



Contactpersoon

Wesley Veekman
Arnoud de Bruijne

Rijkswaterstaat GPO
18 april 2019

memo

Marktscan Corridorstudie Amsterdam-Hoorn

Inleiding

Deze notitie beschrijft de resultaten van de marktscan bij het project Corridorstudie Amsterdam-Hoorn (CAH). In 2019 wordt de MIRT Verkenning afgerond met o.a. een marktscan om informatie te krijgen over de kansen en risico's voor zowel markt als Rijkswaterstaat om in de volgende projectfase –de Planuitwerking– vroeger dan gebruikelijk samen te gaan werken. Om de mogelijkheden hiertoe te verkennen, zijn begin 2019 gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van NL Ingenieurs, Transport en Logistiek Nederland, Bouwend Nederland en de private beheerder van de Coentunnel (CCY). In samenspraak met hen is deze notitie opgesteld, zodat ook hun achterban en andere (markt)partijen kunnen worden geïnformeerd.

Leeswijzer

Na een toelichting op de projectopgave/scope CAH, vindt u een uitleg over het instrument marktscan. Vervolgens zijn de voornaamste bevindingen uit de marktscan voor CAH weergegeven. Tot slot in de bijlage gevolgd door een verdieping uit de gesprekken. De verdieping is geclusterd per thema en puntsgewijs weergegeven.

De opgave / de scope

De bereikbaarheid in het gebied tussen Amsterdam en Hoorn staat onder druk. De afgelopen jaren zijn maatregelen, zoals de aanleg van spitsstroken, genomen om de filedruk op korte termijn te verminderen. Uit onderzoek blijkt echter dat die filedruk na 2020 weer zal toenemen. Daarom is de corridorstudie Amsterdam-Hoorn opgezet: een onderzoek naar maatregelen die in de toekomst de bereikbaarheid in de hele corridor moeten verbeteren. Met 'corridor' wordt het gebied bedoeld tussen Hoorn en Amsterdam waarbinnen vervoersstromen plaatsvinden. Het gaat dus niet alleen om (rijks)wegen zoals de A7 en A8, maar ook om het onderliggend wegennet en andere modaliteiten als fiets en het spoor.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt in deze Verkenning intensief samen met regionale en lokale overheden, het bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en belangengroepen.

Informatie en achtergronden van het project zijn te vinden op www.corridoramsterdamhoorn.nl.



Doelstelling marktscan

De marktscan is een instrument waarmee de mogelijkheden voor een vroege marktbenadering worden geïnventariseerd. De vroege marktbenadering is een procedure waar het ruimtelijke en aanbestedingstraject zijn vervlochten of parallel lopen. Normaal worden deze twee sporen los van elkaar uitgevoerd. Het gezamenlijk oppakken van de twee sporen kan toegevoegde waarde opleveren: in kwaliteit, in tijd, in geld en in (omgaan met) risico's. Tevens worden kansen voor innovatie, duurzaamheid, creativiteit en multidisciplinaire oplossingsrichtingen in kaart gebracht. Het resultaat is een inschatting van mogelijkheden voor meer kwaliteit, kostenbesparing en/of versnelling in de tijd. Dit levert weer uitgangspunten bij de overdracht van de Verkenning naar de Planuitwerking binnen de werkwijze van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT).

De scope van de marktscan CAH omvat niet de gehele projectopgave, maar is gericht op twee onderdelen: de openstelling van de reservecapaciteit van de Coentunnels en de ombouw van knooppunt Zaandam. Het is dus niet gericht op de overige maatregelen binnen het project CAH. Wel komen ontwikkelingen in het gebied terug, omdat ze van invloed zijn op de beide onderdelen.

De marktscan biedt vanuit de markt inzichten waar Rijkswaterstaat in de opvolgende Planuitwerking fase mee verder kan. De marktscan geeft tevens (markt)partijen informatie over de stand van zaken en denkrichtingen bij CAH. Deze notitie is zo opgezet dat de informatie uit de gesprekken rechtstreeks is overgenomen en daarmee voor iedere partij beschikbaar en gelijk is. De marktscan biedt daarmee gelijke kennis voor alle marktpartijen.

Voornaamste bevindingen

- Eind 2018 is afgesproken dat in de basis Rijkswaterstaat de Planuitwerking gaat trekken, conform de gebruikelijke werkwijze. In de Planuitwerking wordt gewerkt aan een inkoopstrategie. In deze inkoopstrategie wordt ook de mogelijkheid verder verkend om de Planuitwerking in samenwerking met de markt op te pakken.
- Een vroege marktbenadering lijkt op dit moment in het proces slechts beperkt voordeel op te leveren. Dit ten opzichte van een reguliere benadering. Het

verbinden van het ruimtelijke- en aanbestedingsspoor voor de infrastructuur kan los van elkaar staan. Als andere ontwikkelingen (bijv. andere vervoersmodaliteiten, bouw) naast de infrastructuur worden betrokken ontstaan er meer afhankelijkheden tussen het ruimtelijke- en het aanbestedingsspoor.

