

Aan	Cockpit en Regiegroep ACT
Van	Programmabureau ACT
Datum	Januari 2012
Betreft	Jaarrapportage 2011

1. Management Samenvatting

Voor u ligt de jaarrapportage voor 2011. Een jaar waarin met name is ingezet op het behalen van concrete resultaten binnen de projecten. In paragraaf 2 wordt een samenvattend overzicht gegeven van de gerealiseerde producten. In bijlage A staan begroting en realisatie, in bijlage B wordt meer in detail op de verschillende producten ingegaan.

Het afgelopen jaar zijn de producten opgeleverd op basis van de Begroting 2011 en is een deel van de financiering van de projecten verzekerd. Dit betreft ondermeer:

- Oplevering Integraal Ontwikkelingsplan A4 Zone West op basis uitgangspunten Masterplan ACT (OLV, HST-Cargo, duurzaamheid, Geniedijk, Trade Boulevard);
- Plan van aanpak startalternatief **HST Cargo**;
- Financiële dekking van € 22 mln. zeker gesteld (decentralisatie FES bijdrage Rijk en bijdrage A4ZW);
- Participatie in business case CAREX / SNCF-Europorte;
- Realistische business case **Truckparkeren/bufferen** (scenario Schiphol Zuidoost);
- Concrete interesse marktpartijen voor deel investeringen/exploitatie/beheer;
- Dekking onrendabele top uit bijdrage OLV Greenport (besluit Regiegroep ACT);
- Start SRE met voorbereiding tender voor truckparking;
- Principe toezeggingen regionale cofinanciering **OLV Greenport** van provincie, stadsregio, Flora Holland, VGB en Schiphol/SRE (totaal € 8,6 mln.);
- Decentralisatie Rijksbijdrage (totaal € 8,3 mln.) naar provincie Noord-Holland (budgethouder);
- Uitwerking tracé bij veilingterrein Aalsmeer.

In het **financiële overzicht over 2011** (weergegeven aan het einde van dit document) is zichtbaar dat niet alle middelen die zijn begroot ook daadwerkelijk zijn besteed. Een bedrag van ongeveer € 22.000 is niet ingezet. Het programmabureau ACT stelt voor om deze middelen in 2012 in te zetten ten behoeve van de voorbereiding van de uitvoering van de multimodale projecten Truckparkeren, OLV en OLV Greenport. Een uitgewerkt voorstel op dit punt zal worden voorgelegd aan de Regiegroep in februari 2012.

De proceskosten voor de verschillende projecten zijn deels gefinancierd vanuit bijdragen in het kader van het **Programma Pieken in de Delta (PiD)**. Op een totaalbudget van € 1,5 mln voor de periode 2009-2011 heeft het Rijk een bijdrage gegeven van ruim € 400.000. Het PiD project ACT is dit jaar formeel afgesloten. De eindrapportage is ter beoordeling voorgelegd aan het Rijk (AgentschapNL) en is als bijlage bij deze jaarrapportage gevoegd (bijlage 11a, 11b en 11c). De totale afrekening is overeenkomstig de begroting. Daar waar binnen de begroting is afgeweken van de ingediende projecten (bijvoorbeeld E-Link) is dit vooraf afgestemd met Agentschap-NL.

De resultaten van het programma PiD zijn verwerkt in een publiekstoegankelijke brochure "**Amsterdam Connecting Trade: Brandpunt Logistieke Westas**". In de brochure is met name ook de verbinding gelegd met de logistiek voor de regio gegeven de aanwezigheid van luchthaven, haven en bloemenveiling. (deze brochure is reeds aan u verzonden).

In vervolg op het succesvolle project E-Link is ACT in de zomer van 2011 gevraagd trekker te worden van het programma **Seamless Connections**. Dit programma vormt één van de zeven programma's/projecten binnen het cluster logistiek (Smart Logistics Amsterdam) van de Amsterdam Economic Board. Inzet van de Board is het stimuleren van de regionale concurrentiekracht en innovatie.

2. Resultaten 2011 per programmaonderdeel

1. OLV Kerntraject:

- Uitgewerkt zijn scenario's en keuze voor een kerntraject in het Integraal ontwikkelingsplan A4ZW;
- Een studie naar inpassing van de OLV bij passage Geniedijk heeft plaatsgevonden.

Voor het vervolgtraject is afgesproken dat de GEM A4ZW als trekker zal optreden.

2. OLV-Greenport:

- Partijen hebben zich verplicht aan de co-financiering van € 8,3 mln. Het ministerie heeft zijn bijdrage van € 8,3 mln beschikbaar uitgekeerd als doelsubsidie aan de provincie Noord-Holland.
- De uitwerking van het project aan Schipholzijde is mede conform de wens van Schiphol gekoppeld aan de business case Truckparking.
- Betrokkenen (Greenport-partijen, Stadsregio, Provincie) hebben gezamenlijk overleg gevoerd over een gedetailleerde invulling van het tracé.
- De gemeenten Aalsmeer en Uithoorn, VGB en Stadsregio hebben aangegeven zich te kunnen vinden in een alternatieve ontsluiting. FloraHolland wil daarbij wel een goede inpassing zien van de ontsluiting van de nieuwe locatie Oost. De provincie heeft een duidelijk voorbehoud gemaakt en wil eerst nog inzicht in de gevolgen voor de verkeersafwikkeling.
- Doelstelling is om in Q1/2012 tot definitieve keuzes te komen.

