



Ministerie van Economische Zaken



Voortgangsrapportage

Pieken in bereikbaarheid

Bedrijfsterreinen aansluiten op containerbinnenvaart in de Noordvleugel

16 februari 2012



Projectnummer: PID07117

Naam aanvrager: Haven Amsterdam

Contactpersoon: Herman Journée

Looptijd project: 1 januari 2008 – 30 juni 2012

Verslagperiode: 1 januari 2011 – 31 december 2011

Inhoudsopgave

INHOUDSOPGAVE	2
1. DOELEN	3
1.1 DOELEN IN PROJECTPLAN	3
1.2 GEREALISEERDE DOELEN IN RAPPORTAGEPERIODE	3
1.3 AFWIJKINGEN	4
2. AANPAK	5
2.1 INLEIDING	5
2.2 ACTIVITEITEN.....	5
2.2.1 <i>Activiteiten Werkprogramma 1</i>	5
2.2.2 <i>Activiteiten Werkprogramma 2</i>	5
2.2.3 <i>Activiteiten Werkprogramma 3</i>	6
2.2.4 <i>Activiteiten Werkprogramma 4</i>	7
2.3 RESULTATEN	7
2.3.1 <i>Resultaten Werkprogramma 1</i>	7
2.3.2 <i>Resultaten Werkprogramma 2</i>	7
2.3.3 <i>Resultaten Werkprogramma 3</i>	8
2.3.4 <i>Resultaten Werkprogramma 4</i>	8
2.4 MIJLPALEN.....	9
2.5 TIJDSPLANNING	9
2.6 ORGANISATIE	10
3. FINANCIEEL	11
3.1 FINANCIËLE TABEL	11
3.2 CONCLUSIES FINANCIËLE VOORTGANG	12
4. ORGANISATORISCH	13

1. Doelen

1.1 Doelen in projectplan

De centrale doelstelling van het project 'Pieken in bereikbaarheid - Bedrijfsterreinen aansluiten op containerbinnenvaart in de Noordvleugel' luidt:

Centrale projectdoelstelling:

Het verbeteren van het internationale vestigingsklimaat in de Noordvleugel door het realiseren van overslaglocaties voor innovatieve vormen van containervervoer per binnenvaart, leidend tot een verbeterde bereikbaarheid van bedrijfsterreinen.

Het succesvol bereiken van deze doelstelling vereist een aantal parallelle acties op een drietal fronten. In de eerste plaats dient er een organisatie (een projectbureau) te zijn die zich verantwoordelijk voelt om de doelstelling te realiseren en vanuit die doelstelling de coördinatie rond de infrastructuurontwikkeling op zich neemt. Ten tweede is stimulering van het ontstaan van nieuwe containerbinnenvaartdiensten nodig en de monitoring daarvan om deze vernieuwingen ook kwalitatief op een goed en betrouwbaar peil te krijgen / houden. Ten derde dienen er vertaalslagen naar verladers gemaakt te worden om deze te wijzen op de alternatieve vormen van vervoer en aan te moedigen en te overtuigen van de meerwaarden (lagere kosten, hogere betrouwbaarheid) om van deze alternatieven gebruik te maken.

1.2 Gerealiseerde doelen in rapportageperiode

Het project 'Pieken in bereikbaarheid - Bedrijfsterreinen aansluiten op containerbinnenvaart in de Noordvleugel' kent een uitvoeringsperiode van ruim drie jaar. In de beschikking van 1 april 2008 is opgenomen dat de uitvoeringsperiode loopt van 1 januari 2008 tot uiterlijk 31 maart 2011. In 2010 bleek dat deze einddatum niet haalbaar was. Dit is vervolgens middels een verlengingsverzoek gemeld en daarmee is tevens verlenging van de projectperiode tot en met 30 september 2011 verkregen.

Gedurende 2011 bleek echter dat ook deze (nieuwe) einddatum niet haalbaar was. In september 2011 waren de volgende onderdelen van het project nog in volle gang:

