



Projectplan

MIRT Onderzoek Noordkant Amsterdam

Datum 5 april 2012
Status Vastgesteld in Ambtelijke Stuurgroep 26 maart 2012

Opdrachtgevers:

M. Blom
Directeur Wegen en Verkeersveiligheid
Ministerie van I&M

.....

P.P Horck
Sectormanager Verkeer en Vervoer
Provincie Noord Holland

.....

A. Colthoff
Hoofd Afdeling Infrastructuur
Stadsregio Amsterdam

.....

Colofon

DG Bereikbaarheid
Directie Wegen en Verkeersveiligheid

Plesmanweg 1-6 Den Haag

Contactpersoon

ir. M. van de Paverd
Projectmanager
T 070-4566577
M +31(0)6-11024943
F 070-3511693
Michael.vande.Paverd@minienm.nl

Auteurs

Wim Brussaard (Provincie Noord Holland)
Michael van de Paverd (Ministerie I&M)
Clasien Slebos (Stadsregio Amsterdam)
Jacco Visser (Rijkswaterstaat Noord Holland)
Regien Visser (Ministerie I&M)
Steven Voest (Ministerie I&M)
Dirk-Jan de Vries (Ministerie I&M)

Inhoud

	Colofon—3
	Inhoud—4
1	Doel, aanleiding en vraagstelling—5
1.1	Doel van dit document en het project—5
1.2	Aanleiding—6
1.3	Vraagstelling—7
1.4	Eindresultaat—7
2	Scope en uitgangspunten—8
2.1	Scope—8
2.2	Uitgangspunten—9
3	Plan van aanpak en Planning—10
3.1	Stappenplan—10
3.2	Planning en Mijlpalen—18
4	Uitbesteding—19
5	Organisatie—20
5.1	Basisgedachte, organisatiestructuur en bestuurlijke aansturing—20
6	Projectbeheersing—23
7	Bijlagen—24
7.1	Kaart van het gebied—24
7.2	Informatieprofiel fase 1: "Netwerkstudie"—25
7.3	Informatieprofiel fase 2: "Verdiepingsstudie(s)"—26
7.4	Contactpersonen—27

1 Doel, aanleiding en vraagstelling

1.1 Doel van dit document en het project

Doel van dit projectplan is om afspraken te maken over de scope, het resultaat, het plan van aanpak, de roverdeling en de kostenverdeling van het MIRT Onderzoek "Bereikbaarheid Regio Noordkant Amsterdam". Ook dient dit document (als basis) om de verschillende fasen eerste fase van het onderzoek uit te kunnen uitbesteden.

Doel van het project is om een analyse te doen naar knelpunten en de benodigde maatregelen op het wegennetwerk ten noorden van het Noordzeekanaal na 2020 en afspraken te maken over het vervolg. Hierbij wordt bekeken of OV en zware rail maatregelen een bijdrage kunnen leveren bij het oplossen van knelpunten op het wegennetwerk.

Hierbij wordt ook aangesloten op de recente uitkomsten van Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA).

Ook wordt de verbinding A8-A9 onderzocht als een van de oplossingen voor de geconstateerde problemen en de mate van doelbereik en de kosteneffectiviteit hiervan wordt afgewogen ten opzichte van andere maatregelen. De uitkomsten zijn bepalend voor de vraag of het Rijk bereid is een financiële bijdrage te leveren.

Het project omvat:

- een MIRT Onderzoek met daarin een probleemanalyse, een analyse van de mogelijke oplossingen (oplossend vermogen, kosten, andere effecten) en een advies voor de beste oplossingen;
- een uitvoeringsagenda (oplossingrichtingen, probleemeigenaar, financiering, planfiguur en tijdpad).

Najaar 2012 overleggen rijk en regio tijdens het BO MIRT over het vervolg. Op basis van de uitkomsten van dit overleg wordt de uitvoeringsagenda uitgewerkt in één of meerdere startbeslissingen voor het vervolg. Onderstaande tabel toont het tijdpad.

	2012			
Project MIRT Onderzoek Noordkant Amsterdam				
Fase 0 Project Start UP	■			
Fase 1 Netwerkstudie		■		
Fase 2 Verdiepingstudie(s)			■	
Fase 3 Besluitvorming				■

Dit projectplan beschrijft het gehele project. Voor fase 1 en voor de fasen 2&3 komt een apart uitbestedingplan.

1.2 Aanleiding

De regio heeft het Rijk gevraagd om een financiële bijdrage voor de A8/A9

De Provincie Noord Holland, de Stadsregio Amsterdam, de gemeenten Zaanstad, Velsen, Beverwijk, Heemskerk en Uitgeest zijn bereid om gezamenlijk €110 miljoen voor de verbinding A8/A9 (Heemskerk variant) te financieren. Om de financiering sluitend te maken hebben de partijen het Rijk gevraagd om een bijdrage van circa €60 miljoen. De regio is bereid de verbinding A8-A9 voor 2020 te realiseren indien zij de financiering rond kan krijgen.

Het Rijk onderkent de prioriteit van de rijkswegen ten noorden van Noordzeekanaal maar is nog niet overtuigd van de prioriteit van de A8/A9

In de investeringsbrief van 14 juni 2011 van het Rijk is aangegeven dat het Rijk de komende jaren wil inzetten op het verbeteren van de bereikbaarheid van de noordkant van Amsterdam (A9 en A7/A8/A10). Echter het Rijk is nog niet overtuigd van de prioriteit van de A8/A9 als oplossing voor problemen op rijkswegen en wil dit afwegen ten opzichte van het investeren in het aanpassen van andere (rijks)wegen ten noorden van het Noordzeekanaal.

Tot 2020 wil het Rijk inzetten op beter benutten van bestaande rijkswegen,

Het Rijk wil tot 2020 inzetten op maatregelen waarbij het bestaande netwerk beter wordt benut. Na 2020 kunnen andere maatregelen noodzakelijk zijn op de A9 en A7/A8/A10. Hierbij kunnen andere modaliteiten als Openbaar Vervoer of zware rail-verbindingen een oplossing zijn voor knelpunten op het (rijks)wegennet.

Voor de periode na 2020 doen het Rijk en de Regio een MIRT Onderzoek.

Om meer zicht te krijgen op de knelpunten en mogelijke oplossingen voor de periode na 2020 doen het Rijk en de regio in 2012 samen een MIRT Onderzoek. Hierbij wordt uitgegaan van bij (rijks)verkenningen gebruikelijke (reken)methoden en de op dit moment vigerende NoMo normering. Kernpunten zijn: (1) welke knelpunten prioriteit hebben; (2) welke maatregelen kosteneffectief zijn en in aanmerking komen voor realisatie; (3) op welke termijn deze maatregelen gerealiseerd kunnen worden en (4) mogelijkheden voor regionale cofinanciering en voorfinanciering.

Tijdens het BO MIRT Najaar 2012 nemen de partijen een besluit over de resultaten van het MIRT Onderzoek en de A8/A9

In het BO MIRT najaar 2012 (5 november 2012) wordt over de resultaten van het MIRT Onderzoek besloten. Onderdeel hiervan is een besluit over de A8/A9 en het bod van de regio om €110 miljoen voor deze verbinding ter beschikking te stellen mits deze voor 2020 gerealiseerd wordt.