3. Truckparkeren:

- Op basis van de diverse onderzoeken is een business case gemaakt om te komen tot een parkeervoorziening op Schiphol ZO voor 450 trucks, waarbij zowel het veiligheids- als voorzieningenniveau op "4" zijn gezet. "5" is in principe het hoogste niveau, "4" het niveau waarop ook elders in Europa wordt ingezet.
- De ontwikkeling van een truckparking op de A4ZW is op basis hiervan pas op de langere termijn mogelijk.
- In de Regiegroep van oktober 2010 is afgesproken:
 - i. Uitwerken van een voorstel voor dekking van de onrendabele top, mede op basis van de gelden zoals deze voor de OLV-Greenport beschikbaar zijn;
 - ii. SRE treedt op als trekker van het project;
 - iii. Voorbereiden van de aanbesteding in 2012 van de truckparking Schiphol ZO.

4. HST-Cargo

- Het ministerie van EL&I heeft de gereserveerde middelen (€ 11 mln) daadwerkelijk beschikbaar gesteld.
- Air Cargo Netherlands (ACN) heeft het secretariaat van de initiatiefgroep HST-Cargo op zich genomen. Vanuit ACT zal nog een discussie worden gestart of ook niet het trekkerschap van de HST-Cargo bij ACT moet blijven.
- Uit de Nederlandse marktanalyse blijkt dat er vanuit Amsterdam voor 5 bestemmingen (Londen, Lyon, Parijs, Milaan, Barcelona/Madrid) in potentie voldoende ladingvolume beschikbaar is.

- Uit de analyses van marktpartijen en EuroCAREX komt het beeld dat ladingstromen vooral te vinden zijn op de oost-west lijn Keulen-Parijs-Londen (van belang voor integrators als FedEx, DHL en UPS). Vanuit Nederland zal een inspanning moeten plaatsvinden om ook Amsterdam voldoende op de Europese agenda te laten staan.

5. *Waterterminal*

- Uit de rapportage blijkt dat er geen sluitende maatschappelijke kosten/baten analyse (MKBA) te maken is voor een waterterminal aan de Ringvaart.
- Wel is er een substantieel aanbod van containers in de regio dat zich leent voor vervoer over water. De vraag ligt dan ook voor of onder de noemer van Smart Logistics Amsterdam niet een project moet worden opgestart om containers van de weg naar het water te halen via de Amsterdamse haven.

6. *Duurzaamheid*

- Conform afspraak is geen budget in de Begroting 2011 opgenomen voor duurzaamheid. De terreinen zelf geven invulling aan dit thema. In 2012 zal het eerste convenant tussen A4ZW en gemeente Haarlemmermeer en Hoogheemraadschap Rijnland getekend worden.
- ACT is mede opdrachtgever geweest van het Integraal Ontwikkelingsplan voor de Geniedijk, zoals inmiddels vastgesteld door de gemeenteraad van de Haarlemmermeer.
- ACT heeft het voortouw genomen om aan te sluiten bij andere duurzaamheidsinitiatieven (SHARE, theGrounds, Innovatie Estafette Rijk)
- Vanuit de locaties en Schiphol is de vraag gekomen of ACT een coördinerende rol kan spelen bij diverse OV-initiatieven rond Schiphol. Een voorstel zal in Q1/2012 aan de Regiegroep worden voorgelegd.

7. *Beyond Logistics*

- In Q2 heeft de Regiegroep besloten de strategische agenda verder uit te werken. Uiteindelijk is dit vooral onder de vlag van AAA gebeurd (o.a. clusteronderzoeken, nieuwe initiatieven Aerospace, Perishables, Life Sciences, HiTech) en onder de vlag van GEM A4ZW (uitwerking in IOP A4ZW van diverse vestigingsmilieus zoals propositie Trade Boulevard).
- Het initiatief van AAA voor verdieping van marketingaanpak op basis van clusters wordt nu opgepakt in samenwerking met Smart Logistics Amsterdam.
- E-Link, het digitaal koppelen van chauffeur, truck en lading is na proefproject in Q2 voortgezet. Verdere invoering binnen Schiphol zal plaatsvinden als onderdeel project SeamlessConnections.

8. *Communicatie*

- In Q2 is een communicatiestrategie voor ACT opgesteld. Dit heeft ondermeer geresulteerd in de brochure 'ACT: Brandpunt Logistieke Westas', de koppeling van ACT aan Smart Logistics Amsterdam en een heldere taakverdeling tussen projecten van ACT en van AAA.

9. *Programmabureau*

- Het programmabureau heeft bovenstaande activiteiten gecoördineerd, de afstemming met Regiegroep en Cockpit verzorgd en ingezet op de – blijvende – betrokkenheid van overheden en marktpartijen. Daarbij is ook geïnvesteerd in de uitbouw van de relatie Airport-Seaport-Greenport.

In bijlage A staan begroting en de gerealiseerde kosten. In bijlage B worden de projecten meer in detail besproken.