- Onderdelen van het logistieke systeem zijn in de praktijk uitgetest op kleine schaal. Een grootschalige test (met onder meer de bloemenveiling Flora Holland) was in september 2011 nog in voorbereiding. De huidige situatie is dat er een samenwerkingsverband gevormd van 'trekkers'. Dit samenwerkingsverband zal de Circle Line voor bloemen en planten definitief in de markt moet helpen zetten. Er wordt voorlopig gemikt op een start in maart/april 2012 op kleine schaal.
- Het proces om draagvlak te verwerven bij bedrijven (en ook overheden) was in september 2011 nog in volle gang. Hierin wordt gezamenlijk opgetrokken met het nationale bureau Voorlichting Binnenvaart en heeft geleid tot een verplaatsing van goederenvervoer van weg naar water door enkele grote bedrijven (MARS en Suikerunie). Met verschillende andere grotere bedrijven is op dit moment overleg gaande om gezamenlijk een business case op te stellen voor een switch van vervoer van weg naar water. Dit is een taai proces van overtuigen (mental shift), voorrekenen en over de streep trekken van bedrijven.
- Het financieringssysteem, management- en training instrumentarium was in september 2011 gereed. De eerste testen om ze in de praktijk te gaan inzetten om het vervoersysteem van de grond te krijgen waren in september 2011 gaande. Ook aan het draagvlak ervoor werd in september 2011 nog hard gewerkt. Op dit moment wordt gewerkt aan de voorbereiding van

enkele workshops in voorjaar 2012: drie workshops voor bedrijven en één grotere workshop voor de betrokken overheden in de provincies Noord Holland, Flevoland en Utrecht.

- Het proces van procedures en vergunningverlening voor nieuwe overslagpunten blijkt buitengewoon taai en langdurig te zijn, maar beweegt in september 2011 wel in de richting van de aanleg van drie nieuwe punten in Almere, Lelystad en bij Schiphol waardoor grote bedrijfsterreinen hun vervoer voortaan via water kunnen afwikkelen. In Almere zijn inmiddels de meeste procedures doorlopen en is een principebesluit aan de Gemeenteraad voorgelegd. Deze heeft helaas moeten besluiten (nog even) af te zien van aanleg omdat er onvoldoende rekening is gehouden met de bewoners. In Lelystad is de voorbereiding van de aanleg in volle gang met volledige steun van het gemeentebestuur én met participatie van Haven Amsterdam. Verschillende bedrijven hebben interesse getoond voor vestiging. Eén daarvan gaat naar verwachting dit jaar starten als de procedures rond zijn. Het project van Schiphol is in relatie gebracht met enkele andere grote logistieke projecten voor duurzaam goederenvervoer van en naar Schiphol. Verwacht wordt dat een business case (nog voor de zomer 2012) daarvoor wordt opgesteld.

Door de vertragingen van de crisis en daardoor beperktere mogelijkheden van medewerking van bedrijven en overheden loopt de uitvoering van het project langzamer dan kon worden verwacht bij de start, toen er geen sprake was van crisis. Er is in september 2011 derhalve een tweede verlengingsverzoek ingediend. De huidige einddatum van het project is 30 juni 2012.

In het volgende hoofdstuk zal verder ingegaan worden op de activiteiten die in de afgelopen rapportageperiode (het jaar 2011) zijn uitgevoerd.

1.3 Afwijkingen

Ondanks dat in 2010 verlenging van de projectperiode tot en met 30 september 2011 is verkregen, is het project in september 2011 niet afgerond. Vanwege de bij 1.2. genoemde redenen is in september 2011 dan ook verlenging van de projectperiode aangevraagd en verkregen. De huidige einddatum van het project is 30 juni 2012.

De gevraagde en verkregen projectverlenging is noodzakelijk voor de succesvolle uitvoering van het project.

2. Aanpak

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de uitvoering van het project in de rapportageperiode (1 januari 2011 tot en met 31 december 2011) vergeleken met de voorgeschreven aanpak in het projectplan. De vergelijking tussen daadwerkelijke realisatie en projectplan wordt gemaakt op het gebied van activiteiten, resultaten, mijlpalen, tijdsplanning en organisatie. In afzonderlijke paragrafen komen de verschillende onderwerpen aan de orde.

2.2 Activiteiten

Om te komen tot de overall doelstelling worden twee hoofdactiviteiten ondernomen:

- Een nieuw duurzaam systeem voor goederenvervoer wordt ontwikkeld dat goed kan concurreren met het vervoer over de weg. Dit geschiedt in samenwerking met bedrijven.
- De aanleg van een netwerk van overslaglocaties aan water voor containervervoer per binnenvaart ter verbetering van de bereikbaarheid van het bedrijfsleven wordt voorbereid. Dit gebeurt in samenwerking met bedrijven en overheden. Dit netwerk aan overslagpunten is een voorwaarde om de verladings met ladingpotentieel over te laten stappen op vervoer over water. Dit netwerk dient ook voor binnenvaartvervoerders voldoende perspectief te bieden om een dienst op te zetten die voldoende uitgebreid en servicegericht is om aantrekkelijk te zijn voor verladings; economisch en betrouwbaar.

Om de overall doelstelling te bereiken moeten een aantal activiteiten worden uitgevoerd. Deze activiteiten zijn ondergebracht in een aantal werkprogramma's. Hieronder wordt per werkprogramma beknopt aangegeven welke activiteiten dienen te worden uitgevoerd.

