

Plan van Aanpak Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9

Zichtbaar verleden, heden verbonden

Provincie Noord-Holland
Directie Beleid
Sector Mobiliteit en Programmabureau Stelling van Amsterdam
Januari 2019
TK-RB/VE

Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	4
1.1	Achtergrond plan van aanpak	4
1.2	Doel van dit Plan van Aanpak (PvA).....	5
1.3	Leeswijzer.....	5
2.	Van planstudie naar planuitwerking.....	6
2.1	Proces op hoofdlijnen: eerst Landschapsplan	6
2.2	Voorkeursalternatief: Golfbaanalternatief	6
2.3	Hoofdlijnen Planuitwerkingsfase	9
2.3.1	Landschapsplan	9
2.3.2	Overgang van Landschapsplan naar verdere planuitwerking	10
2.3.3	Provinciaal Inpassingsplan (PIP)	10
2.3.4	Tracébesluit (TB)	10
3.	Landschapsplan	12
3.1	Scope en afbakening	12
3.1.1	Opzet Landschapsplan.....	13
3.1.2	Wisselwerking met PIP en TB.....	14
3.1.3	Te onderzoeken effecten	15
3.1.4	Producten Landschapsplan	16
3.1.5	Go/no-go-moment	16
3.2	Samenwerking en participatie	17
3.2.1	Samenwerking.....	17
3.2.2	Participatie	18
3.3	Projectorganisatie.....	19
3.3.1	Beslisorganen.....	20
3.3.2	Adviesgroepen	20
3.3.3	Omgeving.....	21
3.3.4	Kernteam.....	21
3.4	Planning Landschapsplan	22
4.	Vorbereiding PIP- en TB-fase.....	24
5.	PIP en TB	25
5.1	Scope en afbakening	25
5.2	Samengesmolten proces	26
5.3	Samenwerking en Participatie	27
5.3.1	Samenwerking.....	27
5.3.2	Participatie	27
5.4	Projectorganisatie.....	28
5.5	Mijlpalen in projectplanning.....	30

6. Projectbeheersing	31
6.1 Financieel management.....	31
6.2 Planningsmanagement	31
6.3 Kwaliteitsmanagement	32
6.4 Risicomanagement	32
Bijlage 1. Proces op hoofdlijnen	33
Bijlage 2. Voorgaande stappen Landschapsplan.....	36
Bijlage 3. Raakvlakprojecten	37
Bijlage 4. Proces van PIP en TB.....	39
Bijlage 5. Passende scheiding bevoegd gezag en initiatiefnemer	41

1. Inleiding

1.1 Achtergrond plan van aanpak

De provincie Noord-Holland werkt samen met de regio aan het verbeteren van de bovenregionale, regionale en lokale bereikbaarheid (met als neven doelstelling het stimuleren van de ruimtelijk-economische ontwikkeling in het studiegebied) en het verbeteren van de leefbaarheid in Krommenie, Assendelft en Wormerveer door het beperken van de verkeersdruk op de bestaande provinciale wegen N203 en N246. In dat kader is er een planstudie uitgevoerd naar het realiseren van een verbinding tussen de A8 en de A9. Daarnaast is de provincie Noord-Holland siteholder van het UNESCO-werelderfgoed de Stelling van Amsterdam. Omdat de geplande verbinding A8-A9 dit werelderfgoed doorkruist is afgelopen periode meermalen advies gevraagd aan ICOMOS (adviesorgaan van UNESCO) over de, toen nog, drie resterende wegalternatieven. In haar advies van november 2017 gaf ICOMOS aan dat geen van de drie alternatieven uit de planstudie op dit moment ondersteund kunnen worden. Zie ook tekstvak voor meer uitleg over het UNESCO-werelderfgoed.

Het advies van ICOMOS is besproken met de ministeries van Onderwijs Cultuur en Wetenschap (OCW) en Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Dit heeft geresulteerd in een redeneerlijn waarin is opgenomen hoe met het advies van ICOMOS wordt omgegaan. In de redeneerlijn is aangegeven dat onderzocht wordt hoe het landschap van de Stelling van Amsterdam hersteld, en waar mogelijk, versterkt kan worden in het gebied tussen de huidige N203 en het Noordzeekanaal. Vervolgens wordt gekeken hoe een verbindingsweg tussen de A8 en A9 via het voorkeustracé ingepast kan worden. De resultaten van deze studie worden in een Landschapsplan uitgewerkt.

Aan de hand van het Landschapsplan bekijken de provincie en het ministerie van OCW of de maatregelen in het Landschapsplan voldoende houvast bieden voor het behalen van de drie doelstellingen: verbeteren van de leefbaarheid, bereikbaarheid en landschap van de Stelling van Amsterdam. Provinciale Staten en de Minister van OCW nemen dan ook een go/no-go-besluit voordat gestart wordt met de vervolgfase.

Anders dan de naam doet vermoeden gaat het Landschapsplan verder dan alleen de landschappelijke inpassing. Zo wordt onder andere ook naar de technische inpasbaarheid van de infrastructuur, de belangrijkste effecten en de kosten van de maatregelen uit het Landschapsplan gekeken. Het Landschapsplan dient voldoende input te geven voor het go/no-go-besluit dat de Provinciale Staten van Noord-Holland en de Minister van OCW moeten nemen. Bij een go-besluit zal er een provinciaal inpassingsplan (PIP) en, voor de aansluiting op en de aanpassingen aan de A9, een Tracébesluit (TB) opgesteld en vastgesteld worden.

Stelling van Amsterdam

De Stelling van Amsterdam is een verdedigingsgordel rondom Amsterdam van 135 kilometer lengte en bestaat uit 46 forten en batterijen. Naast de fysieke elementen is vooral het (open) landschap van de Stelling van Amsterdam belangrijk en een wezenlijk element. De Stelling van Amsterdam staat sinds 1996 op de UNESCO-werelderfgoedlijst. De provincie Noord-Holland is daarbij 'siteholder' van dit werelderfgoed en hoofverantwoordelijk voor het behoud van dit werelderfgoed. Zij heeft deze taak opgepakt samen met gemeenten, waterschappen, eigenaren, beheerders en het Rijk. Voor het werelderfgoed moet verantwoording afgelegd worden aan UNESCO. Bij beoogde ruimtelijke ontwikkelingen, die mogelijk de Outstanding Universal Value (OUV) van het werelderfgoed aantasten, wordt het instrument Heritage Impact Assessment (HIA) ingezet. Daarnaast kan ICOMOS (adviesorgaan van UNESCO) om advies gevraagd worden door zowel het Rijk als eerste contactpersoon richting UNESCO als door UNESCO zelf.

1.2 Doel van dit Plan van Aanpak (PvA)

Het Plan van Aanpak heeft tot doel om in beeld te hebben wat de belangrijkste werkstappen zijn zodat:

- 1) de Provincie Noord-Holland en het ministerie van OCW een bestuurlijk gedragen voorstel hebben voor herstel, instandhouding en versterking van het landschap van de Stelling van Amsterdam, met een wegontwerp via het tracé van het Golfbaanalternatief;
- 2) de Provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat een doorkijk hebben voor een bestuurlijk gedragen, financieel gedekt en juridisch onomkeerbaar provinciaal inpassingsplan (PIP) dan wel Tracébesluit (TB), met behoud van de werelderfgoedstatus voor de Stelling van Amsterdam.

Om dit te realiseren gaat het Plan van Aanpak specifiek in op het Landschapsplan, dat vooraf gaat aan zowel het PIP¹ als het TB. Zie ook hoofdstuk 3 voor verdere informatie over het Landschapsplan, en Hoofdstuk 5 voor het PIP en TB.

De hoofdproducten waar dit Plan van Aanpak over gaat zijn:

- Landschapsplan (inclusief bepaling effecten en kosten);
- (Ontwerp) Provinciaal Inpassingsplan;
- (Ontwerp) Tracébesluit.

Dit Plan van Aanpak borgt de integraliteit van de verschillende producten, stipt de belangrijkste aandachtspunten en risico's aan en legt de start van deze fase vast.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op het proces op hoofdlijnen, het voorkeursalternatief en de hoofdlijnen van de planuitwerkingsfase. Hoofdstuk 3 gaat in op het Landschapsplan en het go/no-go-moment. Hoofdstuk 5 gaat in op het proces van het PIP en TB. Deze twee hoofdstukken zijn de (planologische) basis van de Verbinding A8-A9 en gaan in op de scope en afbakening, samenwerking en participatie, projectorganisatie en mijlpalen in de projectplanning. Voorafgaand wordt in hoofdstuk 4 ingegaan op de afspraken die gemaakt moeten worden voordat met het PIP en TB gestart kan worden.

Hoofdstuk 6 gaat in op de projectbeheersing: het financieel management, planningsmanagement, kwaliteitsmanagement en risicomanagement. Dit zijn dus de randvoorwaarden voor het goed lopen van het verdere proces.

¹ Het provinciaal inpassingsplan en het tracébesluit zullen in het kader van de Omgevingswet veranderen naar een projectbesluit, waarbij wijzigingen direct doorwerken in het geldende omgevingsplan. Het projectbesluit is een bevoegdheid van het Rijk, provincies en waterschappen voor vaak complexe projecten in de fysieke leefomgeving met een publiek belang. Het projectbesluit bevat de maatregelen die nodig zijn voor de uitvoering van het project.

2. Van planstudie naar planuitwerking

2.1 Proces op hoofdlijnen: eerst Landschapsplan

In figuur 2.2 op pagina 8 is het proces uitgezet in de tijd. In deze tijdlijn staan de belangrijkste fasen, de gebeurtenis in die fase en de producten uit de fase. In bijlage 1 wordt uitgebreider teruggeblikt op het proces tot nu toe. Medio 2018 is het voorkeursalternatief voor de verbinding A8-A9 vastgesteld. Hiermee is een einde gekomen aan de planstudie die in 2014 startte nadat de verkenning was afgerond. In 2019 wordt het Landschapsplan opgesteld waarna er eind 2019 door Provinciale Staten van de provincie en begin 2020 door de minister van OCW een go/no-go-besluit genomen wordt. In geval van een go start in 2020 de planuitwerking die resulteert in een Provinciaal Inpassingsplan en een Tracébesluit.

2.2 Voorkeursalternatief: Golfbaanalternatief

Het Golfbaanalternatief is één van de drie onderzochte alternatieven uit de tweede fase van het planMER (zie figuur 2.1). Dit alternatief is aangewezen als voorkeursalternatief door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland op 29 mei 2018.

Ligging

De nieuwe (provinciale) schakel begint waar de A8 momenteel stopt: ter hoogte van afrit 4 Zaanstad-Assendelft. Vervolgens loopt het tracé door het open polderlandschap in een rechte lijn naar de A9. Hierbij kruist de Verbinding de lintbebouwing van de Dorpsstraat, waarna de nieuwe aansluiting Saendelft volgt. Daarna volgt een stuk door het open landschap. Richting de A9 kruist het tracé het UNESCO Werelderfgoed De Stelling van Amsterdam door een voormalige zeedijk, doorsnijdt het de golfbaan en wordt aangesloten op de A9. Hoe deze laatste aansluiting vormgegeven wordt, is onderwerp van onderzoek in de komende fasen.