Bijlage A: Jaarrapportage 2011

Begroting ACT 2011										
ACT	2011-2014	Kosten per jaar				Junior	Out of Pocket	Totaal		
		Senior		Medior					Uren	Tarief
		Uren	Tarief	Uren	Tarief	Uren	Tarief			
Programma										
	Project									
1. Prioriteren en uitvoeren										
	HST-Cargo	480	€ 150			300	€ 90	€ 125.000	€ 224.000	
	Truckparkeren *	260	€ 150			50	€ 90	€ 0	€ 43.500	
	OLV-Greenport *	260	€ 150			50	€ 90	€ 0	€ 43.500	
	Inzet uitvoeringscoalities							PM	PM	
	<i>Subtotaal</i>	<i>1000</i>		<i>0</i>		<i>400</i>		<i>€ 125.000</i>	<i>€ 311.000</i>	
		<i>* Uren voor 2011, na 2011 vervallen deze uren</i>								
2. Focus op Marketing en Acquisitie NB: dit wordt opgepakt via projectvoorstel AAA+ (niet in ACT begroting)										
3. Investeren in samenwerking en verbinding										
	Programmabureau	300	€ 185	400	€ 120			€ 5.000	€ 108.500	
	Public Affairs			200	€ 105			€ 0	€ 21.000	
	Communicatie			150	€ 105			€ 55.000	€ 70.750	
	<i>Subtotaal</i>	<i>300</i>		<i>750</i>		<i>0</i>		<i>€ 60.000</i>	<i>€ 200.250</i>	
Administratieve en secretariële ondersteuning										
						300	€ 40	€ 0	€ 12.000	
	<i>Subtotaal</i>					<i>300</i>	<i>€ 40</i>	<i>€ 0</i>	<i>€ 12.000</i>	
	Totaal I	1300		750		700		€ 185.000	€ 523.250	
Bijdrage Greenport Aalsmeer voor OLV Greenport										
	Projectmanagement	200	€ 150						€ 30.000	
									€ 0	
	<i>subtotaal</i>								<i>€ 30.000</i>	
	Totaal II								€ 553.250	

Realisatie 2011									
ACT	2011-2014	Kosten per jaar						Out of Pocket	Totaal
		Senior		Medior		Junior			
Programma	Project	Uren	Tarief	Uren	Tarief	Uren	Tarief		
1. Prioriteren en uitvoeren									
	HST-Cargo	549,5	€ 150			9	€ 90	€ 69.780	€ 153.015
	Truckparkeren *	114	€ 150			204	€ 90	€ 26.056	€ 61.516
	OLV-Greenport *	279	€ 150			0	€ 90	€ 0	€ 41.850
	Inzet uitvoeringscoalities							PM	PM
	<i>Subtotaal</i>	<i>942,5</i>		<i>0</i>		<i>213</i>		<i>€ 95.837</i>	<i>€ 256.382</i>
		* Uren voor 2011, na 2011 vervallen deze uren							
2. Focus op Marketing en Acquisitie *									
		NB: dit wordt opgepakt via projectvoorstel AAA+ (niet in ACT begroting)							
3. Investeren in samenwerking en verbinding									
	Programmabureau	235,5	€ 185	85,5	€ 120	660,5	€ 90	€ 6.838	€ 120.110
	Public Affairs			91,5	€ 105			€ 0	€ 9.608
	Communicatie			188,5	€ 105			€ 54.697	€ 74.490
	<i>Subtotaal</i>	<i>235,5</i>		<i>365,5</i>		<i>660,5</i>		<i>€ 61.535</i>	<i>€ 204.207</i>
Administratieve en secretariële ondersteuning									
				142	€ 90	140,25	€ 40	€ 0	€ 18.390
	<i>Subtotaal</i>					<i>140,25</i>	<i>€ 40</i>	<i>€ 0</i>	<i>€ 18.390</i>
	Totaal I	1178		365,5		1013,75		€ 157.371	€ 478.979
Doorstart E-link									
	Projectmanagement E-link	212	€ 150						€ 31.800
	Programmabureau E-link	134	€ 150						€ 20.100
	<i>subtotaal</i>								<i>€ 51.900</i>
	Totaal II								€ 530.879

1. Financiële verantwoording begroting 2011

De kosten en opbrengsten over het jaar 2011 zijn weergegeven in bijlage 1. De realisatie wijkt op een aantal punten af van de vastgestelde begroting van 2011 (maar is binnen de gestelde financiële kaders gebleven):

Besteding uren en out-of-pocket

- HST- Cargo: Voor dit project zijn minder junior-uren gerealiseerd dan begroot. Gegeven de aard van de werkzaamheden (Europese onderhandelingen over het opstellen van een geconsolideerd Transportplan met CAREX partijen, en afstemming met Europese partijen over het business case traject van SNCF/Europorte) is er voor gekozen vooral senior uren in te zetten. Daarnaast zijn er minder out-of-pocket kosten besteed. Doordat de afstemming over het geconsolideerde Transportplan langer heeft gelopen dan vorig jaar ingeschat, zijn een aantal vervolgstappen (en kosten) nog niet in 2011 gerealiseerd;
- Truckparkeren: Als gevolg van extra inzet op de afronding van het businesscasetraject zijn er meer kosten gemaakt. Dit heeft wel geresulteerd in concrete producten en een concreet voorstel richting realisatie (onder trekkerschap van SRE) in 2012;
- OLV Greenport: De realisatie van inzet op uren ligt iets lager dan begroot;
- Programmabureau: Realisatie is conform begroting. Er is echter iets meer inzet gepleegd op regie en minder inzet op communicatie;
- Administratie/secretariaat: Ten behoeve van de afronding en financiële verantwoording van het Pieken in de Delta programma is er meer inzet gepleegd op de post administratie.

