 min.) met parkeerschijf worden geparkeerd om mensen op te halen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ook de locaties van het <u>Kenemer Gasthuis</u> in Haarlem zijn redelijk goed te bereiken. Locatie Zuid via 2 buslijnen, R-net/Zuidtangent, en met de auto via afslag A9 N200 en N205 – betaald parkeren. Locatie Noord via 5 buslijnen, de buurtbus Kennemerland en met de auto via afslag A9, N208 – betaald parkeren. Bij slecht weer is er meer congestie op de A9, en het aansluitende onderliggend wegennet. In die situaties is de reistijd van patiënten/bezoekers gemiddeld 15 minuten langer • Het <u>Medisch Centrum Alkmaar</u>, gelegen in de binnenstad, is kwetsbaarder vanuit het oogpunt van bereikbaarheid en evt. verkeersknelpunten binnen de stad Alkmaar zelf. Specifieke bereikbaarheidsproblemen met congestie op de A9 zijn er weinig. Busverbinding naar station Alkmaar (ca. 5 minuten reistijd) is goed. Aantal parkeerplaatsen op het terrein van het Ziekenhuis is beperkt. In de nabije omgeving zijn echter 1400 parkeerplaatsen (straat, parkeergarages). De eventuele verhuizing van het Ziekenhuis naar Heerhugowaard is onzeker in verband met investering/benodigde leningen. 	<ul style="list-style-type: none"> • http://www.spaarneziekenhuis.nl/nl/bezoekers/Documents/route_hoofdorp.pdf • http://www.kg.nl/info/bereikbaarheid • https://www.mca.nl/Patient-en-Bezoeker/Bezoekersinformatie/Parken.aspx
<p>Hogeschool InHolland Locaties Alkmaar en Haarlem</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Personeel</u> locaties Alkmaar en Haarlem, komt vooral uit Amsterdam en Alkmaar en Haarlem zelf. Aantal medewerkers in Haarlem is 650, in Alkmaar gaat het om 330 man personeel. Gemiddelde woon-werkafstand voor het personeel van InHolland is iets meer dan 27 km, voor de locatie Alkmaar is dit 22,4 km, voor Haarlem ca. 28 km. 59% van het personeel komt met het OV, 24% met de auto, 17% op de fiets of lopend. Meer dan 40% van de medewerkers woont op een fiets/elektrische fietsafstand (afstanden tot 15 km). Niet al deze mensen komen dus op de fiets (iets minder dan de helft) • Verhouding OV-reistijd - autoreistijd belangrijke indicatie van aantrekkelijkheid Zodra OV-reistijd langer is dan 1,5x autoreistijd (verhouding 1,5) is het OV beperkt concurrerend. Groep tussen 1,5 en 2 is met aanvullende maatregelen te bewegen tot OV (b.v. met financiële stimulans, parkeerbeleid of andere faciliteiten) • Aantal <u>studenten in Haarlem</u> bedraagt 5.000, afkomstig uit 320 woonplaatsen (meeste uit Amsterdam, Haarlem/Zandvoort, Alkmaar, Beverwijk/Velsbroek/IJmuiden, Heemskerk, Hoofddorp en verder verspreid over heel Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht) • Aantal <u>studenten in Alkmaar</u> bedraagt 3.200 afkomstig uit 220 woonplaatsen, meeste in Noord-Holland: Alkmaar, Heerhugowaard en Den Helder. Verder heel Noord-Holland, Groot Amsterdam en Haarlem • Meeste studenten komen met OV (trein/bus) omdat er geen parkeergelegenheden zijn voor auto's voor studenten. Ongeveer 20% komt met de fiets of scooter • De sluiting van de Velsertunnel voor minstens 9 maanden wordt gezien als knelpunt voor personeel dat met de auto komt. Medewerkers die met de auto naar de locaties Alkmaar of Haarlem reizen krijgen (tijdelijk) de beschikking over een OV-mobiliteitskaart om het OV alternatief optimaal te stimuleren • InHolland werkt momenteel met het bureau Syndesmo aan een onderzoek om de eigen vervoersregeling te actualiseren. InHolland werkt graag samen met de projectorganisatie van NowA en regionale partners aan integrale mobiliteitsoplossingen 	<ul style="list-style-type: none"> • Erik Jan Verhoef (werkzaam bij Finance, Business Control & CSA - Human Resource Management) Naast controller is hij vervoers (OV)-specialist van InHolland, werkt vanuit locatie Haarlem • 088-4660286, erikjan.verhoef@inholland.nl
<p>Schiphol Group</p>	<ul style="list-style-type: none"> • De relatie van Schiphol met de NowA-corridor is relatief beperkt. De A9 staat dan ook niet op het prioriteitenlijstje van Schiphol. Het aantal vervoersbewegingen van- en naar Schiphol over de weg (A9) vanuit (of door) de NowA-corridor is beperkt (zowel voor personeel als passagiers). Ca. 38% van de werknemers van Schiphol reist met het OV. Alle werknemers van op Schiphol gevestigde bedrijven hebben een OV-pas waarmee alle bewegingen op Schiphol gratis zijn. Schiphol betaalt het geld voor deze busconcessie. Er is geen afzonderlijk bedrijfsvervoer; dit is volledig overgenomen door het Sternet • De zorg van Schiphol zit vooral bij de OV-ontsluiting van de luchthaven, en dan in het bijzonder de capaciteit van NS-station Schiphol en van de Schipholtunnel. De capaciteit van het station is te klein. Er zijn veel overstappers voor regiovervoer. Dit zou verplaatst kunnen worden naar station Hoofddorp. De Schipholtunnel is nu al gevoelig voor calamiteiten (rook- en stofontwikkeling), maar vooral op langere termijn een probleem. Oplossingen hiervoor zijn het naar een andere lijn verplaatsen van het regionale verkeer (niet meer door de tunnel) en doortrekking van de Noord-Zuidlijn van Amsterdam naar Schiphol. Vanuit Schiphol wordt dan ook gesteld dat schaars geld voor infra beter in OV dan in de weginfrastructuur kan worden gestoken • Het OV-systeem rond Schiphol wordt uitgebreid in de vorm van 2 netwerken: het fijnmazige Sternet en het HOV-netwerk R-net. Dit is begonnen met de Zuidtangent en wordt nu verder uitgerold met nieuwe lijnen naar Alphen a/d Rijn, Amsterdam 	<ul style="list-style-type: none"> • Gespreksverslag NowA / Schiphol Group 14 juli 2014 • Joost Wagemakers, Strategy & Airport Development wagemakers@schiphol.nl • Goudappel Coffeng, December 2015: <i>Eindrapportage deelonderzoek baathebbbers</i>