In paragraaf 2.5 wordt aangegeven of de activiteiten conform planning worden uitgevoerd.

2.2.1 Activiteiten Werkprogramma 1 'Opstellen Masterplan'

In het eerste werkprogramma wordt per locatie de huidige beschikbare infrastructuur en de aanvullende vereiste infrastructuur vastgesteld. Dit wordt vastgelegd in een Masterplan.

Het hoofddocument is begin 2010 afgerond. De hoofdopzet van de uitwerking ervan vereist vervolgens nog enige tijd. Inmiddels is er één rapport afgerond met voorlopige conclusies van het project. Dit rapport is direct ingezet in bestuurlijke besluitvorming over infrastructurele werken die moeten bijdragen aan duurzaam goederenvervoer. Twee eindrapporten zijn in voorbereiding genomen: een business case voor bedrijven voor het Circle Lines bedrijfsmodel en een rapport voor de overheden met handvaten voor uitvoering van beleid op het gebied van goederenvervoer. De eerste concepten hiervan waren eind 2011 gereed. In het voorjaar 2012 worden beide rapporten afgerond.

2.2.2 Activiteiten Werkprogramma 2 'Realisatie overslaglocaties'

In dit programma richt het projectbureau zich op de voorbereidingen voor de daadwerkelijke realisatie van de specifieke overslaglocaties. De activiteiten bestaan uit het uitwerken van de ruimtelijke plannen / inrichtingschetsen, het opstellen van kostenramingen en bestekken, het maken van modellen voor de realisatie en exploitatie, onder meer rekening houdend met de mogelijkheden om vervoersbehoeften van bedrijven te bundelen en de investeringen deels te dekken uit subsidieregelingen. Ook de bestuurlijke besluitvorming ten behoeve van de planvorming wordt in dit werkprogramma voorbereid. Verder is het aanvragen van de benodigde vergunningen onderdeel van

het werkprogramma. Ten slotte is ook de financiële haalbaarheid voor de tweede fase van de realisatie onderdeel van het werkprogramma. Dit werkprogramma wordt in samenwerking met betrokken overheden en bedrijven van de desbetreffende locatie uitgevoerd.

In 2010 is een aantal locaties in beeld gebracht als potentiële overslaglocatie. Voor de volgende vijf locaties zijn in 2010 investeringsgroepen gevormd en is een begin gemaakt met bestuurlijke voorbereiding van besluitvorming: Utrecht Lage Weide, Nieuwegein, Schiphol, Almere en Lelystad. Het proces van procedures en vergunningverlening voor nieuwe overslagpunten blijkt echter buitengewoon taai en langdurig te zijn, maar beweegt in september 2011 wel in de richting van de aanleg van drie nieuwe punten in Almere, Lelystad en bij Schiphol waardoor grote bedrijfsterreinen hun vervoer voortaan via water kunnen afwikkelen. In Almere zijn inmiddels de meeste procedures doorlopen en is een principebesluit aan de Gemeenteraad voorgelegd. Deze heeft helaas moeten besluiten (nog even) af te zien van aanleg omdat er onvoldoende rekening is gehouden met de bewoners. In Lelystad is de voorbereiding van de aanleg in volle gang met volledige steun van het gemeentebestuur én met participatie van Haven Amsterdam. Verschillende bedrijven hebben interesse getoond voor vestiging. Eén daarvan gaat naar verwachting dit jaar starten als de procedures rond zijn. Het project van Schiphol is in relatie gebracht met enkele andere grote logistieke projecten voor duurzaam goederenvervoer van en naar Schiphol. Verwacht wordt dat een business case (nog voor de zomer 2012) daarvoor wordt opgesteld.

Parallel aan deze activiteiten zijn gedurende de rapportageperiode managementmethoden en -instrumenten ontwikkeld voor de procesaansturing door overheden en bedrijven. Daarbij zijn ook innovatieve methoden ontwikkeld in de vorm van twee internet games: één voor het creëren van bewustwording van intermodaal vervoer en één voor het inzicht krijgen in voordelen van ketensamenwerking en inzetten van binnenvaart. Verder is een start gemaakt met een analyse van de kosten van de behandeling van transportdocumenten in een keten. Deze kosten zijn vaak even groot als de kosten van het vervoer zelf.

