

Wat maakt de weg vrij voor een logistiek centrum?

Haalbaarheidsonderzoek Transport Logistiek Centrum



Voorwoord

Dit rapport is geschreven in het kader van een *haalbaarheidsonderzoek* naar een Transport Logistiek Centrum (TLC). Deze opdracht is voltooid door zeven derdejaars studenten Logistiek & Economie aan de HES Amsterdam.

In opdracht van de Westfriese Bedrijvengroep is er een studie uitgevoerd naar de mogelijkheid om een Transport Logistiek Centrum in Noord-Holland Noord te realiseren. De contactpersonen binnen de Westfriese Bedrijvengroep waren Louw Jan Zwagerman (dagelijks bestuurslid) en Erik Joosse (voorzitter).

Voor deze studie zijn 154 transportbedrijven in de regio Noord-Holland Noord geënquêteerd, veertien grote transportbedrijven bezocht, en twee telefonisch geïnterviewd. Hierdoor konden de visies van de transportbedrijven in kaart worden gebracht. De transportbedrijven vervoerden allemaal goederen over de weg. Ook is er informatie gehaald bij drie organisaties: TLN, Govera en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Van de Westfriese bedrijvengroep is er ook veel documentatie verkregen en deze informatie is meegenomen in het onderzoek.

Voorts bedanken wij de RABO-Banken West-Friesland die dit onderzoek financieel ondersteund heeft en ons gedurende het onderzoek huisvesting verleende. We willen hierbij graag de bedrijven bedanken die bereid zijn geweest ons te ontvangen voor een bedrijfsbezoek en ons daardoor hebben voorzien van hun meningen en gedachten. Dit is zeer waardevol geweest voor ons onderzoek en heeft ons de kans gegeven een objectief en eerlijk oordeel te kunnen schrijven.

Ook de instanties die bezocht zijn, willen we bedanken voor hun medewerking en hun waardevolle input, tenslotte zijn zij degene die hier regelmatig mee te maken krijgen en dus over veel expertise beschikken. De docenten de heer Slatius, de heer Asselbergs en mevrouw In 't Veld van de HES Amsterdam willen wij ook bedanken voor hun begeleiding namens de Hogeschool.

De Westfriese Bedrijvengroep willen wij in het bijzonder bedanken, om een projectopdracht voor ons mogelijk te maken. We hebben door dit onderzoek een hele goede kijk gekregen op wat er speelt en wat er bij de transportbedrijven leeft in de regio. Dit onderzoek is zeer waardevol geweest voor ons en nuttig voor de Westfriese Bedrijvengroep, die met deze informatie een duidelijk beeld kan krijgen over de mogelijkheden om een TLC op te zetten.

De projectleden van de HES Amsterdam:

- Wietse Klinkenberg Wouter Beentjes
- Kim Bader Maarten van Oel
- Reinier Cornelissen Paulo Pereira
- Jiminez Turner



Inhoudsopgave

Voorwoord	2
Inhoudsopgave	3
1 Samenvatting	5
1.1 Huidige situatie.	5
1.2 Verschillende vervoersmodaliteiten.	5
1.3 Knelpunten in het verkeer.	5
1.4 Gewenste situatie van de Westfrie Bedrijven Groep	6
1.5 Gewenste situatie van de Bedrijven	6
1.6 De visies van externe organisaties.....	6
1.7 Aanpak huidige situatie om gewenste situatie te krijgen.	6
2 Inleiding	7
3 De huidige situatie van transportbedrijven.....	8
3.1 Verdeling transportbedrijven wegvervoer in de regio.....	8
3.2 Bereidwilligheid van de transportbedrijven	9
4 Voor en nadelen van de relevante vervoersmodaliteiten.....	10
4.1 Vervoer over de weg (Wegvervoer).....	10
4.2 Watervervoer (vervoer per boot of schip)	11
4.3 Luchtvervoer	12
4.4 Railvervoer	13
5 Knelpunten	14
5.1 Knelpunten in het wegvervoer	14
5.1.1 Belangrijke wegen in Noord-Holland	15
5.1.2 Soorten verkeersproblemen.....	17
5.1.3 De verkeersproblemen op het wegennet	20
5.2 Knelpunten in het vaarwegennet	25
5.2.1 Huidige vaarwegennet.....	25
5.2.2 Aanpak vaarwegennet	26
5.2.3 Toekomstig beeld vaarwegennet.....	27
5.3 Knelpunten in het railvervoer.....	28
6 De gewenste situatie van de WBG.....	32
7 Gewenste situatie van de bedrijven.....	33
7.1 De uitkomsten van de enquête	33
7.1.1 Gewenste faciliteiten op een toekomstig TLC	33
7.1.2 Huidige type lading van transportbedrijven wegvervoer in de regio	34
7.1.3 Meningingen van de transportbedrijven over wel of geen TLC	35
7.1.4 Plaats mogelijk te realiseren van een TLC.....	36
7.1.5 Voldoende benodigde financiële middelen aanwezig bij de bedrijven.....	37
7.1.6 Uitbreidingsmogelijkheden op huidig terrein transportbedrijven	38
7.1.7 Nationaal of internationaal vervoer huidige situatie bij de bedrijven	39
7.2 De visies van de bedrijven	40

8	De visies van andere organisaties.....	42
8.1	Verkeer en Waterstaat	42
8.2	Govera	43
8.3	TLN	45
8.4	Organisaties over de locatie van een TLC	46
8.5	Slaag en faalfactoren van een TLC vanuit de organisatie.....	47
8.6	Schelluinen-West	48
8.7	Verschillende uitvoeringen van een TLC.....	49
9	Aanpak huidige situatie om gewenste situatie te krijgen.	52
10	Conclusie.....	53
	Bronnenvermelding.....	54

1 Samenvatting

1.1 Huidige situatie.

De 154 bedrijven, waarvan 14 bezocht en 2 telefonisch geïnterviewd, die wij hebben gecontacteerd, geïnterviewd en geïnterviewd bevinden zich in de regio ten noorden van de lijn Castricum – Purmerend. De bedrijven zijn allemaal in kaart gebracht om een goed beeld te krijgen van waar deze zich in de regio bevinden. Dit is gedaan om te kijken hoe de bedrijven zijn gesitueerd ten opzichte van snelwegen en mogelijke locaties voor een TLC.

1.2 Verschillende vervoersmodaliteiten.

Het is duidelijk geworden dat er maar een gering aantal bedrijven gebruik maken van andere vervoersmodaliteiten naast het gebruikelijke wegvervoer. Bedrijven zien wegvervoer nog steeds als de meest praktische wijze van goederenvervoer. Hierbij uiteraard ook gelet op de kosten van transport. Het is gebleken dat voor alle bedrijven die nationaal en ook internationaal transporteren een andere vervoersmodaliteit te duur is en te lang duurt, aangezien hetgeen wat ze transporteren onderhevig is aan strenge eisen conform wettelijke voorschriften. Denk hierbij aan gecontroleerd koeltransport en goederen die gescheiden van elkaar vervoerd moeten worden. De vrachten moeten vele malen verder vervoerd worden wil een andere vervoersmodaliteit aantrekkelijk worden, of de modaliteiten moeten aanzienlijk goedkoper worden.

1.3 Knelpunten in het verkeer.

De knelpunten in het verkeer (weg, water, rails) zijn ook weergegeven om aan te geven waar de transportbedrijven de meeste tijd verliezen en hiermee ook geld. Transportbedrijven hebben te kennen gegeven geïnteresseerd te zijn in een TLC wanneer deze zich in de buurt van een aantal snelwegen bevindt die goede toegankelijkheden bieden en waarmee ze zich snel naar hun klanten en het achterland kunnen begeven. Om een goed beeld te krijgen van hoe dit te realiseren, hebben we alle soorten files en knooppunten in beeld gebracht en wat er in de nabije toekomst gaat veranderen. Om andere vervoersmodaliteiten interessant te maken voor de transporteurs, waarmee ook het fileprobleem wordt aangepakt, zal er heel veel gedaan moeten worden om dit te realiseren. Er wordt duidelijk weergegeven, aan de hand van plaatjes, wat er nu speelt en wat er gaat gebeuren en waar de mogelijkheden liggen. Met al deze informatie kan ook tevens naar de ultieme locatie voor een TLC gezocht worden, ook met het oog op de toekomst wanneer bedrijven mogelijk over gaan op andere vervoersmodaliteiten. Het moet sneller, goedkoper en toegankelijker worden.

1.4 Gewenste situatie van de Westfriese Bedrijven Groep

De WBG is van mening dat transportondernemers op korte termijn zullen moeten gaan samenwerken, anders zullen velen op houden te bestaan. Om dit te realiseren onderzoekt de WBG de mogelijkheden van een Transport Logistiek Centrum. Als het aan hun ligt komt het er, het is voor hun een absolute noodzaak om de continuïteit van veel bedrijven te waarborgen.

1.5 Gewenste situatie van de Bedrijven

Een groot gedeelte van de bedrijven, 45 %, staat positief tegenover het idee van een TLC, maar zal niet tot stappen overgaan. Dit komt door het feit dat er niet genoeg geld voor handen is. De grotere bedrijven hebben doorgaans wel genoeg geld om te verhuizen, maar hebben vaak nog genoeg uitbreidingsmogelijkheden op hun huidige locatie. Het wordt interessanter voor bedrijven wanneer er steun is vanuit een overheidsorgaan die subsidies mogelijk kan maken. Tevens moet de grondprijs van een nieuw TLC ook laag gehouden worden om het toegankelijker te maken voor bedrijven. Bedrijven staan ook negatief tegenover andere vervoersmodaliteiten. Om andere vervoersmodaliteiten toegankelijker en aantrekkelijker te maken voor bedrijven heeft de WBG banden aangelegd met het Amsterdams Havenbedrijf.

1.6 De visies van externe organisaties

De verschillende organisaties die benaderd zijn voor hun mening staan sceptisch tegenover een TLC. Ze zien er een kans van slagen in, maar dan moet er aan een aantal heel belangrijke voorwaarden voldaan worden. Het gaat hierbij om de grondprijs, toegankelijkheid tot de A7 en A9, het moet water gerelateerd zijn en het moet in het bestemmingsplan passen. Tevens moeten er een groot aantal voorzieningen aanwezig zijn om tot de nodige kostenbesparingen te komen. Ook als de inrichting van het TLC niet past in de gedachte van een instantie zal deze er per direct zijn handen van afnemen.

1.7 Aanpak huidige situatie om gewenste situatie te krijgen.

De WBG zal over de brug moeten komen met zeer aantrekkelijke voorstellen om bedrijven ervan te overtuigen om naar een TLC te komen. Er zullen een aantal bottlenecks aangepakt moeten worden om de weg vrij te maken. Het gaat hier om financiële mogelijkheden en de bedrijven moeten overtuigd worden om te investeren in het TLC en niet in hun huidige locatie. Er moet duidelijkheid komen voor de bedrijven en een aantal voorstellen vanuit de WBG, want er zijn meerdere vormen te noemen hoe een TLC ingericht kan worden.

2 Inleiding

De opdrachtomschrijving van onze opdrachtgever luidt als volgt: “Het onderzoeken hoe de transportondernemers in Noord-Holland Noord (alles ten noorden van de lijn Castricum - Purmerend) tegenover het idee staan om zich te vestigen op een Transport Logistiek Centrum (TLC)”. Een TLC is een samenvoeging van bedrijven die doorgaans in dezelfde tak van werk zitten (in dit geval Transport) en op hetzelfde terrein gebruik maken van eventueel panden, servicemogelijkheden, parkeergelegenheden etc. Tevens is gevraagd de verschillende vervoersmodaliteiten te onderzoeken en in kaart te brengen welke er op dit moment al gebruikt worden. Dit om mogelijke ontwikkelingen bij het opzetten van een TLC mee te nemen in het onderzoek.

Wat ons is opgevallen, is dat ondanks het feit dat er hier over een levensvatbaar idee gesproken wordt er maar heel weinig bedrijven de animo hebben getoond de door ons opgestuurde enquête in te vullen en retour te sturen. Als ze dit al wel gedaan hadden, dan ontstond er een grote vertraging in de verwerking van deze enquêtes, omdat deze heel laat binnenkwamen. Wat er na de bedrijfsbezoeken naar voren kwam, is dat er veel sprake is van ‘projectvermoeidheid’ bij de ondernemers. Veelal kregen we te maken met de woorden “laten ze er nu wél wat mee doen.” Dit is geen sterke basis voor een mogelijke realisatie van een Transport Logistiek Centrum, dus bij voorhand had dit onderzoek al een negatieve tint in de ogen van de ondernemers.

In dit verslag wordt eerst de huidige situatie in kaart gebracht, waarna de verschillende modaliteiten bekritiseerd worden met voor- en nadelen. Hierna wordt er dieper ingegaan op de verschillende modaliteiten, waarbij ook gekeken wordt naar toekomstige ontwikkelingen. Daaropvolgend volgt een hoofdstuk waarin de visie van de Westfries Bedrijvengroep weergegeven wordt en aansluitend de gedachten van de transportbedrijven in de regio Noord-Holland Noord. Als laatste bron van informatie wordt uitgelegd hoe de bezochte instanties tegenover het TLC staan en wat hun meningen en gedachten zijn. Tenslotte een inzicht over de beste manier om de huidige situatie te verbeteren om zo de gewenste situatie te creëren. Het verslag wordt afgesloten met de conclusie van dit onderzoek.