	<p>en Aalsmeer/Uithoorn. Deze lijnen kunnen worden gezien als 'feeders' waartussen de fijnmazige radiales (Sternet) lopen. Om de aansluiting tussen de netten te optimaliseren worden rond Schiphol 3 overstapstations gerealiseerd</p>	
<p>NS (mede met informatie van Prorail en MRA spooragenda)</p>	<ul style="list-style-type: none"> De NS bekijkt momenteel het potentieel van de Kennemerlijn. Dit vraagt analyses van het reizigerspotentieel op de as Alkmaar – IJmond – Haarlem en verder. Vragen die hierbij b.v. spelen: is er meer potentieel voor de Kennemerlijn terwijl NS-vervoerscijfers dit niet uitwijzen? Zou 'doortrekking' van de lijn op enigerlei wijze (b.v. richting Schiphol/Amstelveen of richting Leiden/Den Haag) een duurzame (en rendabele) vervoersas tot stand brengen? Daarnaast is de as Alkmaar – Zaanstad – Amsterdam voor de NS zeer belangrijk (op deze lijn wordt het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) uitgerold vanaf 2018-2022) Dankzij het programma wordt de reistijd en frequentie tussen Amsterdam en de Zaanccorridor aanzienlijk verbeterd (6 treinen per uur); Er moet nog goed gekeken worden naar het aantal intercitystations in Noord-Holland. Bij doorvoering van PHS moet gekeken worden welke gehandhaafd kunnen blijven en welke kunnen worden gecombineerd. Door het combineren/schrappen van enkele intercity-stops kan de reistijd tussen Alkmaar-Amsterdam mogelijk met circa 5-10 minuten worden gereduceerd Om de railverbinding Zaanstad-Amsterdam-Zuid/Bijlmer te verbeteren zou op termijn een zuidwestboog gerealiseerd moeten worden in de ringlijn rond Amsterdam. Dit is volgens de NS echter weinig realistisch want dan moet de hele westtak van de ringrailverbinding ook op de schop. Regionale partijen hebben hierover deels een andere mening (zie bijvoorbeeld ORAM, onder de inventarisatie Logistiek). De MRA spooragenda plaatst deze investering na 2028 	<ul style="list-style-type: none"> Gespreksverslag NowA / NS, 20 mei 2014 Gespreksverslag NowA / NS 18-2-2015 Gespreksverslag Prorail, 30 juni 2014 Alexandre van Houten (contactpersoon Prorail voor MRA en PHS Zaanccorridor) Contact MRA agenda Spoor: Desiree Henfling, Provincie Noord-Holland (henfling@noord-holland.nl)
<p>HOV en P+R plus (diverse baathebbers)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ANWB/TNO hebben in 2011 visie uitgewerkt op de ontwikkeling van P+Rplus-punten. Eén duidelijk herkenbare P+R-locatie per invalroute en van daar iedere tien minuten een trein, metro, bus of tram. Hierdoor ontstaan nieuwe knooppunten <i>buiten</i> stedelijk gebied, vanwaar reizigers per HOV kunnen doorreizen naar verschillende steden (huidige P+R punten liggen soms te dicht op de stad). Een idee van de ANWB in dit kader is b.v. het opwaarderen van de P&R bij Krommenie Connexxion ziet toekomst in P+R-terreinen c.q. transferia aan de rand van de stad (met een goede aansluiting op OV-lijnen) Door de overstap van andere modaliteiten op bus te vergemakkelijken kun je invulling geven aan het rendabel HOV-OV systeem met dragers