Financiering

- OLV-Greenport: De Greenport Aalsmeer heeft een extra bijdrage van € 30.000 toegekend aan het project OLV-Greenport (in april van dit jaar al gemeld aan de Regiegroep ACT).

Realisatie

- E-Link: Doorstart van het project E-Link na de succesvolle resultaten in de eerste helft van 2011 vanuit het PiD-programma hebben geleid tot extra kosten.

In het financiële overzicht (weergegeven aan het einde van dit document) is zichtbaar dat niet alle middelen die zijn begroot ook daadwerkelijk zijn besteed. Een bedrag van ongeveer € 22.000 is niet ingezet. Het programmabureau ACT stelt voor om deze middelen in 2012 in te zetten ten behoeve van de voorbereiding van de uitvoering van de multimodale projecten Truckparkeren, OLV en OLV Greenport. Een uitgewerkt voorstel op dit punt zal worden voorgelegd aan de Regiegroep in februari 2012.

2. Multimodaliteit

OLV Kerntraject

In Q1 en Q2 2011 zijn 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 2010¹.

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 (ook in relatie tot de ontwikkeling 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 Ontwikkelplan A4 Zone West (2011) 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.

Op basis van de uitkomsten van deze laatste stap, is in de Regiegroep ACT besloten dat het opportuun is de kansen van deze alternatieve tracés nader uit te werken. In dit kader is het bureau Arcadis gevraagd een uitwerking van beide tracés op te stellen (tracé, knelpunten, kosten). De belangrijkste conclusies van deze analyse zijn als volgt samen te vatten:

- Het tracé via PrimAviera is relatief goedkoop te ontwikkelen maar biedt logistiek gezien geen/nauwelijks meerwaarde ten opzichte van de bestaande routes (qua snelheid, betrouwbaarheid);
- De tracé varianten langs de A4 en de oude N201 zijn vanuit logistieke perspectief wel interessant. Al deze tracés zijn gefaseerd en tegen lagere kosten te ontwikkelen (vergeleken met de haalbaarheidsstudie uit 2009);
- De variant met beide rijstroken (van en naar Schiphol) aan de westzijde van de A4 geniet daarbij de voorkeur bekeken vanuit:
 - ✓ kosten (**€ 30,5 mln.** incl. VAT, Engineering en overige bijkomende kosten)
 - ✓ logistieke potentie (snelheid, betrouwbaarheid; tussen A4 Zone West en Schiphol Zuidoost kunnen ook de Hoek, Schiphol Zuid en SLP worden aangetakt);
 - ✓ optimaal gebruik bestaande infrastructuur (oude N201)

¹ ACT partijen hebben in 2009 gezamenlijk vastgesteld dat 'het OLV kerntracé economisch rendabel en maatschappelijk relevant is, maar pas ontwikkeld wordt op het moment dat dit bedrijfseconomisch en maatschappelijk opportuun is'. Vervolgstappen zouden gericht moeten zijn op het onderzoeken van fasering, lagere kosten en de kruising met de Geniedijk.

- Daarbij komt dat dit tracé ter hoogte van de Geniedijk gebruik zouden kunnen maken van bestaande coupure (voor de A4), waardoor geen nieuwe doorsnijding nodig is.

Op basis van de uitkomsten van de analyse, en gezien het bredere en maatschappelijke belang van het project, heeft de projectorganisatie van de GEM A4 Zone West aangegeven de verdere uitwerking van de voorkeursvariant (tracé, kosten en dekking) graag samen met de ACT partijen te willen oppakken. De A4 Zone West wil hierbij optreden als trekker van een gerichte vervolganalyse (geen uitgebreide studies), waarbij de (beperkte) proceskosten worden gedeeld tussen de A4 Zone West en ACT.

De Regiegroep ACT heeft in oktober 2011 met deze aanpak ingestemd. Vooruitlopend op besluitvorming in de Cockpit hebben de projectorganisatie van de GEM A4 Zone West en het programmabureau ACT afspraken gemaakt over een efficiënte aanpak en verdeling van werkzaamheden. Voor 2012 zijn vanuit ACT beperkt middelen voor dit project gereserveerd.

OLV Greenport

In lijn met de herijking ACT (en de prioritering van Multimodale projecten) is in 2011 sterk ingezet op de 'OLV Greenport' als eerste fase van de OLV (aansluitend op de actuele marktdynamiek van Schiphol Zuidoost en de Greenport Aalsmeer). In de afgelopen periode (Q4 2010 – Q4 2011) is een groot aantal (positieve) 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 Q1 van 2011 hebben ook de Stadsregio Amsterdam en Schiphol Group/SRE een principe besluit tot cofinanciering genomen:

- Het DB van de Stadsregio heeft aangegeven een (beperkte) bijdrage vanuit de BDU (€ 1,6 mln.) in te willen zetten voor het project (incl. voorbereidingskosten). Ter voorbereiding van dit besluit is in opdracht van ACT en de Greenport Aalsmeer een nadere specificatie van de regionale verkeerseffecten opgesteld door Goudappel Coffeng (bekostigd door de Greenport Aalsmeer);
- Schiphol Group/SRE heeft aangegeven onder voorwaarden een bedrag van € 1,0 mln. te willen bijdragen (mogelijk geheel/deels in grondwaarde). Daarbij gaat Schiphol er van uit dat het OLV Greenport investeringsdeel aan de Schipholzijde wordt ingezet voor het ontsluiten/realiseren van een truckparking (conform besluit van de Regiegroep/Cockpit ACT in 2010). Een definitief besluit koppelt Schiphol aan een realistische business case voor een Truckparking/bufferzone (zie ook hieronder).