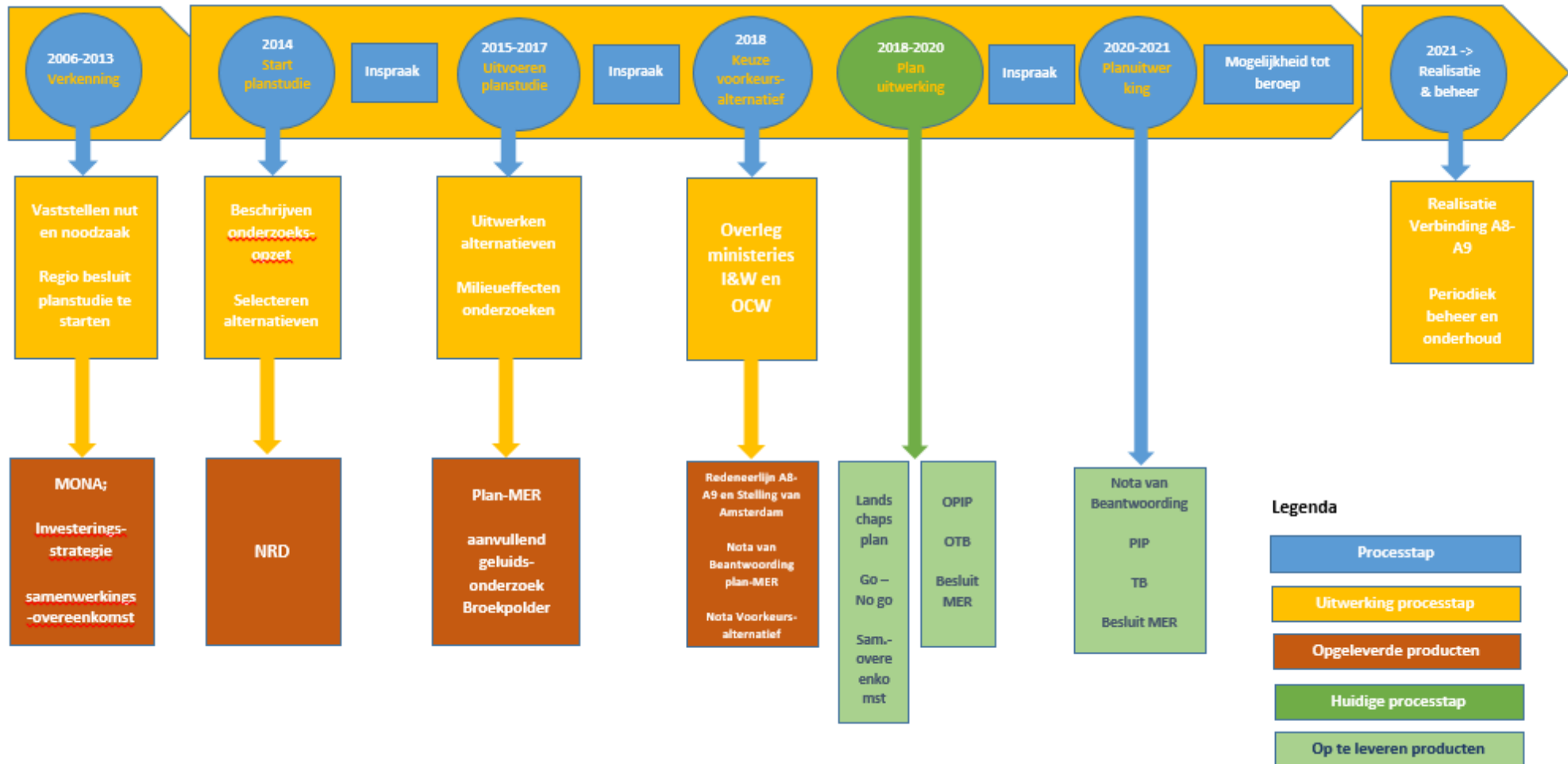
Doorkruising Stelling van Amsterdam

Vanwege de doorkruising met de Stelling van Amsterdam vraagt de aanleg van de weg en de aansluiting op de A9 extra aandacht. ICOMOS geeft in haar meest recente advies van november 2017 over de drie alternatieven (het Golfbaanalternatief, het Nulplusalternatief en het Heemskerkalternatief) aan dat alleen het Nulplusalternatief geen verlies van erfgoed en geen onaanvaardbare impact heeft op de OUV. Omdat het Nulplusalternatief geen duurzame oplossing biedt voor het verkeersprobleem en vanwege de negatieve effecten op de leefbaarheid in de omgeving geeft ICOMOS vervolgens echter aan dat geen van de alternatieven op dit moment ondersteund kan worden.

Na overleg met de ministeries van OCW en IenW is besloten om een Landschapsplan op te stellen. In het Landschapsplan wordt een analyse gemaakt van het landschap van de Stelling van Amsterdam, wordt een inventarisatie gemaakt van de maatregelen voor herstel- en versterking van dit werelderfgoed en vervolgens wordt gekeken hoe een weg via het tracé van het Golfbaanalternatief het beste ingepast kan worden. De adviezen van ICOMOS, uit november 2015, april 2017 en november 2017, worden daarbij aangehouden als uitgangspunt.



Figuur 2.1 Tracé Golfbaanalternatief (bron: BoschSlabbers, 2017)

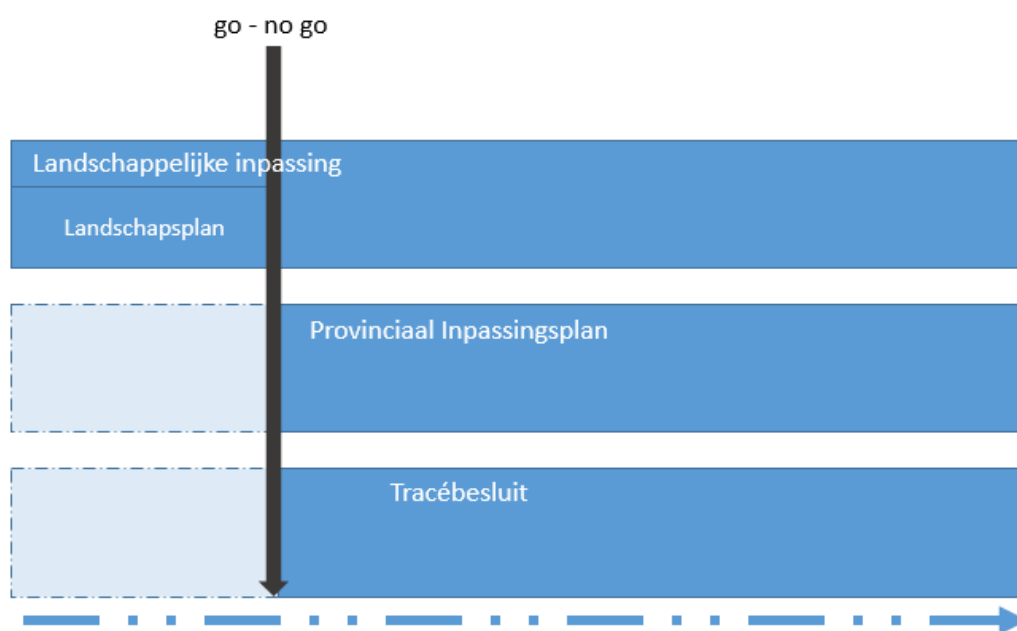


Figuur 2.2 Tijdlijn van Verbinding A8-A9

2.3 Hoofdlijnen Planuitwerkingsfase

In figuur 2.3 zijn de hoofdlijnen van de planuitwerkingsfase geschetst. Het gaat hier in de kern om het uitwerken en planologisch vastleggen van het Voorkeursalternatief van de Verbinding A8-A9, ten behoeve van de leefbaarheid en bereikbaarheid in de regio. Om dit mogelijk te maken zijn drie belangrijke documenten nodig:

- Landschapsplan
- (Ontwerp) Provinciaal Inpassingsplan ((O)PIP)
- (Ontwerp) Tracébesluit ((O)TB)



Figuur 2.3 Hoofdlijnen Planuitwerkingsfase

Hieronder is op hoofdlijnen ingegaan op elk van deze drie aspecten. De verdere uitwerking van het Landschapsplan is opgenomen in hoofdstuk 3, de verdere uitwerking van het PIP/TB is te lezen in hoofdstuk 5.

2.3.1 Landschapsplan

De planuitwerkingsfase wordt gestart met een Landschapsplan. Eerst wordt het landschap, in het bijzonder van de Stelling van Amsterdam, in beeld gebracht. Vervolgens wordt gekeken welke herstelmaatregelen nodig zijn om de uitzonderlijke universele waarde van de Stelling van Amsterdam in stand te houden en/of te versterken. Daarna wordt gewerkt aan een goed ingepast integraal ontwerp van de Verbinding A8-A9 via het tracé van het voorkeursalternatief. Uiteindelijk leidt dit tot een ontwerp dat voor zowel de provincie als het Rijk acceptabel en haalbaar is. Naast de landschappelijke, cultuurhistorische inpassing spelen ook andere factoren zoals de effecten op het watersysteem en de leefbaarheidseffecten een grote rol bij de beoordeling of de verbinding acceptabel is. De haalbaarheid wordt voor een belangrijk deel bepaald door de kosten en de juridische houdbaarheid van de te nemen PIP-/TB-besluiten.

Input Landschapsplan

Het Landschapsplan wordt gevormd aan de hand van de bestaande kaders:

- PlanMER uit de planstudiefase;
- het bijbehorende schetsontwerp;

- de met Rijkswaterstaat afgestemde richtlijnen voor autosnelwegen voor aansluiting van de wegverbinding op de A8 en de aansluiting op de A9 (ROA 2017²);
- de provinciale Eisen en Richtlijnen Bouw- en Infraprojecten (ERBI);
- de aanbevelingen van ICOMOS uit hun Advisory Mission Report van november 2017 en voorgaande adviezen;
- de afspraken gemaakt in januari 2018 tussen provincie en Rijk (Ministerie OCW) (zie ook Redeneerlijn, 2018).

Het bijbehorende schetsontwerp uit de Ontwerpboeken is niet hét ontwerp waar vanuit gegaan wordt, tijdens het opstellen van het Landschapsplan wordt een nieuw ontwerp gemaakt. Flexibiliteit is daarmee nog mogelijk.

In hoofdstuk 3 is het proces van het Landschapsplan verder beschreven. In bijlage 2 staat de tijdlijn van het Landschapsplan.

2.3.2 Overgang van Landschapsplan naar verdere planuitwerking

Voordat gestart kan worden met de planuitwerking in een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) en Tracébesluit (TB) is, naast een go van PS en de minister van OCW, een aantal afspraken en besluiten nodig. Het gaat daarbij onder andere om samenwerking en financiering. Parallel aan het proces van het Landschapsplan worden de gesprekken opgestart om tot deze afspraken en besluiten te komen. Dit is nader uitgewerkt in hoofdstuk 4.

2.3.3 Provinciaal Inpassingsplan (PIP)

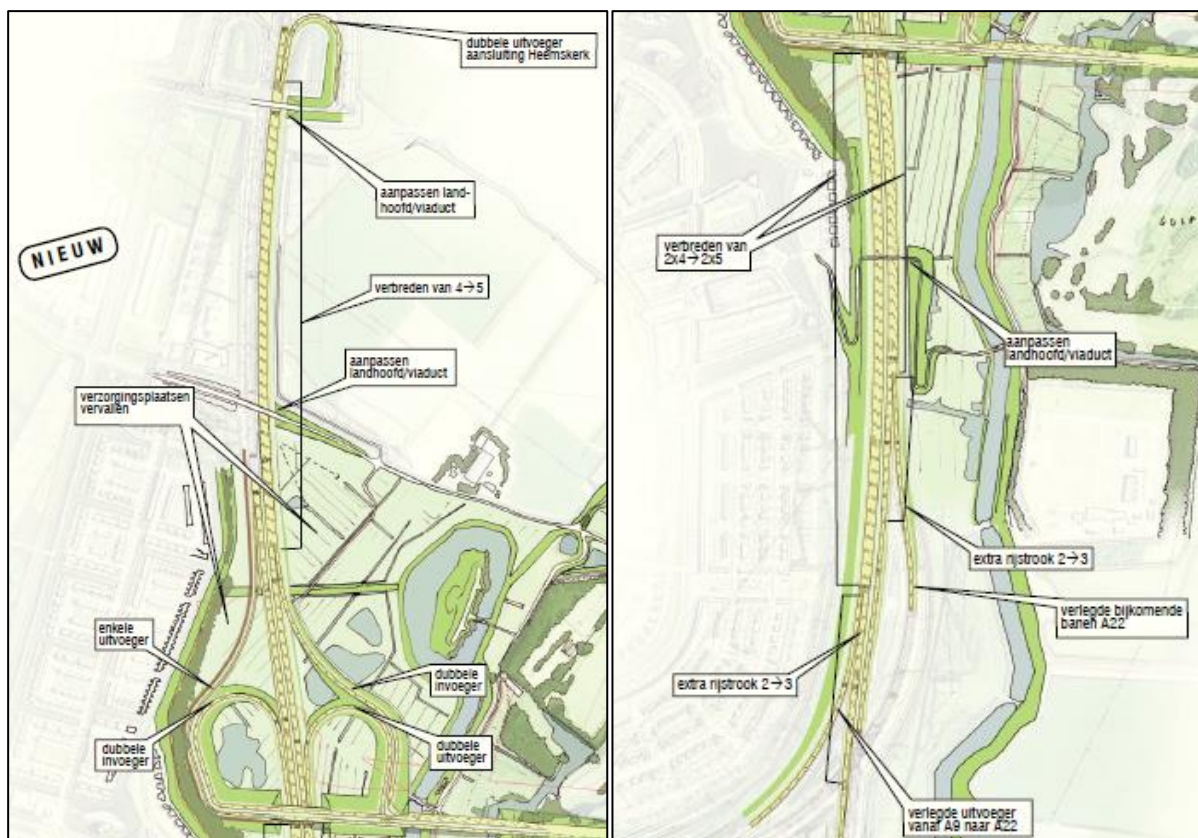
Het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) voor de Verbinding A8-A9 wordt vastgesteld door Provinciale Staten, omdat er sprake is van provinciale belangen. Wanneer er sprake is van provinciale belangen heeft de provincie het recht om voor een bepaald grondgebied binnen de provincie een inpassingsplan op te stellen. Dit gebeurt altijd in goed overleg met de betreffende gemeenten en grondeigenaren. De gemeenten zijn vaak in het gehele proces nauw betrokken voordat gestart wordt met het opstellen van een PIP.