en draaischijven (knooppunten met overstap over onderliggend netwerk) Connexxion werkt aan een gridpatroon van R-Netlijnen (de dragers). Er zijn in 2014 verschillende R-Netlijnen bijgekomen die over de A9 lopen: lijn 176 Haarlem-Amsterdam-Zuid wordt R-Net 346, en lijn 175 Haarlem-Amstelveen-Bijlmer wordt R-Net 356 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS Zaanlijn) heeft mogelijk negatieve gevolgen voor busverbindingen in de NowA corridor. Nu rijden treinen om het kwartier en is er elk kwartier een aansluiting op busvervoer. Dit is niet haalbaar als er elke 10 minuten een trein is. Hiervoor zijn onvoldoende reizigers 	<ul style="list-style-type: none"> Gespreksverslagen NowA/ANWB 30-6-2014 en 10-2-2015 Ko Droogers, Regiomanager West ANWB (06- 24710324, kdroogers@anwb.nl) Gespreksverslag NowA/Connexxion 27-8-2014 Herman Jut, Connexxion Amstelland- Meerlanden (06- 28960179, h.jut@connexxion.nl) + Remmelt Jan Oosting (verantwoordelijk v. Noord-Holland)
<p>OV over water (diverse baathebbers)</p>	<ul style="list-style-type: none"> In januari 2014 is de Fast Flying Ferry verbinding tussen IJmuiden en Amsterdam opgeheven. De dienst was (zelfs met overheidssubsidie) niet langer rendabel te ontwikkelen vanwege fors teruglopende reizigersaantallen. Het aantal reizigers liep terug nadat in 2012 de vaarsnelheid vanwege de veiligheid (vanwege de eerdere ongevallen) werd verlaagd van 65 km/u naar 50 km/u. Daardoor deed de boot langer over de reis en kon hij minder vaak varen. Als alternatief kunnen reizigers vanaf 2014 gebruikmaken van een bestaande buslijn 82, die er echter langer over doet en daarbij het stadscentrum en het Centraal Station niet aandoet Sindsdien doen verschillende partijen onderzoek naar een nieuw rendabel model voor deze verbinding (bv. visiedocument van de provinciale commissie Mobiliteit en Wonen, en eigen onderzoek van de ANWB) Daarnaast bestaan er regionaal ook ideeën om Zaanstad met OV over water aan Amsterdam te linken (gemeente Zaanstad stelt in de Structuurvisie 2020 "Zichtbaar Zaan" een OV verbinding per boot van Zaanstad naar Amsterdam voor). Eerder zijn er ook initiatieven vanuit Almere en Lelystad gestart. Mogelijk is een combinatie van verschillende lijnen op Amsterdam (dienstregeling) wel rendabel te ontwikkelen. Voor de A9 corridor gaat het dan om de verbindingen vanaf IJmuiden en vanuit Zaanstad Studies naar het diverse business cases voor OV over water (Grontmij, 2011) laten zien dat het concept vooral goed werkt in combinatie met (eigen) fietsvervoer. Vergelijking van eerdere (deels mislukte) initiatieven in Nederland laat zien dat koppeling met busverbindingen (met overstappen) minder goed werkt 	<ul style="list-style-type: none"> Gespreksverslagen NowA/ANWB 30-6-2014 en 10-2-2015 Ko Droogers, Regiomanager West ANWB (06- 24710324, kdroogers@anwb.nl) OV magazine, juni 2011, artikel Grontmij over succes- en faalfactoren vervoer over water Visiedocument OV over Water van commissie Mobiliteit en Wonen van de provincie Noord-Holland, september 2014