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 dit jaar de volgende stappen gezet:

- 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 (conform de wens van Schiphol en de in Q4/2010 afgesproken processtappen voor de OLV Greenport) gekoppeld aan de business case Truckparking/buffer (*zie hieronder*).
- Er heeft frequent overleg plaatsgevonden 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+):
 - Op verzoek van de gemeente Aalsmeer en Greenpark Aalsmeer is de 'rekenvariant' uit de business case (extra achteruitgang Flora Holland met aansluiting op de N201) afgezet tegen een alternatieve variant met twee tracés:
 - ✓ Extra afslag vanaf N201 via VBA Oost naar Flora Holland (VBA Centrum);
 - ✓ Extra afslag vanaf VBA Zuid richting Oost (ook ter ontlasting van het knooppunt Legmeerdijk);
 Het bureau Goudappel-Coffeng heeft hiervoor een analyse opgesteld (in opdracht van en gefinancierd door de Greenport Aalsmeer).
 - In het laatste overleg (Q4/2011) hebben de gemeente Aalsmeer en Uithoorn, de VGB en de Stadsregio aangegeven dat ze zich in principe kunnen vinden in het door Goudappel gepresenteerde (voorkeurs)alternatief (maatregelen rond de Legmeerdijk: in-/uitgang FH Centrum bij de Hedera/nieuwe Veilingboulevard + dedicated uitgang locatie Zuid richting de nieuwe N201), als alternatief voor het Business Case tracé. Greenpark had zich al eerder uitgesproken voor het vinden van een goed alternatief rond de Legmeerdijk;
 - De provincie Noord-Holland heeft echter aangegeven eerst meer (gedetailleerd) inzicht te willen verkrijgen in de verkeersafwikkeling (doorstroming/veiligheid) op de Legmeerdijk. Beleid is 'geen nieuwe aansluitingen op de Legmeerdijk'; er moet in voldoende mate worden aangetoond dat dit toch kan (evt. alleen openstelling in de logistieke middagspits). Daarnaast wil de provincie het onderdeel 'dedicated uitgang locatie Zuid – aansluiting op nieuwe N201' koppelen aan de vervolgstudie N201 (redelijke oplossingen voor knelpunten Uithoorn – A9);
 - Flora Holland gaf aan dat de inpassing van een in-/uitgang in het verlengde van de nieuwe Veilingboulevard niet ten koste mag gaan van de ontsluiting van de nieuw te ontwikkelen locatie Oost en goed ingepast moet kunnen worden;
 - Partijen gaven aan ook een kostenraming te willen zien van het gepresenteerde alternatief. Er kan dan op alle punten (verkeer, logistiek, kosten) een goede vergelijking met de business case worden gemaakt. Die vergelijking zou in een overzichtelijk schema samengevat moeten worden voor beslissers/bestuurders;
 - Om tegemoet te komen aan de bovengenoemde punten/voorbehouden zijn voor Q4/2011 – Q1 2012 de volgende acties in gang gezet:
 1. Overleg met Flora Holland over de mogelijkheden voor de inpassing van een extra in-/uitgang in het verlengde van de nieuwe Veilingboulevard;
 2. Overleg met de provincie Noord-Holland om de exacte afspraken te maken over het opstellen van een gedetailleerd overzicht van de inpassing/verkeersafwikkeling op de Legmeerdijk. Uitgangspunt is dat het overzicht voor de provincie voldoende basis moet kunnen bieden om een afweging te kunnen maken over het alternatief vs. de businesscase;
 3. Het opstellen van een kostenraming door bureau Tauw (die ook de kostenraming voor de business case van 2010 hebben opgesteld).
 - Op basis van de hierboven weergegeven stappen en lopende acties, kan in Q1/2012 een integrale analyse/afweging aan alle partijen worden voorgelegd. Daarna kan besluitvorming over de voorkeursvariant, trekkerschap van het project en vervolgstappen plaatsvinden.
- Op basis van de voortgang van het project (toezeggingen regionale cofinanciering en verdere inhoudelijke uitwerking) heeft het ministerie van EL&I in 2011 aangegeven de door het Rijk gereserveerde middelen voor het project (€ 8,3 mln.) te willen 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 (besluit GS 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.

Op de ACT begroting 2012 zijn geen middelen meer gereserveerd voor dit project. Financiering van het vervolgproces ligt bij de Greenport Aalsmeer.

Truckparkeren/bufferzone

Dit project is door de Cockpit ACT aangemerkt als ACT prioriteit (aansluitend bij de marktdynamiek, de concrete vraag van marktpartijen op Schiphol Zuidoost, en vragen vanuit de terreinentiteiten SLP en A4 zone West). 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 (zie hierboven).

In Q3/Q4 2010 is een tweetal verdiepende onderzoeken uitgevoerd, die aansluiten bij de inventariserende marktverkenning die in Q1/Q2 2010 is uitgevoerd door Schiphol Plus (projectmanagementorganisatie Schiphol Group). Hieruit kwam naar voren dat er ook al op korte termijn een concrete vraag bestaat naar extra truckparkeerfaciliteiten.