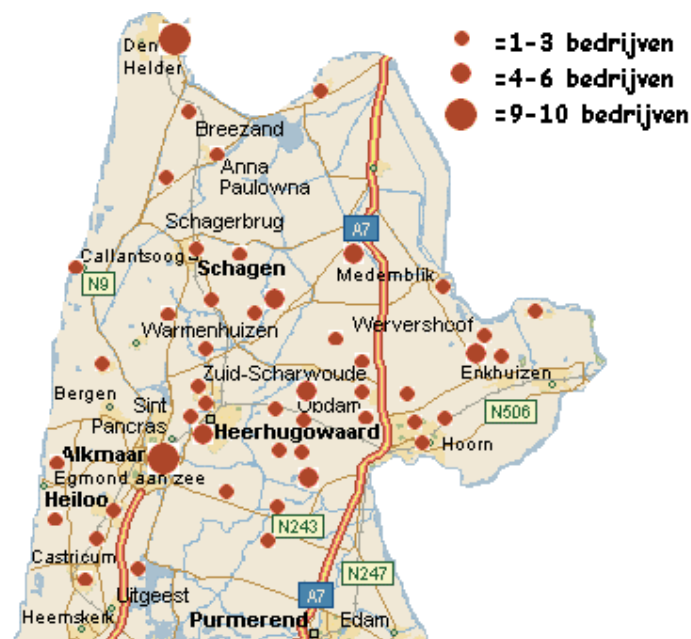
3 De huidige situatie van transportbedrijven

In de huidige situatie wordt beschreven hoe het gebied, waarnaar onderzoek is gedaan, eruit ziet. Er is ook een weergave te vinden waar de transportbedrijven die meegenomen zijn in dit onderzoek, op dit moment gevestigd zijn. Het komt nog steeds voor dat transportbedrijven in dorpskernen zitten, of op een plek waar het bedrijf ooit opgericht is.

3.1 Verdeling transportbedrijven wegvervoer in de regio.

De bedrijven die meedoen aan het onderzoek liggen in de regio Noord-Holland Noord. Dit is het gebied ten noorden van de lijn Castricum en Purmerend. De plaatsen waar transportbedrijven zich bevinden in deze regio:

Akersloot	Alkmaar	Andijk	Anna Paulowna
Avenhorn	Barsingerhorn	Benningbroek	Berkhout
Broek op Langedijk	Breezand	Callantsoog	Castricum
Den Helder	De Weere	Den Burg	Dirkshorn
Egmond a/d Hoef	Egmond-Binnen	Grootschermer	Heerhugowaard
Heiloo	Hensbroek	Hippolytushoef	Hoogkarspel
Hoorn	Limmen	Medemblik	Middenmeer
Nieuwe Niedorp	Nibbixwoud	Noord-Scharwoude	Obdam
Oosterblokker	Oudeschild	Schagen	Schermerhorn
Schoorl	Spanbroek	Spierdijk	Stompvoren
Ursem	't Veld	Waarland	Warmenhuizen
Wervershoof	Winkel	Wognum	't Zand
Zwaag	Zwaagdijk	Zuid-Scharwoude	



*Op deze kaart staan de plaatsen Den Burg en Oudeschild (op Texel) niet weergegeven

Bron: Kaart van www.riconnederland.nl

3.2 Bereidwilligheid van de transportbedrijven

Voor dit onderzoek is een enquête verstuurd naar 154 bedrijven in de regio. Van deze 154 bedrijven hebben we de veertig grootste bedrijven in de regio benaderd om te vragen of we een bedrijfsbezoek konden realiseren. Hierdoor kon er meer informatie worden ingewonnen doordat er over meerdere zaken kon worden gesproken en er verder kon worden doorgevraagd. In totaal waren veertien bedrijven bereid om een afspraak te maken. De bedrijven hebben een bezoek gehad en zijn geïnterviewd, waardoor we een goede representativiteit konden krijgen voor ons onderzoek. Twee bedrijven zijn nog telefonisch geïnterviewd, dit waren Transportbedrijf Simon Loos Wognum B.V. en Winder Limmen in Alkmaar.

De volgende bedrijven waren bereid medewerking te verlenen:

1. Bakker en Schilder Transport BV , 't Zand
2. Bloemendaal Transporten , Andijk
3. C. Greuter en Zn Expeditie B.V. , Schagen
4. De Boer Transport V.O.F. , Westbeemster
5. De Zwaluw B.V. , Enkhuizen
6. Dick Vijn Transport B.V. , Zwaagdijk
7. Fatrans B.V. , Zwaagdijk
8. G. Vlug & Zn B.V. , Middenbeemster
9. Internationaal Transportbedrijf Moeijes B.V. , Zwaag
10. Koomen's Internationaal Transportbedrijf B.V. , Wervershoof
11. Reyn's Transport B.V. , Zwaagdijk
12. Spaansen Den Helder B.V. , Den Helder
13. Tesselaar Transport en Verhuur B.V. , Winkel
14. Transportbedrijf May B.V., Grootebroek
15. Transportbedrijf Simon Loos Wognum B.V. , Wognum
16. Winder Limmen B.V. , Alkmaar

4 Voor en nadelen van de relevante vervoersmodaliteiten

Bij het onderzoek werden verschillende vervoersmodaliteiten belicht, namelijk wegvervoer, watervervoer, luchtvervoer, en ook railvervoer.

4.1 Vervoer over de weg (Wegvervoer)

Wegvervoer is bij dit onderzoek het meeste van belang. Er zijn tenslotte alleen maar bedrijven bezocht die aan goederenvervoer over de weg doen. Wegvervoer wordt gezien als de meest praktische manier om goederen veilig, op tijd, en ook tegen redelijke prijzen te vervoeren.

Voordelen:

- Bij wegvervoer kan er makkelijker 'Just In Time' worden geleverd. Wegvervoer gaat veel sneller dan water- en railvervoer. Bedrijven zijn vaak zo ingesteld dat ze snel en tijdig moeten leveren. Luchtvervoer gaat internationaal gezien sneller dan wegvervoer, maar brengt ook hoge kosten met zich mee.
- Het wegvervoer is veel flexibeler. Alle bedrijven zijn te bereiken over de weg, dit is bij gebruik van andere modaliteiten een probleem. Vaak moeten de laatste kilometers naar de afnemer / klant bij gebruik van water-, lucht- en railvervoer alsnog worden uitgevoerd over de weg.
- Vaak kunnen transporteurs goederen die onder verschillende condities moeten worden vervoerd makkelijker vervoeren. Zij kunnen in vrachtwagencombinaties verschillende geconditioneerde transporten gezamenlijk vervoeren.

Nadelen:

- Nadeel van wegvervoer is echter dat de lengte en het aantal files in Nederland steeds groter wordt en voor steeds meer oponthoud zorgt. (zie ook hoofdstuk 5.1)
- Ook de kosten van het gebruik van een vrachtauto zijn relatief veel hoger dan die van de modaliteiten watervervoer en railvervoer.
- Er komen steeds meer regels voor goederenvervoer over de weg, dit kan tot nog meer belemmeringen leiden voor de snelheid waarmee nu nog vervoerd kan worden.
- Het milieu ondervindt veel hinder van het massale goederentransport over de weg.

4.2 Watervervoer (vervoer per boot of schip)

Een aantal bedrijven in de regio maakt gebruik van Watervervoer. Deze vervoersmodaliteit wordt vooral gebruikt wanneer er lange afstanden moeten worden overbruggt (vaak internationaal) en de levertijd niet van groot belang is. Watervervoer is de goedkoopste manier om lading van groot volume te vervoeren, daarom kiezen de bedrijven voor deze modaliteit.

Voordelen:

- Voordeel van watervervoer is dat er relatief goedkoop kan worden vervoerd.
- Er kunnen grote volumes worden vervoerd.
- Andere werelddelen zoals Azië, Afrika, Zuid en Noord Amerika kunnen alleen bereikt worden met water- of luchtvervoer. Watervervoer is vaak de goedkoopste optie bij grote volumes.
- Watervervoer heeft veel minder last van verkeersopstoppingen.
- Onze regio is omgeven met water. Het IJsselmeer, de Noordzee, Noord-hollandskanaal en Noordzeekanaal. De haven in Amsterdam en de overslagplaats bij N.V. Huisvuilcentrale Noord-Holland in Alkmaar zijn belangrijke logistieke overslagpunten voor het watervervoer.

Nadelen:

- Watervervoer gaat langzaam in vergelijking met de modaliteiten rail-, lucht- en wegvervoer. Levertijden en de hoeveelheden moeten constant zijn.
- Veel bedrijven in de regio zitten niet aan water waar boten kunnen worden geladen. De goederen moeten dus eerst naar een haventerminal worden vervoerd.
- Vaak moeten de laatste kilometers naar de afnemer / klant bij gebruik van watervervoer alsnog worden uitgevoerd over de weg of via rails.
- Doordat er vaker moet worden overgeladen omdat water- en wegvervoer of railvervoer vaak gecombineerd moeten worden brengen deze extra logistieke handelingen veel kosten met zich mee.
- Deze modaliteit is niet geschikt voor elk soort lading. Sommige soorten lading moeten speciaal geconditioneerd vervoerd worden.
- Ook kunnen bloembollen bijvoorbeeld niet vervoerd worden samen in één ruimte met groenten omdat die weer onder andere condities moeten worden vervoerd.

4.3 Luchtvervoer

Deze manier van goederentransport kost relatief veel geld. Veel bedrijven maken dan ook weinig gebruik van deze modaliteit vanwege de hoge kosten die eraan verbonden zijn. Alleen bij kleinere goederen die internationaal moeten worden vervoerd wordt deze vervoersmodaliteit over het algemeen het meeste ingezet. Schiphol en Den Helder Airport zijn de luchthavens die op de kortste afstand van onze regio zitten.

Voordelen:

- De goederen kunnen heel snel vervoerd worden.
- Er kan veel volume vervoerd worden met een vliegtuig.
- Andere werelddelen zoals Azië, Afrika, Zuid en Noord Amerika kunnen alleen bereikt worden door water- of luchtvervoer. Luchtvervoer is hierbij absoluut het snelst.

Nadelen:

- Nadeel is dat deze vervoersmodaliteit heel duur is.
- Deze modaliteit is niet geschikt voor elke soort lading. Sommige soorten lading moeten speciaal geconditioneerd vervoerd worden.
- Ook kunnen bloembollen bijvoorbeeld niet vervoerd worden samen met groenten omdat die weer onder andere condities moeten worden vervoerd.
- Bijna alle bedrijven in de regio zitten niet naast een luchthaven. De goederen moeten dus eerst naar de luchthaven worden vervoerd via wegvervoer.
- Vaak moeten de laatste kilometers naar de afnemer / klant bij gebruik van luchtvervoer alsnog worden uitgevoerd over de weg.
- Doordat er vaker moet worden overgeladen omdat lucht- en wegvervoer vaak gecombineerd moeten worden, brengen deze extra logistieke handelingen veel kosten met zich mee.

4.4 Railvervoer

Deze vervoersmodaliteit zou een vervanging kunnen worden voor wegvervoer, maar velen van de geïnterviewde bedrijven klagen over het feit dat de benodigde infrastructuur en voorzieningen niet genoeg zijn voor volledige steun van deze vervoersmodaliteit. In onze regio kunnen de bedrijven de goederen pas vanaf Amsterdam via het spoor vervoeren.

Voordelen:

- Er kan heel veel volume tegelijk worden vervoerd.
- Er kan relatief goedkoop worden vervoerd.
- Er kan snel worden vervoerd, al zal het ook soms niet zo snel zijn als wegvervoer.

Nadelen:

- Nadeel is dat de benodigde voorzieningen nog niet volledig aanwezig zijn. Pas vanaf Amsterdam kunnen de bedrijven gebruik maken van railvervoer. In de regio Noord-Holland Noord zijn nog geen mogelijkheden om goederen over het spoor te vervoeren.
- Deze modaliteit is niet geschikt voor elke soort lading. Sommige soorten lading moeten speciaal geconditioneerd vervoerd worden.
- Ook kunnen bloembollen bijvoorbeeld niet vervoerd worden samen met groenten omdat die weer onder andere condities moeten worden vervoerd.
- Bijna alle bedrijven in de regio zitten niet naast spoor. De goederen moeten dus eerst naar een rangeerterrein worden vervoerd via wegvervoer.
- Vaak moeten de laatste kilometers naar de afnemer / klant bij gebruik van railvervoer alsnog worden uitgevoerd over de weg.
- Doordat er vaker moet worden overgeladen omdat rail- en wegvervoer vaak gecombineerd moeten worden brengen deze extra logistieke handelingen veel kosten met zich mee.

5 Knelpunten

De knelpunten die er bestaan in de huidige situatie bij het wegvervoer, watervervoer en het railvervoer worden hier verder uitgelegd. De knelpunten in het luchtvervoer worden in dit hoofdstuk niet verder uitgewerkt, omdat deze van veel mindere aard zijn.

5.1 Knelpunten in het wegvervoer

De verschillende transportbedrijven in de regio komen veel files tegen op het wegennet van en naar Amsterdam. Het is door deze bedrijven zeer gewenst dat er in de toekomst een betere verbinding komt om naar andere delen in het land te rijden. Het doortrekken van de N302 van Hoorn naar Alkmaar en een autosnelwegverbinding vanuit Hoorn direct naar het oosten (bijvoorbeeld via de bestaande dijk (Enkhuizen-Lelystad) zijn hierbij vooral gewenst. Deze oplossingen kunnen dan als alternatief gebruikt worden door de transportbedrijven in de regio om naar het oosten en zuiden van Nederland te rijden. Hierdoor omzeilt het verkeer het knooppunt Amsterdam en zal het knooppunt daar flink ontlast worden.

De meeste bedrijven tonen wel interesse wanneer er gesproken wordt over het opzetten van een Transport Logistiek Centrum (TLC). Deze moet dan wel aan de volgende criteria voldoen:

- 1) Allereerst een goede verbinding met de snelwegen: vooral de A7, de A1 voor het oostelijke vervoer, de A2 voor het zuidelijke vervoer. Goede verbinding met de verschillende wateren rondom het gebied Noord- Holland Noord kan zorgen voor meer watervervoer.
- 2) De bedrijven willen samenwerking met de gemeenten om mogelijke subsidies te regelen.
- 3) De volgende voorzieningen moeten aanwezig zijn bij het TLC namelijk: wasvoorzieningen, tankmogelijkheden, reparatie- werkplaatsvoorzieningen. Bij samenwerking willen bedrijven gezamenlijke laaddocks en / of een gezamenlijke loods.
- 4) Er moeten goede verbindingen zijn met belangrijke grote industrieterreinen waar veel grote en verschillende distributie centra zitten.
- 5) De vestigingsplaats voor het TLC moet de verkeersstromen die de bedrijven voortbrengen voor het af en aanrijden makkelijk kunnen verwerken.