Een provinciaal inpassingsplan is te vergelijken met een bestemmingsplan in een gemeente. De provincie moet hierover de gemeenteraad van de betrokken gemeente(n) inlichten. De gemeente heeft dan niet langer het recht om voor dat grondgebied een bestemmingsplan vast te stellen. Uiteraard worden de gemeenten nauw betrokken bij het proces om tot het inpassingsplan te komen, net zoals tot nu toe is gebeurd. De Provinciale Staten (PS) van de provincie Noord-Holland stelt het PIP vast. Ten tijde van het proces van het PIP wordt opnieuw ICOMOS geconsulteerd.

2.3.4 Tracébesluit (TB)

Vanwege de aansluiting van de A8-A9 op de A9 en de capaciteitsverruiming die er op de A9 plaatsvinden (zie figuur 2.4), moet er voor de A9 en de aansluiting een Tracébesluit opgesteld worden door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

² Zie ook: <https://www.rijkswaterstaat.nl/zakelijk/werken-aan-infrastructuur/bouwrichtlijnen-infrastructuur/autosnelwegen/index.aspx>



Figuur 2.4 Voorlopige schets van de aansluiting A8/A9 en aanpassingen aan de A9 (Uit Notitie A9 aansluitingen)

Aanpassingen aan het hoofdwegennet (A9) vallen onder de verantwoordelijkheid van het Rijk (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat). De uitvoerende organisatie hiervoor is Rijkswaterstaat. De Minister van Infrastructuur & Waterstaat (IenW) heeft toegezegd mee te werken aan een Tracébesluit (Afsprakenlijst BO MIRT voorjaar 2018)

Een Tracébesluit beschrijft de infrastructurele maatregelen en geeft aan welke aanpassingen er in de omgeving nodig zijn voor een project. In het besluit staan ook de maatregelen die eventuele nadelige effecten voor de omgeving compenseren of verzachten. De minister van IenW stelt het Tracébesluit vast.

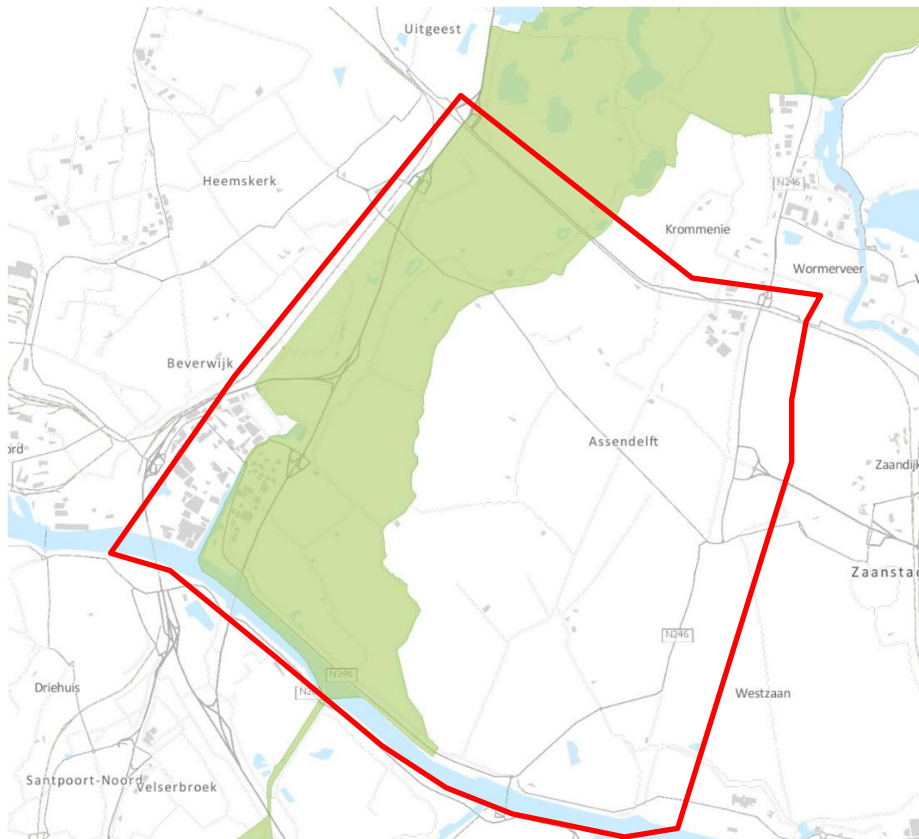
In hoofdstuk 5 wordt het proces van het PIP en TB verder beschreven.

3. Landschapsplan

In dit hoofdstuk wordt beschreven wat het doel is van het Landschapsplan, welke producten opgeleverd worden en welke onderwerpen terugkomen in het Landschapsplan. Vervolgens wordt beschreven hoe de samenwerking en participatie vorm krijgt en welke organisatiestructuur nodig is om tot het go/no-go-moment te komen.

3.1 Scope en afbakening

Het Landschapsplan heeft tot doel om vast te leggen welke herstelmaatregelen voor de instandhouding en versterking van de OUV van het UNESCO werelderfgoed Stelling van Amsterdam mogelijk zijn, waarna een weg tussen de A8 en A9 in dat landschap wordt ingepast via het voorkeustracé. Dit resulteert in een haalbaar en acceptabel ontwerp. Met acceptabel wordt bedoeld een integraal ontwerp dat de OUV (uitzonderlijke universele waarde) van de Stelling van Amsterdam zoveel mogelijk behoudt en versterkt tussen de N203 en het Noordzeekanaal, met een focus op het gebied dat valt binnen de begrenzing van de het UNESCO werelderfgoed Stelling van Amsterdam (zie figuur 3.1). Met haalbaar wordt bedoeld een gedragen integraal ontwerp waarbij het Landschapsplan voldoet aan de wet- en regelgeving waardoor het niet hoeft te worden aangepast in de fase van het PIP/TB. Het ministerie van OCW heeft in oktober 2018 UNESCO geïnformeerd over het verdere proces van de A8-A9. Daarbij is aangegeven dat zij na vaststelling van het Landschapsplan wordt geïnformeerd over hoe de aanbevelingen van ICOMOS zijn verwerkt in het plan en over de verdere planuitwerking.



Figuur 3.1 Globale ligging zoekgebied Landschapsplan (rood omkaderd) met het Unesco Wereld Erfgoed (groen) (Bron: Provincie Noord-Holland, Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie, 2018)

3.1.1 Opzet Landschapsplan

Zoals eerder aangegeven wordt eerst naar het landschap van de Stelling van Amsterdam gekeken. Dit gebeurt aan de hand van een aantal analyses. Dat begint bij een analyse van de OUV van de Stelling van Amsterdam en een landschappelijke analyse (van 1920, 1996 ten tijde van de nominatie en huidige situatie). Op basis van deze analyses wordt ten behoeve van de OUV herstel- en versterkingsmaatregelen geïnventariseerd. Parallel daaraan wordt ten behoeve van de weg een analyse gemaakt van de adviezen van ICOMOS en de OUV van de Stelling van Amsterdam. Dit levert een aantal uitgangspunten op waarmee ontworpen gaat worden. In onderstaand schema is de opzet globaal weergegeven. Het is een denkrichting, het bureau krijgt de vrijheid om daar nadere invulling aan te geven.

Landschap	Weg
Analyse OUV Stelling van Amsterdam	Analyse adviezen ICOMOS op uitgangspunten
Analyse landschap 1920 / 1996 / 2019	voor weginpassing
Resultaten terugleggen bij partners, experts en omgeving	
Confrontatie beelden 2019 vs 1996 en 2019 vs 1920	1 ^e Ontwerpsessie
Confrontatie beelden met OUV	
Resultaten terugleggen bij partners, experts en omgeving	
Groslijst herstel- en versterkingsmaatregelen	2 ^e Ontwerpsessie
Resultaten terugleggen bij partners, experts en omgeving	
Shortlist herstel- en versterkingsmaatregelen O.b.v. geld, bestuurlijke haalbaarheid, juridische haalbaarheid en ontwerp	(Technisch) wegontwerp

Tabel 3.1 Denkrichting opzet Landschapsplan

In bovenstaand schema is aangegeven dat de beelden uit 2019 geconfronteerd worden met de beelden uit zowel 1996 als 1920. De confrontatie met 1996 is bedoeld om de werkelijke verschillen in kaart te brengen met de situatie toen de Stelling van Amsterdam erkend werd als werelderfgoed. Daarbij is het belangrijk om de confrontatie van de beelden met de OUV te maken. De confrontatie met 1920 is bedoeld om, ten opzichte van het nominatiedossier uit 1996, een eventuele extra versterking van de Stelling van Amsterdam te realiseren.

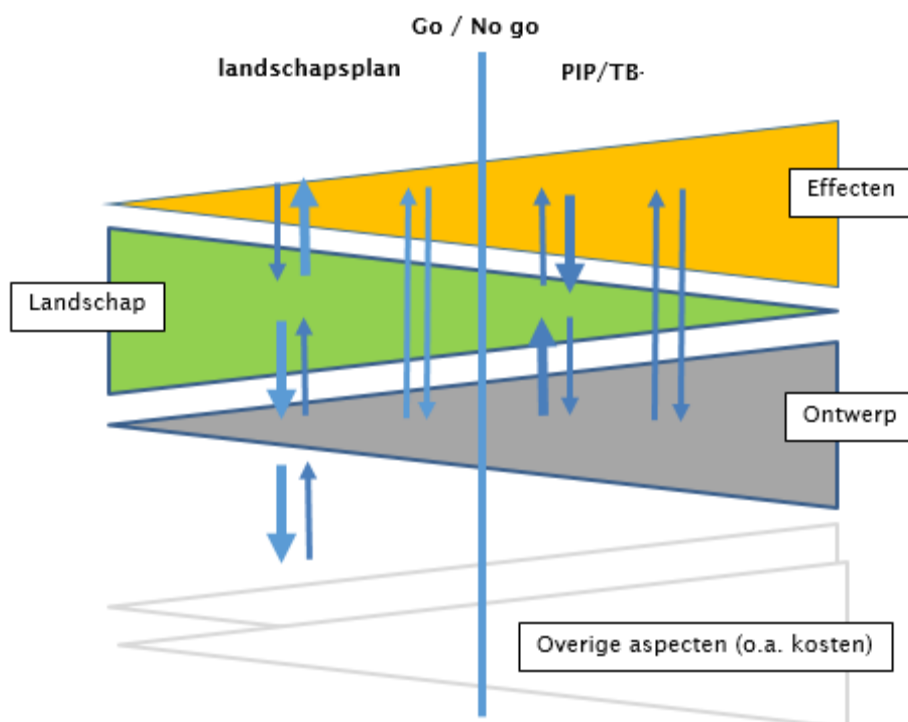
De herstel- en versterkingsmaatregelen van de OUV van het UNESCO werelderfgoed Stelling van Amsterdam worden opgedeeld in twee categorieën. De ene categorie bestaat uit maatregelen die onderdeel zijn van de aanleg van de weg of direct naast de weg plaatsvinden om de aanleg van de weg mogelijk te maken. Deze worden meegenomen in de verdere planuitwerking in het PIP en/of TB en zijn daarmee integraal onderdeel van het project Verbinding A8-A9. De andere categorie bestaat uit maatregelen die niet direct aan de weg gekoppeld kunnen worden. Deze maatregelen worden mogelijk op een andere manier geborgd (zie ook hoofdstuk 4). Hoe dat precies gaat is afhankelijk van het type maatregel. Een overzicht van deze maatregelen met de planologische en/of juridische borging is onderdeel van het Landschapsplan. Overigens, herstelmaatregelen kunnen buiten het zoekgebied plaatsvinden, zoals bijvoorbeeld de eventuele verplaatsing van de verzorgingsplaatsen met tankstations. De oorsprong van deze maatregel komt wel uit het zoekgebied.