<p>Auto mobiliteit – robuustheid wegennetwerk</p> <p>(diverse baathebbers)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Verschillende baathebbers (op het gebied van personenmobiliteit, maar aansluitend bij de hiervoor gepresenteerde specifieke analyses voor logistiek/goederenvervoer en baathebbers Noord-Holland-Noord) hebben belang bij een robuust wegennetwerk ten behoeve van auto mobiliteit. Hierbij worden door partijen de volgende issues benoemd: • Er lijkt voldoende capaciteit te zijn op de hoofdwegen. Het zijn juist de onderliggende wegen waar de knelpunten ontstaan en daar stopt het verkeer hetgeen tot congestie leidt (ook bij op- en afritten van de hoofdwegen). Vooral een goede spreiding van het verkeer kan tot congestievermindering leiden • De verbinding tussen de A8 en A9 is cruciaal voor de bereikbaarheid van het gebied, zeker als de woningbouwproductie in het gebied boven het Noordzeekanaal gaat toenemen. De verbinding biedt een belangrijke alternatieve route indien de A9/A22 vastlopen rondom de Noordzeekanaaltunnels. Voor de A7 biedt deze verbinding overigens geen oplossing: hier lijkt een extra rijstrook ten noorden van knooppunt Zaandam de enige oplossing om de doorstroming te verbeteren. De verbinding van de A8 en de A9 vermindert ook de druk op de lokale wegen (N8 – N203), die nu dwars door de dorpskernen lopen en vrijwel dagelijks vast staan • Sommige partijen geven aan dat ze niet verwachten dat de realisatie van de A8-A9 veel zal bijdragen aan de vermindering van verkeersdruk op de A9. De meeste mensen uit de Kop van Noord-Holland die naar Amsterdam reizen doen dit niet via de A9 • 2e Coentunnel en A5 zijn ook belangrijke verbeteringen voor de robuustheid van het wegennet geweest • Partijen (zie bijvoorbeeld visie VNO/NCW West) doen een pleidooi om niet ‘achterom kijken’ en bestaande knelpunten oplossen, maar kijken naar optimale invulling richten de toekomst. 	<ul style="list-style-type: none"> • Gespreksverslag NowA / MKB Nederland, 13-8-2014, Fabian Nagtzaam, regiodirecteur Noord-Holland • Gespreksverslag NowA / OV IJmond, 24-6-2014 • Petra Tiel, VNO/NCW West (Tiel@vno-ncwwest.nl)
---	---	--