De conclusie aan de hand van de geïnterviewde bedrijven is dat vervoer over de weg het meest gebruikt is en ook nog de meest vertrouwde vervoersmodaliteit is. De bedrijven verwachten echter dat deze manier van goederenvervoer blijft toenemen en dat er nieuwe ontwikkelingen en mogelijkheden worden voorzien om de groei te steunen. Een tweede Coentunnel, het opwaarderen van autowegen tot autosnelwegen, het opzetten van makkelijk te bereiken industrieterreinen zijn voorbeelden hiervan.

5.1.1 Belangrijke wegen in Noord-Holland

De allerbelangrijkste wegen op dit moment voor transportbedrijven uit de regio Noord-Holland Noord liggen in de regio zelf en net daaronder. Bijna alle transporteurs moeten over deze wegen rijden om op de plaats van bestemming te komen. Vooral de A7 en de A9/N9 zijn erg belangrijk omdat deze beide in de regio liggen (zie plaatje). De A7 loopt in de regio Noord-Holland Noord van Den Oever richting Zaandam. Rijksweg A9 loopt van Amsterdam tot Alkmaar en gaat daarna verder als provinciale weg N9 tot Den Helder.

Deze twee snelwegen sluiten aan op de overige wegen die naar de andere delen van het land leiden. De A9 verzorgt het verkeer langs de westkust van Noord-Holland. De rijkswegen A9 en A7 zijn belangrijke verbindingswegen voor het verkeer naar Amsterdam en verder naar het zuiden en oosten. De A7 verzorgt het verkeer aan de oostkant van Noord – Holland. De A7 is verder de belangrijkste verbinding voor deze provincie naar het noorden van Nederland via de Afsluitdijk. De maximale snelheden op deze snelwegen verschillen van 100 tot 120 km/uur.

De dijk Enkhuizen-Lelystad is een belangrijke weg voor het vervoer naar het oosten van het land. Deze dijk heeft vanuit de richting Enkhuizen maar één rijstrook, dit geldt ook vanuit de richting Lelystad. De maximale snelheid ligt hier op 100 km/uur.



Overzicht autosnelwegen in Nederland

Een aantal belangrijke autosnelwegen voor de regio Noord-Holland Noord staan hieronder uitgelegd:

- A1 → Belangrijke snelweg naar het oosten (vanaf Oldenzaal verbinding naar Duitsland)
- A2 → Belangrijkste route naar het zuiden van het land (vanaf Maastricht verbinding naar België)
- A4 → Van Amsterdam naar Den Haag en richting Rotterdam.
- A5 → Nieuwe snelweg (2003) waardoor verkeer van Noord naar Zuid-Holland niet meer langs knooppunt Badhoevedorp bij Schiphol hoeft. Het verbindt de A4 naar de A9 met elkaar.
- A7 → Route naar Friesland (Afsluitdijk) en binnen de regio. Zeer belangrijk!
- A9 → Eveneens een route binnen de regio met aansluiting op Amsterdam.
- A12 → Belangrijke route via Utrecht naar het Oosten van Nederland. (vanaf Zevenaar verbinding naar Duitsland)

Dijk Enkhuizen-Lelystad → Geen autosnelweg maar provinciale weg, een belangrijke weg voor snelle verbinding met Flevoland en verder naar het oosten.



Overzicht autosnelwegen in Nederland
Bron: www.vananaarbeter.nl

5.1.2 Soorten verkeersproblemen

Om een duidelijk antwoord te kunnen geven op de vraag waar de meeste verkeersproblemen zijn moet men eerst weten welke soorten verkeersproblemen er zijn en hoe deze veroorzaakt worden. In de volgende paragrafen is hierover een duidelijk beeld geschetst.

5.1.2.1 'Vast Knelpunt'-file

Deze file wordt veroorzaakt door een knelpunt dat continu aanwezig is. Als het verkeersaanbod groter is dan het knelpunt kan afwickelen ontstaat file. Een voorbeeld is een beperking van het aantal rijstroken. Op die plek moet het verkeer van bijvoorbeeld vier rijstroken naar drie rijstroken (invoegen), hetgeen op twee manieren bijdraagt aan het knelpunt:

1. Er moet nu hetzelfde aantal voertuigen over minder wegruimte;
2. Het herverdelen van de voertuigen over de resterende stroken kost extra 'capaciteit'.

Nadat het verkeer opnieuw een plaatsje heeft gekregen op de weg zal het verkeer normaliter weer goed doorstromen. Een 'vast-knelpunt'-file geeft een filebeeld met een duidelijke kop en staart.



Structurele file bij A9 bij Aalsmeer 1999
Bron: www.autosnelwegen.nl

5.1.2.2 'Tijdelijk knelpunt'-file

Bij een tijdelijk knelpunt, bijvoorbeeld door een ongeval of wegwerkzaamheden, geldt eigenlijk hetzelfde als bij de 'vast knelpunt'-file. Daarbij hoeft het niet zo te zijn dat er rijstroken zijn afgekruist, alleen al een voor kijkers interessante situatie kan genoeg zijn voor filevorming.

Indien het incident van de weg is gehaald of de werkzaamheden zijn afgerond, zal het verkeer weer zeer snel beginnen te rijden, voor de filerijder die nog wat verder van het tijdelijke knelpunt is vaak heel plotseling. Het is alsof er een stop uit een bad wordt gehaald; de doorstroming is vervolgens snel genormaliseerd. Zo kan in een minuut of 10 drie kilometer file oplossen.



Groot ongeval A4 bij Zoeterwoude 1994
Bron: www.autosnelwegen.nl

5.1.2.3'Periodiek knelpunt'-file

Deze file doet zich voor als er gedurende een paar ogenblikken gas moet worden teruggenomen of zelfs geremd. Belangrijkste voorbeeld van een periodieke knelpuntfile is bij toestroom op een toerit. Wanneer een aantal voertuigen in één keer wil invoegen op de snelweg (bijvoorbeeld nadat zij op het onderliggend wegennet groen licht hebben gekregen) ontstaat door dit invoegen een snelheidsverlaging op de rijbaan. Door het harmonica-effect wordt vooraan iets bijgeremd, de voertuigen daarna remmen noodgedwongen iets harder, de voertuigen daarna nog weer harder en uiteindelijk staat het verkeer stil.

Omdat als het invoegende verkeer weg is de oorzaak is weggenomen, zal een dergelijke file van voren af aan weer beginnen met rijden, terwijl achteraan nog steeds voertuigen rijden die aansluiten in de file. Zo'n file golft als het ware stroomopwaarts. Als dan even later opnieuw voertuigen willen invoegen bij de toerit ontstaat opnieuw filevorming en een nieuwe filegolf. Deze file heeft geen duidelijke kop en staart en doordat op één traject meerdere golven moeten worden genomen ontstaat een beeld van veel vertraging, terwijl de filelengte vaak niet genoeg is om als file meegenomen te worden in de verkeersinformatie.



Toeritdoseerinstallatie (TDI) op A2 bij Maarssen, toerit richting Amsterdam. De TDI wordt voorafgegaan door een bord dat waarschuwt voor de actieve werking van een flitskastje bij het licht.

Bron: www.autosnelwegen.nl

5.1.3 De verkeersproblemen op het wegennet

We praten bij verkeersproblemen alleen over ‘tijdelijk knelpuntfile’ en ‘vast knelpuntfile’.

Waar zijn nou echt de meeste verkeersproblemen? Als we kijken in de file top 50 zien we dat de meeste files zich rond steden vormen en dan met name rond Utrecht. Dit is een logisch verschijnsel omdat Utrecht nu eenmaal in het midden van Nederland ligt. Ten tweede zijn er veel files in de regio Amsterdam. De regio Noord-Holland-Noord heeft heel veel te maken met de files rond de grote wegen bij Amsterdam en dan vooral bij de Coentunnel en het Coenplein. De file top10 in 2004 ziet er als volgt uit:

<i>Richting</i>	<i>Koplocatie</i>
Utrecht -> 's-Hertogenbosch	Everdingen
's-Hertogenbosch -> Utrecht	Everdingen
Rijswijk -> Rotterdam	Kleinpolderplein
De Nieuwe Meer -> Coenplein	Coentunnel
Gorinchem -> Breda	Merwedeburg
Zaandam -> Amsterdam	Coenplein
Amsterdam -> Amersfoort	Muiden
Hoek van Holland -> Gouda	Rotterdam-Centrum
Rijswijk -> Rotterdam	Berkel en Rodenrijs
Amstelveen -> Diemen	Diemen

*Dikgedrukte plaatsen zijn knooppunten in Noord-Holland.



A13 bij Overschie vanaf het viaduct aansluiting Berkel
Bron: www.autosnelwegen.nl

In de filetop 50 komt geen file voor in de kop (alles boven de lijn Castricum-Purmerend) van Noord-Holland. Daar zijn dus weinig vaste knelpuntfiles. Omdat bijna alle bedrijven naar andere regio's exporteren ligt daar het fileprobleem ook niet. Als bedrijven uit deze regio naar Rotterdam exporteren (wat vaak gebeurt gezien de Rotterdamse haven) komen ze eerst bij Amsterdam in de file, vervolgens rond Den Haag en daarna bij Rotterdam.

De meeste wegwerkzaamheden langs de wegen zijn 's nachts. Dit is voor veel transportbedrijven ongunstig omdat deze ook in deze uren rijden.

Er zijn zelfs bedrijven die alleen maar 's nachts rijden. Dit is een vorm van tijdelijk knelpuntfile waar wel degelijk veel hinder van ondervonden wordt door de transportbedrijven.

Een eventuele oplossing is snel gevonden. Bijna alle bedrijven spraken over een groot aantal wegen dat doorverbonden moet worden. De gewenste hoofdinfrastructuur bestaat uit de volgende stroomwegen:

De noord-zuid-verbindingen (de A9/N9 langs de westelijke kustzone en de A7 langs de oostelijke kustzone) dienen op drie plaatsen in oost-west-richting met elkaar te worden verbonden:

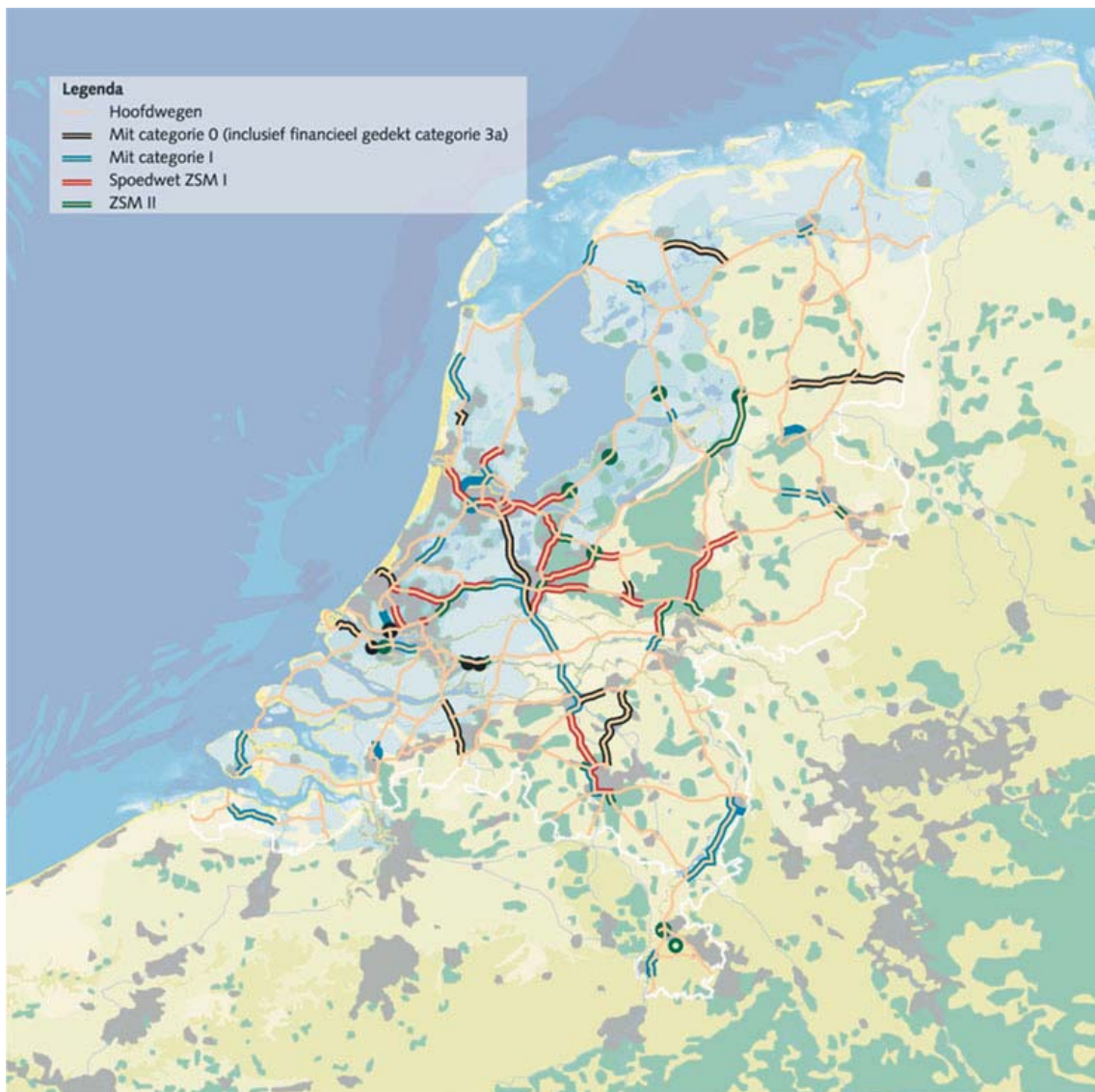
- in het zuiden gaat het om de doortrekking van de A8 naar de A9 (Zaanstad-Uitgeest)
- in het midden om realisatie van de Westfrisiaweg (Alkmaar-Enkhuizen)
- in het noorden om realisatie van een nieuwe doorstroomweg tussen Den Helder en de A7, nabij Middenmeer.