Vanuit het Landschapsplan worden eisen en randvoorwaarden aan het (O)PIP en (O)TB gesteld die de ontwerpvrijheid zullen beperken. Om er voor te zorgen dat de keuzes die in het Landschapsplan gemaakt worden in de PIP- en TB-fase geen knelpunten op gaan leveren, wordt er in het Landschapsplan al een technisch wegontwerp uitgewerkt dat voldoet aan de vigerende ontwerprichtlijnen. Het schetsontwerp van de weg uit de planstudie, en de nadere notitie over de uitwerking dat onderdeel was van het planMER, moet gezien worden als een eerste aanzet en input

voor het Landschapsplan. Het schetsontwerp uit de planstudie is echter niet hét ontwerp waar vanuit gegaan dient te worden, hierin is nog flexibiliteit mogelijk.

3.1.2 Wisselwerking met PIP en TB

Het Landschapsplan geldt als de basis en het kader voor verdere (plan-)uitwerking in het PIP en TB. Dit betekent dat het Landschapsplan vooruit werkt op het PIP en TB en een bepaalde detaillering en tegelijk flexibiliteit nodig is. Het gaat hier om de wisselwerking met het (technisch) wegontwerp en de (milieu-)effecten van de maatregelen uit het Landschapsplan. Het go/no-go-moment hangt af van het Landschapsplan. Het gaat er om dat de maatregelen uit het Landschapsplan voldoende ruimte laten voor ontwerp oplossingen in het PIP dan wel TB. Het Landschapsplan werkt daarom waar mogelijk met een zekere bandbreedte. In figuur 3.2 is de wisselwerking weergegeven.



Figuur 3.2 Focus van onderwerp landschap ten opzichte van effectstudies, ontwerp en overige aspecten.

Bovenstaand figuur laat zien dat het Landschapsplan zich niet beperkt tot een studie naar de landschappelijke en ruimtelijke inpassing van de A8-A9 en de overige landschappelijke maatregelen ten behoeve van de Stelling van Amsterdam. Naast het centraal gepositioneerde “landschapsspoor” is er een effectenspoor, een ontwerpspoor en nog een aantal andere sporen, waaronder kosten, afgebeeld. Deze drie sporen zijn nauw met elkaar verbonden. In de fase van het Landschapsplan staat het landschappelijk spoor centraal en genereert het input (eisen, randvoorwaarden) voor de andere twee sporen. Voor het ontwerp zijn dit onder andere eisen/randvoorwaarden/wensen aan het horizontale en verticale wegalignement van de weg (wel/niet verdiept, aansluitingsvorm op A9). Voor de effectstudies vormt het landschappelijk spoor samen met het ontwerp de basis voor de effectbeoordeling.

Andersom worden in de fase van het Landschapsplan vanuit het ontwerp- en het effectenspoor belangrijke eisen en randvoorwaarden voor het landschappelijke spoor aangeleverd. Zo zal het, in het Landschapsplan uitgewerkte, ontwerp en pakket aan maatregelen moeten voldoen aan de ontwerprichtlijnen, zal er voldaan moeten worden aan de wettelijk en beleidsmatige kaders (o.a. vanuit de watertoets) en zullen nadelige effecten zoveel mogelijk voorkomen dan wel beperkt

moeten worden. In de PIP- en TB-fase blijven de verschillende sporen bestaan. De positie van het landschappelijk spoor zal in deze fase minder centraal staan omdat het landschappelijke kader al in de fase van het Landschapsplan is onderzocht en vastgesteld. Het landschap is niet minder belangrijk, in deze fase worden het wegontwerp en de maatregelen die vanuit het effectenspoor gegenereerd gedetailleerder landschappelijk/ruimtelijk ingepast.

3.1.3 Te onderzoeken effecten

Het (technisch) wegontwerp en de (milieu-)effecten moeten worden onderzocht om tot een haalbaar ontwerp te komen voor het PIP en TB. In tabel 3.2 worden de verschillende onderzoeken nader uiteengezet. Het ligt aan het soort maatregelen of deze en andere onderwerpen nader moeten worden onderzocht.

Thema	Kader, randvoorwaarden	Uitwerking in Landschapsplan
Technisch wegontwerp	ROA 2017 (Rijkswegen), ERBI-normen (Provinciaal wegennet)	Kwantitatief (bandbreedte geometrisch ontwerp)
Geluid	Zoals in planMER	Kwantitatief (verschilberekeningen)
Lucht	Zoals in planMER	Kwantitatief (verschilberekeningen)
Water	Zoals in planMER	Kwantitatief
Archeologie	Zoals in planMER	Kwalitatief
Natuur	Zoals in planMER	Kwalitatief
Landschap	Zoals in planMER	Kwalitatief
Stelling van Amsterdam	Zoals in nominatiedossier SvA, monumentenbeschrijvingen SvA, planMER, Redeneerlijn	Kwalitatief / kwantitatief (Impact van inpassing en herstelmaatregelen op de OUV)
Klimaatbestendigheid	Klimaatakkoord, Omgevingsvisie	Klimaatstresstest*
Doorstroming (I/C)	Zoals in planMER	Geen nader onderzoek
Kosten	Zoals in planMER	SSK, MKBA*

*De klimaatstresstest en de maatschappelijke kosten baten analyse zijn alleen nodig voor de maatregelen die gelieerd zijn aan de Verbinding A8-A9 en voor het 'totaalpakket', deze onderzoeken zijn niet nodig voor elke maatregel afzonderlijk.

Tabel 3.2 Onderzoeken Landschapsplan³

Lucht en Geluid

De thema's lucht en geluid worden in het Landschapsplan kwantitatief meegenomen. De luchtkwaliteit en de geluidsbelasting van het technisch ontwerp worden aan de hand van verschilberekeningen inzichtelijk gemaakt. Hiermee wordt voor de luchtkwaliteit duidelijk welke effecten de maatregelen (varianten) hebben op de luchtkwaliteit. Voor het aspect geluid wordt duidelijk welke maatregelen nodig zijn om de geluidsbelasting binnen de wet- en regelgeving te krijgen. Daarnaast wordt bekeken welke maatregelen nodig zijn om de geluidsbelasting in lijn te krijgen met het Heemskerkalternatief en/of de autonomie situatie. In het memo 'Oplossingsrichtingen beperken geluid Broekpolder' van Antea uit oktober 2017 is een aantal maatregelen al beschouwd. Deze maatregelen kunnen als voorbeeld dienen voor het geluidsonderzoek tijdens het Landschapsplan.

Water en Klimaatbestendigheid in Landschapsplan

Het thema water wordt onderzocht in het Landschapsplan, het daarin uitgewerkte ontwerp en de maatregelen. Dit gaat vanwege het grotere detailniveau waarschijnlijk dieper dan in de planMER-fase. Hierbij worden de volgende criteria/aspecten beschouwd:

- Toename verharding en dempingen en benodigde watercompensatie;
- De locatie van de aanleg van (compenserende) waterberging;
- Functioneren watersysteem op hoofdlijnen (incl afvalwaterpersleiding);
- Klimaatbestendige inrichting;
- Effect op het grondwater.

³ Dit is een eerste inschatting van de mate van uitwerking in het Landschapsplan. Dit kan nog veranderen afhankelijk van het soort maatregelen dat bedacht wordt.

Dit zijn de eerste stappen van het proces tot het doorlopen van de watertoets (die moet worden afgerond in de fase van het PIP en TB). Het belangrijkste spanningsveld zit hier tussen locaties voor watercompensatie vanuit maatregelen en waterhuiskundige mogelijkheden.

Ten aanzien van klimaat is in de provinciale Omgevingsvisie de volgende ambitie opgenomen: *We ontwikkelen en richten stad, land en infrastructuur klimaatbestendig en waterrobuust in. We zetten ons in om gebiedsgericht en in gezamenlijkheid met de partners die daar mede voor verantwoordelijk zijn de bodemdaling in veenweidegebieden⁴ af te remmen, te stoppen en zo mogelijk te herstellen.* Hierbij is als randvoorwaarde opgenomen dat alle nieuwe ruimtelijke (her)ontwikkelingen een klimaatstresstest⁵ moeten doorlopen.

Natuur in Landschapsplan

Uit de Omgevingsvisie komt ook de brede opvatting van leefomgevingskwaliteit naar voren, met daarbij het ontwikkelprincipe om het waar mogelijk beschouwen van kansen voor natuur-inclusief ontwerp (dit gaat verder dan hetgeen verplicht is qua wettelijke randvoorwaarden natuur, zoals beschouwd in de MER), niet in het minst ook ten behoeve van de gezondheid van de inwoners. In het Landschapsplan wordt gekeken naar meekoppelkansen op het gebied van natuur. Hiermee wordt aangesloten bij de Green Deal Infranatuur.

3.1.4 Producten Landschapsplan

De fase van het Landschapsplan leidt tot een aantal producten waarop de besluitvorming gebaseerd wordt. Het Landschapsplan zelf kent **eindbeelden** met **maatregelenpakketten** om de OUV van het UNESCO werelderfgoed de Stelling van Amsterdam in stand te houden, te herstellen en te versterken. Enerzijds een maatregelenpakket dat voldoet aan de wet- en regelgeving en anderzijds een maatregelenpakket voor extra kwaliteit voor het landschap en de leefomgeving, waarbij voor de geluidsbelasting gekeken wordt om deze in lijn te krijgen met het Heemskerkalternatief en/of de autonome situatie. De eindbeelden worden onderbouwd met de onderzoeken zoals in de vorige paragraaf beschreven. De verantwoording ligt in een **rapportage**. Verder wordt het eindbeeld ondersteund met **visualisaties** van zowel de weg als het landschap (3D en vogelvlucht). Naast het Landschapsplan is een **kostenraming** en **juridische inkadering** van het maatregelenpakket nodig om de besluitvorming rond het go/no-go-moment te faciliteren.

3.1.5 Go/no-go-moment

De fase van het Landschapsplan sluit af met het go/no-go-moment. Zowel de Provinciale Staten van Noord-Holland als de Minister van OCW dienen een 'go' te geven op basis van het Landschapsplan voordat de verdere planuitwerkingfase voor de Verbinding A8-A9 wordt uitgevoerd. Wanneer er een 'no-go' wordt gegeven door één van deze bestuurlijke partijen (PS, Minister OCW), zal er niet worden gestart met het uitwerken van het provinciaal inpassingsplan en het Tracébesluit. De minister van OCW richt haar advies en besluit op de gevolgen van de maatregelen en inpassing voor de OUV van het UNESCO werelderfgoed Stelling van Amsterdam.

De financiële en juridische haalbaarheid van de maatregelen is onderdeel van het landschapsplan. Zie verder hoofdstuk 4 over hoe deze afspraken te maken. UNESCO wordt door het ministerie van OCW geïnformeerd over de uitkomsten van het Landschapsplan en de besluitvorming.