A8/A9 loopt mee in het MIRT Onderzoek, Partijen accepteren de uitkomst

In het MIRT Onderzoek wordt het project A8-A9 als één van de oplossingen voor knelpunten op A9 en A7/A8/A10 meegenomen. In het BO MIRT verslag staat hierover: "Als uit het MIRT – Onderzoek blijkt dat de A8-A9

- één van de meest kosteneffectieve maatregelen is voor het oplossen van knelpunten op het rijkswegennet aan de noordkant van Amsterdam, is het Rijk bereid om hiervoor een deel van het voorlopig gereserveerde budget voor de noordelijke corridor in de periode na 2020 in te zetten.
- niet één van de meest kosteneffectieve maatregelen is voor de noordelijke corridor, accepteert de regio dat het Rijk geen financiële bijdrage levert."

1.3 Vraagstelling

Bij het MIRT Onderzoek staat de volgende vraag centraal.

“Hoe kan de doorstroming en robuustheid na 2020 van het (rijks)wegennet ten noorden van het Noordzeekanaal (noordkant Amsterdam) worden verbeterd? De planhorizon hierbij is 2030. Om een gedegen inzicht te krijgen in de problemen en goed te kunnen prioriteren wordt ook de situatie in 2020 in beeld gebracht.

Hierbij wordt gekeken naar de knelpunten op het gebied van bereikbaarheid, doorstroming, robuustheid, leefbaarheid en veiligheid. Hierbij staat het volgende wegennet centraal:

- A9 Raasdorp – Kooimeer,
- A7/A8 Coenplein – Hoorn Noord en
- A10 Coenplein – Watergraafsmeer (Rijk)
- N203, N235, N243, N244, N246, N247 (provincie Noord Holland)

Bij oplossingen voor knelpunten op het (rijks)wegennet kunnen ook OV en zware railverbindingen ten noorden van het Noordzeekanaal een rol spelen.

1.4 Eindresultaat

Om besluiten te kunnen nemen dient 1 oktober 2012 beschikbaar te zijn:

- A. een *MIRT Onderzoek* bestaande uit een
 1. *Netwerkstudie* met daarin een analyse van:
 - a. de *knelpunten* op het netwerk van HWN (A7, A8, A9, A10 noord) en OWN (N203, N235, N243, N244, N246 en N247) met uitspraken over belang, urgentie en prioriteit;
 - b. *oplossingsrichtingen* met indicatie van het oplossend vermogen, de kosten, kansen en risico's. Hierbij wordt ook OV en zware rail als mogelijke oplossing voor knelpunten op het wegennet meegenomen;
 - c. het benodigde vervolgtraject (ruimtelijke ordening en uitvoering).
 2. *Verdiepingsstudie* op aantal oplossingsrichtingen met verdieping naar de:
 - a. scope van alternatieven voor deze corridors;
 - b. kostenraming en risico's (met name de grote kostenposten en risico's) van de alternatieven voor deze corridors;
 - c. effecten (verkeerskundig, milieu, maatschappelijke kosten en baten) van de alternatieven voor deze corridors.
 3. bondige *samenvatting* van het MIRT Onderzoek.
- B. een *losse uitvoeringsagenda op basis van de factfinding in de fasen 1 en 2* met daarin het *vervolgtraject* (probleemeigenaar, oplossingsrichting, te nemen stappen, planning, rolverdeling, verdeling benodigde middelen).

Hierbij hebben het *MIRT Onderzoek* en de *Uitvoeringsagenda* een andere functie.

- ✓ *MIRT Onderzoek* is een feitelijke analyse van problemen en oplossingen en geeft de samenwerkende partijen de mogelijkheid de feiten te verkennen en te delen.
- ✓ *Uitvoeringsagenda* geeft de samenwerkende actoren de kans om afspraken te maken over het vervolgtraject en aanpakken van de geconstateerde knelpunten.

2 Scope en uitgangspunten

2.1 Scope

In de NMCA zijn ten noorden van het Noordzeekanaal problemen met de doorstroming geconstateerd op drie NoMo trajecten te weten op de A7, A8, de A9 en de A10 Noord. Hierbij is uitgegaan van een autonome situatie waarbij alle geplande (wegen)projecten (inclusief de geplande spitsstroken) zijn uitgevoerd. Deze problemen staan centraal in het onderzoek. Hierbij wordt ook gekeken naar de problemen op het onderliggend wegennet (N203, N235, N243, N244, N246, N247). In de bijlage is een kaart van het gebied met de relevante infrastructuur opgenomen.

Het studiegebied betreft de 3 NoMo trajecten namelijk de:

1. A9 knooppunten Raasdorp (Badhoevedorp) en Kooimeer (Alkmaar), inclusief de Velsertunnel en Wijkertunnel.
2. A7 / A8 knooppunten Hoorn Noord en Coenplein.
3. A10 knooppunten Coenplein en Watergraafsmeer, inclusief de Zeeburgertunnel.

Tot het studiegebied behoren de wegvakken inclusief de genoemde knooppunten. Ook wordt aandacht besteed aan de verkeersafwikkeling bij op- en afritten.

In relatie tot deze hoofdwegen worden binnen het studiegebied ook een aantal wegen van het onderliggend wegennet, die een belangrijke netwerkfunctie vervullen, bekeken. Dit zijn:

1. N203 tussen de pont Hembrug te Amsterdam en Castricum.
2. N235 (Jaagweg) tussen Het Schouw in de gemeente Waterland (N247) en Purmerend Zuid (A7 afslag 4).
3. N243 tussen Alkmaar (N242) en Hoorn (A7).
4. N244 tussen Alkmaar (N242) en Edam (N247).
5. N246 tussen Beverwijk en West Grafdijk (N244).
6. N247 tussen Amsterdam Noord (aansluiting op A10) en de Hoorn (N234/ A7).

Om het effect van maatregelen in het studiegebied op de wegen daar omheen te kunnen inschatten wordt een groter invloedsgebied aangehouden. Tijdens de studie zal blijken hoe groot dit invloedsgebied is.

Het spoor en het HOV wordt betrokken bij het identificeren van oplossingen voor knelpunten op het wegennet. Voor het Openbaar Vervoer richt de scope zich op de nationale en bovenregionale OV – verbindingen. Voor de zware railverbindingen gaat het hier om drie trajecten:

1. Spoorlijn Hoorn – Zaandam – Amsterdam;
2. Spoorlijn Alkmaar – Zaandam – Amsterdam;
3. Spoorlijn Alkmaar – Haarlem.

Voor het Openbaar Vervoer zijn drie corridors van belang:

1. HOV corridor Purmerend – Amsterdam
2. HOV corridor Zaanstad – Amsterdam
3. HOV corridor Edam – Volendam - Amsterdam

2.2 Uitgangspunten

Rijk en regio werken samen aan een integrale studie.

- ✓ Het Rijk heeft verantwoordelijkheid voor het oplossen van (doorstroming)problemen op de rijkswegen (A7, A8, A9, A10 Noord) en de regio voor de provinciale wegen (N203, N235, N243, N244, N246, N247).
- ✓ Omdat sprake is van een verkeerskundig netwerk waarbij oplossingen op het rijksnetwerk de problemen op het provinciale netwerk kunnen verzachten en vice versa, kunnen rijk en regio als het nodig is hiervan afwijken.