Met name de verbinding Alkmaar-Hoorn-Enkhuizen wordt genoemd. Maar aangezien dit veel geld kost, zoeken provincie, gemeenten en het bedrijfsleven nog naar mogelijkheden om dit te realiseren.

5.1.3.1 Huidige wegennet met knelpunten

Voor het komende decennia is er beleid geschreven door het Ministerie van VROM in de Nota Mobiliteit 2004. Ministerie van VROM staat voor ruimte, wonen, milieu en rijksgebouwen. De Nota Mobiliteit is een uitwerking van de Nota Ruimte en bij de tot standkoming van dit beleidsvoornemen hebben provincies, WGR-plusregio's (wet gemeenschappelijke regelingen), gemeenten en waterschappen conform de Planwet Verkeer en Vervoer hun bijdragen geleverd.

Als we kijken naar de indeling van de huidige knelpunten op het wegennet in Nederland dan zien we het volgende:



Bron: www.vananaarbeter.nl

De rode stukken op het wegennet zijn de grootste knelpunten. De blauwe stukken zijn de middelmatige knelpunten, en de zwarte de minst hevige knelpunten. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft projecten opgestart onder de naam: Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT).

5.1.3.2 Reistijden in de spits

De knelpunten in het wegennet ontstaan het meest in de spits door het vele personenvervoer. Woon-werkverkeer dat 's morgens naar het werk en 's middags na werktijd naar huis rijdt zorgt voor grote knelpunten in het wegennet. De reistijden voor het goedertransport over de weg lopen hierdoor natuurlijk hevig op. In het volgende plaatje zijn de reistijden in de spits weergegeven:



Zoals is te zien zijn er grote knelpunten tijdens de spits rond de grote steden. Logisch natuurlijk als bekend is dat het meeste woon-werkverkeer rond de grote steden plaatsvindt. Vooral in het oosten en in het noorden van het land is de doorstroming op het wegennet ook in de spits goed.

5.1.3.3 Aanpak knelpunten

De overheid is met tal van projecten bezig voor de aanpak van de grootste knelpunten in het wegennet van Nederland. Deze vallen weer onder het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT). Deze projecten moeten uitgevoerd worden tussen 2004 en 2020. Deze staan ook beschreven in de Nota Mobiliteit 2004 (Ministerie van VROM). Na de aanpak van de knelpunten in dit tijdsbestek moeten de reistijden bij de huidige knelpunten vooral in de spits verbeterd zijn. Het moet er als volgt uit komen te zien:



Bron: www.vananaarbeter.nl

Zoals is te zien zullen dan de reistijden vooral rond de grote steden verbeterd zijn. De aanpak van de huidige knelpunten zorgt er dan wel weer voor dat het op andere wegen weer iets drukker wordt tijdens de spits. De reistijden in de spits rond de grote steden worden kleiner maar op sommige andere wegen weer iets langer. Door de aanpak van de knelpunten worden de langere reistijden meer verdeeld over het wegennet.

5.2 Knelpunten in het vaarwegennet

Ook in het vaarwegennet van Nederland bevinden zich knelpunten. Hierdoor ontstaan er ook langere reistijden voor het goederenvervoer over het water. Ook weer is een aanpak van dit waternet beschreven in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) van de overheid. Deze projecten moeten ook weer uitgevoerd worden tussen 2004 en 2010. Deze staan beschreven in de Nota Mobiliteit 2004 (Ministerie van VROM).

5.2.1 Huidige vaarwegennet



Hierboven zijn de hoofdvaarwegen van het huidige vaarwegennet te zien. Dit zijn vooral de vaarwegen waar het meeste verkeer voor het goederenvervoer plaatsvindt. Natuurlijk komen boten hierbij ook nog een stukje buiten de hoofdwegen om de klant te kunnen leveren.

5.2.2 Aanpak vaarwegennet

In het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) van de overheid is ook opgenomen dat het vaarwegennet wordt verbeterd.



Bron: www.vananaarbeter.nl

Hierboven zijn de knelpunten te zien in het vaarwegennet die in de periode 2005-2010 worden aangepakt met uitvoering van het huidige Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT).

5.2.3 Toekomstig beeld vaarwegennet

De overheid heeft een streefbeeld opgezet over hoe het vaarwegennet er in 2020 moet komen uit te zien. Na de aanpak van de knelpunten in het vaarwegennet in de periode 2004-2020 moet het volgende beeld ontstaan:



Bron: www.vananaarbeter.nl

Zoals is te zien moet het in 2020 mogelijk zijn om in Nederland veel makkelijker goederenvervoer over het water te laten plaatsvinden. Door het wegnemen van de knelpunten worden plaatsen van bedrijven niet alleen makkelijker bereikbaar over het water, ook zijn de reistijden korter.

5.3 Knelpunten in het railvervoer

Zoals al eerder vermeld werd kan deze vervoersmodaliteit een vervanging worden voor wegvervoer, maar vele van de geïnterviewde bedrijven klagen over het feit dat de benodigde infrastructuur en voorzieningen niet genoeg zijn voor volledige steun van deze vervoersmodaliteit. In onze regio kunnen de bedrijven de goederen nu pas vanaf Amsterdam via het spoor vervoeren. In de toekomst zou het spoorwegenet na uitbreiding beter kunnen worden benut.

In het plaatje hieronder is te zien hoe het spoornet in Nederland er nu uit ziet:



Bron: www.vananaarbeter.nl

De huidige vervoersstromen van goederen over het Nederlandse spoornet zien er als volgt uit:



Hierbij is duidelijk te zien dat de grootste goederenvervoersstromen via het spoor zich vooral bevinden tussen Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, Eindhoven en Arnhem. Op dit plaatje is ook te zien dat er in de regio Noord-Holland Noord wel een spoor aanwezig is maar dat deze eigenlijk nooit wordt gebruikt voor het vervoer van goederen. Pas vanaf Amsterdam beginnen de goederenstromen zich te ontwikkelen.

Voor het komende decennia is er beleid geschreven door het Ministerie van VROM in de Nota Mobiliteit 2004. Ministerie van VROM staat voor ruimte, wonen, milieu en rijksgebouwen. De Nota Mobiliteit is een uitwerking van de Nota Ruimte en bij de tot standkoming van dit beleidsvoornemen hebben provincies, WGR-plusregio's, gemeenten en waterschappen conform de Planwet Verkeer en Vervoer hun bijdragen geleverd. Als we kijken naar de indeling van het spoornet en hoe deze er in de toekomst uit moet gaan zien dan zien we het volgende:



Bron: www.vananaarbeter.nl

Op deze kaart is te zien hoe het goederennet zich in de toekomst moet gaan ontwikkelen, de plannen hiervoor zijn er al bij de overheid. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ontwikkelde deze kaarten voor het uitwerken van de plannen.

De indeling van het spoornet zou er dan als volgt uit komen te zien:



Bron: www.vananaarbeter.nl

Zoals is te zien wordt het hele spoornet beschikbaar voor goederenvervoer. De zwarte stippellijnen zijn de Betuwelijn (Amsterdam-Utrecht-Arnhem) en de HSL Zuid (Amsterdam-Rotterdam-België). De primaire route blijft vooral tussen Amsterdam, Utrecht en Rotterdam. Via Rotterdam, Nijmegen en 's-Hertogenbosch zijn er verbindingen naar het buitenland.

6 De gewenste situatie van de WBG

Aan het begin van het Haalbaarheidsonderzoek naar een Transport Logistiek Centrum kwam er vanuit de Westfriese Bedrijvengroep een duidelijk beeld naar voren omtrent de te verwachte ontwikkelingen in de transportsector. Om het beeld van de Westfriese Bedrijvengroep meer inhoud te geven, doormiddel van cijfers, heeft de WBG besloten 2 projectgroepen te vormen. Uiteraard wordt er met alle uitkomsten / ontwikkelingen van het onderzoek rekening gehouden, of deze nu positief of negatief zijn.

De meest ideale ontwikkeling zou zijn dat een aantal grotere bedrijven het initiatief van dit project overnemen en ook gaan samenwerken om een logistiek centrum te realiseren. Er zal echter wel veel samenwerking nodig zijn, in eerste instantie om alle faciliteiten voor iedereen beschikbaar te maken. Hierdoor kunnen kosten gereduceerd worden voor alle bedrijven op het TLC. Verder zullen bedrijven samenwerkingsverbanden aan kunnen gaan op het gebied van het vervoeren zelf, vrachten van elkaar overnemen en dergelijke om elkaar uit de brand te helpen en elkanders continuïteit te waarborgen. Als dit een succes blijkt zal het vanzelf aantrekkelijk worden voor kleinere bedrijven om zich op een logistiek centrum te vestigen of samen te smelten met grotere bedrijven, in het geval hun bestaan in gevaar dreigt te komen, of als ze daadwerkelijk failliet gaan. Er zullen een aantal grote bedrijven gevonden moeten worden die de kar willen gaan trekken om een logistiek centrum van de grond te krijgen. Dit moet echter wel met de overtuiging gebeuren dat het goed voor henzelf is, anders is de motivatie tot samenwerking niet aanwezig en dat zou een gevaar zijn voor de toekomst van een TLC.

Echter de bovenstaande omschrijving is een ideaalbeeld. De uiteindelijke uitkomst kan natuurlijk afwijken. Het is bijvoorbeeld ook mogelijk dat er een soort gezamenlijke onderhoudsterrein / parkeergelegenheid ontstaat waar alle bedrijven hun wagens kunnen neerzetten wanneer deze stil staan. Hier kunnen dan alle faciliteiten voor het onderhoud van de wagens gesitueerd worden, en dit wordt dan door een gezamenlijke dienst gedaan. Kortom, het TLC kan allerlei gedaantes aannemen, van een op kleine schaal samenwerken tot vergaande samenwerking op gebied van transport / opslag enz. Ook het gezamenlijk inkopen van brandstof en banden zou een ontwikkeling kunnen zijn.

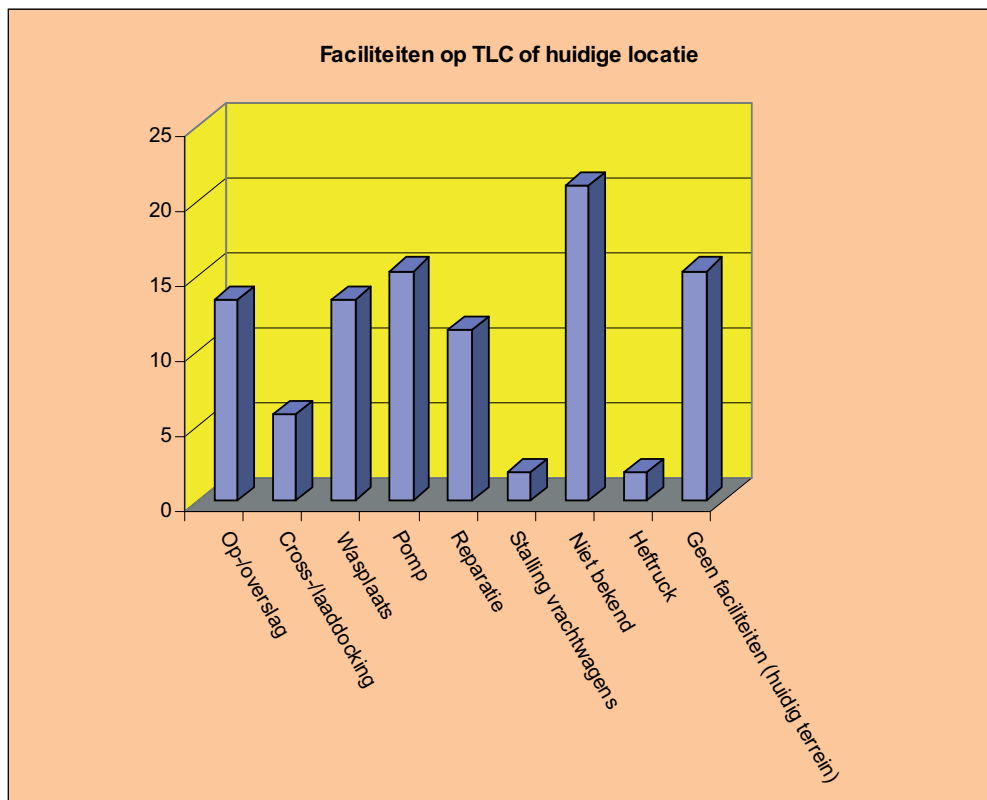
7 Gewenste situatie van de bedrijven

7.1 De uitkomsten van de enquête

Voor dit onderzoek is een enquête gestuurd naar 154 bedrijven in de regio. De uitkomsten hiervan zijn hieronder verwerkt.