⁴ In het geval van de Verbinding A8-A9 gaat het ook om veenweidegebied

⁵ Onderdeel van zes-jaarlijkse cyclus van risico-inventarisatie via klimaatstresstesten, risicodialogen, strategie bepalen en uitvoeringsprogramma's opstellen, conform Deltaprogramma

3.2 Samenwerking en participatie

3.2.1 Samenwerking

Het Landschapsplan vergt een intensieve samenwerking met verschillende partijen. Twee partijen zijn betrokken bij het go/no-go-besluit. Deze twee partijen worden gevoed door andere, adviserende partijen.

Besluitvormend

De volgende partijen zijn besluitvormend betrokken bij het Landschapsplan:

- *Provincie Noord-Holland*: De provincie heeft een dubbelrol:
 - 1) De provincie is siteholder van het UNESCO werelderfgoed de Stelling van Amsterdam en heeft de rol om het belang van het werelderfgoed te borgen.
 - 2) Daarnaast is de provincie initiatiefnemer van de gewenste wegverbinding tussen de A8 en A9 en streeft naar een maakbaar ontwerp dat goed te beheren is.Daarnaast neemt Provinciale Staten van Noord-Holland met het go/no-go-moment eind 2019 de beslissing rond de planuitwerkingsfase van de Verbinding A8-A9.
- *Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap*: Het Ministerie van OCW is het contact richting UNESCO/ICOMOS. Adviseurs van het ministerie begeleiden het Landschapsplan ook. De Minister van OCW geeft een advies voorafgaand aan het go/no-go-moment aan Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. Gedeputeerde Staten betrekken dat advies bij het voorstel aan Provinciale Staten. Na een 'go' van Provinciale Staten zal ook de minister van OCW een go/no-go-beslissing nemen. Alleen indien beide partijen positief besluiten gaat de volgende stap van de planuitwerkingsfase van start.
- *Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat*: De Minister van IenW is opdrachtgever van het Tracébesluit en stelt dit ook vast. *Rijkswaterstaat* heeft als uitvoeringsorganisatie een toetsende rol op de maakbaarheid van het ontwerp en is opdrachtnemer van IenW om het Tracébesluit voor te bereiden.

Adviserend

De volgende partijen hebben een adviesrol tijdens de fase van het Landschapsplan omdat zij grondgebonden zijn of in het kader van wet- en regelgeving een verantwoordelijkheid hebben:

- *Rijkswaterstaat*: Rijkswaterstaat borgt dat het Landschapsplan voor onderdeel A8 en A9 te realiseren is met een Tracébesluit, waarvoor het Ministerie van IenW opdrachtgever is. Hierbij mogen de ontwerprichtlijnen (ROA 2017) niet in het gedrang komen bij de (uitvoering van de) gekozen landschappelijke maatregelen: het Landschapsplan kan in een latere fase niet zomaar worden aangepast dus dit vergt een mate van enerzijds flexibiliteit en anderzijds stabiliteit in deze fase van het plan.
- *Gemeenten*.
- *Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier*: Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier moet betrokken worden in het kader van het watertoetsproces. In paragraaf 3.1.3 is de opgave voor het Landschapsplan vanuit de watertoets kort benoemd.

Naast de bestuurlijke begeleidingsgroep zal er in de fase van het Landschapsplan een onafhankelijk kwaliteitsteam met een onafhankelijk voorzitter geformeerd worden om de kwaliteit van de landschappelijke/cultuurhistorische inpassing (inclusief verbetermaatregelen) te beoordelen aan de hand van het advies van het ICOMOS. Daarbij wordt gedacht aan het College van Rijksadviseurs en de provinciale Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO). Deze partijen krijgen een plek in de projectorganisatie (zie paragraaf 3.3).

Opdrachtnemer

Vanwege het integrale karakter van het Landschapsplan wordt gekozen voor een aanbestedingsvorm waarbij in de randvoorwaarden wordt meegegeven dat de opdrachtnemer kennis en ervaring moet hebben op het punt van landschappelijke (her)inrichting (herstel/

inpassing), erfgoed en infrastructuur. Daarnaast moet de opdrachtnemer het gebied kennen en ervaring hebben met politieke gevoelige dossiers. Daarnaast is het belangrijk dat de opdrachtnemer het verhaal van het landschapsplan op een aansprekende wijze kan vertellen, zowel voor inwoners, bestuurders als vakgenoten. De markt kan daarbij eventueel samenwerkingsvormen zoeken om tot een goed Landschapsplan te komen. Gedacht kan worden aan een combinatie van een gerenommeerd landschapsbureau en een ingenieurbureau. Een nauwe samenwerking met het ministerie van OCW is nodig voor een goede opdrachtformulering zodat een go/no-go-moment voor beide partijen goed wordt gefaciliteerd.

3.2.2 Participatie

Vanaf het begin van de planstudie in 2014 is een open planproces gevoerd. Stakeholders en inwoners konden op meerdere momenten en via diverse manieren meedenken over de inhoud van het project, hun mening geven over tussenproducten en in gesprek gaan met de projectorganisatie. Zo heeft de provincie de projectomgeving goed leren kennen en is gezamenlijk tot betere producten gekomen.

Waar in 2014 bijna iedereen positief tegenover het project stond, is de weerstand gedurende de planstudie toegenomen, naarmate keuzes scherper en concreter werden. Nu een besluit over een voorkeursalternatief is genomen is de belangstelling bij een deel van de omgeving afgenomen en bij een ander deel sterk toegenomen.

Strategisch Omgevingsmanagement

Voor de fase van het landschapsplan dient het krachtenveld van de Verbinding A8-A9 opnieuw in kaart gebracht te worden:

- Wie zijn de stakeholders?
- Zijn allen bekend?
- Wat is hun houding t.a.v. het project?
- Welke invloed kunnen zij uitoefenen?
- Wat is het gewenste participatieniveau?
- Etc.

Op basis van het plan van aanpak werkt de omgevingsmanager een omgevingsmanagementplan uit. Het plan dient onder andere antwoord te geven op bovenstaande vragen. De omgevingsmanager is niet intern beschikbaar en wordt extern ingehuurd.

Communicatie

Voor de communicatie over het project is door de samenwerkende partijen een werkgroep Communicatie ingericht. De communicatieadviseur van de provincie neemt het initiatief voor het opstellen van het communicatiebeleid. Het beleid wordt afgestemd met de leden van de werkgroep. Woordvoering over het project ligt primair bij de provincie. In de communicatie wordt de bestuurlijke samenwerking in het project getoond.

De lijn die is ingezet bij de start van de planstudie wordt voortgezet in de fase van het landschapsplan: open communiceren en transparant zijn over inhoud en proces. Waar mogelijk wordt de omgeving betrokken bij het opstellen van het landschapsplan. Hier is een goede, constructieve aanpak voor nodig. Er wordt niet alleen input gevraagd, maar er wordt naar de omgeving teruggekoppeld wat met hun input is gedaan.

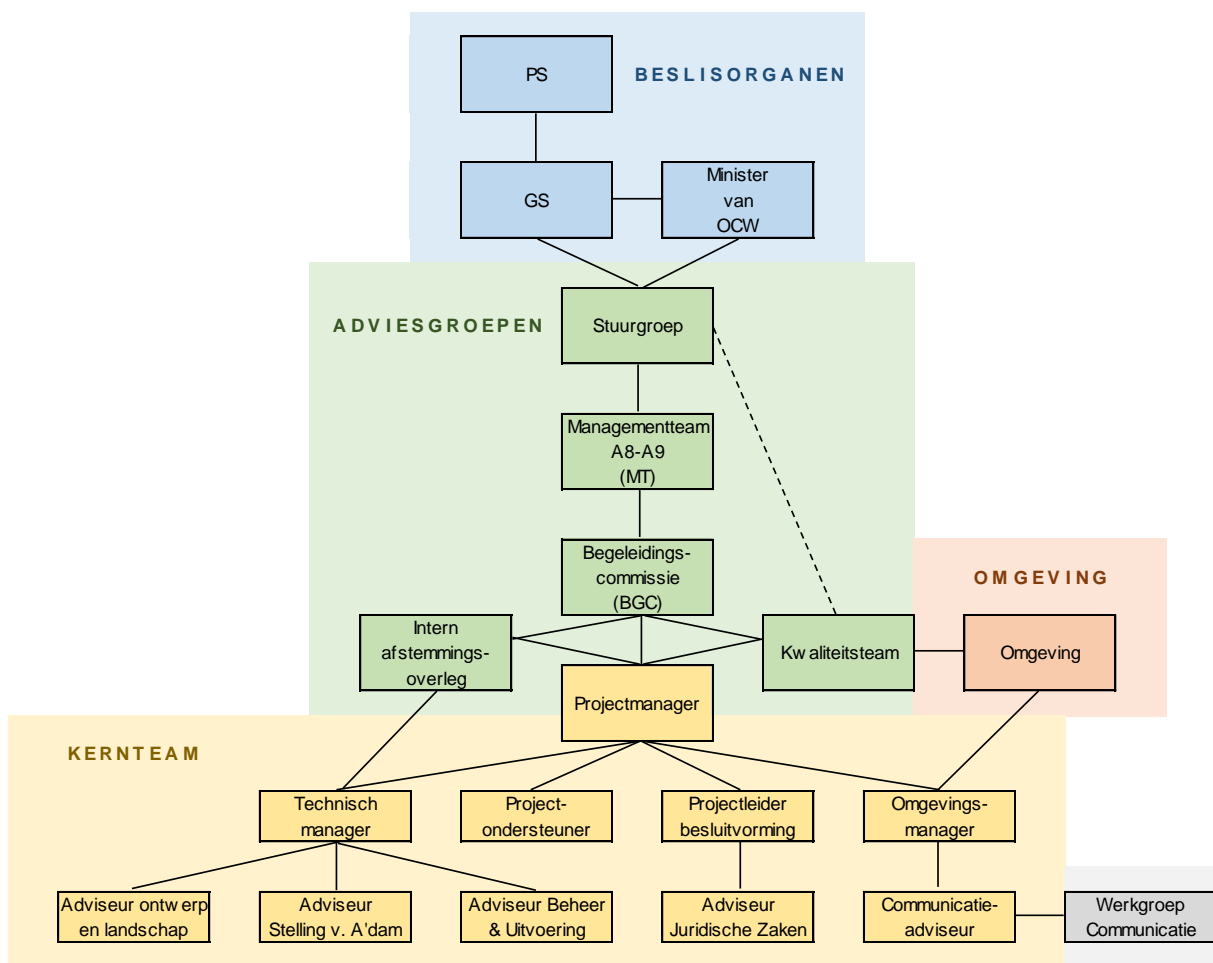
Voor de fase van het landschapsplan wordt een communicatieplan opgesteld. Hierin worden de communicatiedoelgroepen, -doelstellingen, strategie, kernboodschap en aanpak beschreven. Het communicatieplan wordt vervolgens uitgewerkt in een praktische communicatiekalender waarin de communicatiemiddelen en -momenten worden weergegeven. Voorop staat dat gecommuniceerd wordt op momenten die zich daar voor lenen. De communicatieadviseur is niet intern beschikbaar en wordt extern ingehuurd.

Opdrachtnemer

Het landschapsbureau komt met voorstellen voor de wijze waarop de omgeving betrokken wordt bij het opstellen van het landschapsplan. De omgevingsmanager en de communicatieadviseur geven hier kaders voor mee. De communicatie over het project blijft een taak van de provincie, in afstemming met de leden van de Werkgroep Communicatie.

3.3 Projectorganisatie

Vanwege een nieuwe fase is de projectorganisatie tegen het licht gehouden. Gedurende het landschapsplan ligt de nadruk op twee belangrijke disciplines: Landschap en Stelling van Amsterdam. Deze twee disciplines krijgen dan ook een prominente rol in de projectorganisatie. Het huidige (kern)team wordt dan ook uitgebreid met deze disciplines. In onderstaand schema is de projectorganisatie weergegeven.