- De scope van de marktscan bestrijkt niet het gehele pakket aan maatregelen CAH, maar twee specifieke infrastructurale onderdelen binnen de corridor. Er speelt in de corridor veel meer waarbij ook andere disciplines van belang zijn. Het is daarom goed dat Rijkswaterstaat regelmatig informatie uitwisselt met de markt.
- Mogelijkheden voor vernieuwing/innovatie liggen vooral op het gebied van digitalisering en het optimaliseren van vervoersstromen en energie, maar ook voor vernieuwend materiaalgebruik. Denk aan nieuwe typen asfalt: duurzamer en onderhoudsvriendelijk.
- Bij CAH liggen er kansen voor duurzame maatregelen. Niet alleen kan er klimaat-adaptief worden gebouwd, dit kan ook gebeuren op een duurzame en circulaire wijze. Om dit te bereiken vraagt actie van de opdrachtgever, van de opdrachtnemer en het vraagt een gedragsverandering van gebruikers.
- Er staan veel plannen voor woningbouw en Grond Weg Waterbouw in de regio op stapel. Dit zal invloed hebben op de verkeersbelasting op het traject CAH. Het project CAH kan hier goed op inspelen, mits het in contact blijft met deze initiatieven en de markt.

Bijlage:

De gesprekken zijn aan de hand van enkele thema's vormgegeven. Per thema heeft het de hiernavolgende informatie en aandachtspunten opgeleverd. De punten zijn rechtstreeks afkomstig uit de gesprekken en kunnen daarmee onderling overlap of tegenspraak vertonen. De weergave van de gesprekken is op deze manier zo natuurgetrouw mogelijk verwoord. De waarde die in de gesprekken aan de afzonderlijke punten is gegeven kan verschillen.

Verdieping op de besproken scope:

- Realisatie van de infra maatregelen (incl. voorbereidingen) op en rond knooppunt Zaandam is voorzien voor 2022-2024.
- De scope van de marktscan is kleiner dan de scope van het project CAH. De infrapakketten betreffen het leeuwendeel van de kosten.
- Het aanpakken van (bijvoorbeeld) het knelpunt van de Bocht bij Purmerend zit niet in deze marktscan, maar de oogst van de marktscan kan in de toekomst ook daar van toepassing zijn.
- CAH wil gebruik maken van de al aanwezige (extra) rijstrookruimte in de Coentunnel. Er zal geen werk worden verricht op het Coenplein. Op de A8 ten noorden van de Coentunnel zullen de verkeersstromen moeten worden gefaciliteerd en de huidige infra worden versterkt naar 2x5 rijstroken tot aan knooppunt Zaandam. Er zijn nu veel punten waar het verkeer vastloopt, onder meer door een onrustig wegbeeld door veel in- en uitvoegers. De verkeersstromen zouden moeten worden gescheiden. De Coentunnel en de technische installaties zijn volledig gereed om ruimtereservering te benutten.
- De A7 wordt 2x3 tussen Zaandam en Purmerend-Noord (spitsstrook wordt volwaardige strook).
- Het lijkt het erop dat bij CAH mogelijk gebruik gaat worden gemaakt van de al aanwezige (extra) rijstrookruimte in de Coentunnel en er geen werk zal worden verricht op het Coenplein. Van en naar knooppunt Zaandam op de A8 zullen de verkeersstromen moeten worden gefaciliteerd en de huidige infra worden uitgebreid naar 2x5 rijstroken. Er zijn nu veel punten waar het verkeer vastloopt.
- Er staan geen maatregelen gepland voor de A7 tussen Purmerend en Hoorn, omdat de nieuw geopende Westfrisiaweg een deel van het verkeer op de A7 faciliteert en de verkeersmodellen momenteel niet laten zien dat maatregelen op langere termijn nodig zijn.
- Het gaat hier puur om de infrastructurele maatregelen. Daarnaast komen er binnen de totale CAH opgave mobiliteitsmanagementmaatregelen en maatregelen voor OV en fiets.

Opgave CAH:

- Primair aandachtspunt in de opgave CAH is de bereikbaarheid. Een grote supermarktketen in de corridor zorgt bijvoorbeeld voor zowel regionaal als lokaal verkeer.
- Tijdens de Planuitwerking en Realisatie is goed contact tussen overheid en markt raadzaam. Informatievoorziening over de voortgang vanuit CAH aan (markt) partijen geeft hen veel inzicht en kan misschien tot optimalisaties leiden.
- Er wordt zoveel mogelijk op de wensen van stakeholders gelet. Het is in deze context van belang hierin de juiste balans te vinden. Het kan nuttig zijn om de markt tijdig te betrekken om wensen en context aan te scherpen.