Het MIRT Onderzoek Noordkant Amsterdam heeft raakvlakken met:

- ✓ Stuctuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH)
- ✓ MIRT – onderzoek Zaan/IJoevers (gemeenten Amsterdam en Zaanstad)
- ✓ Ruimtelijk – economische visie Noordzeekanaalgebied (provincie NH)
- ✓ Regionale Bereikbaarheidsvisie IJmond (Stichting IJmond Bereikbaar)
- ✓ Beter Benutten:
 - Benutten A7-A8 (RWS NH). Het betreft de realisatie van een spitsstrook in zuidelijke richting. Voor dit project wordt een onderzoek uitgevoerd om de scope van het project af te bakenen. Doel is eind 2014 te starten met de realisatie van de spitsstrook.
 - Robuustheid Velser- en Wijkertunnel (RWS NH)
 - Optimaliseren Rottepolderplein (RWS NH)
 - Aansluitingen A7 Purmerend Noord, A8 Oostzaan en Saendelft en A9 Castricum –Bereikbaarheidsstudie Waterland –Aansluiting A9 Heiloo (Provincie NH / RWS NH)
 - Pakket IJmond Bereikbaar (Stichting IJmond Bereikbaar)

De volgende relevante studies uit het recente verleden zijn beschikbaar:

- ✓ NMCA (I&M 2011)
- ✓ Verkenning A10 Noord (RWS NH 2008)
- ✓ Verkenning A8-A9 (provincie NH, 2009/2010) (verkeerskundig onderzoek 2007)
- ✓ Verkenning Bereikbaarheid Waterland: N235/N247 Purmerend (2011-2012)
- ✓ Kwalitatieve Bereikbaarheidsstudie MIRT-onderzoek Zaan/IJoevers (SRA 2011)

De resultaten van deze studies worden betrokken bij dit MIRT Onderzoek.

3 Plan van aanpak en Planning

3.1 Stappenplan

Het MIRT Onderzoek is verdeeld in drie verschillende fases.

0. *Project Start Up*

In deze fase wordt het projectplan opgesteld en wordt fase 1 uitbesteed. Ter voorbereiding hierop wordt ook een Project Tweedaagse georganiseerd.

MIRT Onderzoek met nadruk op factfinding:

1. *Netwerkstudie*

In deze fase wordt op netwerkniveau een probleemanalyse gemaakt en wordt naar mogelijke oplossingen gekeken. Het doel hiervan is om de bandbreedte van de problemen in beeld te brengen en uit het totale scala aan oplossingen de meest kansrijke te kiezen. Aan het eind van fase 1 wordt getrechterd naar circa drie of vier oplossingsrichtingen of corridors.

2. *Verdiepingsstudie(s)*

In deze fase worden de in fase 1 gekozen oplossingsrichtingen of corridors nader uitgewerkt. Het doel hiervan is om beter in beeld te krijgen welke oplossingen mogelijk zijn en wat de kosten en effecten (verkeerskundig, milieu, maatschappelijke kosten en baten) hiervan zijn. De informatie over deze oplossingsrichtingen of corridors moet geschikt zijn om een vergelijking te kunnen maken met de beschikbare informatie over de verbinding A8/A9. Aan het eind van fase 2 moeten de oplossingen kunnen worden geprioriteerd.

De laatste fase met de nadruk op bestuurlijke afweging en voorbereiding BO MIRT:

3. *Besluitvorming*

In de derde fase staat het formuleren van de uitvoeringsagenda centraal. De basis hiervoor vormt de samenvatting van de factfinding, die is uitgevoerd in de fasen 1 en 2: samenvatting MIRT Onderzoek. De uitvoeringsagenda is de basis voor het opstellen van de BO MIRT Annotatie.

Binnen de fasen 1: Netwerkstudie en 2: Verdiepingsstudie(s) wordt dezelfde cyclische aanpak gevolgd. De bestaat uit volgende stappen en producten:

- a) *Kader*: Er wordt gestart met het opstellen van een beoordelingskader en een uitgangspuntennotitie.
- b) *Analyse*: Voor het netwerk of oplossingsrichting wordt een verkeerskundige analyse gemaakt.
- c) *Oplossingen*: Voor het netwerk of de oplossingsrichting worden oplossingen uitgewerkt. Hierbij worden ontwerpen en bijbehorende kostenramingen en risicoanalyses gemaakt.
- d) *Effecten*: Van de oplossingen worden de effecten (verkeerskundig, milieu, maatschappelijke kosten en baten) in beeld gebracht. Met de resultaten kan het beoordelingskader (a) worden gevuld.

De verschillende fasen worden nader uitgewerkt.

Fase 0: Project Start UP

Doel van deze fase is om projectplannen voor de uitvoering van het MIRT Onderzoek op te stellen, deze door de stuurgroep te laten vaststellen en de projectplannen uit te besteden.

Door de samenwerkende partijen:

1. Opstellen projectplan

Het projectteam (Stadsregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland, Ministerie van I&M) stelt tijdens een "Tweedaagse" het projectplan op. De tweedaagse zal een veldbezoek bevatten. Ook wordt een informatieprofiel voor het eindresultaat van het gehele MIRT Onderzoek opgesteld. Dit projectplan en informatieprofiel wordt tijdens in een bijeenkomst van de Stuurgroep voorgelegd. Het projectteam laat dit plan accorderen door de leden van de "Ambtelijke Stuurgroep".

Stuurgroepbijeenkomst 1 (ambtelijk): "Verwachtingen, projectplan, informatieprofiel" (februari 2012)

- | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none">- Delen van de verwachtingen en benodigde besluitvormingsinformatie.- Accorderen projectplan. |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

2. Uitbesteden fase 1

Om zo snel mogelijk te kunnen starten stelt het projectteam gezamenlijk een uitbestedingsplan op voor fase 1: "Netwerkstudie". Bij het uitbesteden van fase 1 is sprake van een inlichtingsessie (toelichten van de uitvraag), een offertesessie (toelichten van de offertes) en een gunningsessie (projectteam beoordeelt de offertes o.b.v. EMVI criteria en maakt een keuze).

3. Uitbesteden fasen 2 & 3

Ook voor de fasen 2 & 3 wordt een apart uitbestedingplan opgesteld. Gezien de financiële omvang van fase 2 wordt deze 2 op de markt gebracht via de al Europees aanbestede raamovereenkomst van de Provincie Noord-Holland.

Fase 1: Netwerkstudie

Doel van deze fase is om een goede (verkeerskundige) probleemanalyse te maken en oplossingsrichtingen op hoofdlijnen in beeld te brengen. Op basis van een beoordelingskader zal de stuurgroep bepalen welke oplossingrichtingen voor een verdiepingsslag in aanmerking komen.

Voor de eerste fase van het MIRT Onderzoek is een kwartaal beschikbaar. Om in deze korte tijd fase 1 te kunnen uitvoeren zal een "Snelkookpan Situatie" moeten worden gecreëerd. Onderdeel hiervan is dat het projectteam en de bureaus gedurende één dag in de week op de projectdag met elkaar samenwerken op één locatie.

In uitbesteding door de bureaus (februari 2012 – mei 2012).

1. PSU Fase 1 (februari 2012)

Met de bureaus en het projectteam wordt een Project Start Up gehouden waarin de belangrijkste afspraken (o.a. planning) voor de komende periode worden gemaakt. Enkele opmerkingen vooraf:

- Bij de verkeerskundige berekeningen dient rekening te houden worden met een plausibiliteittoets van RWS DVS en toepassing van het RWS DVS protocol voor verkeerskundige berekeningen.
- De ramingen dienen te worden opgezet volgens de systematiek van RWS DI.
- Voor kosteneffectiviteitsanalyses kijkt RWS DVS mee.
- Participatie (A) Brief naar de betrokkenen met daarin de opzet van het MIRT onderzoek en de uitnodiging om in een begeleidingscommissie mee te draaien.