Figuur 3.3 Projectorganisatie Verbinding A8-A9

De Provincie Noord-Holland neemt de verantwoordelijkheid voor het gehele projectmanagement op zich en zorgt voor een goede governance, waarbij partners een actieve rol vervullen in diverse gremia. Het is dan ook van belang om een projectteam te hebben dat goed op elkaar ingespeeld is en dat het project aandacht kan geven en op waarde schat. De rollen van de projectorganisatie lijken op het Integraal Projectmanagement Model (IPM model) dat Rijkswaterstaat hanteert bij grote projecten.

3.3.1 Beslisorganen

Zoals in de vorige paragraaf is aangegeven zijn er twee besluitvormende partijen: de Provincie Noord-Holland en het Ministerie van OCW. De Minister van OCW geeft een advies voorafgaand aan het go/no-go-moment aan Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. Gedeputeerde Staten betrekken dat advies bij het voorstel aan Provinciale Staten. PS besluiten over een go of no-go en als er een go wordt afgegeven neemt ook de minister van OCW een besluit.

3.3.2 Adviesgroepen

Binnen het project is een aantal partijen adviserend op diverse niveaus (ambtelijk, hoog-ambtelijk en/of bestuurlijk).

Stuurgroep Verbinding A8-A9

De rol van de Stuurgroep is om Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, als opdrachtgever, te adviseren over de besluitvorming van het project, het go/no-go-moment. De minister van OCW betreft het advies van de Stuurgroep in haar besluitvorming. In de Stuurgroep hebben de bestuurders van de betrokken partijen zitting. In het geval van de fase van het Landschapsplan zijn dat:

- Gedeputeerde Mobiliteit Provincie Noord-Holland;
- Lid Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam;
- Wethouders van de betrokken gemeenten (Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Velsen en Zaanstad);
- Ministerie van OCW, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, hoofd regio Noordwest;
- Directeur Netwerkontwikkeling Rijkswaterstaat.

Managementteam (MT) Verbinding A8-A9

Het managementteam, of MT, bestaat uit directeuren of andere hoog-ambtelijke personen van de betrokken partijen. Het gaat om dezelfde partijen als in de Stuurgroep met uitzondering van Rijkswaterstaat. Het ministerie van OCW is agendalid en weegt per vergadering af of zij deelneemt. Het MT is verantwoordelijk voor het faciliteren van de projectmanager en -team door inzet en faciliteiten ter beschikking te stellen. Het MT focust op voortgang, planning, budget en bestuurlijke advisering. De frequentie van bijeenkomsten van het MT hangt af van de stand van zaken van het project.

Begeleidingscommissie (BGC)

In de begeleidingscommissie (BGC) hebben ambtenaren van de betrokken partijen zitting, inclusief het Hoogheemraadschap. Een overzicht van de partijen in de BGC:

- Provincie Noord-Holland;
- Vervoerregio Amsterdam;
- Gemeenten Beverwijk, Heemskerk, Velsen, Zaanstad en BUCH-gemeenten⁶;
- Ministerie van OCW/Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE);
- Rijkswaterstaat (mede namens ministerie van IenW);
- Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

De BGC bereid de vergaderingen van het MT en de Stuurgroep voor. Daarnaast hebben zij een toetsende rol waar het gaat om het gevolgde proces. De begeleidingscommissie komt tenminste een keer per maand bij elkaar. Afhankelijk van de te bespreken punten schuift vanuit het kernteam een lid aan die belast is met het onderwerp.

Intern Afstemmingsoverleg

Tijdens het intern afstemmingsoverleg worden collega's van andere sectoren binnen de provinciale organisatie geconsulteerd. Het gaat bijvoorbeeld om de onderwerpen natuur, cultuur, landschap, lucht en geluid, beheer en uitvoering, enz. Collega's van onderwerpen die een significante rol

⁶ De BUCH-organisatie is de ambtelijke organisatie van de gemeenten Bergen, Uitgeest, Castricum en Heiloo.

spelen bij het project, zoals in dit geval de Stelling van Amsterdam, nemen plaats in het kernteam. Evenals de BGC vindt het interne afstemmingsoverleg tenminste een keer per maand plaats.

3.3.3 Omgeving

De betrokkenheid van de omgeving is van wezenlijk belang om tot een breed gedragen plan te komen. Vanwege de complexiteit van de opgave is expertise onmisbaar. Daarom wordt de omgeving onderverdeeld in enerzijds omwonenden en belanghebbende organisaties en anderzijds een onafhankelijk kwaliteitsteam van experts.

Kwaliteitsteam

Vanwege de prominente rol die de landschappelijke/ruimtelijke inpassing en de waarden van de Stelling van Amsterdam in deze fase spelen, is het voorstel om naast de begeleidingscommissie een kwaliteitsteam te formeren. Dit onafhankelijke team zal bestaan uit experts op het gebied van landschap, cultuurhistorie en werelderfgoed van de (provinciale) Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) en het College van Rijksadviseurs (CRa). Het team geeft met haar expertise een advies op de producten in het kader van het Landschapsplan. De voorzitter van het kwaliteitsteam is eveneens onafhankelijk.

Omgeving

Tijdens het opstellen van het Landschapsplan wordt de omgeving (inwoners en belanghebbende organisaties) betrokken. In de vorige paragraaf is reeds ingegaan op het participatieproces. Gedurende het Landschapsplan zal het bureau dat het Landschapsplan maakt, de omgeving betrekken. Hoe dat wordt vormgegeven zal in de aanbieding van het betreffende bureau naar voren komen.

3.3.4 Kernteam

Het kernteam vormt de basis van het project. De leden van het kernteam zorgen voor de uitvoering van het project. Zij houden zich regelmatig en/of dagelijks bezig met het project en de vele elementen. Disciplines de Stelling van Amsterdam en Landschap zijn voor de fase van het Landschapsplan vertegenwoordigd in het kernteam. Het kernteam vergadert een keer in de week.

Projectmanager

De projectmanager is verantwoordelijk voor de algehele voortgang van het project. De projectmanager legt verantwoording af aan het MT, de Stuurgroep en intern de directie en Gedeputeerde Staten. Daarnaast stuurt de projectmanager het kernteam aan. De aansturing van specialisten is aan de verschillende projectleiders.

Technisch manager

De technisch manager is verantwoordelijk voor de (technische) inhoud van het project. Dit houdt in dat alle onderzoeken die gedaan moeten worden, onder de verantwoordelijkheid van de technisch manager vallen. In deze fase gaat het om het uitbesteden van het Landschapsplan en eventueel bijbehorende onderzoeken. Daarnaast is de technisch manager verantwoordelijk voor de interne afstemming, hier valt ook beheer en onderhoud onder.

Projectleider besluitvorming

Bestuurlijke en financiële dekking is de verantwoordelijkheid voor de projectleider besluitvorming. Deze projectleider bereidt de besluitvorming voor en zorgt dat de financiële dekking is geregeld. Tevens draagt hij of zij zorg voor de Samenwerkingsovereenkomsten (SOK's) en Bestuursovereenkomsten (BOK's). Daarnaast is de projectleider besluitvorming verantwoordelijk voor het beheersen van de risico's en de eventuele juridische punten.

Omgevingsmanager

Als Omgevingsmanager zorgt deze persoon er voor dat de relevante partijen in de omgeving van het project zijn betrokken. Dit gebeurt in overleg met het bureau dat het Landschapsplan gaat

opstellen. Ook de informatievoorziening wordt door de Omgevingsmanager gedaan. Dit gaat in nauwe samenwerking met de communicatieadviseur.

Communicatieadviseur

De communicatieadviseur draagt zorg voor de externe communicatie rond het project en de afstemming daarvan met de partners van het project via de Werkgroep Communicatie. De beantwoording van persvragen loopt via de woordvoerders van de provincie. De communicatieadviseur heeft hier een coördinerende rol in.

Projectondersteuner

De projectondersteuner zorgt voor de archivering van alle belangrijke documenten en de administratie rond het project. Daarnaast is de projectondersteuner verantwoordelijk voor het faciliteren van bijeenkomsten van het project.

Adviseur Juridische Zaken

Bij grote projecten is het van belang om duidelijke afspraken te maken met partijen en bij eventuele geschillen ook een goed proces te doorlopen. De adviseur juridische zaken adviseert de projectleider besluitvorming. Het gaat hierbij niet alleen om de civiel-rechterlijke kant, maar ook om de inhoudelijke kant van het Landschapsplan.

Adviseurs Stelling van Amsterdam en Ontwerp en Landschap

De onderwerpen landschap, ontwerp en Stelling van Amsterdam staan centraal in de fase van het Landschapsplan. Deze disciplines horen dan ook thuis in het kernteam. Deze adviseurs hebben met name een adviserende en toetsende rol en zetten vragen uit binnen de eigen groep met expertise.

Adviseur Beheer & Uitvoering

Binnen de Provincie Noord-Holland doorloopt een groot project verschillende fasen. Per fase is een ander onderdeel van de organisatie verantwoordelijk. De fasen van het Landschapsplan en het Provinciaal Inpassingsplan vormen de overgang van de directie Beleid naar de directie Beheer & Uitvoering (B&U). Om de overgang soepel te laten verlopen wordt gekozen om het kernteam integraal samen te stellen. Dit betekent dat ook een adviseur B&U deelneemt in het kernteam.

3.4 Planning Landschapsplan

Het Landschapsplan wordt opgesteld in 2019. De doorlooptijd van start aanbesteding tot en met besluitvorming is ongeveer een jaar. Per kwartaal wordt ingegaan op de activiteiten die plaatsvinden.

Kwartaal 1, 2019

Gedeputeerde Staten stellen het Plan van Aanpak vast en worden de aanbestedingsdocumenten gepubliceerd. De inschrijvingen worden beoordeeld en aan het einde van het kwartaal wordt gegund. Tijdens het eerste kwartaal zijn de verkiezingen voor Provinciale Staten en de Waterschappen.

Kwartaal 2, 2019

In het tweede kwartaal van 2019 wordt gestart met het opstellen van het Landschapsplan. Het uitvoerende bureau betreft daarbij de diverse partijen uit de Omgeving, Adviesgroepen en Kernteam. Gedurende het tweede kwartaal wordt het college van Gedeputeerde Staten samengesteld en volgt een coalitieakkoord. De Verbinding A8-A9 zal naar verwachting onderdeel zijn van de coalitie-onderhandelingen.

Kwartaal 3, 2019

In het derde kwartaal van 2019 wordt de laatste hand gelegd aan het Landschapsplan. De Omgeving, Adviesgroepen en het Kernteam buigen zich over het Landschapsplan en bereiden de besluitvorming voor.

Kwartaal 4, 2019

In het vierde kwartaal vindt de besluitvorming plaats. De Minister van OCW geeft een advies voorafgaand aan het go/no-go-moment aan Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. Gedeputeerde Staten betrekken dat advies bij het voorstel aan Provinciale Staten. Na een 'go' van Provinciale Staten zal ook de minister van OCW een go/no-go-beslissing nemen. PS nemen naar verwachting in december 2019 een go of no-go besluit. Als PS een go hebben afgegeven, volgt begin 2020 de Minister van OCW met een go of no-go besluit.

In tabel 3.3 zijn de mijlpalen van het Landschapsplan weergegeven.

Stap	Toelichting	Doorlooptijd	Planning
Aanbesteding Landschapsplan	Aanbesteding	3 maanden	Q1 2019
Opstellen Landschapsplan		6 maanden	Q2-Q3 2019
Besluitvorming Landschapsplan	Voorstel GS richting minister OCW Advies minister OCW Vaststelling door GS Go/no-go door PS	3 maanden	Q4 2019
Definitief go/no-go-besluit	Go/no-go door minister OCW	1 maand	Q1 2020

Tabel 3.3: Mijlpalen Landschapsplan

4. Voorbereiding PIP- en TB-fase

Voordat begonnen kan worden met de PIP- en TB-fase is het nodig om een aantal afspraken te maken met betrokken partijen waaronder de gemeenten in het gebied. Deze afspraken worden vastgelegd in een Samenwerkingsovereenkomst (SOK) en/of een Bestuurs-overeenkomst (BOK). Dit proces wordt in gang gezet parallel aan het opstellen van het Landschapsplan.