2.2.3 Activiteiten Werkprogramma 3 'Logistiek systeem integratie'

Het doel van dit werkprogramma is het optimaliseren van het proces rond de containerlogistiek. Enerzijds is het werkprogramma gericht op de logistieke diensten zelf, anderzijds is het gericht op de ondersteuning van de processen door ICT systemen. De vervoerstroom is nog steeds opgeknipt in net zoveel stukken als er partners in de keten zijn. Hetzelfde geldt voor de transportdocumenten. Dat levert fouten en vertragingen op omdat containers soms dagen moeten wachten totdat de juiste documenten beschikbaar zijn. Eén document dat in de hele keten bruikbaar is levert veel tijd en capaciteitsbesparing, één gestroomlijnd vervoersysteem levert kosten en milieubesparingen op.

In 2010 is samen met enkele grote bedrijven een nieuw vervoersysteem ontwikkeld dat bestaat uit drie typen vervoersdiensten die op één centrale locatie met elkaar worden verbonden tot één systeem, een logistiek ketenconcept dat in één proces wordt aangestuurd. In 2010 is er voor alle drie onderdelen een praktijkproef voorbereid: de nationale dienst, de regionale dienst en de havenregio dienst. ICT systeem ondersteuning bleek een essentiële voorwaarde voor succes te zijn. Het toegepaste systeem diende ook om de uitvoering te monitoren op een 24/7 basis én online. Twee diensten zijn in de praktijk met succes uitgevoerd als proef. Er zijn vele lessen geleerd voor alle betrokken partijen. Die lessen zijn vervolgens geanalyseerd om te worden bewerkt tot de basis voor uitgebreidere proeven. Parallel aan het praktijk concept zijn management methoden en instrumenten ontwikkeld voor de procesaansturing.

In 2011 is er gewerkt aan het digitaliseren van documenten waardoor fouten worden verminderd en het vervoer efficiënter en milieuvriendelijker kan worden georganiseerd. Daarvoor is voor het eerst een verbinding gelegd tussen de digitale systemen van de zeehavens Amsterdam en Rotterdam

(Portbase) en die van achterland vervoer (MISCobiva, waardoor een gehele keten kan worden gedigitaliseerd en tevens een nationaal systeem ontstaat.

2.2.4 Activiteiten Werkprogramma 4 'Gebruikers werven'

Dit onderdeel is een overkoepelend werkprogramma waarbij de activiteiten zijn gericht op het stimuleren van bedrijven om gebruik te gaan maken van het nieuwe netwerk waarmee vervoer van weg naar water kan worden verplaatst door middel van kennisdelen, communicatie en promotie. Onderdelen zijn de oprichting van een website met een interactief beslismodel, diverse roadshows en workshops gericht op bedrijven en een tweetal conferenties.

In 2010 zijn interactieve beslismodellen ontwikkeld. Ook zijn deze in eerste instantie gevalideerd. Een grote valideringsronde is voorzien in 2011. De nieuwe tussenresultaten zijn vermeld op de website. Verder is op verschillende plaatsen en gedurende diverse conferenties bekendheid gegeven aan deze resultaten, onder meer aan hoge vertegenwoordigers van de Europese Commissie. Een succesvolle bijeenkomst was een seminar voor overheden en bedrijven in Amsterdam.

In 2011 is opnieuw een seminar georganiseerd voor bedrijven en overheden met betrekking tot de operationele uitvoering van duurzaam goederenvervoer. Daarnaast is in samenwerking met Bureau Voorlichting Binnenvaart een groot aantal verladers bezocht om hen te interesseren in switchen van een groot deel van hun vervoer over de weg naar vervoer over het water, o.a. door gebruik te maken van het nieuwe logistieke bedrijfsmodel (Circle Lines) dat binnen dit project is ontwikkeld. Verder hebben vertegenwoordigers van het projectteam op verschillende conferenties en seminars voor overheden en bedrijven presentaties gegeven over de resultaten van het project. Dit leidde tot interesse voor participatie.

2.3 Resultaten

In de volgende paragrafen worden per werkprogramma de gedurende 2011 behaalde resultaten beschreven.

2.3.1 Resultaten Werkprogramma 1 'Opstellen Masterplan'

Het Masterplan is gereed. Knelpunten en oplossingen voor goederenvervoer over water zijn geanalyseerd. Zo blijken per overslagpunt 25 tot 40 gemeentelijke en provinciale vergunningen nodig voor de overslag van goederen op binnenschepen in stedelijk gebied. Een concreet knelpunt is de geluidsnormering. Het gebruik maken van subsidieregelingen, gericht op dit type initiatieven, blijkt soms lastig. Het project overlegt met overheden hoe verbetering mogelijk is en probeert de kip-ei situatie te doorbreken, waarbij bedrijven wachten met investeren totdat ze alle vergunningen hebben, en overheden wachten met begeleiding en ondersteuning totdat bedrijven hun investering garanderen.