Beide onderzoeken zijn in Q1/2011, na afstemming met de klankbordgroep Truckparkeren (Terreinentiteiten, ACN, SRE, Schiphol Airport Development, gemeente Haarlemmermeer) en goedkeuring door de Regiegroep in april 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 – augustus 2011 uitgevoerd door Tauw/Buck Consultants, in nauwe samenspraak met het programmabureau ACT en de klankbordgroep Truckparkeren) is gericht op het onderzoeken van de concrete realisatie van een truckparkingfaciliteit 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 de Icoonlocatie 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 de iconlocatie geen grootschalige truckparkeervoorziening voor vrachtwagens uit de regio zal worden gerealiseerd. Daarbij werd wel de mogelijkheid opengehouden 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 in augustus 2011 afgerond en becommentarieerd door de klankbordgroep Truckparkeren ACT. Een definitief concept is in oktober 2011 voorgelegd aan de Regiegroep ACT. 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 (bijvoorbeeld vanuit de OLV Greenport middelen) moeilijk te realiseren is. Ook indien eventuele besparingen bij de aanbesteding en aanleg gerealiseerd kunnen worden resteert waarschijnlijk een onrendabele top in het project.

Aansluitend bij de conclusies uit de businesscase, zijn in de Regiegroep ACT van oktober 2011 een aantal vervolgstappen vastgesteld die uiteindelijk moeten leiden tot realisatie van een truckparking ACT:

1. Uitwerking regionale cofinanciering onrendabele top truckparking

Conform de afspraken over de aanpak van het project OLV Greenport (regiegroep ACT november 2010, april 2011), en de brief van Schiphol Real Estate inzake de deelname in het project OLV Greenport (april 2011) is aan de Cockpit ACT voorgesteld om (samen met SRE – zie onder) in overleg te treden met de provincie Noord-Holland over de inzet van een deel van de gereserveerde OLV Greenport middelen (gedecentraliseerde Rijksbijdrage en principe toezeggingen regionale cofinanciering) voor het project Truckparking/buffer.

2. Aanwijzen trekkers voor ontwikkeling en realisatie truckparking Schiphol Zuidoost

SRE heeft aangegeven bereid te zijn als trekker de volgende fase, te weten de tendering en aanbesteding van de aanleg en exploitatie van de truckparking vorm te geven. SRE treedt hierbij op als gedelegeerd opdrachtgever namens partijen in ACT. Het programmabureau ACT ondersteunt de inzet van SRE op een aantal specifieke punten. De rolverdeling ziet er daarbij als volgt uit:

- SRE zal als grondeigenaar trekker zijn van de vervolgstappen, van marktconsultatie tot realisatie. Onderdeel van deze rol is het optreden als opdrachtgever voor de bouw en exploitatie;
- ACT legt de verbinding met de regionale belangen, waarbij ACT inzet op het organiseren van de financiering van de mogelijk onrendabele top van het project (rijksbijdrage en regionale bijdrage). Daarnaast wordt vanuit ACT overleg opgestart met de gemeente Haarlemmermeer over de juridisch planologische aspecten en handhaving.

3. Vorbereiden aanbesteding truckparking Schiphol Zuidoost

Vanuit de boven beschreven kaders kan (na positieve besluitvorming in de Cockpit) begin 2012 door SRE en ACT worden gestart met de voorbereidingen voor de aanbesteding. Concreet betekent dit:

- Opzetten marktconsultatie. De marktconsultatie moet o.a. duidelijk maken welke partijen in de aanbesteding uitgenodigd moeten worden, welk serviceniveau in de praktijk is te realiseren en welke belemmeringen er zijn voor een sluitende exploitatie van de parkeervoorziening op de beoogde locatie;
- Verkennen juridisch planologische aspecten. In nauw overleg met de gemeente Haarlemmermeer worden de thans voorliggende plannen voor de uitbreiding bij Truckworld getoetst aan het bestemmingsplan en wordt verkend welke aanpassingen nodig zijn om de realisatie mogelijk te maken;

- Uitwerken projectplan voor aanbestedingsprocedure, inclusief tijdsplanning, gericht op start van de tenderprocedure in de loop van 2012.

Voor de inzet vanuit ACT zijn op de begroting 2012 nog beperkt uren en out-of-pocket middelen (ter ondersteuning van SRE) gereserveerd.

HST Cargo/CAREX

Dit 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 (mogelijke startlocatie op Infrasppeed terrein 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 (inventarisatie marktvolume en investeringsbeslissing Railoperator voor het opstarten van een HST Freight service). Binnen deze context heeft in 2011 een aantal gerichte activiteiten plaatsgevonden, zowel in Nederland als in Europa.