7.1.1 Gewenste faciliteiten op een toekomstig TLC

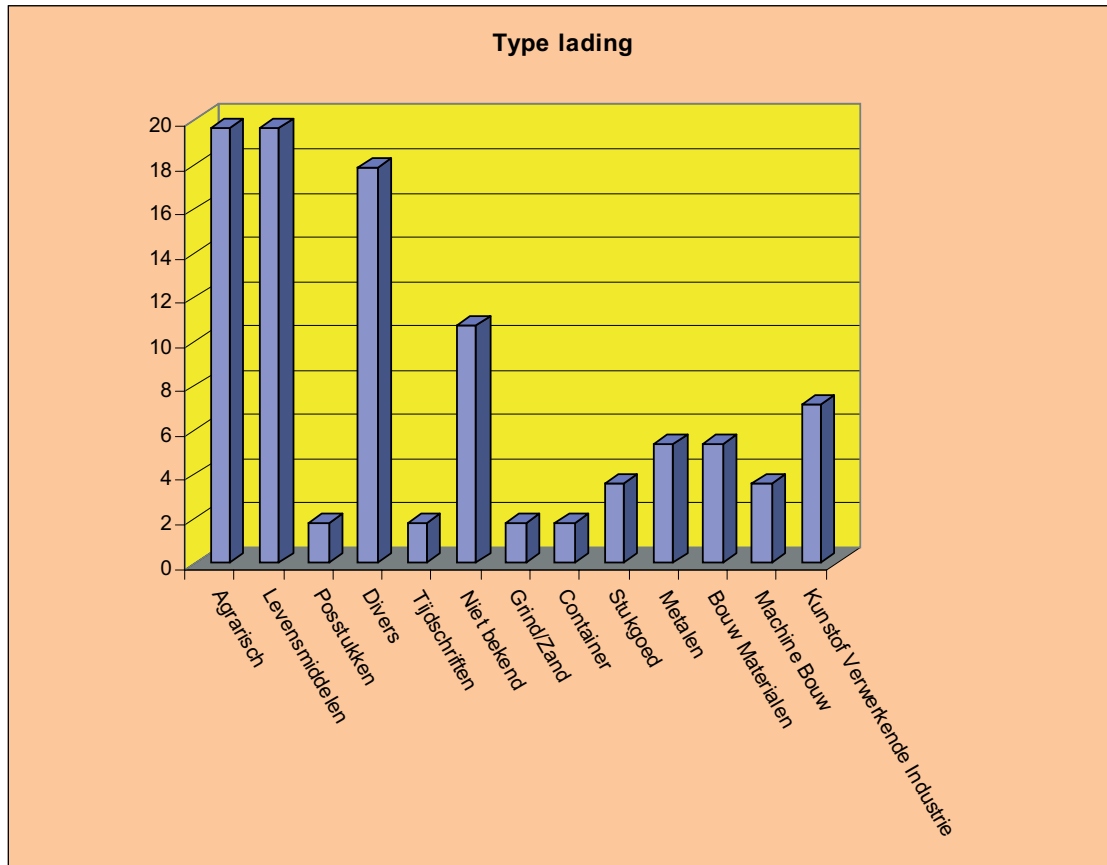
In deze grafiek wordt weergegeven welke faciliteiten op dit moment al voorhanden zijn en in procenten uitgedrukt welke faciliteiten de ondernemers op een TLC wensen te hebben.



Op-/overslag	13,46%
Cross-/laaddocking	5,77%
Wasplaats	13,46%
Pomp	15,38%
Reparatie	11,45%
Stalling vrachtwagens	1,92%
Niet bekend	21,15%
Heftruck	1,92%
Geen faciliteiten (huidig terrein)	15,38%

7.1.2 Huidige type lading van transportbedrijven wegvervoer in de regio

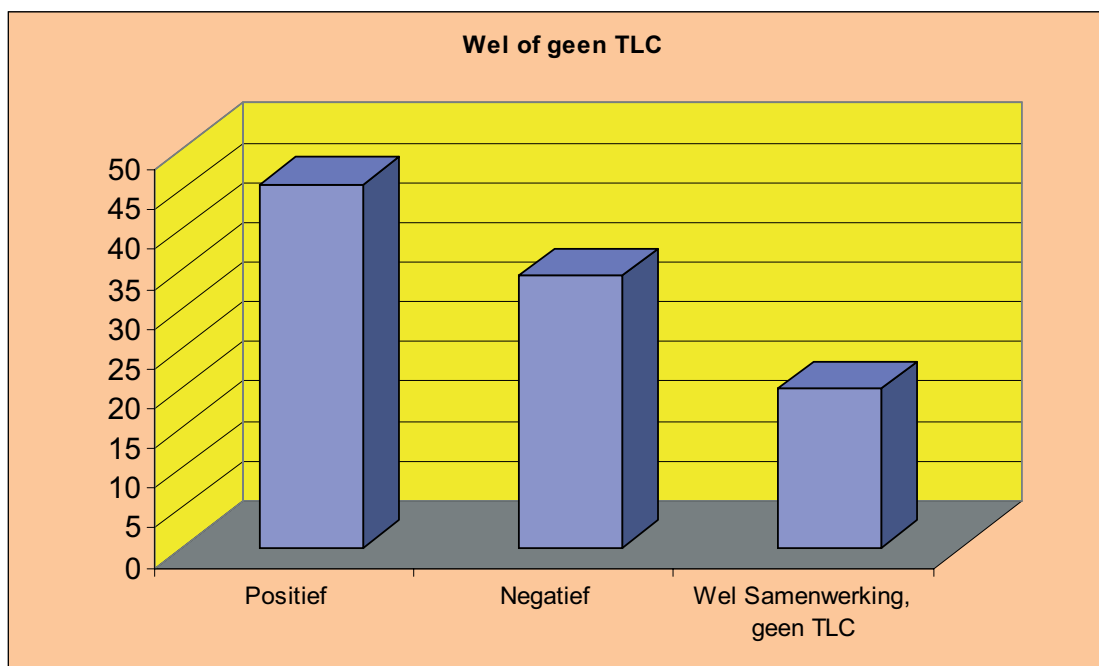
In deze grafiek wordt weergegeven welke type ladingen er op dit moment vervoerd worden door de verschillende transportondernemers. Dit is in procenten uitgedrukt.



Agrarisch	19,64%
Levensmiddelen	19,64%
Poststukken	1,79%
Divers	17,86%
Tijdschriften	1,79%
Niet bekend	10,71%
Grind/Zand	1,79%
Container	1,79%
Stukgoed	3,57%
Metalen	5,36%
Bouw Materialen	5,36%
Machine Bouw	3,57%
Kunststof Verwerkende Industrie	7,14%

7.1.3 Meningen van de transportbedrijven over wel of geen TLC

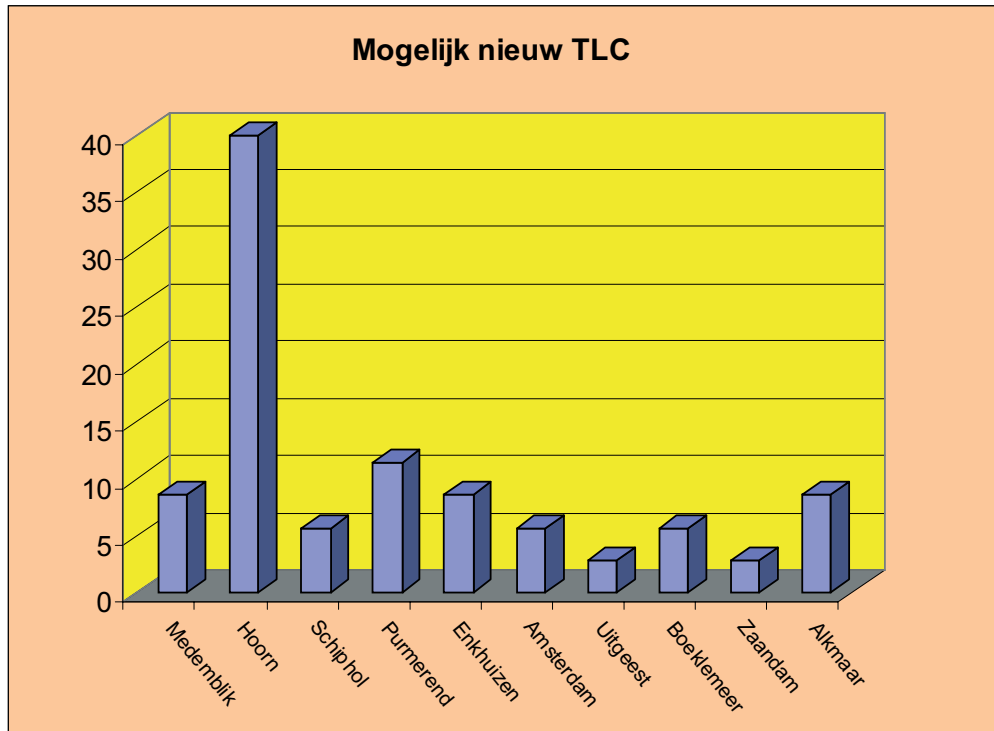
In deze grafiek wordt weergegeven hoe de relatieve verhouding is tussen de transportondernemers die wel of niet positief staan tegenover de komst van een TLC.



Positief	45,71%
Negatief	34,29%
Wel Samenwerking, geen TLC	20,00%

7.1.4 Plaats mogelijk te realiseren van een TLC

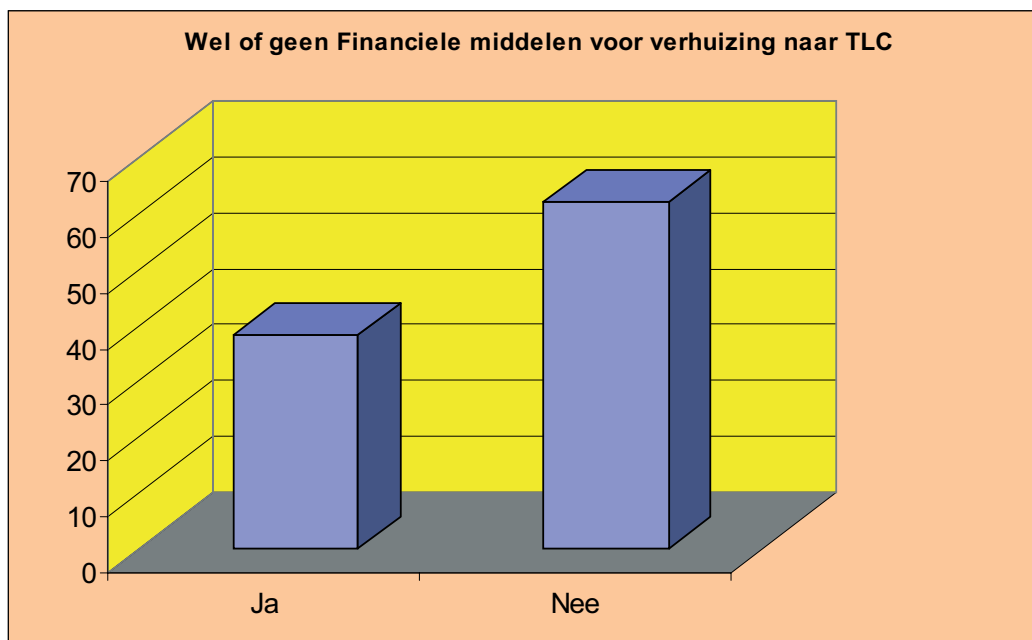
In deze grafiek wordt weergegeven welke locaties de transportondernemers op het oog hebben voor een mogelijk nieuwe TLC.



Medemblik	8,57%
Hoorn	40,00%
Schiphol	5,70%
Purmerend	11,40%
Enkhuizen	8,57%
Amsterdam	5,70%
Uitgeest	2,85%
Boekmeer	5,70%
Zaandam	2,85%
Alkmaar	8,57%

7.1.5 Voldoende benodigde financiële middelen aanwezig bij de bedrijven

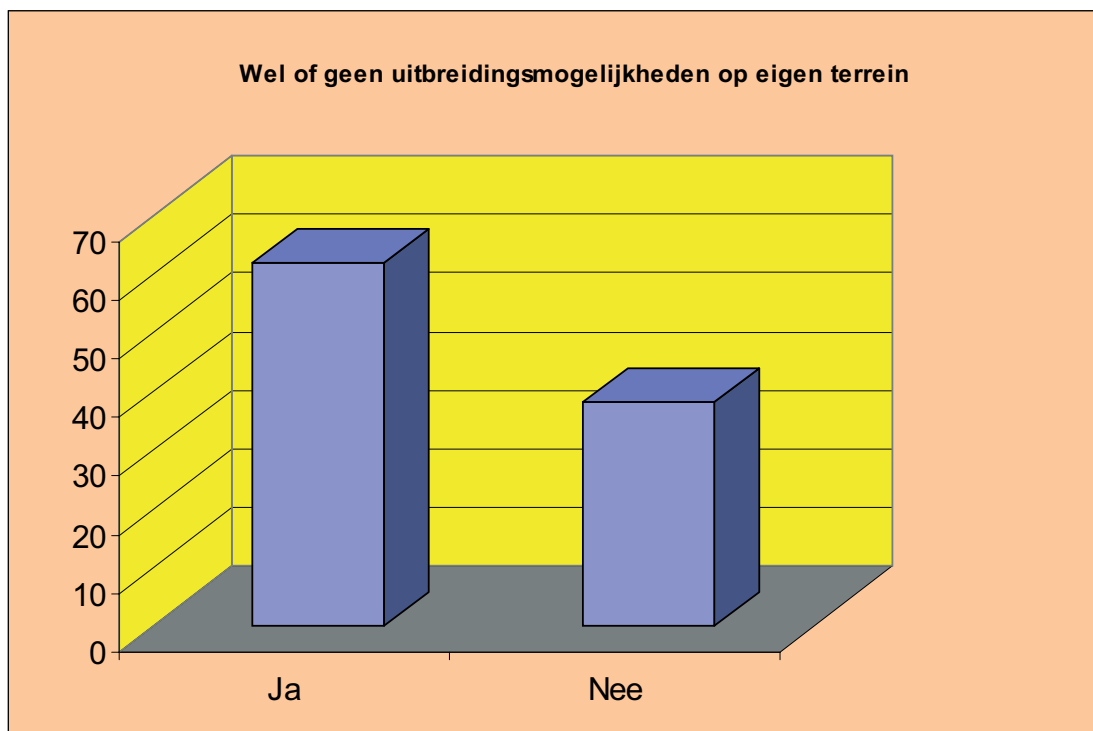
In deze grafiek wordt weergegeven of de verschillende transportondernemers voldoende financiële middelen hebben om te verhuizen naar een TLC.