2. Kader (maart 2012)

Opstellen *Beoordelingskader* met daarin in ieder geval aandacht voor:

- Doelbereik, probleemoplossend vermogen, no go's. Hierbij wordt uitgegaan van de NoMo normen. In een pilot parallel aan dit onderzoek zal worden geëxperimenteerd met de nieuwe bereikbaarheidsindicator(en). Dit is geen onderdeel van de uitbesteding. Robuustheid zal worden beoordeeld op basis van restcapaciteit en kans op verstoringen. Het bureau zal worden gevraagd om hieraan op een slimme manier invulling te geven. Dit is wel onderdeel van de uitbesteding.
- Onoverkomelijke belemmeringen (kostenolifanten en grote risico's)
- Kosten (orde van grootte, o.b.v. een kentallenraming) en baten,
- Draagvlak. Er wordt een rondje in de regio gemaakt. Items zijn verkeer (doorstroming, robuustheid), lucht, geluid en natuur.

Opstellen *Uitgangspuntendocument*

- Vaststellen uitgangssituatie en situatie 2030 (autonome ontwikkeling).

3. Probleemanalyse (maart 2012)

Uitvoeren *verkeerskundige analyse* van het bestaande netwerk.

- Voor de autonome situatie dient voor het wegennetwerk een NRM berekening te worden gemaakt voor 2020 en 2030 met het GE scenario.
- Er wordt ook een plausibiliteittoets door Rijkswaterstaat gedaan.
- Voor de huidige situatie volstaat een beschrijving van de huidige verkeersafwikkeling (beschrijving van filepatronen en oorzaken).
- Delen van de resultaten in een expertsessie
- Delen van de resultaten in de begeleidingscommissie

<p>Stuurgroepbijeenkomst 2 (ambtelijk): "Beoordelingskader & Probleemanalyse" (maart 2012)</p>

- | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none">– Delen beoordelingskader.– Delen probleemanalyse. |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

4. Oplossingsrichtingen (april 2012)

Ontwerpen maken voor de verschillende oplossingsrichtingen

- Voor de problemen uit de probleemanalyse worden oplossingen bedacht.
- Deze worden globaal op schetsniveau uitgewerkt.

Kostenraming en risicoanalyse

- Globale kostenraming oplossingsrichtingen obv kentallen (50% betrouwbaarheidsinterval).
- Voor de verschillende oplossingsrichtingen wordt bij de raming ook een risicoanalyse gemaakt.
- De ramingen worden getoetst door de Provincie Noord Holland & Rijkswaterstaat.

5. Beoordeling effecten (april 2012)

Bepalen *verkeerskundige effecten* oplossingsrichtingen

- Bepalen verkeerskundig oplossend vermogen oplossingsrichtingen Hierbij worden voor het wegennetwerk NRM berekeningen gemaakt voor 2020 en 2030 met het RC en GE scenario en voor het inschatten van OV maatregelen VENOM berekeningen voor 2030 met het GE scenario gemaakt.

Bepalen *maatschappelijke kosten en baten* oplossingsrichtingen

- Bepalen doelbereik en kosteneffectiviteit (globale kostenbaten analyse).

Bepalen *milieu- en andere effecten* oplossingsrichtingen

- Bepalen milieu effecten op basis van vuistregels en expert judgement.
- Bepalen andere relevante (onder andere milieu) effecten (dwangpunten) op basis van vuistregels en expert judgement.

Invullen *beoordelingskader* voor de verschillende oplossingsrichtingen

- Vergelijking van oplossingsrichtingen op basis van beschikbare informatie, vuistregels en expert judgement. Komt overeen met zeef 1 van verkenning
- Delen van de resultaten in een expertsessie.
- Delen van de resultaten in de begeleidingscommissie.

6. Eindrapportage Netwerkstudie (mei 2012)

In beeld brengen *vervolgtraject* voor de verschillende oplossingsrichtingen

- In beeld brengen vervolgtraject (probleemeigenaar, benodigde juridische procedures, planning, rolverdeling, verdeling benodigde middelen).

Opstellen *eindrapportage*

- Opstellen presentatie (sheets) voor de bestuurlijke stuurgroep
- Opstellen rapportage Netwerkstudie met goede korte samenvatting
- Het informatieprofiel voor de eindrapportage van fase 1: "Probleemanalyse & Oplossingsrichtingen" is opgenomen in de bijlage.

Stuurgroepbijeenkomst 3 (bestuurlijk): "Resultaten Netwerkstudie" (mei 2012)

- Delen van de resultaten van de netwerkstudie.
- Besluiten welke oplossingen in een verdiepingsslag verder worden uitgewerkt.

Fase 2: Verdiepingsstudie(s)

Doel van deze fase is om de meest veel belovende oplossingsrichtingen nader te onderzoeken. Hierbij ligt de nadruk op het beter omschrijven van de scope (ontwerp), de belemmeringen, de kosten (raming) en de baten in relatie tot de probleemomschrijving. Aan het eind van de fasen 2 moeten de belangrijkste informatie over meest veel belovende oplossingen bekend zijn zodat deze onderling met elkaar vergeleken kunnen worden en een uitvoeringsagenda voor de stuurgroep voorbereid kan worden.

Ook voor de tweede fase van het MIRT Onderzoek is een kwartaal beschikbaar. Om in deze korte tijd fase 2 te kunnen uitvoeren zal een "Snelkookpan Situatie" moeten worden gecreëerd. Onderdeel hiervan is dat het projectteam en de bureaus gedurende één dag in de week op de projectdag met elkaar samenwerken op één locatie.

In uitbesteding door de bureaus (juni 2012 – september 2012)

1. PSU Fase 2 (juni 2012)

Met de bureaus en het projectteam wordt een Project Start Up gehouden waarin de belangrijkste afspraken (o.a. planning) voor de komende periode worden gemaakt.

2. Kader (juni 2012)

Bijstellen *Beoordelingskader*:

- In fase 2 worden de kansrijke oplossingen uit fase 1 verder geanalyseerd. Het kan zijn dat de kansrijke oplossingsrichtingen worden samengenomen tot maatregelpakketten of dat corridors worden onderzocht.
- Het beoordelingskader uit fase 1 is ook input voor fase 2. Echter specifieke aspecten, die behoren bij de te bestuderen oplossingsrichting worden in het beoordelingskader verwerkt. Deze aspecten zullen met name betrekking hebben op "omgevingsaspecten".

Opstellen *Uitgangspuntendocument*

- Vaststellen uitgangssituatie en situatie 2030 (autonome ontwikkeling) voor de te onderzoeken oplossingsrichting of corridor.

3. Probleemanalyse (juni 2012)

Uitvoeren *verkeerskundige analyse* van het bestaande netwerk.

- Voor de autonome situatie kan een nieuwe NRM berekening worden gemaakt voor de planhorizon 2030 met het GE scenario voor zover dit nodig is. Het kan zijn dat dit niet nodig is omdat de berekening in fase 1 al is gemaakt.
- Indien nodig wordt weer een plausibiliteittoets door Rijkswaterstaat gedaan.

Uitvoeren *stakeholderanalyse (liefst in fase 1! Dus juni 2012 beschikbaar)*

- Voor de desbetreffende oplossingsrichting of corridor worden de relevante actoren in beeld gebracht. Hierbij wordt gekeken naar de belangen, invloed, issues en wensen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de door het Kadaster beheerde website www.ruimtelijkeplannen.nl. Het Kadaster kan deze gegevens ook in de vorm van GIS kaarten ter beschikking stellen,.
- Op basis van deze inventarisatie kan in beeld worden gebracht hoe de actoren het beste kunnen worden betrokken en welke wensen zo significant zijn dat deze invloed hebben op het ontwerp en of de kostenraming. De inventarisatie wordt aangevuld met interviews bij de verschillende instanties. Zo kan ook inzicht worden gekregen op de gebiedsontwikkelingen tot 2030.
- De stakeholderanalyse is input voor het formuleren van een participatieplan.