In dit verband is een geheel nieuw management instrument ontwikkeld: genaamd de Vergunningenwijzer. Deze Vergunningenwijzer is bedoeld voor zowel bedrijven als overheden en geeft een methode om een nieuw overslagpunt zodanig technisch te beschrijven dat op basis van de beschrijving een overzicht wordt geleverd van de relevante wetgeving en de benodigde vergunningen en procedures en de doorlooptijd ervan.

2.3.2 Resultaten Werkprogramma 2 'Realisatie overslaglocaties'

Gedurende 2008 én 2009 is een selectie gemaakt van 23 bedrijfsterreinen met potentie voor aansluiting op het nieuwe vervoersysteem. De totale investeringsomvang van alle locaties bedraagt circa € 500.000.000. De fase van ontwikkeling verschilt sterk. Bij negen locaties hebben investeerders een plan voor de aanleg van een overslagpunt opgesteld. Bij enkele terreinen kan de

vergunningprocedure worden gestart, één overslagpunt is vrijwel operationeel en twee overslagpunten zijn gestart: één overslagpunt te Urk en één in Amsterdam (Madagascarhaven).

In 2010 is in Urk besloten om de activiteit niet voort te zetten. Deze beslissing hangt mogelijk samen met het provinciaal beleid dat een voorkeur heeft voor containeroverslag in Lelystad en Almere. Daarnaast is in 2010 een marktanalyse gereed gekomen die een beeld geeft van het aantal containers dat van weg naar water kan worden verplaatst. Dat geldt ook voor een analyse van de milieuverbetering als gevolg van het project. Ten slotte is een aantal managementmethoden en instrumenten ontwikkeld als een beslismodel voor het managen van de keten als duurzame keten.

Zoals reeds aangegeven is aanleg van de haven van Lelystad volop in voorbereiding, allereerst qua investeerders, verder qua procedures. De verwachte start van de aanleg is eind 2012 / begin 2013. Door de economische crisis is vertraging ontstaan in de besluitvorming over overslaglocaties bij Nieuwegein, Ronde Venen en Wieringermeer. De interesse bestaat echter nog steeds en de voorbereidingen zijn niet stilgevallen. De realisatie van de overslaglocatie bij Schiphol wordt nu gezien in samenhang met andere logistieke projecten in voorbereiding.

2.3.3 Resultaten Werkprogramma 3 'Logistiek systeem integratie'

Als 'proof of concept' zijn in 2010 twee proeven met succes uitgevoerd voor een vervoersdienst over water welke geheel is geïntegreerd in een totaal door-to-door logistiek keten concept: één zogenaamde regionale vervoersdienst waarin voor het eerst bloemen en planten over water werden vervoerd én een zogenaamde nationale dienst die de doorverbinding levert tussen Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen en Duisburg binnen het nieuwe concept. De aanpak heeft zowel nationaal als internationaal de aandacht getrokken. Een ICT-systeem voor management van containers op binnenvaartschepen is aangepast en met succes gehanteerd in de proeven. Enkele management methoden en instrumenten voor het opzetten en monitoren van duurzame vervoersketens zijn ontwikkeld en getest. Het Circle Lines concept is sinds begin januari 2011 ingevoerd als vervoersdienst over water die bedrijven in de havenregio Amsterdam met elkaar verbindt. Dit geschiedt in de startfase op een ad hoc basis van circa 2 dagen per week. Sinds oktober 2011 is een Circle Line gestart tussen de regio Londen en de regio Amsterdam. Daarbij wordt de verbinding tussen de huis/ladinginzamelcentra uitgevoerd door kustvaartschepen. In Amsterdam wordt de lading verder vervoerd met aansluitende Circle Lines. Permanente invoering van de Circle Line voor planten en bloemen is nu in voorbereiding.

2.3.4 Resultaten Werkprogramma 4 'Gebruikers werven'

De website www.bereikbaaroverwater.nl is reeds in 2008 in gebruik genomen en voor iedereen toegankelijk. Het doel van deze website is om partijen (zowel publiek als privaat) met elkaar in contact te brengen en producten en diensten uit te wisselen. De website vormt een forum voor discussie en meningsvorming. De nieuwe logistieke concepten en management methoden zijn bekend gemaakt op de website en in verschillende nationale en internationale conferenties. Een speciale professionele powerpoint presentatie over de werking van het concept is gemaakt. Deze blijkt goed te werken bij het inzichtelijk maken van voor velen niet goed begrijpelijke logistieke processen. Uit de gehele wereld is interesse getoond in het Circle Lines model voor duurzaam goederenvervoer. Op conferenties in Verenigde Staten, Canada, Duitsland en Zweden zijn presentaties gegeven. Ook bij ontvangst van delegaties uit verschillende landen uit de wereld in Amsterdam zijn de projectresultaten gepresenteerd en bediscussieerd. Ook heeft de Europese Commissie in 2011 interesse getoond in de nieuwe aanpak en adviseerde om op Europees niveau projecten hiermee te starten.