- De mobiliteit verschuift bij mooi weer van de auto naar de fiets en dat is goed. In de herfst en de winter zal de auto iets meer gepakt worden. De goederenstromen blijven redelijk constant en zullen niet veel verschuiven.
- Denk aan de samenhang met andere projecten die van invloed zijn op de verkeersstromen, soms zelfs gesitueerd op delen van CAH (N247, Westfrisiaweg, CCY, Zuidasdok).
- De beheerder van de Coentunnel is voornemens in 2022 groot onderhoud uit te voeren: waaronder een deel van A8. Komend jaar voert RWS levensduurverlengend onderhoud aan de A8 uit. Het ligt voor de hand dit af te stemmen met de planning van CAH.

Vroege samenwerking in de Planuitwerking:

- Het vroeg betrekken van de markt heeft het voordeel dat projectkosten kunnen dalen doordat eerder het marktvoordeel meegenomen kan worden.
- Eind 2018 is afgesproken dat in de basis Rijkswaterstaat de Planuitwerking gaat trekken. In de voorbereiding op de Planuitwerking wordt gewerkt aan een inkoopstrategie. In deze inkoopstrategie wordt de mogelijkheid verder verkend om de Planuitwerking in samenwerking met de markt op te pakken.
- Bij een Planuitwerking worden sommige elementen die later bij de Realisatie kritisch zijn (denk aan technische installaties zoals in tunnels) in de praktijk niet altijd in detail beschouwd. Daardoor kan in het contract een verschil in detailniveau van het referentieontwerp ontstaan. Dan is een inhaalslag door de aannemer nodig en dat kost tijd. Voorwaartse ketenintegratie tijdens de Planuitwerking helpt om dit te voorkomen. Bij CAH is (enkel) sprake van kleine DVM-onderdelen (o.a. portalen, signalering). Om die reden lijkt voorwaartse ketenintegratie minder van belang.
- Een team dat ervaring heeft met bouwen is een duidelijke pré.
- Het is van toegevoegde waarde als (markt)partijen ook begrijpen hoe de processen en procedures werken. Dat zou kunnen door gezamenlijk met RWS de Planuitwerking te doorlopen. Ook experts kunnen helpen om stakeholders mee te nemen met betrekking tot niet of anders meegenomen wensen.
- De (on)mogelijkheden voor een vroege marktbenadering in de Planuitwerking (gecombineerd ruimtelijk en aanbestedingsspoor) zijn nog niet helder. Graag denken partijen mee over het efficiënt mogelijk invullen van de opgave CAH.
- De beheerder van de Coentunnel denkt graag mee over het zo efficiënt mogelijk invullen van de opgave CAH daar waar het hem raakt. Daar hoeft niet noodzakelijkerwijs in een vroege projectfase (gecombineerd ruimtelijk- en aanbestedingstraject) samen voor te worden opgetrokken; informeren is in deze vroege fase wel gewenst.

Vernieuwing/innovatie

- Doordat het ontwerp al vrij ver is uitgewerkt, daardoor is er minder speelruimte, is de verwachting dat er weinig tot geen radicale innovaties mogelijk zijn.
- Kansen voor de toepassing van nieuwe materialen zijn aanwezig.
- Innovatie zit vooral in de data van vervoersstromen. Wellicht zouden zaken als "Connected Transport" kunnen worden toegevoegd: zie studie Tovergroen (weliswaar op het Onderliggend Wegennet). Dit zou vooral kunnen bij de ontsluitingen tussen Zaandam en de A7/A8, N203 etc. Voorwaarde daarbij is het kennis delen over eerdere proeven in het zuiden van het land. Het is naar verwachting niet complex om mee te nemen. Als het tijdig wordt meegenomen heeft dit geen directe invloed op doorlooptijd en bekostiging van CAH.