Uitvoeren gebiedsfoto (liefst in fase 1! Dus juni 2012 beschikbaar)

- Bij de gebiedsfoto wordt de bestaande situatie in kaart gebracht.
- Alle voor de het ontwerp en bijbehorende kostenraming relevante aspecten in beeld gebracht. Het betreft met name natuurbeschermingsgebieden (Natura 2000 / EHS), monumenten (cultuurhistorie) en archeologische verwachtingskaart, ondergrondse obstakels (klic), bodemsoorten, bodemverontreinigingen, waterwingebieden, bestuurlijke grenzen, niet gesprongen explosieven, geothermische installaties en beschikbare luchtfoto's
- Ook worden de grondposities in beeld gebracht (binnen 300m van het tracé) zodat inzicht wordt gekregen in het aantal eigenaren en de verwerfbaarheid.
- Er wordt uitgegaan van de GBKN en bij het kadaster of partners van het kadaster beschikbare gegevens.
- De gegevens worden verwerkt in GIS - kaarten. Deze kaarten kunnen worden gebruikt tijdens de ateliers (zie 4).

De stakeholderanalyse (met wensen en issues) en de gebiedsfoto (met GIS kaarten) zijn belangrijke input voor de ateliers, waarin de ontwerpen worden samengesteld en de belangrijkste milieuaspecten worden beoordeeld.

4. Oplossingsrichtingen (juli / augustus 2012)

Ontwerpen maken voor de verschillende oplossingsrichtingen

- In een **ontwerpatelier** komen de ontwerpen tot stand. Door de disciplines ontwerp, verkeerskunde en milieu samen te brengen kunnen in korte tijd drie alternatieven worden samengesteld waarbij rekening is gehouden met de belangrijkste aspecten ten aanzien van ontwerp, doorstroming, verkeersveiligheid en milieuaspecten. Ook de belangrijkste actoren doen mee in dit ontwerpatelier.
- Het beoordelingskader, de uitgangspuntennotitie, de stakeholderanalyse en gebiedsinventarisatie moet voor het atelier beschikbaar zijn.
- De drie alternatieven worden in een aantal maatgevende dwarsdoorsneden uitgewerkt. Ook wordt gekeken naar de belangrijkste kunstwerken.

Kostenraming en risicoanalyse

- Er wordt een kostenraming gemaakt voor de drie alternatieven.
- Hierbij worden de hoeveelheden bepaald op basis van de maatgevende dwarsdoorsneden, maatgevend lengteprofiel en belangrijkste kunstwerken.
- Voor de verschillende oplossingsrichtingen wordt bij de raming ook een risicoanalyse gemaakt.
- De ramingen worden getoetst door de Provincie Noord Holland en Rijkswaterstaat.

5. Beoordeling effecten (augustus/ september 2012)

Bepalen *verkeerskundige effecten* oplossingsrichtingen

- Bepalen verkeerskundig oplossend vermogen oplossingsrichtingen. Hierbij worden voor het wegennetwerk NRM berekeningen gemaakt voor 2020 en 2030 met het RC en GE scenario en voor OV maatregelen VENOM berekeningen voor 2030 met het GE scenario gemaakt.

Bepalen *maatschappelijke kosten en baten* oplossingsrichtingen

- Bepalen doelbereik en kosteneffectiviteit (globale kostenbaten analyse)

Bepalen *milieu- en andere effecten* oplossingsrichtingen

- Bepalen milieu effecten op basis van vuistregels en expert judgement

- Bepalen andere relevante (onder andere milieu) effecten (dwangpunten) op basis van vuistregels en expert judgement.

Invullen *beoordelingskader* voor de verschillende oplossingsrichtingen

- Vergelijking van de alternatieven per oplossingsrichting op basis van beschikbare informatie, vuistregels en expert judgement.
- Delen van de resultaten in een **toetsatelier** met experts en een toetsatelier met de begeleidingscommissie.

6. Verdiepingsstudie A8/A9 (augustus / september 2012)

De informatie met betrekking tot de Verbinding A8-A9 wordt op een zodanig niveau gebracht dat het mogelijk is een voorkeur voor een variant uit te spreken, een keuze te maken uit een rijks- of provinciale planprocedure, en in het geval van een

- provinciale procedure een besluit te kunnen nemen over een Rijksbijdrage
- rijksplanprocedure een besluit te kunnen nemen over het starten van een rijksverkenning met een regionale bijdrage.

Ten opzichte van de in opdracht van de regio verrichte studies betekent dit:

- in beeld brengen van de rijks- en provinciale procedure om te komen tot realisatie van een Verbinding A8-A9;
- in beeld brengen van de pm posten met betrekking tot:
- procedures en kosten die betrekking hebben op verplaatsen van de verzorgingsplaats bij de Golfbaanvariant.
- kosten van grondverwerving voor golfbaanvariant en Heemskervariant (voorzover dit bij de Heemskerkvariant nog niet is gedaan)
- verkeerskundig onderzoek naar het functioneren van de aansluiting A9 Heemskerkvariant met een dynamisch model en zodanig aanpassen van het ontwerp om netwerk te laten functioneren.
- Onderzoek naar belemmerende factoren/ compenserende maatregelen (no go's) vanuit bestaande (geplande?) woningbouw nabij de aansluitingen.

7. Eindrapportage Verdiepingsstudie (september 2012)

Opstellen *eindrapportage*

- Opstellen presentatie (sheets) voor de bestuurlijke stuurgroep
- Opstellen rapportage Verdiepingsstudie(s) met goede korte samenvatting
- Het informatieprofiel voor de eindrapportage van fase 2: "Verdiepingsstudie(s)" wordt nog nader uitgewerkt.
- Ook wordt het toetsen van de eindproducten (Verkeerskundige berekeningen, Ramingen, KBA) nog nader uitgewerkt.
- Begeleidingsgroep (D): Delen resultaten verdiepingsslag.

Stuurgroepbijeenkomst 4:

"Resultaten Verdiepingsonderzoek" (augustus 2012)

- Delen van de informatie, die de verdieping van de verschillende alternatieven heeft opgeleverd.
- Delen verwachtingspatroon uitvoeringsagenda.

Fase 3: Besluitvorming

Doel van deze fase is om het MIRT Onderzoek af te ronden en een uitvoeringsagenda vast te stellen. Deze uitvoeringsagenda zal de basis zijn voor het al dan niet programmeren van projecten in de periode door de samenwerkende partijen (Stadsregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland en Ministerie van Infrastructuur & Milieu)

Voor de derde fase van het MIRT Onderzoek is een maand beschikbaar. Om in deze korte tijd fase 3 te kunnen uitvoeren zal een "Snelkookpan Situatie" moeten worden gecreëerd. Onderdeel hiervan is dat het projectteam en de bureaus gedurende één dag in de week op de projectdag met elkaar samenwerken op één locatie.

In uitbesteding:

1. Samenvatting MIRT Onderzoek (september 2012)

Op basis van de rapporten van fase 1 en 2 wordt een integrale samenvatting "MIRT Onderzoek" gemaakt. De samenvatting vormt samen met de rapporten van fase 1 en 2 het MIRT Onderzoek.

2. Uitvoeringsagenda (september 2012):

- Opstellen uitvoeringsagenda.
- Participatie (E): Brief naar de betrokkenen met daarin de resultaten van het MIRT Onderzoek.

Stuurgroepbijeenkomst 5: "Samenvatting & Uitvoeringsagenda" (september 2012)

- Delen van de samenvatting van het MIRT Onderzoek (eindrapport).
- Delen van de concept uitvoeringsagenda.