3.2 Aanknopingspunten voor oplossingsrichtingen en vervolg

Wanneer alle issues en belangen van baathebbers op het gebied van personenmobiliteit worden bekeken, dan kunnen de hierna volgende oplossingsrichtingen worden geïdentificeerd die gezamenlijk met regionale partners kunnen worden uitgewerkt:

1. **Integrale OV oplossingen** – Een groot deel van de (samenwerkende) baathebbers die zijn bekeken in het kader van de analyse, werkt aan (maatwerk)oplossingen voor OV in relatie tot mobiliteit van personeel en bezoekers. Het opzetten van bus- of shuttlediensten, en de aansluiting op treinstations, P+R plaatsen en OV-fietsen is altijd een kwestie van samenwerking tussen overheids- en marktpartijen om te komen tot ‘integrale oplossingen’. Een aantal logistieke bedrijventerreinen in de A9-corridor heeft een slechte bereikbaarheid per OV (Waarderpolder, Polanenpark, bedrijventerreinen Zeehaven IJmuiden / IJmond). Sommige terreinen (Polanenpark) of samenwerkende bedrijven (Tata Steel, OV IJmond) kijken naar de mogelijkheden voor eigen collectief vervoer op maat (‘privaat OV’). Binnen NowA zou in samenwerking met de genoemde bedrijven/terreinen en OV partijen als NS / Connexxion gekeken kunnen worden naar mogelijke uitbreiding van OV voor genoemde bedrijventerreinen, of – wanneer dat niet rendabel is – naar optimale koppelingen tussen het OV en de private ‘maatwerk oplossingen’. Op lange termijn zou gestreefd kunnen worden naar een ‘integrale’ dienstregeling en service (qua reistijden, betalen etc.) volgens het nieuw Europese ‘Mobility as a Service concept’ (<http://maas-alliance.eu/>). Dit onderwerp sluit ook aan op de baathebbersanalyse voor goederenvervoer en logistiek (zie hoofdstuk 1).

Mogelijke samenwerkingspartners zijn o.a.: IJmond Bereikbaar, OV IJmond, Tata Steel, Polanenpark, Waarderpolder (zie hoofdstuk 1), Federatie bedrijvenverenigingen Alkmaar (zie hoofdstuk 2), Hogeschool InHolland, NS, Connexxion, betrokken overheden (verleners concessies)

2. **P+R plus terreinen / transferia, in combinatie met HOV en mobiliteitsbeleid bedrijven** – Een groot aantal baathebbers benadrukt het toekomstig belang van een dekkend HOV systeem in de NowA corridor, met dragers en draaischijven (knooppunten met overstap op het onderliggend netwerk). Om een dergelijk systeem rendabel te kunnen ontwikkelen zou een link kunnen worden gelegd met (1) de (her)ontwikkeling van P+R-terreinen c.q. transferia aan de rand van de stad (met een directe aansluiting op HOV/OV-lijnen en evt. shuttleverbindingen) en (2) de actuele afweging van het potentieel van de Kennemerlijn door de NS, en (3) het mobiliteitsbeleid van individuele bedrijven (in de vorm van ‘abonnementen’ of ander soortig arrangementen waarmee werknemers efficiënt gebruik kunnen maken van deze transferia). Binnen de oplossingsrichtingen voor NowA zou een dergelijke integrale aanpak nader uitgewerkt kunnen worden.