2.4 Mijlpalen

De volgende mijlpalen zijn bereikt in deze rapportageperiode:

- Voortgangsrapportage 3 (reeds in uw bezit)
- Rapport met voorlopige resultaten Pieken project
- Verschillende management instrumenten
 - Bewustwording intermodaal vervoer via internet game portsandplay.nl
 - Duurzaam goederenvervoer organiseren door samenwerking in Internetgame Circle lines.eu
 - Beslissingsmethode inzake milieuvergunningen voor overslagpunten: vergunningwijzer
 - Intentieverklaring Haven Amsterdam – Gemeente Lelystad inzake aanleg Haven Lelystad
 - Seminar eindresultaten Pieken project
 - IT tracking tracing en digitale transport documenten systeem: Portbase- MISCobiva
 - Mental shift (naar intermodaal vervoer) workshop voor bedrijven en overheden met taken in de logistieke keten, waaronder: douane, politie
- Logistiek Systeem
 - Circle line havenregio Amsterdam
 - Circle line Engeland – Nederland

2.5 Tijdsplanning

In de onderstaande tabel is de planning weergegeven zoals opgenomen in het projectplan. De laatste kolom geeft aan of de activiteit in de afgelopen periode is gerealiseerd.

Bereikt tussenresultaat	Begindatum	Beoogde einddatum	Gerealiseerd in 2011
PR 1: Masterplan			
Masterplan (concept)	Q1 jaar 1	Q2 jaar 1	Ja
Masterplan (definitief)		Q3 jaar 1	Ja
Pr 2: Realisatie overslaglocaties			
Tranche 1	Q2 jaar 1	Q2 jaar 2	In uitvoering
Tranche 2	Q1 jaar 2	Q4 jaar 2	In uitvoering
Tranche 3	Q4 jaar 2	Q3 jaar 3	In uitvoering
Pr 3: Logistiek systeem integratie			
Proces: keten concept	Q2 jaar 1	Q1 jaar 2	In uitvoering
ICT: systemen	Q2 jaar 2	Q1 jaar 3	In uitvoering
Monitoring dienstverlening	Q2 jaar 1	Q4 jaar 3	In uitvoering
Pr 4: Gebruikers werven			
Website opzet & beheer	Q1 jaar 1	Q2 jaar 1	Ja
Website beheer	Q2 jaar 1	Q4 jaar 3	Ja
Interactief beslismodel	Q3 jaar 1	Q1 jaar 2	Ja
Roadshows & workshops	Q1 jaar 1	Q1 jaar 3	Ja
Conferentie kennisdelen containerbinnenvaart	Q1 jaar 2	Q2 jaar 2	Ja
Eindconferentie projectresultaten	Q3 jaar 3	Q4 jaar 3	Ja