Door de samenwerkende partijen:

3. MIRT Annotatie (oktober 2012)

- Opstellen definitieve uitvoeringsagenda
- Annotatie opstellen voor BO MIRT

3.2 Planning en Mijlpalen

	KW 1			KW 2			KW 3			O
	j	f	m	a	m	J	j	a	s	
Fase 0: Project Start UP										
1. Opstellen projectplan										
2. Uitbesteden fase 1										
3. Opstellen uitbestedingplan fase 2/3										
4. Uitbesteden fase 2/3										
Fase 1: Netwerkstudie										
1. PSU fase 1 met bureau										
2. Kader										
3. Analyse										
4. Oplossingen										
5. Effecten										
6. Eindrapportage fase 1										
Fase 2: Verdiepingsstudie(s)										
1. PSU fase 2 met bureau										
2. Kader										
3. Analyse (<i>gebiedsfoto en stakeholderanalyse waarschijnlijk al eerder</i>)										
4. Oplossingen										
5. Effecten										
6. Eindrapportage fase 2										
Fase 3: Uitvoeringsagenda										
1. Samenvatting MIRT Onderzoek										
2. Uitvoeringsagenda										
3. MIRT Annotatie										
Participatiemomenten		A	B		C			D	E	
Bestuurlijke momenten		1	2		3			4	5	

Voor bijeenkomsten van projectteam en de begeleidingscommissie komt een planning. De bijeenkomsten zullen plaatsvinden op projectteamdagen. Hiervoor is elke week een dag (dinsdag) beschikbaar en een projectteamlocatie met faciliteiten (vergaderzaal, vier werkplekken). Ook aan de ingenieursbureaus wordt gevraagd om beschikbaar en aanwezig te zijn op deze projectteamdagen. Bij de momenten is bij 1, 2 en 4 komt de stuurgroep bij elkaar en op de momenten 3 en 5 wordt de stuurgroep aangevuld met bestuurders.

Bestuurlijke momenten

1. Delen van de verwachtingen en projectplan vaststellen
2. Delen voortgang fase 1: Probleemanalyse en oplossingsrichtingen
3. Delen probleemanalyse en vaststellen van de nader uit te werken alternatieven
4. Delen voortgang fase 2: Verdieping
5. Delen resultaten MIRT Onderzoek en vaststellen van de uitvoeringsagenda

Op 5 november 2012 vindt het BO MIRT Noordvleugel plaats.

4 Uitbesteding

De samenwerkende partijen besteden het onderzoekswerk (factfinding) gezamenlijk uit. De onderzoeken worden in drie trances uitbesteed: Fase 1: Netwerkstudie, Fase 2/3: Verdiepingsstudie(s), Fase 3: Uitvoeringsagenda.

Fase 1: "Netwerkstudie"

Binnen Fase 1: "Netwerkstudie" zijn de volgende werkpakketten samengesteld:

Werkpakket	Producten				
	Kader	Analyse	Oplossingen	Effecten	Rapportage
Integrale opdracht	Beoordelingskader		Ontwerp	Milieueffecten	Eindrapport
	Uitgangspuntennotitie		Raming Risicoanalyse		
Verkeerskunde & KBA opdracht		Verkeerskundige probleemanalyse		Verkeerskundige effecten Maatschappelijke kosten en baten	

Hierbij worden voor beide werkpakketten meerdere bureaus gevraagd om offerte te doen. Bij het beoordelen en gunnen van de opdrachten wordt gebruik gemaakt van EMVI (Economisch Meest Voordelige Inschrijving) criteria. De uitbesteding verloopt via het Ministerie van Infrastructuur & Milieu.

Fase 2: "Verdiepingsstudie(s)"

Binnen Fase 2: "Verdiepingsstudie(s)" zijn de volgende werkpakketten per oplossingsrichting samengesteld:

Werkpakket	Producten				
	Kader	Analyse	Oplossingen	Effecten	Rapportage
Integrale opdracht	Beoordelingskader		Ontwerp	Milieueffecten	Eindrapport
	Uitgangspuntennotitie		Raming Risicoanalyse		
Omgeving opdracht		Stakeholderanalyse Gebiedsfoto			
Verkeerskunde & KBA opdracht		Verkeerskundige probleemanalyse		Verkeerskundige effecten Maatschappelijke kosten en baten	

Hierbij wordt gebruik gemaakt van de raamovereenkomst van de provincie Noord-Holland. Deze raamovereenkomst is al Europees aanbesteed.

Fase 3: "Besluitvorming"

Binnen Fase 3: "Besluitvorming" wordt de Samenvatting uitbesteed. Desgewenst kan ook het opstellen van de Uitvoeringsagenda worden uitbesteed.