Afbakening en Projectorganisatie PIP- en TB-fase

Met het Ministerie van IenW en Rijkswaterstaat moeten nadere afspraken gemaakt worden over de voorbereiding van het proces in het kader van Tracébesluit voor de aansluiting op de A9 en de aanpassingen aan de A9. Ook wordt vastgesteld waar de grens komt te liggen tussen het PIP en het TB. Eveneens is overleg met andere wegbeheerders, waaronder de gemeenten, nodig voor het bepalen van de beheer- en onderhoudsgrenzen.

De toezegging van de Minister van IenW dat zij mee wil werken aan een tracébesluit, moet nader uitgewerkt worden. Bijvoorbeeld of de planMER en het Landschapsplan voldoende zijn om de verkenningsfase van het Rijk over te slaan. Daarnaast wordt met deze partijen afspraken gemaakt over de projectorganisatie van de PIP- en TB-fase. Een nauwe samenwerking tussen de provincie en Rijkswaterstaat is in deze fase essentieel. In het volgende hoofdstuk wordt verder ingegaan op de beoogde vorm van samenwerking en projectorganisatie tijdens de PIP- en TB-fase.

Uitvoering herstel- en versterkingsmaatregelen

Uit het Landschapsplan komen maatregelen naar voren die direct betrekking hebben op de weg. Deze worden uitgewerkt in het PIP en/of TB. De herstel- en versterkingsmaatregelen van het landschap van de Stelling van Amsterdam, die niet direct aan de weg te koppelen zijn, worden apart uitgewerkt⁷. Hierover moeten afspraken gemaakt worden met het Ministerie van OCW, de Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten. Deze afspraken zijn van groot belang omdat de maatregelen onderdeel zijn van het Landschapsplan en dus het go/no-go-moment.

Financieel sluitend

Voordat gestart wordt met het PIP en TB moet het project financieel sluitend zijn. De projectorganisatie komt met voorstellen en bespreekt dit met het Ministerie van IenW en de regio (Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten). Vervolgens worden afspraken gemaakt en landen deze, tezamen met de afspraken over de projectorganisatie, in een Samenwerkingsovereenkomst (SOK) en Bestuurs-overeenkomst (BOK). Deze overeenkomsten vormen de basis voor de startbeslissingen voor de PIP- en TB-fase. De overeenkomsten zijn geldig tot en met de realisatiefase.

Overige afspraken

Gedurende het Landschapsplan kunnen herstel-, versterkings- of andere maatregelen naar voren komen die niet binnen het studiegebied vallen of niet op grond van de reeds betrokken partijen plaatsvinden. Als voorbeeld kan genoemd worden het verplaatsen van de verzorgingsplaatsen met tankstations. In de planMER fase is reeds een quickscan gedaan naar de mogelijke locaties. Eén van de opties bevindt zich op grond van Gemeente Castricum. Tijdens het Landschapsplan zal de gemeente Castricum dan ook benaderd worden om hier nadere afspraken over te maken. Ambtelijk is de gemeente reeds aangesloten via de BUCH-organisatie.

Naast de gemeente Castricum komen mogelijk ook andere partijen in beeld gedurende het opstellen van het Landschapsplan.

⁷ Opties hiervoor die nu in beeld zijn: via bestemmingsplannen of via een separaat PIP.

5. PIP en TB

In dit hoofdstuk wordt verder ingegaan op het proces van het PIP en TB. Het gaat om een globale omschrijving, niet om een uitgebreide werkwijze zoals is omschreven bij het Landschapsplan. In het vorige hoofdstuk is aangegeven dat nadere afspraken worden gemaakt over de invulling van de fase van het PIP en TB. Het Plan van Aanpak voor de PIP- en TB-fase wordt te zijner tijd geactualiseerd.

5.1 Scope en afbakening

Het Provinciaal Inpassingsplan en het Tracébesluit hebben als doel een planologisch-juridische regeling te bieden voor het realiseren van de Verbinding A8-A9. Hier gaat het Tracébesluit in op de aansluiting van de verbinding op de A9 en de eventuele aanpassingen aan de A9 zelf, het Provinciaal Inpassingsplan omvat de rest van de infrastructurele en overige maatregelen binnen het plangebied. Hierbij moet ook worden ingegaan op de effecten op het onderliggend wegennet. Uitgangspunt is dat de aanpassingen aan de N203 binnen Krommenie ook binnen het PIP valt. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft toegezegd medewerking te verlenen aan het te nemen Tracébesluit voor de aansluiting van de A8/A9 op de A9 (Afsprakenlijst BO MIRT voorjaar 2018). De aansluiting op de A8, ter hoogte van Westzaan, kan worden geregeld via het PIP.

Als er op basis van het Landschapsplan en de overige stukken zoals genoemd in paragraaf 3.1 een 'no-go'-beslissing wordt genomen door de Provinciale Staten van Noord-Holland en/of door de Minister van OCW, dan wordt de Verbinding A8-A9 (met voorliggend voorkeursalternatief) niet tot uitvoering gebracht. Als er sprake is van een 'go', wordt de Verbinding A8-A9 wel verder gebracht, en kan de planologische uitwerking in de vorm van het (O)PIP/(O)TB worden gestart. ICOMOS (en indirect dus UNESCO) wordt geïnformeerd over de stand van zaken.

Zoals uitgelegd in hoofdstuk 2 is er sprake van een 'provinciaal belang'. De Provincie heeft de volledige regie over beleid, normstelling en uitvoering, in goed overleg met de gemeenten die door het inpassingsplan worden geraakt. De wijzigingen aan de A9 vallen onder de verantwoordelijkheid van het ministerie van IenW. Beide besluiten dienen te worden genomen op basis van hetzelfde onderzoek c.q. beslisinformatie. De twee onderdelen horen inhoudelijk en procesmatig dus bij elkaar, daarom wordt er één projectteam opgericht. De Provincie en Rijkswaterstaat als uitvoerende instantie van het ministerie van IenW zullen samen in een projectteam deelnemen. Hierbij zullen aparte besluitvormingstrajecten gevolgd moeten worden voor het (O)PIP en (O)TB. Al deze afspraken zullen nog nader besproken moeten worden en vastgelegd in een bestuurs- dan wel samenwerkingsovereenkomst (zie ook hoofdstuk 4).

Omgevingswet

Naar verwachting treedt op 1 januari 2021 de Omgevingswet in werking. Dat heeft ook consequenties voor het proces van inpassingsplannen en tracébesluiten. Bij dergelijke complexe projecten worden de processen geharmoniseerd. Er is dan sprake van één Projectbesluit in plaats van een Provinciaal Inpassingsplan en een Tracébesluit. Het proces van het nieuwe Projectbesluit is vergelijkbaar met het proces van een Tracébesluit. Het ingestoken proces van het PIP en TB lijkt op dit moment grotendeels gelijk aan het proces van een Projectbesluit. Hierdoor zal slechts op accenten het proces mogelijk aangescherpt worden. Tijdens de actualisatie van het Plan van Aanpak voor aanvang van het PIP en TB wordt dit verder uitgewerkt.

Raakvlakprojecten voor de Verbinding A8-A9 zijn te vinden in bijlage 3.

5.2 Samengesmolten proces

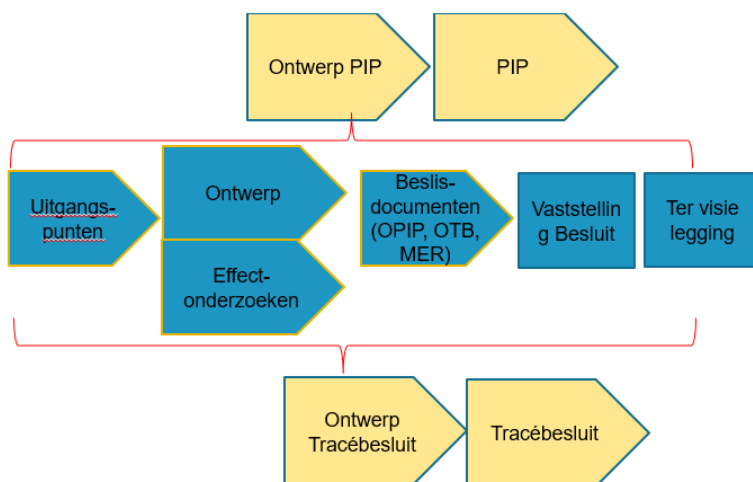
Het samengesmolten proces van de planuitwerkingsfase van de Verbinding A8-A9 combineert het voorbereiden van het besluit van het Provinciaal Inpassingsplan met het Tracébesluit. Dit betekent dat de uitgangspunten, het ontwerp en effectonderzoeken, beslisdocumenten, de vaststelling van het (ontwerp-)PIP en het (ontwerp-)Tracébesluit en de ter visie legging zo veel mogelijk worden gecombineerd. Dit is mogelijk omdat de twee processen inhoudelijk erg op elkaar lijken.

De uitgangspunten voor de beide planuitwerkingsprocessen zijn hetzelfde. Het ontwerp van de weg en de effectonderzoeken vormen de basis van de beide besluiten. Het is logisch om de weg in één gezamenlijk projectteam van Rijkswaterstaat en provincie Noord-Holland te laten ontwerpen, omdat het uiteindelijk om één verbinding vanaf de A8 gaat, die aansluit op de A9. Het combineren van de effectonderzoeken is logisch omdat voorkomen moet worden dat onderzoeken dubbel worden gedaan. Daarnaast zijn de twee besluiten voor één verbinding onlosmakelijk aan elkaar verbonden, het uit elkaar trekken van de onderzoeken zou niet logisch zijn. Bij het samensmelten van processen, en door het hele gebied te onderzoeken, zorgt voor tijd- en geldwinst. De relevante conclusies van de onderzoeken worden dan samengevat in het TB of het PIP.

De beslisdocumenten voor het PIP (regels, verbeelding, toelichting) en TB (besluit, kaarten, toelichting) zullen uiteraard verschillende documenten zijn, maar de onderliggende documenten kunnen grotendeels hetzelfde zijn. Zo kunnen de Milieueffectrapportage en een document met de landschappelijke inpassing (met de uitwerking van de maatregelen uit het Landschapsplan) onderliggend zijn voor beide besluiten. Daar waar voor het Rijksdeel van de A8-A9 een andere wettelijke kader heeft dan voor het provinciale deel (bijvoorbeeld in geval van geluid, Wet milieubeheer en Wet geluidhinder), wordt hier in de onderzoeken wel rekening mee gehouden.

De vaststelling van het besluit en de ter visie legging zijn momenten die zo veel mogelijk samen op behoren te lopen, omdat beide besluiten onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn en belanghebbenden ook in de gelegenheid worden gesteld om op het integrale pakket aan maatregelen in te spreken en/of beroep aan te tekenen. Beide besluiten zijn dus sterk met elkaar verbonden maar blijven wel zelfstandig te nemen besluiten.

Belangrijk in dit proces is dat Rijkswaterstaat (de uitvoerende organisatie van het Ministerie van IenW) een andere toetsingsprocedure kent voor de beslisdocumenten dan de Provincie Noord-Holland. Hierover moeten nadere afspraken worden gemaakt. In bijlage 4 is nader uitgewerkt hoe deze fase(n) in de tijd lopen. Het ontwerp PIP wordt vastgesteld en vrijgegeven voor inspraak door Gedeputeerde Staten. Provinciale Staten stelt alleen het definitieve PIP vast.



Figuur 5.1 Samengesmolten proces Verbinding A8-A9

5.3 Samenwerking en Participatie

5.3.1 Samenwerking

Het voorbereiden van een besluit PIP en een Tracébesluit vraagt om een intensieve samenwerking tussen provincie Noord-Holland en ministerie van IenW (en/of Rijkswaterstaat). De samenwerking tussen de Provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat zal een stuk intensiever zijn dan in de voorgaande fasen en de fase van het Landschapsplan. Met het ministerie van IenW wordt een Samenwerkingsovereenkomst (SOK) aangegaan over de inzet van personeel voor de projectorganisatie gedurende de PIP- en TB-fase. Daarnaast wordt met de uitvoerende partijen, waaronder gemeenten en vervoerregio, een SOK aangegaan over de scope van de PIP- en TB-fase en de financiering.