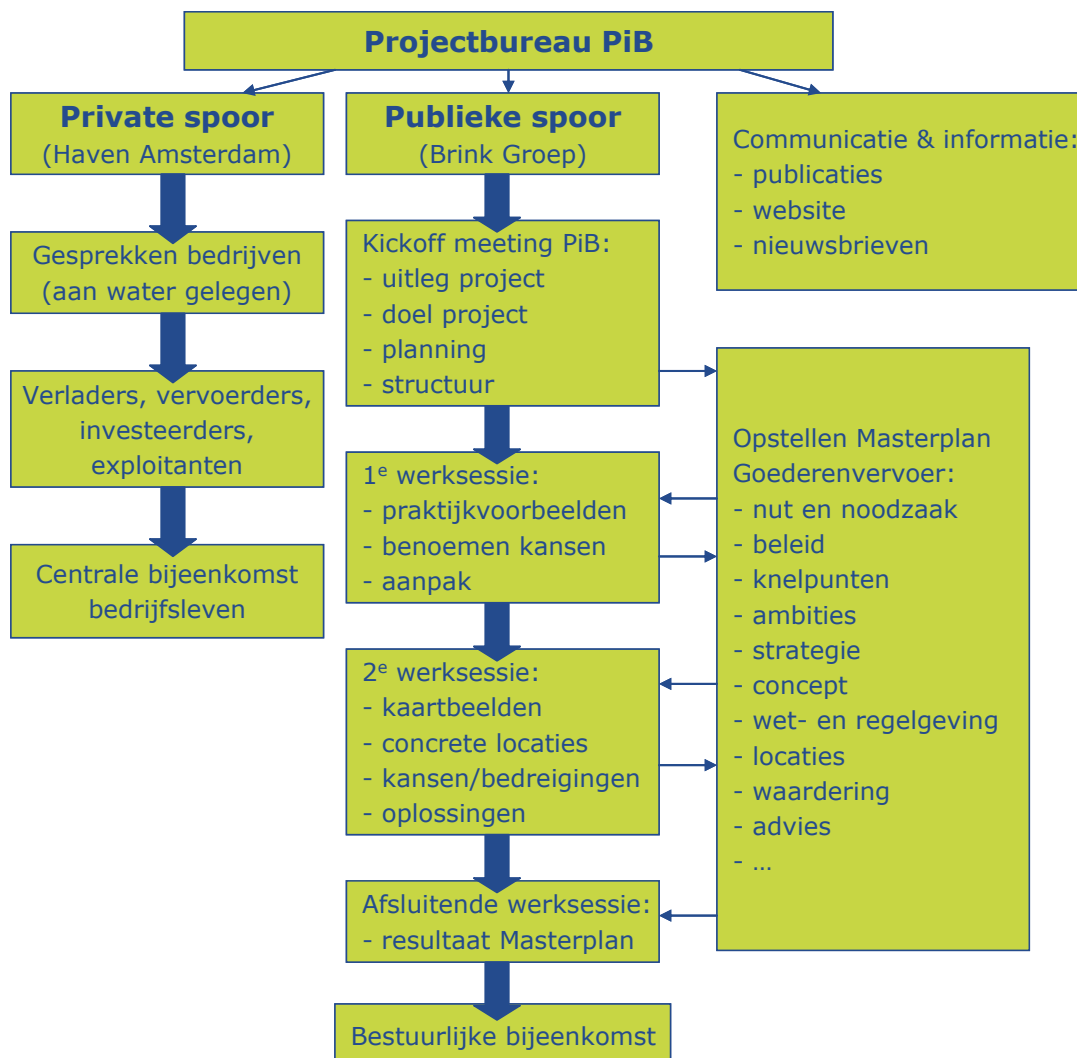
In voorgaande tabel is af te lezen dat alle activiteiten na jaar 3 gerealiseerd moeten zijn. Omdat het project reeds twee maal is verlengd, zijn op dit moment de volgende activiteiten gerealiseerd:

- Programma 1: Masterplan
- Programma 4: Website opzet en beheer
- Programma 4: Roadshows & workshops
- Programma 4: Conferentie kennisdelen containerbinnenvaart

De overige activiteiten zijn nog niet gereed, maar zijn wel al gestart met de uitvoering. Dit is reeds bij 2.3 weergegeven.

2.6 Organisatie

Het project wordt uitgevoerd door Haven Amsterdam. Ten behoeve van de werkzaamheden is een projectbureau Pieken in Bereikbaarheid opgericht. Hierin hebben de projectdirecteur, twee adviseurs vanuit de organisatie van Haven Amsterdam, twee specialisten op het gebied van logistiek en overheidsprocedures én het projectsecretariaat zitting. Het projectbureau voert projecten uit gericht op diverse locaties in het netwerk van de Noordvleugel en activiteiten met een overkoepelend karakter. Het projectbureau heeft zowel contact met de publieke (provincies, gemeenten, Rijkswaterstaat, waterschap) als private (vervoerders, overslagbedrijven, logistieke dienstverleners) partijen. Verschillende nieuwe initiatieven van bedrijven en overheden uit verschillende andere provincies hebben interesse getoond in aanhaken op dit project. In onderstaand schema zijn deze twee sporen nader omschreven.