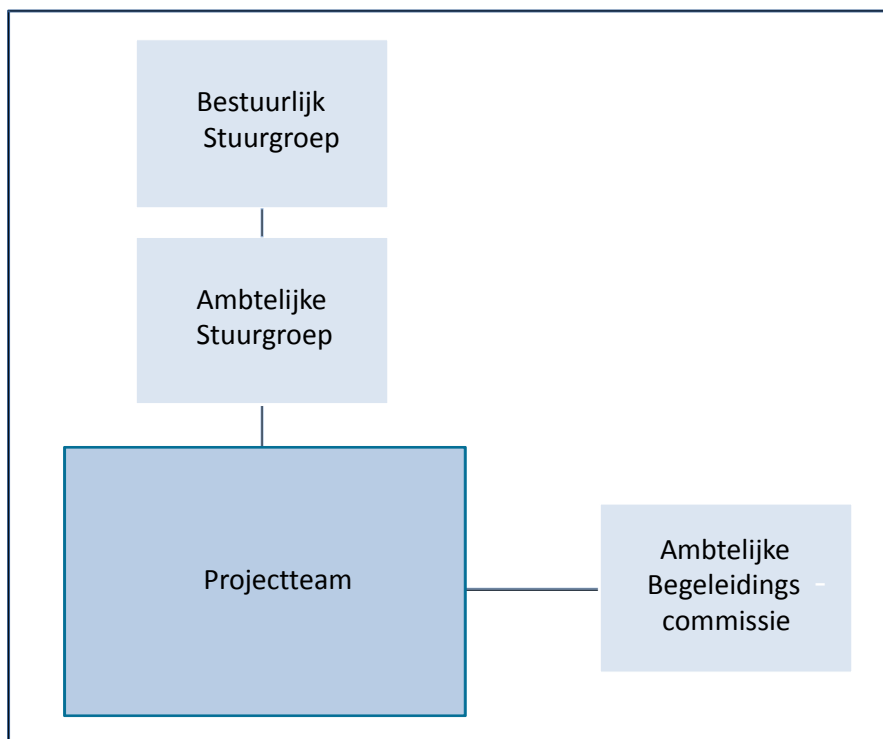
5 Organisatie

5.1 Basisgedachte, organisatiestructuur en bestuurlijke aansturing

Basisgedachte: gedeeld opdrachtgeverschap

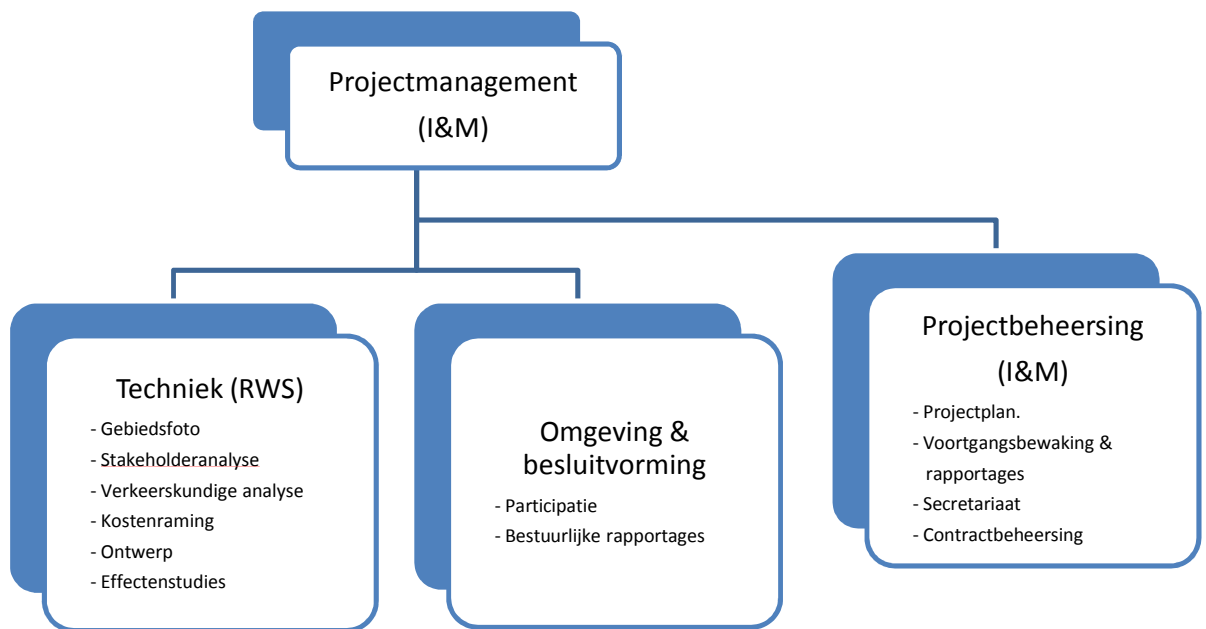
Opdrachtgever is de provincie Noord-Holland, de Stadsregio Amsterdam en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Dit is ook terug te zien in het organisatiemodel en de kostenverdeling. De kosten worden gedeeld door de provincie Noord-Holland (25%), de Stadsregio Amsterdam (25%) en het Rijk (50%). De regio wordt (bestuurlijk) betrokken via de bestaande bijeenkomsten van de provincie (PVVB) en Stadsregio Amsterdam.

Besluitvorming vindt plaats in een op te richten project specifieke stuurgroep. Deze stuurgroep vijf keer gedurende het proces bijeen. De gehele projectorganisatie is weergegeven in onderstaande figuur.



Projectteam

Het kernteam is verantwoordelijk voor het tot stand komen van alle producten, het betrekken van de omgeving en de besluitvorming. Het projectteam stuurt de (ingenieurs)bureaus aan en organiseert alle bijeenkomsten van de stuurgroep en begeleidingsgroep. In onderstaand schema is de invulling van het projectteam weergegeven.



Hierbij zijn de verantwoordelijkheden binnen het kernteam als volgt verdeeld:

- De projectmanager is verantwoordelijk voor de overall aansturing van het project en eindverantwoordelijk voor de producten.
- De projectbeheerser is verantwoordelijk voor de beheersing van het project (financieel, planning, risicomanagement)
- De omgevingsmanagers (Stadsregio Amsterdam, Provincie Noord Holland, Rijkswaterstaat, Ministerie I&M) zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor het contact met de omgeving (participatie, bestuurlijke consultatie, begeleidingsgroep) en de voorbereiding van de besluitvorming. Het kernteam levert de producten.
- De technisch manager stuurt de tijdige totstandkoming van alle inhoudelijke producten. Voor de omgevingsmanager maakt de technisch manager ook de stakeholderanalyse en de gebiedsfoto.

In de figuur staan ook de producten waar de projectteamleden verantwoordelijk voor zijn. Het Ministerie van I&M zal als trekker van het MIRT Onderzoek ook mede namens de Provincie Noord-Holland en de Stadsregio Amsterdam opereren. Hiertoe levert het Ministerie van I&M een projectmanager en een projectbeheerser. De beide andere functies (techniek en omgeving & besluitvorming worden anders ingevuld).

Stuurgroep

Het projectteam wordt aangestuurd door een ambtelijke stuurgroep die de bestuurders van de projectteamleden vertegenwoordigd:

- Sectormanager Verkeer en Vervoer van de Provincie Noord-Holland
- Directeur Wegen en Verkeersveiligheid van Ministerie van I&M
- Directeur Wegen van Rijkswaterstaat Dienst Noord-Holland
- Hoofd Afdeling Infrastructuur van de Stadsregio Amsterdam

Begeleidingscommissie

Het projectteam maakt gebruik van een ambtelijke begeleidingscommissie waarin naast het projectteam ook andere gemeenten als Amsterdam, Zaandam en andere gemeenten vertegenwoordigd zijn. In een brief (participatie A) wordt gevraagd wie wil meedoen aan de begeleidingscommissie. De rol van begeleidingscommissie is:

1. om inhoudelijk te reflecteren op de input, de problemen, de oplossingsrichtingen en effecten en het vervolgtraject;
2. om bestuurders op de hoogte te houden van de ontwikkelingen in het project en voor de desbetreffende gemeente belangrijke aspecten in te brengen.

Expertsessies

Vanuit het project worden door de opdrachtnemer ook expertsessies (2) en participatiemomenten (2 sessies en 2 brieven) georganiseerd.

Terugkoppeling via bestaande regionale bestuurlijke overleggen

Daarnaast wordt de regio ook bestuurlijk geïnformeerd en betrokken via de bestaande overlegstructuren. Voor de regio Amsterdam vindt bestuurlijke afstemming plaats via het Platform Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam (PBM). Voor de regio Noord Holland Noord gebeurt dit via het Provinciaal Verkeer en Vervoer Beraad Noord Holland Noord (PVVB NNH) en voor de regio IJmond via het Provinciaal Verkeer en Vervoer Beraad Haarlem IJmond (PVVB H/IJ).

6 Projectbeheersing

De projectbeheersing is erop gericht het projectresultaat te behalen (inclusief de daarbij behorende kwaliteitscriteria) binnen de gestelde tijd en binnen het afgesproken budget. Scope, tijd, geld en kwaliteit zijn daarom de centrale aspecten waarop de sturing van het project is gericht.

De volgende aspecten worden meegenomen.

Kwaliteit

Voor een MIRT onderzoek gelden geen standaard kwaliteitseisen. Wel wordt gebruik gemaakt van de kwaliteitseisen voor verkeerskundig onderzoek en ramingen (RWS).

Scope

Het eindresultaat van het project en het beoordelingskader worden gedeeld en vastgesteld tijdens de eerste bijeenkomst van de stuurgroep. Dit vormt de inhoudelijke scope van het project. Tevens wordt gebruik gemaakt van informatieprofielen voor de resultaten van fase 1 en fase 2.

Planning

Voor het bewaken en monitoren van de voortgang van het project wordt gebruik gemaakt van een planning en een teamagenda. De planning geeft aan wanneer de producten per fase gereed moeten zijn en wanneer participatiemomenten en stuurgroepbijeenkomsten plaatsvinden. De (project)teamagenda geeft het projectteam houvast voor het organiseren van afstemming tussen de projectteamleden over producten en de voorbereiding van participatie en stuurgroepbijeenkomsten.

Budget

Voor het gehele project wordt een projectbudget vastgesteld. De uitgaven en uitbestedingen worden bijgehouden. Steeds wordt een vergelijking gemaakt met het beschikbare budget.