Nederland:

Gegeven de voortgang binnen ACT heeft het ministerie van EL&I laten weten de gereserveerde middelen voor het project (€ 11 mln.) rechtstreeks te willen decentraliseren naar de gemeente Haarlemmermeer. De regiegroep ACT heeft in april 2011 met deze decentralisatie (en het budgethouderschap van de gemeente Haarlemmermeer) ingestemd. Het Rijk en ACT partijen hebben hierbij de volgende randvoorwaarden 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);
- Overeenstemming op hoofdlijnen met het ministerie van I&M over vervoer van goederen over de HSL;
- 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 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 Q1/2011 is een quick-scan analyse opgesteld voor het 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 (in samenwerking met Prorail en Infrasppeed) verder worden besproken en uitgewerkt in een concreet Plan van Aanpak en kostenraming;

- In de periode Q1-Q3 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 voorgelegd in de Regiegroep ACT in Q4/2011. De analyse laat zien dat voor 5 bestemmingen (Londen, Lyon, Parijs, Milaan, Barcelona/ Madrid) een basis potentieel aan volumes bestaat vanuit marktpartijen op en rond Schiphol (1 trein v.v. per bestemming per dag). Aangevuld met overige volumes (bijvoorbeeld van de partners in de GEC) bestaat er zicht op een redelijk potentieel voor het startalternatief. Het is derhalve opportuun om het HST Cargo/CAREX initiatief (samen met Europese partners) in 2012 en verder door te zetten. De aanbevelingen zoals gedaan door Districon op basis van de marktanalyse kunnen worden gebruikt om de geplande vervolgstappen aan te scherpen.
- Resultaten van de marktanalyse kunnen pas definitief beoordeeld worden in het licht van de Europese consolidatie (waarin alle volumes worden meegenomen).

Europa (EuroCAREX, GEC, Railoperators):

SADC is 2010 namens ACT en Initiatiefgroep HST Cargo toegetreden tot EuroCAREX. Parallel daaraan is in de periode Q2/2010 – Q1/2011 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 (Q3/2010 en Q1/2011);
- Aansluitend zijn (aanvullende) marktanalyses door alle CAREX partners opgestart (Q4/2010-Q3/2011, de Marktanalyse HST Cargo past in dit proces);
- Deze marktanalyses zullen in de periode Q4 2011 – Q2 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. Deze Roadmap is in juni/juli 2011 besproken met SNCF Geodis/Europorte en partijen binnen de GEC. Op basis hiervan zijn een aantal concrete werkafspraken gemaakt;
- 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.

Binnen de ACT begroting 2012 is voor dit project een substantieel aantal uren gereserveerd (er is buiten ACT nog geen trekker voor dit project) en wordt rekening gehouden met out-of-pocket kosten als dekking van het verder uitwerken van het plan van aanpak voor het startalternatief en deelname in het traject van het geconsolideerde Transportplan van de CAREX partijen.

Waterterminal

Dit project is bij de herijking in 2010 niet aangemerkt als prioriteit. Met middelen uit het programma Pieken in de Delta is het project in 2011 toch afgerond.

In opdracht van het programmabureau ACT heeft ViNU Consult (samen met partners SPIN consult en NEA) een beslisdocument opgesteld, waarin zij onderbouwen of het realiseren van een waterterminal in de regio zinvol en /of exploitabel is. Daarbij lag de focus op het onderzoeken van de relatie tussen de Schipholregio en de Rotterdamse haven. Ook is er gekeken of bestaande terminals in de Amsterdamse Haven deze functie kunnen vervullen. Het onderzoek naar de waterterminal bestond uit drie fasen. De eerste fase bestond uit het verzamelen en ordenen van de relevante beslisisinformatie. In de tweede fase zijn de business case en exploitatiemodellen uitgewerkt en is de definitieve kosten-batenanalyse opgeleverd. Deze fase is afgesloten met een beslisdocument. Hiermee konden betrokken partijen een besluit nemen over het al dan niet starten met de realisatie van dit project. De derde fase bestond uit het verder uitwerken van dit besluit en het inzichtelijk maken van de consequenties daarvan.

Op basis van het uitgevoerde onderzoek is geconcludeerd dat er een substantieel aanbod van containers is dat zich leent om voortaan over het water vervoerd te worden in plaats van over de weg. Er zijn met naamgenoemde bedrijven die bereid zijn om deze modal shift te maken. De aanleg van een waterterminal bij Schiphol om dit te faciliteren blijkt echter maatschappelijk niet rendabel. De kosten voor aanleg op de voorkeurslocatie zijn te hoog en staan niet in verhouding tot de baten bij het geprognosticeerde volume. Bovendien kan maatschappelijke weerstand verwacht worden.

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. In de eerste plaats gaat het daarbij om de aansluiting 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 'modal shift' (van truck naar binnenvaart); dit vereist met name een 'mental shift' van vervoerders/verladers. Tenslotte moet aangehaakt worden bij de ruimtelijk-economische agenda benoemd door Rijk en regio.

ACT partijen zijn van mening dat het project waterterminal niet verder ingezet moet worden binnen ACT verband. De inzet van vervoer over water wordt nu door andere partijen onderzocht, mogelijk binnen het programma Smart Logistics Amsterdam. De thema's vervoer over water en modal shift worden daarnaast ook binnen het programma SeamlessConnections uitgewerkt (PortConnect en PlantsShuttle/Greenbarge).

3. Duurzaamheid

Terreinen

Conform afspraak met de Cockpit in 2010 is er voor 2011 geen budget opgenomen voor het thema duurzaamheid: de terreinentiteiten zijn zelf verantwoordelijk zijn voor de implementatie van de handvatten uit de Guidance Duurzaamheid (2009) en het opstellen van convenanten. Tot dusver zijn er in 2011 geen convenanten afgesloten. Wel vindt er onderlinge afstemming plaats en zijn er gesprekken gaande tussen de gemeente Haarlemmermeer en de betrokken GEM's. Verwacht wordt dat in 2012 de A4 Zone West het eerste convenant zal afsluiten. 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 (2011).