Mogelijke samenwerkingspartners zijn: IJmond Bereikbaar, OV IJmond, Tata Steel, Polanenpark, Waarderpolder (zie hoofdstuk 1), Rode Kruis Ziekenhuis Beverwijk, Spaarne Ziekenhuis, Kennemer gasthuis, Medisch Centrum Alkmaar, Federatie bedrijvenverenigingen Alkmaar (zie hoofdstuk 2), NS, Connexxion, betrokken overheden (verleners concessies, investeringen in R-net)

3. **OV over water** – Diverse baathebbers dringen er op aan om gezamenlijk te bekijken of op langere termijn weer een rendabel concept voor OV over water kan worden ontwikkeld (ter vervanging van de oude verbinding tussen IJmuiden en Amsterdam die in 2014 is gestopt). In het kader van de oplossingsrichtingen voor NowA zou met regionale partijen bekeken kunnen worden of (en hoe?) een concept is te ontwikkelen wat robuust is qua mobiliteitseffecten, maar ook qua business case / aantallen passagiers. Hierbij zouden ook mogelijke verbindingen tussen Amsterdam en Zaanstad (en Flevoland) betrokken kunnen worden, om tot een bredere dienstregeling (en mogelijk een rendabeler case) te komen.

Mogelijke samenwerkingspartners zijn: Provincie Noord-Holland (concessie, subsidie), Zeehaven IJmuiden, IJmond Bereikbaar, gemeente Amsterdam, mogelijke exploitanten, Connexxion

4. **Aanpak congestie aansluitingen (op- en afritten) A9** – Baathebbers geven aan dat de voornaamste congestie qua automobilititeit niet op de A9 zelf zit, maar bij de aansluitingen / ‘op- en afritten’. Deze kunnen vooral in de spits de verkeersdruk niet aan, waardoor het verkeer zich ‘opstroopt’ en voor congestie op de toegangswegen en de A9 zelf zorgt. Deze problematiek treedt vooral op aan de noord- en zuidzijde van de Wijker- en Velsertunnel. (Velsen, Haarlem-Noord). In het kader van het vervolg van NowA zou specifiek naar een (integrale) analyse van deze congestieproblemen gekeken kunnen worden, op basis waarvan oplossingsrichtingen voor mitigerende maatregelen kunnen worden geformuleerd: zowel rond (1) de infrastructuur (VRI’s,

opstelstroken, etc.) als (2) in het mobiliteitsgedrag van werknemers, bezoekers en de logistieke van bedrijven en instellingen (spits mijden, spreiding van transport over de dag, OV en fiets oplossingen).

Mogelijke samenwerkingspartners zijn o.a.: IJmond Bereikbaar, OV IJmond, Tata Steel, Polanenpark, Waarderpolder (zie hoofdstuk 1), Rode Kruis Ziekenhuis Beverwijk, Spaarne Ziekenhuis, Kennemer gasthuis (locatie Noord).

4 Conclusies en aanbevelingen voor vervolg

Op basis van verschillende onderdelen van de baathebbersanalyse NowA (*goederenvervoer en logistiek, regio Alkmaar / de Kop van Noord-Holland en verdieping analyse personenmobiliteit*) zijn in de voorgaande hoofdstukken specifieke aanknopingspunten geformuleerd voor de volgende fase van het NowA-traject, waar specifiek wordt gekeken naar oplossingsrichtingen. In overzicht gaat het om de volgende aanknopingspunten:

1. **Faciliteren van bundeling van lading/volumes op achterlandbestemmingen** – Goederenvervoer en Logistiek
2. **Faciliteren van bundeling van lading/volumes op regionale bestemmingen / stedelijke distributie (over de weg)** – Goederenvervoer en Logistiek
3. **Slimmere logistiek en efficiënter vervoer, door middel van het koppelen van verkeersmanagement en logistieke planningsinformatie** – Goederenvervoer en Logistiek
4. **Voorsorteren op lange termijn ontwikkelingen logistiek en stedelijke distributie** – Goederenvervoer en Logistiek
5. **Ruimte (en middelen?) reserveren voor lange termijn aanpassingen in infrastructuur** – Goederenvervoer en Logistiek
6. **Verkeersmanagement informatie routes Noord-Zuid (en Zuid-Noord)** – Regio Alkmaar en Kop van Noord-Holland
7. **Effecten invoering PHS op plaatselijke congestie op de weg en aansluitend OV** – Regio Alkmaar en Kop van Noord-Holland
8. **Supermarktlogistiek (en andere logistieke concepten)** – Regio Alkmaar en Kop van Noord-Holland
9. **Afvallogistiek, vervoer over water** – Regio Alkmaar en Kop van Noord-Holland
10. **Integrale OV oplossingen** – personenmobiliteit baathebbers
11. **P+R plus terreinen / transferia, in combinatie met HOV en mobiliteitsbeleid bedrijven** – personenmobiliteit baathebbers
12. **OV over water** – personenmobiliteit baathebbers
13. **Aanpak congestie aansluitingen (op- en afritten) A9** – personenmobiliteit baathebbers

Zoals eerder is aangegeven is deze lijst niet uitputtend en geen blauwdruk voor vervolg. Genoemde aanknopingspunten zijn echter wel een goede afspiegeling van de resultaten van deze specifieke (aanvullende) baathebbersanalyse. In afweging met de eerder uitgevoerde baathebbersanalyse van Goudappel Coffeng, de analyse met betrekking tot 'gebruikers' en de resultaten uit de andere werksporen, kan een keuze worden gemaakt om een aantal van de genoemde punten mee te nemen bij het bepalen van oplossingsrichtingen (in de volgende fase van NowA).

Conform het gedachtegoed van 'Meer bereiken' zal de uitwerking van oplossingsrichtingen moeten plaatsvinden in nauwe samenwerking **met regionale partners**. In de rapportage zijn mogelijke

samenwerkingspartners benoemd, maar ook dit overzicht is niet uitputtend. Op basis van de feedback van baathebbers (en eerdere stakeholdergesprekken die in het kader van NowA hebben plaatsgevonden) kan wel een aantal punten worden benoemd die van belang zijn om de beoogde samenwerkingspartners (baathebbers) ook daadwerkelijk te motiveren en te betrekken bij het bepalen van realistische oplossingsrichtingen. Het gaat hierbij om:

- Goed verwachtingsmanagement, waarbij de scope en reikwijdte van potentiële oplossingsrichtingen NowA vooraf helder wordt gecommuniceerd met betrokken baathebbers;
- Bewaken van de overlap (en 'overkill') van de verschillende trajecten waarmee baathebbers in de regio worden geconfronteerd: bijvoorbeeld de (MIRT-)projecten Stedelijke Bereikbaarheid Amsterdam, A8-A9, NowA, maar ook Beter Benutten II, en regionale initiatieven als IJmond bereikbaar. Voor de vervolgfase NowA is (1) een goede afstemming nodig en (2) een afweging waar vanuit NowA (samen met regionale partijen) echt meerwaarde/verschil kan worden gemaakt ten opzichte van de andere trajecten;
- Concreetheid in de vraag tot samenwerking, waarbij regionale baathebbers niet bij oplossingsrichtingen voor de gehele corridor wordt betrokken, maar heel specifiek worden gevraagd te participeren in 1 (of 2 samenhangende) oplossingsrichtingen, waarvoor specifieke inbreng, kennis en expertise wordt gevraagd, en waarin partijen zich 1-op-1 kunnen verplaatsen qua belang.