Managementinformatie

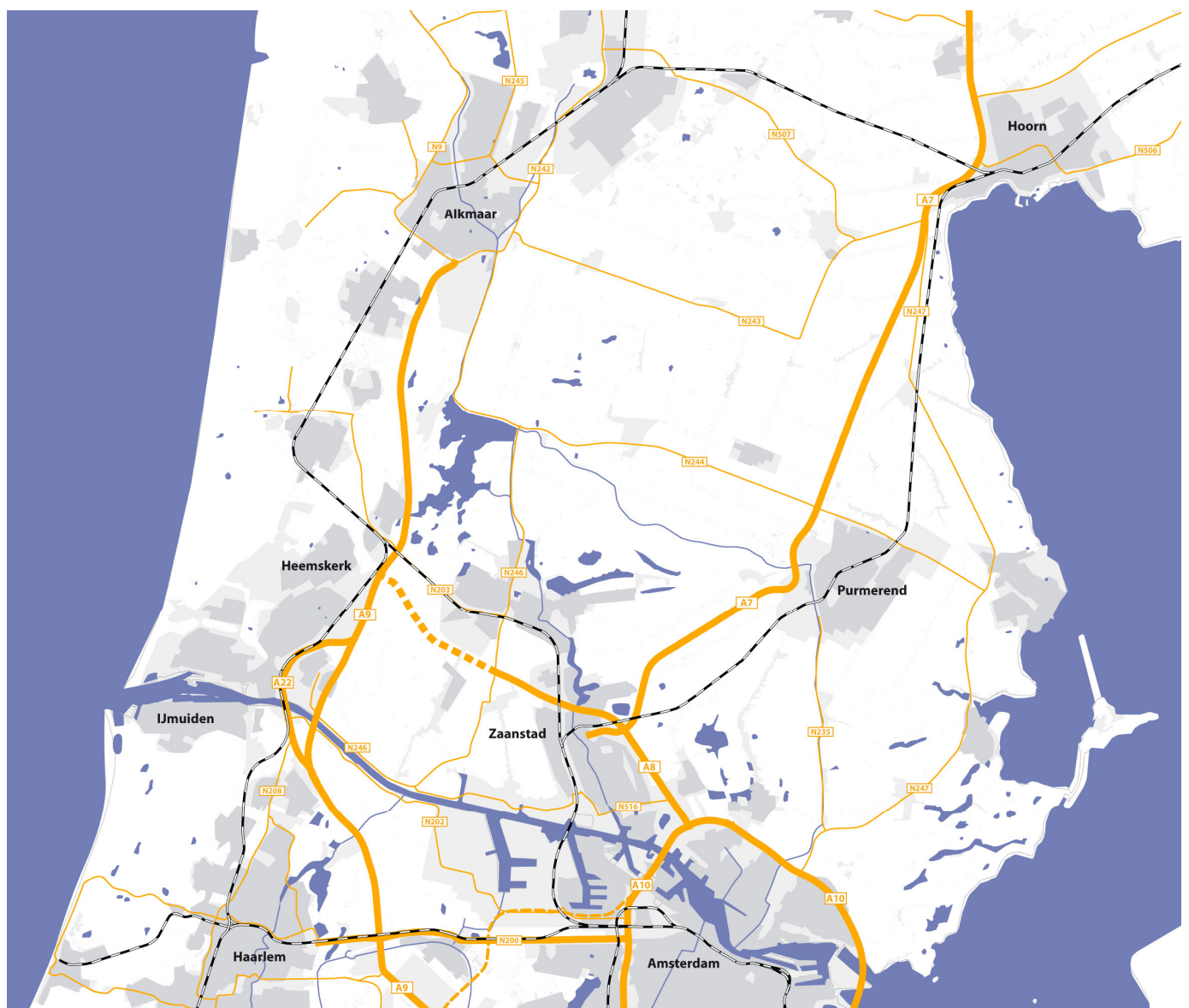
De aspecten kwaliteit, scope, planning en budget worden regelmatig gerapporteerd in de vorm van een voortgangsrapportage. Maandelijks zal dit rapport worden opgesteld en in het projectteam en met de opdrachtgever binnen I&M besproken.

Communicatie

Het Mirt onderzoek kent drie opdrachtgevers. Deze hebben eigen belangen en vertegenwoordigen een eigen achterban. Goede afspraken over communicatie en communicatie-uitingen zijn daarom belangrijk in de projectbeheersing. Er zal een apart communicatieplan worden opgesteld waarin afspraken worden gemaakt over interne en externe communicatie (communicatiemomenten, communicatiemiddelen en over de organisatie van de communicatie). Dit plan zal in het projectteam worden vastgesteld.

7 Bijlagen

7.1 Kaart van het gebied



7.2 Informatieprofiel fase 1: "Netwerkstudie"

Het informatieprofiel is opgenomen in onderstaand kader

Probleemanalyse

- *Aanleiding, urgentie, onderbouwing en afbakening* van de (verkeerskundige) opgave.
- *Omschrijving van het probleem en/of de kansen*, inclusief inschatting van de omvang en het schaalniveau en inclusief samenhang met rijksdoelen, regionale doelen, prioriteiten en belangen. Hierbij een relatie leggen met de gebiedsagenda voor Noord Holland en de vigerende structuurvisies.
- *Omschrijving* (afbakening en kenmerken) van het *gebied* (stedelijk, landelijk) waarop het MIRT Onderzoek is gericht en eventuele gevoeligheden.
- *Omschrijving* en afbakening van de *thema's* en de modaliteiten, die in de analyse betrokken worden.
- *Omschrijving* van de belang van rijk en decentrale overheden, legitimatie van de rollen van de verschillende overheden
- *Omschrijving* van de *ontwikkeling* van de opgave in de toekomst *zonder ingreep*; hoe ontwikkelt zich het probleem/de kans in de toekomst.
- Afleiden van een *beoordelingskader* voor de beoordeling van ...

Oplossingsrichtingen

- Beschrijving van de *reikwijdte* van de oplossingsrichtingen.
- Van deze oplossingsrichtingen in ieder geval op basis van *kengetallen* in beeld brengen: de kosten, de baten, de belangrijkste dwangpunten, ...
- In fase 2 worden een aantal van deze aspecten verdiept. Voor de kostenraming zal dan een betrouwbaarheidsinterval van 50% gelden.

Afweging oplossingsrichtingen voor nadere verdieping

- Op basis van het beoordelingskader aangeven hoe de verschillende oplossingsrichtingen *geprioriteerd* kunnen worden.
- Beantwoording van de vraag welke (juridische) *vervolgprocedure* bij de verschillende oplossingsrichtingen hoort.

7.3 Informatieprofiel fase 2: "Verdiepingsstudie(s)"

De projectgroep moet dit nog nader uitwerken.

- ...

- ...

- ...
.

7.4 Contactpersonen

Projectteam (stuurt opdrachtnemers aan, bereid stuurgroep voor):

- Wim Brussaard van de provincie Noord-Holland;
- Michael van de Paverd van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu;
- Clasien Slebos van de Stadsregio Amsterdam;
- Jacco Visser van Rijkswaterstaat Dienst Noord-Holland;
- Steven Voest van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu;
- Regien Visser van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu;
- Dirk-Jan de Vries van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Stuurgroep (stuurt project aan, houdt contact met de bestuurders):

- Mevr Blom, directeur Wegen en Verkeersveiligheid Ministerie van I&M;
- Dhr Colthoff, hoofd afdeling Infrastructuur van de Stadsregio Amsterdam;
- Dhr Horck, sectormanager Verkeer en Vervoer van de provincie Noord-Holland;
- Dhr (vacature) Directeur Wegen van Rijkswaterstaat Dienst Noord-Holland.

Begeleidingscommissie (inhoudelijk klankbord voor projectteam):

- Saskia van Dijk van de gemeente Amsterdam
- Theo van Eijk van de gemeente Zaanstad
- Andere deelnemers via aanmelding, groep maximaal 15 deelnemers.