Ja	38,09%
Nee	61,91%

7.1.6 Uitbreidingsmogelijkheden op huidig terrein transportbedrijven

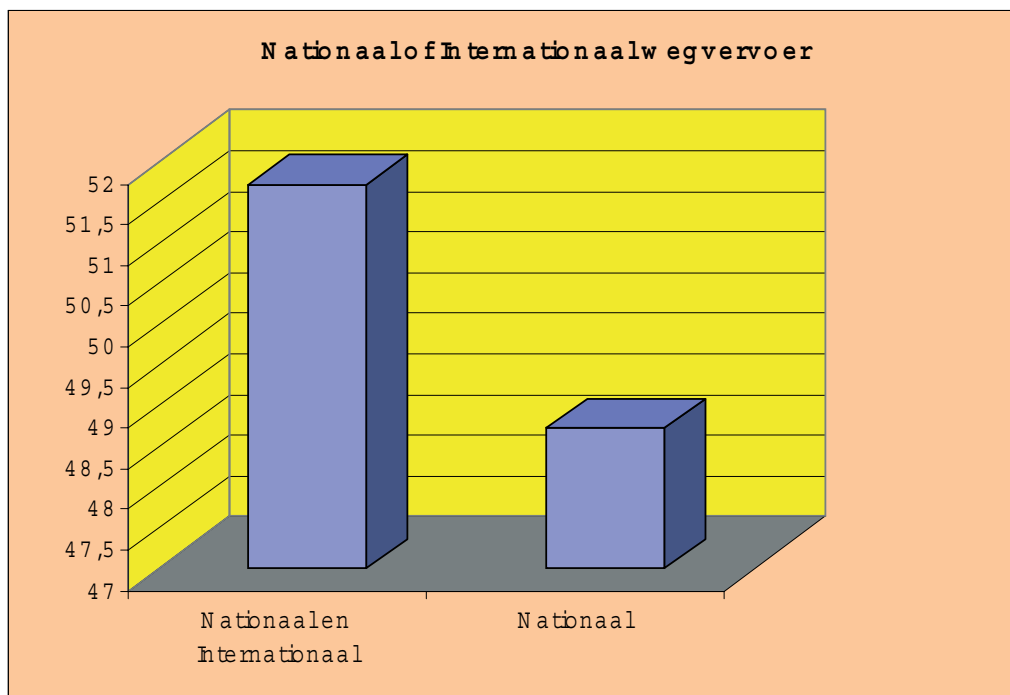
In deze grafiek wordt weergegeven of de transportondernemers voldoende ruimte hebben om uit te breiden op hun huidige locatie.



Ja	61,90%
Nee	38,10%

7.1.7 Nationaal of internationaal vervoer huidige situatie bij de bedrijven

In deze grafiek wordt weergegeven of de transportondernemers nationaal, of zowel nationaal als internationaal opereren.



Nationaal en Internationaal	51,72%
Nationaal	48,72%

7.2 De visies van de bedrijven

Zoals uit de enquête blijkt, staat er een groot gedeelte van de bedrijven positief tegenover een TLC (45%). Daarnaast staat 20% positief tegenover een goede samenwerking maar willen dit niet centraal in een TLC doen.

Toch blijft er dan nog 35% van de bedrijven over die helemaal niks met een TLC of samenwerking te maken willen hebben. Hieronder vallen met name de kleinere bedrijfjes, deze bedrijven willen vaak niets van samenwerking weten. Deze bedrijven leven van dag tot dag en hun grootste zorg is te overleven en dus trachten ze genoeg vrachten binnen te halen. Omdat dit niet toekomstgericht is, valt dit niet onder de toekomstvisie van de bedrijven en zullen deze dus achterwege gelaten worden. Voor het project betekent dit dat de hoeveelheid bedrijven die tegen is wat af zal nemen.

De bedrijven die bezocht zijn vervoeren vooral levensmiddelen en agrarische producten. Sommige vervoeren grondstoffen, de ander halffabrikaten en de ander producten die gereed zijn voor consumptie. Dit is waar bijna elke vervoerder in de omgeving mee te maken heeft.

Voor de meeste bedrijven die we bezocht hebben geldt dat ze op het ogenblik nog hartstikke tevreden zijn met hun huidige locatie of zelfs bezig zijn met uitbreidingsactiviteiten. Ze breiden hun voorraadcapaciteit uit of vergroten hun kantoorruimte. Er zijn er enkele die binnen nu en 2 / 3 jaar zullen gaan verhuizen naar een andere locatie.

Bij een TLC denken bijna alle bedrijven aan een samenwerkingsverband. Zij denken zelf aan het gezamenlijk inkopen van brandstof of banden. Ook zien ze dan mogelijkheden tot het samenwerken op het gebied van ritten. Dat ze elkanders ritten aanvullen tot deze een hoge beladingsgraad heeft, heen en terug. Ook speelt er de gedachte van het gezamenlijke gebruik van een hele grote parkeerplaats. Het idee dat iedereen bij elkaar gaat zitten met hun kantoor op hetzelfde terrein, is niet de eerste gedachte van bedrijven. Dit vinden ze zelf toch echt wel te ver gaan, ook met het oog op de concurrentieslag die dan plaats zal vinden. De bedrijven zien dat vooralsnog als een 'ver van hun bed show.'

Bij de bedrijven onderling is er al sprake van heel veel samenwerking op het gebied van ritten. Ze nemen ritten van elkaar over en helpen elkaar uit de brand. Dit gebeurt allemaal binnen een netwerk die bedrijven met elkaar hebben opgebouwd.

De meningen over het wel of niet meer gebruiken van het Amsterdams havengebied zijn heel erg verdeeld. Sommige bedrijven hebben niks te maken met het Amsterdamse havengebied. Ook bij diegenen die wel wat te maken hebben met het havengebied zijn de meningen verdeeld. Sommigen menen er enorm bij te kunnen profiteren als het havengebied gebruik zou maken van al haar capaciteiten, maar hebben het vertrouwen niet meer na een reeks ongelukkige gebeurtenissen aldaar.

Andere vervoersmodaliteiten worden door bijna alle bedrijven niet interessant bevonden. Velen zijn van mening dat het niet bij hun strategie van Just In Time past. Als het al zou passen zou het nu veel te duur zijn. Het past ook moeilijk bij het soort goederen dat er hier in regio wordt vervoerd, deze zijn allemaal onderhevig aan strenge eisen en andere vervoerseisen.

De bedrijven noemen ook het nadeel van het brengen en afhalen van de goederen naar een boot of trein. Dit zijn handelingen die velen zien als geldverslindend en tijdrovend, dus niet interessant! Voor velen is wegtransport de enige optie, omdat ze afleveren in dorpskernen. Denk hierbij aan de bedrijven die supermarkten bevoorraden.

De meningen wat betreft de dreiging uit lage-loon landen zoals in Polen en Roemenië, waar transportondernemingen zich richten op de Nederlandse markt, zijn zeer verdeeld. Het zijn vooral de internationale transporteurs die hier veel last van hebben en waardoor ze genoodzaakt zijn drastische maatregelen te nemen. Sommige hebben al veel Nederlandse chauffeurs ingehuurd voor buitenlandse, die hetzelfde werk kunnen, maar dan vele malen goedkoper. Het gevaar dat hier achter ligt en wat de bedrijven ook naar voren brengen is dat veel Nederlandse transportbedrijven hun activiteiten verschuiven van internationaal naar nationaal, wat weer zorgt voor meer concurrentie voor de nationale vervoerder in Nederland. Sommige bedrijven merken er ook nog helemaal niks van en maken zich geen zorgen voor eventuele gevolgen. Velen vertrouwen erop dat hun specialismen niet snel overgenomen kunnen worden door buitenlandse chauffeurs, aangezien dit aardig wat ervaring vereist.

Hoewel er toch een aantal bedrijven zijn die willen samenwerken of zelfs in een TLC willen plaatsnemen, zijn er een groot aantal bedrijven die geen financiële middelen hebben om dit te kunnen realiseren. Bedrijven hebben het wel vaak over subsidie vanuit de provincie, maar geloven er vaak niet in dat die er ook echt zal komen, of dat die subsidie hoog genoeg is zodat zij wel die overgang kunnen realiseren. Bedrijven maken zich vooral zorgen over de grondprijs voor het TLC.

Wat betreft de locatie is een grote meerderheid voor een locatie rond Hoorn, er worden ook locaties genoemd richting Amsterdam, Alkmaar en Enkhuizen, maar een grote meerderheid is voor een locatie bij Hoorn.

Ook uit de enquête blijkt dat veel bedrijven op het eigen terrein nog plaats hebben voor eventuele uitbreidingen. Sommige bedrijven zijn zelfs al plannen aan het maken om dit ook echt te realiseren. Dit is niet gunstig voor de opzet van een TLC, de bedrijven die net hebben uitgebreid op het eigen terrein, wat een grote investering is, zullen niet snel beslissen mee te doen aan het TLC.

Conclusie enquête:

Veel bedrijven staan positief tegenover samenwerking met andere bedrijven indien men zich op een TLC vestigt, dit is 45% van het totaal. Dit geeft echter geen garantie dat die bedrijven ook tot die (nauwe)samenwerking komen. Een aantal factoren werkt dit tegen.

Veel bedrijven hebben de financiële middelen niet om de samenwerking op bijvoorbeeld een TLC te kunnen realiseren.

Verder kunnen grote bedrijven op het eigen terrein voor uitbreiding zorgen, dit is geen stimulans om naar een TLC te gaan. Hier komt nog bij dat er een aantal bedrijven goed zitten voor de klanten die ze hebben. Die plek wil men niet graag opgeven.

Wat betreft de vervoersmodaliteiten, het grootste gedeelte van het vervoer blijft natuurlijk over de weg gaan, dat is niet te vermijden. Maar de Westfriese Bedrijvengroep wil graag dat er in de toekomst vervoer gaat uitwijken naar het water. De binnenvaart moet onder andere een grotere rol gaan spelen in de logistiek in Noord-Holland.

Om deze reden zijn er ook banden met het Amsterdams havenbedrijf, die kunnen hierin assisteren en er sturing aan geven gezien zij daar veel ervaring mee hebben en kunnen eventueel zelf meer goederenstromen binnenhalen.

8 De visies van andere organisaties

8.1 Verkeer en Waterstaat

Verkeer en Waterstaat probeert het aantal vrachtwagenbewegingen op de openbare weg te verminderen. Dit om het personenverkeer meer ruimte te geven.

Verkeer en Waterstaat probeert doormiddel van onderzoek het volgende te bereiken:

Stap 1: Het in kaart brengen van het aantal vrachtwagenbewegingen in geheel Nederland, om op deze manier tot een huidige situatie te komen.

Stap 2: Het maken van een gewenste situatie. Met als uitgangspunt het verminderen van het aantal vrachtwagenbewegingen.

Stap 3: Oplossingen aanbrenge of verbeteringen doen om tot de gewenste situatie te komen. Voorbeelden van verbeteringen of oplossingen zijn:

- Het aanleggen van nieuwe wegen om knooppunten te ontzien.
- Het bevorderen van andere vervoersmodaliteiten zoals spoor en water.

Wanneer een gekozen locatie voor een TLC leidt tot een verbetering van de huidige situatie, zoals Verkeer en Waterstaat heeft onderzocht, zal Verkeer en Waterstaat willen investeren en kennis aanbieden. Hierbij moet gedacht worden aan het aanleggen van extra infrastructuur rondom het TLC, verbeteren van de infrastructuur rondom het TLC en het aanbieden van kennis over de inrichting van het TLC.

Over de locatie van een TLC heeft Verkeer en Waterstaat de volgende opmerkingen, namelijk:

- Plaats het TLC aan de A7 of A9 en niet aan de Westfrisiaweg.
- Plaats het TLC watergerelateerd zodat het vervoer ook over water gedaan kan worden.
- Plaats het TLC binnen het bestemmingsplan anders bestaat de kans dat het TLC er over tien jaar nog niet is.

Huidige cijfers wijzen uit dat de vrachtwagens 60% zijn beladen. De nieuwe eco-combi's zijn 50% beladen. Eco-combi's zijn verlengde vrachtwagens tot 25,25 meter. Deze eco-combi's heten zo omdat ze beter voor het milieu zijn. Alleen zijn er nog een aantal problemen die overwonnen dienen te worden. Transportondernemers met deze wagens vragen namelijk Verkeer en Waterstaat om retourvracht omdat de transportondernemers niet overal kunnen laden en omdat ze niet overal mogen komen.

Dit is overigens bij de bedrijven die bezocht zijn ,en over eco-combi's beschikken, absoluut niet het geval. Verkeer en Waterstaat regelt zelf geen retour vrachten maar probeert doormiddel van bemiddeling, expertise en ervaring de transportondernemers te helpen met de problemen die zij ondervinden.

Verkeer en Waterstaat denkt dan ook dat het gaat mislukken, omdat:

- De eco-combi's mogen niet overal rijden en daardoor kunnen ze dus niet overal laden en lossen.
- De eco-combi's rijden vaak leeg terug omdat ze geen retour vracht kunnen laden. Ze mogen namelijk niet overal komen.
- De eco-combi's zijn in aanschaf veel duurder.

Verkeer en Waterstaat is alleen wel van mening dat wanneer transportondernemers op het TLC niet gaan samenwerken het TLC gedoemd is om te mislukken. Er kan namelijk zelfs een extra concurrentiestrijd losbreken op het TLC. Dit is voor transportondernemers die zich net op het TLC hebben gevestigd, en een zeer grote investering hebben gedaan, geen haalbare kaart. Er zullen dan maar één of twee transportondernemers op het TLC overleven.

8.2 Govera

Govera (GOederen VERvoer RANdstad) is een organisatie die zich bezig houdt met de toekomst van het goederenvervoer in de Randstad. Govera is opgericht in 1993 en is een initiatief van de vier provincies en de vier regionale diensten van Rijkswaterstaat in de Randstad (Noord- en Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland).