- Het Open Trip Model (routenavigatie plus) en ook het hybride (elektrisch rond en in de stad, fossiel alleen daarbuiten op de rijkswegen) rijden komen op, maar minder snel dan gewenst. Ze hebben op de infrastructuuropgave (knooppunt Zaandam en Coentunnel) vooralsnog weinig effect.
- Probeer na te denken over het traject aan de zuidkant van de Coentunnel. De vrachtwagens moeten uit de tunnel met zeer lage snelheid drie stroken naar links om de A5 op te gaan. Dit verstoort de doorstroming behoorlijk. Beter om wellicht op de A8 al kunnen voorsorteren of werken met doelgroep verkeer (aparte baan/strook voor vrachtverkeer).
- Er zijn kansen voor innovatie bij de nieuwe typen duurzaam asfalt. Die verbeteren niet alleen de duurzaamheid maar verminderen de hinder en reduceren kosten door lagere onderhoudsgevoeligheid.
- Andere innovatiekansen liggen bijvoorbeeld bij geluidsschermen en digitalisering van het verkeersmanagement/DVM.
- Wel uitkijken om op de drukke A8 niet te veel te experimenteren, want je wilt een goede doorstroming kunnen behouden.
- De wegcapaciteit zal de komende jaren anders worden gebruikt (spreiding verkeer, energie, smart mobility, digitalisering).
- Innovatie wordt vooral gezien in nieuwe typen asfalt. Duurzaam, energieopwekkend en onderhoudsvriendelijk. Mogelijk ook elektrisch rijden faciliteren middels inductieladen op aparte rijstrook, hiervoor is wel een ruim stuk weglengte nodig om dit te kunnen faciliteren. Toekomstige invulling verzorgingsplaats BP op A8 biedt ook kansen om elektrisch rijden meer te faciliteren.
- Doelgroepenstrook op de A8 om verkeer te scheiden.

Duurzaamheid

- Mogelijkheden voor klimaat-adaptief ontwerpen, gezien de bodemdaling in het gebied.
- En voor natuur-inclusief bouwen, CO2.
- Energietransitie: o.a. voeding voor openbare verlichting uit groei van planten.
- Al deze aspecten voor de leefomgeving SMART meegeven in de projectopdracht aan de Planuitwerking.
- Het is van belang dat er een team is, zelfs als de projectopdracht klassiek zou zijn, vol voor doelen op het gebied van klimaatadaptatie, duurzaamheid, circulair, energietransitie etc. gaat.
- Meer OV en fiets en uit de auto helpt zeker. De ontwikkeling van de Logistiek Ontkoppel Punt (LOP) worden niet direct als duurzaam gezien.
- Algemeen qua motivatie: de mens moet wel (blijvend) in gedrag veranderen.
- Leefomgeving in de hele corridor: uitdaging is de bereikbaarheid, kans is een mooie woonomgeving realiseren waar de balans juist is.
- Duurzaamheid is belangrijk. Er zijn bij CAH mogelijkheden voor circulair en modulair benaderen van kunstwerken of het (her)gebruik van grondstoffen.
- Desgevraagd kan er in het beheersgebied van CCY nagedacht worden over circulair, zonne-energie en andere maatregelen. Binnen het huidige Coentunnelcontract zit deze aanvullende vraag niet, maar als bijvoorbeeld op de A8 LED-verlichting wordt gezet, lijkt het voor de hand liggend dat de vraag aan CCY wordt gesteld. Er is op het gebied van duurzaamheid veel mogelijk.

Overig:

- Bij overdracht naar de Planuitwerking zou een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd kunnen worden op de effecten van de nieuwe verkeerscijfers uit de

nieuwe NRM (waarschijnlijk april 2019). De gekozen voorkeursvariant CAH wordt nog doorgerekend met NRM 2019.

- De woningbouwplannen o.a. boven Hoorn en bij Amsterdam gaan betekenis krijgen voor de verkeersstromen. Pas als de plannen formeel zijn, kunnen ze worden meegenomen in CAH.
- Onderhoud efficiënt afstemmen met de beheerder biedt kansen.
- Aandacht voor de veiligheid van wegwerkers bij CAH.
- Koepelorganisaties en haar leden willen graag in het vervolg in contact blijven over CAH. Dat kan in een gesprek of bijeenkomst met een breder publiek om iedereen van gelijke informatie te voorzien.
- Er zijn vertragingen bij de Coentunnel als gevolg van te hoge vrachtwagens. Vooral vanuit noordeling richting wordt de tunnel vaak afgesloten, omdat de doorrijhoogte vanuit het zuiden hoger is dan vanuit het noorden. Goede signalering en advies aan chauffeurs voor uitwijk naar de Zeeburgertunnel zou een alternatief kunnen bieden. De Coentunnel zelf valt echter buiten de scope van CAH.
- Voor de Coentunnel loopt vanaf ingebruikname in 2013 het onderhoudsdeel van het DBFM-contract. De looptijd van het onderhoudsdeel is 24 jaar, tot 2037. In die periode is de private beheerder verantwoordelijk voor het afgesproken kwaliteitsniveau van project Coentunnel. Vanuit die verantwoordelijkheid wil de beheerder bij voorkeur zelf aanvullende projecten oppakken die in haar gebied vallen.
- Beheerder van de Coentunnel heeft veel data van Coenplein en A8. In een vroege CAH-projectfase meedenken door partijen reduceert faalkosten en kan misschien versnellen. Maar niet alleen daarom is het elkaar blijven informeren zeer wenselijk.