Geniepark

In Q4 van 2011 is het Voorlopig Ontwerp van het Geniepark opgeleverd. Met het Geniepark wordt de kwaliteit en samenhang versterkt van de huidige en toekomstige bedrijventerreinen, kantorenlocaties en glastuinbouwontwikkelingen in de driehoek Hoofddorp, Schiphol en Rijsenhout. Het Geniepark wordt ingezet als een uniek groen verkoopargument dat bijdraagt aan het duurzame karakter van de omliggende ontwikkelingen, zoals de A4 Zone West en Schiphol Logistics Park.

Het VO is positief ontvangen door de stakeholders van ACT en de A4 Zone West. In 2012 wordt dit VO uitgewerkt tot een Definitief Ontwerp onder verantwoordelijkheid van de gemeente Haarlemmermeer.

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 ClimateInitiative), 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.

4. Beyond Logistics

In de herijking ACT (2010) en Trade & Logistics Metropoolregio Amsterdam is in Q1/2011 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 (o.a. logistiek, aerospace en perishables). Tegelijkertijd bestaat er een duidelijke behoefte om concreet te komen tot nieuwe vastgoedconcepten die binnen ACT kunnen worden gerealiseerd.

In Q2/2011 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 verbinden 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') in Q4/2010 gestart met de partners SADC, 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 is gestart 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 bijin 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 positieve resultaten van de pilot zijn besproken in de Regiegroep ACT van juni. Concreet gaat het om een reductie in de afhandelingstijd van exportgoederen tot 25%. In September zijn de resultaten breed gepresenteerd aan bedrijven in de luchtvrachtsector op Schiphol (ACN jaarcongres). Hierbij is de pilot overgedragen aan ACN voor verdere implementatie.

SeamlessConnections

In de herijking van 2010 is gesteld dat ACT bijdraagt aan de logistieke concurrentiekracht van de regio middels het stimuleren van de samenwerking tussen partijen. ACT zet daarbij in op het verbinden van de regio en de terreinen. De ruimtelijk-economische agenda van deze regio heeft in 2011 nieuwe kansen geboden.

In de zomer van 2011 is ACT gevraagd trekker te worden van het programma SeamlessConnections. Dit programma vormt één van de zeven programma's/projecten binnen het cluster logistiek (Smart Logistics Amsterdam) van de Amsterdam Economic Board. Inzet van de Board is het stimuleren van de regionale concurrentiekracht en innovatie.

In het programma SeamlessConnections werken bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheden met elkaar samen om de logistieke ketens die via de Metropoolregio Amsterdam (MRA) lopen, te innoveren (versnellen, verbinden en versterken). Door deze innovaties wordt de bestaande marktpositie bestendig en zullen ook nieuwe (hoogwaardige) goederenstromen worden aangetrokken. Het project bestaat uit een samenhangend geheel van pilot projecten die, na bewezen succes, op korte termijn in het logistieke proces worden geïntegreerd.

Het programma Seamlessconnections heeft een eigen begroting. Financiering vindt door verschillende partijen per project plaats. In Q2 2012 wordt gestart met de uitvoering van dit programma.

Gezien bovenstaande ontwikkelingen rondom SeamlessConnections wordt duidelijk dat ACT steeds meer terreinoverstijgend opereert en een grotere regionale rol krijgt. ACT voert steeds meer economische projectontwikkeling t.b.v. de gebiedsontwikkeling op de terreinen.

5. Communicatie

Communicatie heeft zich gericht op versterking van het merk door a) het vergroten cq. behouden van draagvlak en b) het laden van het merk ACT.

In Q2 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 de EconomicDevelopment Board Amsterdam (cluster logistiek en topsectorenbeleid Rijk) en AAA (programma Trade &Logistics). De volgende (lobby-) acties zijn hiervoor ingezet:

- Inzet position paper: ACT wordt opgenomen in het bredere lobby-document van de Amsterdam Economic Board (AEB) richting het Rijk i.v.m. het topsectorenbeleid.
- Via acties van het programmabureau in de Amsterdam Logistic Board (ALB) heeft de logistieke werkgroep van de AEB zeven projecten van ACT opgenomen in de projectenlijst voor het cluster (SeamlessConnections).

- Publicatie Logistieke Westas: naar aanleiding van de herijking ACT was behoefte aan een aangescherpt verhaal van ACT. In dit verhaal zijn de agenda's van de EDDBA en AAA verknoopt aan de projecten van ACT. In 2011 heeft dit verhaal geresulteerd in de publicatie *Amsterdam Connecting Trade: Brandpunt Logistieke Westas*.

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

6. Programmabureau

Naast de dagelijkse uitvoerende werkzaamheden is het programmabureau ook het smeermiddel voor ontwikkelingen in en om ACT: het investeren in betrokkenheid en commitment van partijen. Daarbij worden de gemeenschappelijke doelen van de luchthavengemeenschap nagestreefd, de betrokkenheid van het Rijk en de betrokkenheid van overige publieke partijen (provincie, waterschap en gemeenten in de metropoolregio) aangejaagd en onderhouden.

In 2011 is met name ingezet in de relatie met de Seaport (Haven van Amsterdam), Greenport (Flora Holland), het ministerie van EL&I, de Kamer van Koophandel en de KLM gezien de groeiende regionale rol van ACT. In 2012 wordt ingezet op versterking van de relatie met deze partijen.