Kort na de oprichting hebben ook het Bureau Binnenvaart (BVB), de EVO en Transport en Logistiek Nederland (TLN) zich bij Govera gevoegd.

In Govera werkt de overheid samen met het bedrijfsleven intensief aan een gemeenschappelijke aanpak en oplossing van de goederenproblematiek in de Randstad. Govera doet concrete voorstellen voor verbetering om de groei van het wegtransport in de Randstad beter te organiseren en te beheersen. Dit kan onder andere door te kijken naar andere mogelijkheden van transport (spoor en binnenvaart), maar ook door een efficiëntere organisatie van het wegtransport.

De visie van Govera op het goederenvervoer in de Randstad bestaat uit een aantal belangrijke kernelementen, zoals:

- Ontwikkeling van netwerken
- Realisatie van knooppunten
- Creatie van verbindingen
- Logistieke innovatie

Uitgangspunten daarbij zijn duurzaamheid, veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid.

Govera biedt daarom onder andere informatie over bedrijventerrein aan om deze beter te laten functioneren of tot een succes te maken. Govera doet dit met de volgende punten, namelijk:

1. Inrichting van het bedrijventerrein

Het bedrijventerrein op een zo logisch mogelijke manier in te delen.

Watergerelateerde bedrijven moeten aan het water van het bedrijventerrein worden geplaatst en niet midden op het bedrijventerrein. Dit kan leiden tot kostenbesparingen en efficiënter gebruik van ruimte.

Ook de verkeersinrichting op het terrein is van groot belang. Bijvoorbeeld het scheiden van verkeerssoorten (bezoekers/goederentransport), voldoende en veilige ruimte voor het vrachtverkeer in relatie tot het overige verkeer en ruimte voor laden en lossen zonder hinder voor de doorstroming van het verkeer.

2. Gezamenlijk gebruik van faciliteiten

Op diverse bedrijventerreinen hebben bedrijven geld en ruimte bespaard door gezamenlijk gebruik te maken van faciliteiten. Naast financiële voordelen is er sprake van een intensiever ruimtegebruik en een betere benutting van de (schaarse)ruimte op een bedrijventerrein.

Voorbeelden van gezamenlijk gebruik zijn: opslagruimte (vooral als er verschillende pieken zijn in de voorraad van deelnemende bedrijven), wasstraten en werkplaatsen, weegbruggen en parkeerterrein voor vrachtwagens.

3. Parkmanagement

Parkmanagement is een organisatie die als belangbehartiger optreedt namens de bedrijven op een bedrijventerrein en een pakket gezamenlijke diensten aanbiedt aan de deelnemers. Vaak gaat het om de beveiliging van het bedrijventerrein, maar ook activiteiten op (goederen)vervoersgebied kunnen onderdeel zijn van het pakket, bijvoorbeeld gezamenlijk gebruik van faciliteiten.

4. Bundeling van de lading

Vanuit Govera is het Foodnet gestart om daarmee deellading naar dezelfde bestemming te kunnen bundelen. Govera kan adviseren over de aanpak, onder meer over een virtuele proef voorafgaande aan het werkelijke vervoer. Bundeling zou ook kunnen worden toegepast op de ladingstroom van en naar een bedrijventerrein. Maatwerk is daarbij belangrijk, afhankelijk van het soort goederen, de bestemming en de logistieke eisen.

Naast deze punten voor het optimaliseren van een bedrijventerrein is Govera voorstander van Modal shift. Modal shift is een verschuiving van het vervoer over de weg naar vervoer over water. Dit brengt namelijk de volgende voordelen met zich mee:

- Verbeterde bereikbaarheid van economische centra
- Minder vrachtvervoer over de weg, waardoor minder files
- Betrouwbaarder vervoer van goederen, waardoor “Just in time levering” mogelijk is en voorraden beperkt blijven
- De schepen vormen een drijvende voorraad, waardoor minder opslag van goederen nodig is

Problemen voor het invoeren van een Modal shift zijn, dat de overheid op het moment weinig aandacht heeft voor dit onderwerp en dat de macht van de overslagbedrijven groot is. Daarnaast zijn transportbedrijven vaak bezig met korte termijn doelstellingen.

8.3 TLN

Transport en Logistiek Nederland (TLN) is de grootste en toonaangevende belangenbehartiger in het goederenwegvervoer en logistieke dienstverlening. TLN behartigt voor haar ruim 6500 leden (variërend van kleine transportbedrijven tot grote logistieke dienstverleners) de belangen. TLN levert een uitgebreid individueel dienstenpakket en verzorgt de collectieve belangenbehartiging, zowel nationaal als internationaal.

Volgens TLN moet het ontwikkelen van logistieke centra en transportterreinen geen doel op zich zijn, maar een middel tot efficiënter vervoer, het vermijden van onnodig transport en ruimtelijke kwaliteitswinst. Alvorens logistieke centra of transportterreinen te ontwikkelen dient er inzicht te zijn in factoren als:

- Wat is het probleem (bereikbaarheid, transportbedrijven in dorpen)
- Willen bedrijven verplaatsen? Over het algemeen zijn transpondernemers, als dit voordelen biedt, bereid hun bedrijf over een afstand van 10 tot 20 km te verplaatsen
- Willen bedrijven uitbreiden? En is daar op de huidige locatie geen mogelijkheid toe?
- Welke voordelen hebben transportondernemingen en verladers bij vestiging op een logistiek bedrijventerrein?
- Wat willen gemeenten in de regio?
- Zijn gemeenten bereid tot samenwerking?

Als voorbeeld van een succesvolle ontwikkeling van een transportterrein noemt TLN Schelluinen-West (in Zuid-Holland). Voor de realisatie van dit terrein door een regionale ontwikkelingsmaatschappij is eerst een haalbaarheidsonderzoek verricht onder ondernemers en alle belanghebbende gemeenten in de regio, waarbij genoemde vragen beantwoord zijn.

Voor de aantrekkelijkheid van logistieke en multimodale bedrijventerreinen is het van belang dat deze worden gesitueerd in de nabijheid van de hoofdinfrastructuur. Gemeenten afzonderlijk willen deze locaties in verband met hogere opbrengsten en werkgelegenheid echter vaak gebruiken als zichtlocatie (kantoorontwikkeling). Het is dan ook van belang voor de regio dat gemeenten niet met elkaar concurreren, maar over de eigen grens heen kijken. De gehele regio is meer gebaat bij “het juiste bedrijf op de juiste plaats” dan meer van hetzelfde.

Volgens TLN heeft het project van de Westfriese Bedrijvengroep te weinig fundering om tot een geschikte locatie te komen. De projectgroepen hebben namelijk alleen vervoerders benaderd en gemeenten zijn niet gehoord.

TLN is tevens van mening dat alleen de basis faciliteiten aanwezig dienen te zijn op het TLC. Bijvoorbeeld een hotel is een overbodige luxe. De chauffeurs slapen toch in hun eigen vrachtwagen. Van belang is wel dat de basis faciliteiten door iedereen worden gebruikt en gesteund. Zonder samenwerking gaat iedereen op het TLC over de kop of blijft alleen de sterkste over.

8.4 Organisaties over de locatie van een TLC

De organisaties hebben een aantal aandachtspunten gegeven voor de locatie van een nieuw te vestigen TLC. Deze aandachtspunten zijn:

➤ Grondprijs

De organisaties zijn van mening dat wanneer de grondprijs te hoog is transportondernemingen zich niet op het TLC zullen vestigen. De branche staat al onder zware druk en er is weinig geld om grote investeringen te doen.
(Govera, Verkeer en Waterstaat en TLN)

➤ A7 en A9

De A7 en A9 zijn de belangrijkste verkeersaders in de regio Noord-Holland Noord en daarom zal het TLC zich tenminste aan één van deze twee wegen moeten vestigen. Er moet dus niet gekeken worden naar wegen die in de toekomst misschien aangelegd worden of naar wegen die misschien verbeterd, uitgebreid of verlengd worden.
(Verkeer en Waterstaat)

➤ Water gerelateerd

Naast een juiste locatie aan het wegennet vinden organisaties het van belang dat het TLC water gerelateerd wordt. Dit om modal shift makkelijk te kunnen toepassen. Modal shift houdt in vervoer van de ene modaliteit over te hevelen naar de andere modaliteit. Op deze manier kan het aantal vrachtwagen bewegingen verminderen en wordt de capaciteit van het water beter benut.
(Verkeer en Waterstaat en Govera)

➤ Bestemmingsplan

Het is van groot belang dat het nieuwe TLC gevestigd wordt binnen de mogelijkheden van het bestemmingsplan. Dit om niet in jarenlange procedures verwickeld te raken, waardoor het TLC er over tien jaar nog niet is.
(Verkeer en Waterstaat)

8.5 Slaag en faalfactoren van een TLC vanuit de organisatie

De slaag en faalfactoren geven aan wanneer een TLC zal slagen en wanneer een TLC zal falen. Hiervoor zijn transportondernemers geïnterviewd en geïnterviewd, organisaties gecontacteerd en bezocht en hebben de projectleden informatie gezocht op internet. Hieruit kunnen de slaag en faalfactoren van het TLC worden opgemaakt. De slaag en faalfactoren zijn:

Verkeer en Waterstaat

- Wanneer een gekozen locatie voor een TLC (niet) binnen de gedachte van Verkeer en Waterstaat valt, zullen zij zich (niet) inzetten voor het TLC

Govera

- Wanneer punten als de inrichting van het bedrijventerrein, gezamenlijk gebruik van faciliteiten, parkmanagement en bundeling van de lading naar behoren worden uitgevoerd kan dat het slagingspercentage van het TLC vergroten en andersom natuurlijk verkleinen.

Transportondernemers

Volgens de transportondernemers dienen een aantal faciliteiten op het TLC aanwezig te zijn om zich op het TLC te vestigen. Faciliteiten zijn:

- Cross dock pand
- Tankmogelijkheden
- Wasmogelijkheden
- Heftrucks
- Reparatiemogelijkheden
- Gezamenlijke opslag
- Onderhoud
- Parkeergelegenheid
- Laaddocks

Naast deze faciliteiten is het voor de transportondernemers van zeer groot belang dat de grondprijs op het TLC laag wordt gehouden. Ze hebben namelijk weinig geld om een zeer grote investering te doen.

Het argument om de nieuwe locatie te betalen met geld van de oude locatie gaat niet op omdat de oude grond vervuild is en gereinigd dient te worden. Deze kosten zijn doorgaans voor de verhuizende vervoerder.

Slaagfactoren

Schelluinen-West

- Duidelijk definieerbaar probleem
- Samenwerking tussen alle betrokken partijen
- Voor elke partij was een win-win situatie haalbaar
- Elke partij werd direct bij het project betrokken
- Elke partij mocht zijn/haar mening geven
- Er werd zowel aan de wensen van de kleine als grote transportbedrijven voldaan

8.6 Schelluinen-West

Gemeenten in de Alblasserwaard en Vijfheerenlanden en de provincie hebben geruime tijd samengewerkt aan de realisering van een transportcentrum nabij Schelluinen. Het transportcentrum was een voor de regio uniek initiatief dat is voortgekomen uit de vraag van een fors aantal transportbedrijven uit de Alblasserwaard en Vijfheerenlanden naar extra ruimte.

Daarnaast was bij de gemeenten bekend dat een aantal transportbedrijven zich in een gedoogsituatie bevonden. De gemeenten hadden in 2001 besloten deze problematiek gezamenlijk aan te pakken. Daarbij is van begin af aan samenwerking gezocht met de provincie, de Kamers van Koophandel Rotterdam en Rivierenland, de SOAV en TLN. Deze gezamenlijke aanpak had als eerste doel de toekomst van de transportbedrijven te waarborgen, maar was verder ook gericht op de verbetering van de leefbaarheid van het buiten gebied en de verbetering van de leefbaarheid van de kernen.

De ambitie was helder; oplossing van de ruimteproblemen van de regionale transportbedrijven, verbetering van de kwaliteit van het buitengebied en de kernen. Al snel bleek dat deze doelstelling niet door één project te realiseren was. De volgende projecten zijn uitgevoerd:

- De ontwikkeling van het transportterrein Schelluinen-West. Op dit terrein zijn transportbedrijven gehuisvest en zijn er extra voorzieningen gelokaliseerd.
- De aanleg van twee subregionale parkeerterreinen voor vrachtwagens van regionale transportbedrijven met een beperkte ruimtevraag, voor de stalling van vrachtwagens.
- Een flankerend beleid waarin het ruimtelijk beleid voor de transportsector in brede zin (parkeren, milieuregelingen etc.) alsmede de regelingen voor handhaving van het beleid werden vastgelegd.

In de voorafgaande periode zijn meerdere onderzoeken uitgevoerd naar de haalbaarheid van de aanleg van Schelluinen-West. Uit deze onderzoeken kon worden geconcludeerd dat de ontwikkeling van een transportterrein Schelluinen-West haalbaar was.

Het transportterrein Schelluinen-West werd ontwikkeld voor een speciale doelgroep. Het is een nieuw terrein waarbij de inrichting optimaal kon worden gedimensioneerd voor transport en logistiek. Er was een inrichtingsschets voor het terrein ontworpen, waarbij naast de locaties voor de transportbedrijven ook collectieve voorzieningen (een wasplaats etc.) werden ingepland. Kleinere bedrijven kregen een bedrijfsverzamelgebouw, waardoor de gezamenlijke

huisvestingskosten zouden kunnen dalen. Zeer belangrijk bij dit alles was dat de transportondernemingen zelf mee konden denken over de inrichting van het transportterrein.

8.7 Verschillende uitvoeringen van een TLC

Logistieke stadsparken

Essentieel bij logistieke stadsparken is dat deze logistieke knooppunten aan de rand van de grote steden ontstaan waar ontkoppeling van de goederenstromen mogelijk is, zodat grootschalig gebundeld (efficiënt) vervoer tussen de steden kan plaatsvinden en passend kleinschalig en ook zoveel mogelijk gebundeld het vervoer tussen de steden kan worden georganiseerd. Bij een dergelijk knooppunt kunnen ook logistieke bedrijven worden gevestigd en spreekt men van een logistiek stadspark. Door zo'n knooppunt multimodaal te ontsluiten ontstaan kansen om modal shift te realiseren van wegtransport naar, vooralsnog vooral, watertransport en later ook railtransport.