3. Financieel

3.1 Financiële tabel

Activiteit	Totaal begroot in €	Realisatie cumulatief t/m de vorige rapportage periode in €	Realisatie in de afgelopen rapportage periode (1 januari 2011 t/m 31 december 2011) in €	Cumulatief t/m de huidige rapportage periode in €	Verschil tussen gepland en realisatie in €	Verwachte uitgaven komende periode (1-1-2012 t/m juni 2012)	Totaal gerealiseerde uitgaven plus verwachte uitgaven t/m juni 2012
1. Opstellen Masterplan	90.000	99.690	-3.300*	96.390	6.390	0	96.390
2. Realisatie overslaglocaties	140.000	82.334	8.029	90.363	-49.637	39.637	130.000
Tranche 1	140.000	82.334	8.029	90.363	-49.637	39.637	130.000
Tranche 2	140.000	82.334	8.029	90.363	-49.637	39.637	130.000
Tranche 3							
3. Logistiek systeem integratie	85.000	65.183	-3.982**	61.201	-23.799	23.799	85.000
Proces: keten concept	120.000	0	0	26.000	-94.000	69.000	95.000
ICT: systeem	40.000	11.719	25.937	37.656	-2.344	7.344	45.000
Monitoring dienstverlening							
4. Gebruikers werven:							
Website opzet & beheer	78.000	7.122	29.335	10.457	-67.543	39.543	50.000
Interactief beslismodel	110.000	74.400	0	74.400	-35.600	35.600	110.000
Roadshows & workshops	37.000	28.998	-182***	28.816	-8.184	8.184	37.000
Conferentie kennisdelen	35.000	29.331	10.015	39.346	4.346	5.654	45.000
Eindconferentie	35.000	27.129	41.245	68.374	33.374	11.626	80.000
5. Overige							
Aanbesteding	7.000	0	0	0	-7.000	0	0
Rapportage	8.000	14.395	5.875	20.270	12.270	10.340	30.610
Accountantscontrole	5.000	0	0	0	-5.000	6.000	6.000
Totale kosten	1.070.000	604.969	129.030	733.999	-366.001	336.001	1.070.000

* Een gedeelte van de in het kader van activiteit 1. Opstellen Masterplan in 2009/2010 gerealiseerde kosten zijn in deze rapportage evenredig verdeeld over de drie tranches (activiteit 2). Deze kosten waren in eerdere rapportages abusievelijk onder activiteit 1 opgenomen.

** Een gedeelte van de in het kader van activiteit 3. Logistiek systeem integratie / Proces: keten concept in 2009/2010 gerealiseerde kosten zijn in deze rapportage evenredig verdeeld over de drie tranches (activiteit 2). Deze kosten waren in eerdere rapportages abusievelijk onder activiteit 3 opgenomen.

*** Een gedeelte van de in het kader van activiteit 4. Gebruikers werven / Roadshows & Workshops in 2009/2010 gerealiseerde kosten zijn in deze rapportage opgenomen onder activiteit 4. Gebruikers werven / Conferentie Kennisdelen. Deze kosten waren in eerdere rapportages abusievelijk onder de verkeerde deelactiviteit opgenomen.

3.2 Conclusies financiële voortgang

In voorgaande tabel zijn in de eerste kolom de geraamde kosten opgenomen zoals deze zijn vastgesteld in de beschikking van 1 april 2008. De totale geraamde kosten in de beschikking (€ 1.070.000) wijken af van de totale geraamde kosten in de subsidieaanvraag (€ 1.100.000), omdat de kosten van het inventariseren van de subsidiemogelijkheden voor het ontwikkelen van de overslaglocaties (€ 30.000) als niet subsidiabel is aangemerkt.

In de vorige voortgangsrapportage is aangegeven dat de totaal tot en met september 2011 gerealiseerde uitgaven naar verwachting € 1.060.355 zouden bedragen. De totaal tot en met december 2011 gerealiseerde uitgaven bedragen echter € 733.999. Er zijn derhalve in 2011 minder kosten gerealiseerd dan verwacht. Daar zijn diverse redenen voor. Een reden is het feit dat de door te lopen overheidsprocedures veel meer tijd in beslag hebben genomen dan vooraf was ingeschat. Als gevolg hiervan loopt het project vertraging op. Ook waren er zowel in 2009, 2010 én 2011 als gevolg van de economische crisis bij verschillende deelnemers minder personeelsleden inzetbaar. Het gebrek aan personele capaciteit heeft bij de deelnemers tot vertraging geleid. Gedurende de rapportageperiode is dan ook nogmaals verlenging van de projectperiode aangevraagd en verkregen. Het is de verwachting dat in de resterende projectperiode circa € 366.000 aan uitgaven zal worden gerealiseerd. Met de verlengen van de projectperiode wordt het mogelijk het project geheel conform projectplan uit te voeren.

Naast de subsidie van Pieken in de Delta wordt het project gefinancierd door middel van cofinanciering door publieke cofinanciers.

4. Organisatorisch

Bij dit project is geen sprake van een formeel juridisch samenwerkingsverband. Wel zijn er verschillende organisaties zowel inhoudelijk als financieel bij het project betrokken. De volgende organisaties zijn financieel betrokken en hebben een cofinancieringverklaring afgegeven:

- Provincie Flevoland
- Gemeente Almere
- Gemeente Lelystad
- Provincie Noord-Holland
- Gemeente Haarlemmermeer
- Gemeente Zaanstad
- Stadsregio Amsterdam
- Provincie Utrecht
- Gemeente Amsterdam

Haven Amsterdam, het havenbedrijf van de gemeente Amsterdam, voert het project uit.