Agribusinesscluster

Het gaat hierbij om het ruimtelijk clusteren op agribusinessparken van productie-, verwerkings- en logistieke activiteiten. Dit heeft een aanzuigende werking op versnipperde bedrijvigheid. Ten tweede kan er door de bundeling van logistieke activiteiten ook worden gewerkt met "dikke stromen" waardoor de distributie verder kan worden geoptimaliseerd. Denk hierbij aan vrachten bundelen, samenvoegen, wat de efficiëntie bevordert en een kostenbesparing op zal leveren. Naast de agribusiness zou er ook een cluster kunnen ontstaan op een ander gebied zoals de staal- of olieverwerkende industrie.

TLC (samenwerking)

Een TLC is een centrum waarbij de transport en logistieke bedrijven samenwerken op secundaire gebieden. Hierbij kunt u denken aan onder andere het gezamenlijk gebruik maken van de wasstraat, tankmogelijkheden, bandenservice en onderhoudsmogelijkheden. Het gaat bij deze vorm van TLC om oppervlakkig contact tussen de ondernemingen, die op het TLC gevestigd zijn.

TLC (intensieve samenwerking)

Ook op dit centrum zijn transport en logistieke bedrijven gevestigd, maar deze werken nu nauw en intensief samen. Hierbij kan zelfs gedacht worden aan het verdelen van de winsten, het gezamenlijk nemen van de verliezen en het bundelen van de vrachten. Dit naast was,- tank,- en onderhoudsmogelijk en bandenservice.

Het gaat bij de twee laatst genoemde vormen van TLC's om ondernemingen die in alle soorten transport actief zijn. Voorbeelden hiervan zijn:

- Nationaal transport
- Internationaal transport
- Bulktransport
- Goederentransport
- Koeltransport

Parkeerterreinen

Dit is de meest basic vorm van een TLC. Hier kan alleen worden geparkeerd. Toch kan dit wel een bewaakt parkeerterrein zijn omdat er ook waardevolle goederen worden vervoerd in het transport. Deze parkeerterreinen worden aangelegd om parkeerproblematiek weg te halen uit een gebied waar dit niet gewenst is. Bijvoorbeeld uit een dorpskern.

Slaag en faalfactoren

Logistieke stadsparken

Logistieke stadsparken zullen in de toekomst een zeer groot succes worden. Dit omdat de steden dichtslibben, er steeds meer verkeersvrije zones komen in de steden en dat de bevoorradingstijden van de winkels in de centrum van de steden steeds korter worden.. Het overladen van grote vervoersmodaliteiten naar kleinere die de stad in gaan, is dus een must.

Agribusinesscluster

Door de transportondernemers dichtbij de verwerkende industrie te vestigen, kunnen efficiëntie voordelen worden behaald wat weer leidt tot kostenbesparing. De kostenbesparing kan de continuïteit van de transportonderneming waarborgen waardoor de kans van slagen van de logistieke kant van de agribusiness vergroot wordt.

TLC (samenwerking)

De transportwereld staat onder grote druk. Dit komt doordat er hard gewerkt moet worden voor zeer kleine winstmarges. Een TLC op basis van samenwerking kan de continuïteit van de transportondernemingen op het TLC waarborgen. Het is dan wel van belang dat op secundaire gebieden goed wordt samengewerkt.

TLC (intensieve samenwerking)

Een TLC op basis van intensieve samenwerking is de meest voor de handliggende vorm. Dit omdat er op alle gebieden wordt samengewerkt en de verliezen en winsten worden gedeeld wat in kan houden dat de continuïteit voor alle transportondernemingen gewaarborgd is. Plus dat door de samenwerking kostenbesparingen kunnen worden behaald.

Parkeerterreinen

Wanneer de parkeerproblematiek in een gebied te groot wordt kan een parkeerterrein de oplossing zijn. Dit dient dan wel door de gemeente gesteund te worden, de locaties waar de problematiek zich bevindt. Bijvoorbeeld door borden te plaatsen met verboden te parkeren op de plaats van de problematiek en mogelijk aanduidingen geven waar ze wel kunnen/moeten parkeren. Hierdoor moeten de vrachtwagens naar het parkeerterrein toe.

9 Aanpak huidige situatie om gewenste situatie te krijgen.

Het idee van de Westfriese Bedrijvengroep (WBG) om een TLC op te zetten, wordt door veel bedrijven gezien als een goed idee. Hoewel veel bedrijven positief tegenover een vorm van samenwerking staan zal het toch lastig worden om het TLC uiteindelijk te realiseren. Bedrijven die bereid zijn op het TLC te komen, deinzen in eerste instantie terug vanwege de kosten om daar te komen. Veel vervoerders hebben de financiële middelen niet om mee te kunnen doen aan het TLC.

Er zijn ook andere vormen van samenwerking buiten een compleet TLC, bijvoorbeeld een terrein met parkeergelegenheid waar ook onderhoud gepleegd kan worden aan de wagens. Dit kan voor de bedrijven met minder financiële middelen een mogelijke oplossing zijn. Een veel voorkomende reactie onder de bedrijven die naar het TLC zouden willen is dat de compensatie van de subsidie voor de grondprijs dermate hoog moet zijn, dat ze die er niet snel zien komen. Dit is een belangrijk punt voor de WBG om hier achteraan te gaan en die subsidies binnen te slepen. Dit zal voor een hoop bedrijven heel belangrijk zijn om ja te zeggen.

Het tweede belangrijke punt voor de WBG zal zijn dat bedrijven (kunnen) gaan uitbreiden op het eigen terrein. Dit geldt vooral voor de wat grotere bedrijven die de WBG juist naar het TLC wil krijgen om de rest van de bedrijven binnen te halen.

Deze bedrijven zullen dus overtuigd moeten worden dat ze niet moeten gaan uitbreiden op het eigen terrein maar dat ze zich op het TLC moeten vestigen. Dit vanwege de toekomst van de vervoerders.

Het is nu dus aan de WBG om bedrijven ervan te overtuigen dat ze binnen de komende jaren te maken gaan krijgen met minder gunstige werkomstandigheden gezien de concurrentie die almaar groeiende is. Dit signaal verkregen we ook bij de bedrijven zelf. De vervoerders zullen dus een aantrekkelijk aanbod moeten krijgen om zich op het TLC te vestigen. Het is dus aan de WBG vervoerders bij elkaar te krijgen en ze ervan te overtuigen dat de WBG heel serieus is en voor de bedrijven aan de slag wil gaan.

Het is ons opgevallen dat bedrijven het idee hebben dat dit het zoveelste idee/plan is om iets van de grond te krijgen. Het is aan de WBG om de bedrijven van het tegenovergestelde te overtuigen! De vervoerders zullen tevens een goed aanbod moeten krijgen om zich op het TLC te vestigen gezien het feit dat nieuwe bedrijventerreinen altijd een hele hoge grondprijs met zich meebrengen.

10 Conclusie

De Westfriese Bedrijvengroep heeft een zeer vooruitziende blik omtrent de toekomst van de bedrijven in de transportsector. Zij zijn van mening dat er door toenemende concurrentie in de toekomst geen plaats meer zal zijn voor de kleinere (familie) bedrijven. De eerste bedrijven die over de kop zullen gaan, zijn de kleinere, aangezien die veel minder draagkracht hebben dan de grotere. Zij zijn tevens ook vaak afhankelijk van werk wat ze van grotere vervoerders doorgespeeld krijgen. Zodra de economie slechter wordt hebben de grotere bedrijven minder om 'weg te geven' en zullen de kleinere ondernemers dit moeten betreuren. Na het lezen van het rapport kan gezegd worden, dat het heel moeilijk wordt om de bedrijven dit duidelijk te maken en samen te krijgen op een Transport Logistiek Centrum. Als de bedrijven naar hun huidige situatie kijken, zien ze het nut er niet van in om samen met anderen een nieuw industrieterrein op te zetten. Nu is ons ook de 'West-friese mentaliteit' opgevallen die er voor zorgt dat bedrijven een wat terughoudender houding aannemen naar het idee van een TLC, laat staan dat ze nu gelijk intensief met elkaar gaan samenwerken.

Om de verschillende vervoersmodaliteiten in de toekomst een rol te laten spelen op een TLC en mogelijk ook bij de besluitvorming van de bedrijven om zich wel of niet te vestigen op een TLC, moet er heel veel veranderen. In het verslag is aangetoond dat er nog heel veel mogelijkheden zijn op het gebied van water en rails. Het is nu aan de betrokken partijen om hier constructief mee om te gaan. Als men wil dat bedrijven meer gebruik gaan maken van andere modaliteiten dan zal er in nieuw, beter en goedkoper spoortransport en uitgebreider watertransport geïnvesteerd moeten worden om het op die manier rendabeler te maken voor iedereen.

Het blijft zaak voor de WBG en de andere betrokken partijen de grote bedrijven zover te krijgen zich te vestigen op een TLC. De kleinere volgen dan vanzelf, aangezien die veelal afhankelijk zijn van de grotere bedrijven. Uit ons onderzoek is gebleken dat dit niet gemakkelijk zal zijn vanwege het weinige vertrouwen dat bedrijven hebben in een succes. Naar de bedrijven moet een gebaar gemaakt worden, ze zullen op de hoogte gehouden moeten worden van ontwikkelingen en gevraagd worden voor suggesties voor verbeteringen. Het is dan mogelijk dat er op meer interactie gerekend kan worden tussen de WBG en de vervoerders. Het is en blijft onmogelijk om alle bedrijven op één terrein samen te krijgen, al zijn het alleen maar de kleintjes om hun een beter bestaansrecht te geven en de Noord-Hollandse transport sector gezond te houden.

Bronnenvermelding

Voor dit onderzoek zijn van de volgende bronnen gebruik gemaakt:

- Ministerie van Verkeer en Waterstaat: De heer Arne Baruch, documentatie en de internetsite.
- Transport Logistiek Nederland (TLN): De heer Jan Tjarks en documentatie.
- Goederenvervoer Randstad (Govera): Documentatie
- Pakt van Schelluinen-West, Documentatie.
- Streekplan Noord-Holland Noord.
- De ANWB Kampioen Maart 2005
- Informatie van bedrijfsbezoeken:
 1. Bakker en Schilder Transport BV , 't Zand
 2. Bloemendaal Transporten , Andijk
 3. C. Greuter en Zn Expeditie B.V. , Schagen
 4. De Boer Transport , Westbeemster
 5. De Zwaluw, Enkhuizen
 6. Dick Vijn Transport B.V. , Zwaagdijk
 7. Fatrans B.V. , Zwaagdijk
 8. G. Vlug & Zn B.V. , Middenbeemster
 9. Internationaal Transportbedrijf Moeijes B.V. , Zwaag
 10. Koomen's Internationaal Transportbedrijf B.V. , Wervershoof
 11. Reyn's Transport B.V. , Zwaagdijk
 12. Spaansen Den Helder B.V. , Den Helder
 13. Tesselaar Transport en Verhuur B.V. , Winkel
 14. Transportbedrijf May B.V., Grootebroek
 15. Transportbedrijf Simon Loos Wognum B.V. , Wognum
 16. Winder Limmen B.V. , Alkmaar
- Informatie uit de enquête.
- Informatie van de Westfriese Bedrijvengroep: De heer Zwagerman en de heer Joosse.
- Kaart hoofdwegennet: www.rivm.nl, kaart hoofdwegen 1999.
- Kaarten van A naar beter: www.vananaarbeter.nl/NotaMobiliteit
- Kaart Noord Holland zonder Texel: www.riconnederland.nl
- Foto's soorten files: www.autosnelwegen.nl

De Westfrie Bedrijvengroep is een organisatie die de sociaal-economische belangen behartigt van het bedrijfsleven in heel Westfriesland. Om als organisatie een goede rol te kunnen vervullen voor de ondernemers moet er nagedacht worden over de toekomst en hoe deze er eventueel uit zal zien voor de ondernemers in de regio, dit met het oog op de concurrentiepositie voor de ondernemers, die te verbeteren en zo de continuïteit te waarborgen.

Het onderwerp van dit onderzoek is een haalbaarheidsstudie naar een Transport Logistiek Centrum. Deze opdracht is door een externe groep studenten van de HES Amsterdam uitgevoerd. Dit verslag geeft de bevindingen weer, die aan de hand van enquêtes en bedrijfsbezoeken zijn verworven. Tevens staan er reacties in van verscheidene organisaties/instellingen zoals TLN en Verkeer en Waterstaat.

Dit onderzoek is zeer breed opgezet om een helder en representatief resultaat te verkrijgen. De resultaten liegen er niet om! Er is behalve het ondervragen van vervoerders ook gekeken naar de verschillende vervoersmodaliteiten in ons land en hierbij is aangetoond dat er nog legio mogelijkheden zijn voor het vervoer over water en spoor. Met de keuze van een locatie voor een Transport Logistiek Centrum hebben we gekeken waar deze andere modaliteiten tot de mogelijkheden behoort.

Het is nog maar de vraag of de transportondernemers over 10 jaar nog steeds zo succesvol zijn als nu gezien de toenemende concurrentie uit het buitenland, zoals zeer goedkope arbeiders, wat keer op keer het nieuws bereikt. Om de continuïteit van de transportbedrijven in de regio te waarborgen zal er gezocht moeten worden naar mogelijkheden tot samenwerken waarmee veel schaalvoordelen gerealiseerd kunnen worden en de concurrentiepositie verbeterd kan worden. Het is aan de Westfrie Bedrijvengroep, mede met dit rapport, de ondernemers ervan te overtuigen dat er snel wat moet gebeuren.



Rabobank



Westfrie Bedrijvengroep