Bestuursovereenkomst

Naast Samenwerkingsovereenkomsten is eveneens een Bestuursovereenkomst (BOK) met het ministerie van IenW en de regio nodig. Inhoudelijke onderwerpen hierin zijn de aansluiting van Saendelft op de A8 en de aantakking van de A8 op de A9, alsook de samenwerking en financiering. In de bestuursovereenkomst voor deze fase moet *ten minste* het volgende worden afgesproken:

- Betrokken partijen;
- Doel van de overeenkomst(-en);
- Resultaat, succesfactoren;
- Organisatie, overleg, afstemming, besluitvorming bevoegdheden;
- Samenwerking, rollen en verantwoordelijkheden;
- Projectplanning (o.a. looptijd, beëindiging);
- Afspraken financiering (kosten, subsidie, budget, apparaatskosten);
- Publiekrechtelijke bevoegdheden;
- Onvoorziene omstandigheden;
- Geschillen;
- Communicatie/publiciteit.

5.3.2 Participatie

Als het landschapsplan is afgerond, start – na een ‘go’ van zowel Provinciale Staten als de Minister van OCW – de fase van het Provinciaal Inpassingsplan/Tracébesluit. Op dat moment worden de participatie van en communicatie over het project Verbinding A8-A9 opnieuw bekeken en in aparte participatie- en communicatieplannen vastgelegd.

Wettelijke inspraakprocedure

Het Provinciaal Inpassingsplan moet ter inzage worden gelegd, zodat inwoners hierop een zienswijze kunnen indienen. Na de inspraakperiode wordt het Provinciaal Inpassingsplan definitief vastgesteld. Tegen het vastgestelde Provinciaal Inpassingsplan kan beroep ingesteld worden bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (dit kan alleen als een zienswijze op het Provinciaal Inpassingsplan is ingediend).

5.4 Projectorganisatie

Voor het PIP en TB geldt een verregaande samenwerking tussen de Provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat. In deze fase is de gedeputeerde van de Provincie Noord-Holland bestuurlijk opdrachtgever voor het Provinciaal Inpassingsplan, en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voor het Tracébesluit.

Het voornemen in deze fase is dat er één projectteam wordt gevormd samen met Rijkswaterstaat dat werkt met het Integraal Projectmanagement (IPM-) model. Dit IPM-model onderscheidt vijf processen. In het projectmanagementteam worden deze processen verdeeld over evenveel rollen. Iedere rol heeft hierbij zijn eigen verantwoordelijkheid.

IPM-model: processen en bijbehorende rollen

- **Projectmanagement:** gericht op het borgen van kwaliteit, draagvlak en afstemming.
Projectmanager: (eind)verantwoordelijk voor het boeken van een goed projectresultaat.
- **Projectbeheersing:** gericht op het beheersen van de risico's en alle beheersaspecten in het project.
Manager projectbeheersing: verantwoordelijk voor het identificeren en beheersen van (mogelijke) integrale risico's.
- **Omgevingsmanagement:** om de relatie met de omgeving en stakeholders in balans te houden gedurende het project.
Omgevingsmanager: verantwoordelijk voor het contact met de omgeving.
- **Technisch management:** om de risico's vanuit de techniek en organisatie te beheersen.
Technisch manager: verantwoordelijk voor de technische en inhoudelijke inbreng in het project.
- **Contractmanagement:** om de risico's die (kunnen) ontstaan tussen opdrachtgever en de markt te beheersen. Ook tijdens de inkoopfase.
Contractmanager: verantwoordelijk voor de contacten en contracten van de verschillende marktpartijen.

De vijf onderscheiden processen zijn in het huidige organisatiemodel van de provincie ook terug te vinden maar de verdeling over de rollen verschilt in een aantal gevallen, zie ook onderstaande tabel.

Overzicht verantwoordelijkheden / taken en verdeling over huidig en IPM model	Organisatie tijdens planstudie	IPM-model
Aansturing kernteam en eindverantwoordelijkheid over projectresultaat	Projectmanager	Projectmanager
Afstemming met en verantwoording aan intern opdrachtgever / MT <ul style="list-style-type: none"> ▪ Afstemming met intern opdrachtgever / MT ▪ Afstemming met gedeputeerde / HID RWS 	Projectmanager	Projectmanager
Afstemming met MT en stuurgroep <ul style="list-style-type: none"> ▪ Afstemming met intern opdrachtgever ▪ Afstemming met gedeputeerde / HID RWS 		
Contractbeheersing <ul style="list-style-type: none"> ▪ Contractvoorbereiding / aanbesteding ▪ Contractbeheersing 	Projectleider Dekking	Contractmanager
Inhoud <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ontwerp ▪ Landschap ▪ Effecten ▪ Techniek ▪ Beheer en uitvoering ▪ Beslisdocumenten (PIP/TB/MER) 	Projectleider Diepte	Technisch manager / planstudiemanager

Overzicht verantwoordelijkheden / taken en verdeling over huidig en IPM model	Organisatie tijdens planstudie	IPM-model
Omgevingsmanagement <ul style="list-style-type: none"> ▪ Publieksparticipatie en communicatie ▪ Conditionering ▪ Grondverwerving ▪ Voorbereiding bestuurlijke besluitvorming 	Projectleider Draagvlak	Omgevingsmanager
Projectbeheersing <ul style="list-style-type: none"> ▪ Risicobeheersing ▪ Planningsmanagement ▪ Kostenbeheersing ▪ Managementrapportages (gatereview, etc) 	Projectleider Dekking	Manager projectbeheersing

Tabel 5.1 Overzicht verantwoordelijkheden/taken en verdeling over huidig en IPM organisatiemodel

Vanwege de omvang van het inhoudelijk takenpakket is het aan te raden om de aansturing van dit pakket te verdelen over meerdere mensen. Hierbij kan gedacht worden aan het aanstellen van een projectleider PIP en een projectleider TB (zoals bij het project Rijnlandroute in de provincie Zuid-Holland is gebeurd).

Door in het kernteam zowel mensen van Rijkswaterstaat als de Provincie plaats te laten nemen, wordt er kennis gedeeld en versterkt in beide organisaties. Het kernteam is hier verantwoordelijk voor het voorbereiden van relevante projectbeslissingen, welke (indien nodig) worden doorgeleid naar de stuurgroep.

Passende scheiding bevoegd gezag en initiatiefnemer

In 2017 is een aantal wijzigingen doorgevoerd in de Wet milieubeheer (Wm) en de Crisis- en herstelwet. De wijzigingen gaan over de implementatie van de herziening van de Europese mer-richtlijn. Kortgezegd gaat het om de verplichting van de passende scheiding van functies bij een project-mer wanneer het bevoegd gezag tegelijk ook de initiatiefnemer is. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben op 1 september 2009 een besluit genomen over de bestuurlijke verantwoordelijkheid voor MER en de mer-procedure. In het verlengde daarvan wordt in de ambtelijke organisatie van de provincie Noord-Holland een scheiding gemaakt tussen de verantwoordelijkheid voor de mer-procedure en de verantwoordelijkheid voor het project.

De eisen die uit artikel 7.28a van de Wm volgen zijn:

- De taken/verantwoordelijkheden van bevoegd gezag voor mer en initiatiefnemer van het project moeten minimaal bij verschillende personen/functies belegd zijn;
- Deze scheiding moet in een beschrijving van procedures en werkprocessen worden vastgelegd;
- Deze werkprocessen en procedures moeten worden nageleefd.

Gelet op de bestaande praktijk bij de uitvoering van de mer-procedure binnen de provincie Noord-Holland, is de passende scheiding bij het project Verbinding A8-A9 als volgt:

- De sectormanager Omgevingsbeleid van de Directie Beleid van de provincie Noord-Holland op ambtelijk niveau de wettelijke taken toe te delen die de Wet milieubeheer het Bevoegd Gezag toedeelt. Praktisch worden de werkzaamheden uitgevoerd door de MER-adviseur;
- De sectormanager Mobiliteit van de Directie Beleid van de provincie Noord-Holland op ambtelijk niveau de wettelijke taken toe te delen die de Wet milieubeheer de Initiatiefnemer toedeelt. Praktisch worden de werkzaamheden uitgevoerd door de projectmanager verbinding A8-A9.

In bijlage 5 is de passende scheiding tussen het bevoegd gezag en de initiatiefnemer verder toegelicht.

5.5 Mijlpalen in projectplanning

De doorlooptijd van het samengesmolten proces van het PIP en het TB is ongeveer een jaar. Daarnaast moet rekening gehouden worden met bezwaar en beroep omdat het om een project gaat met veel belangen. In onderstaand overzicht is een globale concept planning opgenomen van het proces. Deze planning wordt bij de wijziging van het Plan van Aanpak t.b.v. de PIP- en TB-fase eveneens bijgewerkt.

Stap	Toelichting	Doorlooptijd	Planning
Aanbesteding Landschapsplan	Aanbesteding	3 maanden	Q1 2019
Opstellen Landschapsplan		6 maanden	Q2-Q3 2019
Besluitvorming Landschapsplan	Vaststelling door GS Go/no-go door PS	3 maanden	Q4 2019
Definitief go/no-go-besluit	Go/no-go door minister OCW	1 maand	Q1 2020
OPIP en OTB	Aanbesteding OPIP en OTB	3 maanden	Q2 2020
OPIP en OTB	Opstellen OPIP en OTB	12 maanden	Q3 2020-Q2 2021
Bezwaarperiode OPIP en OTB	Formele bezwaarperiode	9 maanden	Q2-Q4 2021
Definitief PIP en TB	Vaststellen definitief PIP en TB	3 maanden	Q1 2022
Beroepsperiode	Formele beroepsperiode	9 maanden	Q2-Q4 2022
Onherroepelijk besluit PIP en TB			Q1 2023

Tabel 5.2 Globale concept projectplanning

6. Projectbeheersing

Voor een goede voorbereiding, uitvoering en afronding van het project is het belangrijk de scope, tijd (planning), geld (budget) en kwaliteit te borgen. Om deze aspecten met elkaar in verbinding te brengen en te beheersen, wordt een aantal instrumenten gebruikt. Deze worden in dit hoofdstuk beschreven.

6.1 Financieel management

Wanneer gestart wordt met de PIP en TB fase is financieel management nodig om de kosten inzichtelijk te houden. Een aantal eisen om goed financieel management te voeren is hieronder opgesomd:

- De verschillende kosten die met de planuitwerkingsfase samenhangen staan vermeld en zijn voorzien van een onderbouwing;
- Kostennota van de oplossingsrichting is aanwezig;
- De kostenraming moet gebaseerd zijn op de actuele scope en mag niet ouder zijn dan een half jaar;
- Kosten worden geraamd conform SSK 2010;
- De risico's van invloed op de raming zijn bekend en vastgelegd en vertaald in geld, alsmede de beheersmaatregelen;
- De te betalen BTW is meegenomen in de kostenraming;
- Met interne kosten is in de kostenraming rekening gehouden;
- Er is sprake van een positieve businesscase (MKBA);
- Het ontwerp is aantoonbaar geoptimaliseerd conform LCC-benadering (Life Cycle Costs);
- Er is advies ingewonnen bij de beheerders over het realiteitsgehalte van de kosten van beheer en onderhoud (ook van de landschapsmaatregelen die een plek hebben in het PIP en/of TB);
- Indien het budget niet past op de raming zijn verklaringen aanwezig;
- Het kasritme van kostenraming, beschikbaar budget en projectplanning laten een realistisch beeld zien;
- Er is voldoende budget gereserveerd voor kostentegenvallers.

Bovenstaande punten worden verwoord in een notitie 'Financiën Verbinding A8-A9'. Deze notitie vormt de basis voor het go/no-go-moment tegelijk met het Landschapsplan. De input voor de notitie volgt enerzijds uit het Landschapsplan (kostenramingen e.d.) en anderzijds uit de afspraken die met de verschillende partijen worden gemaakt (financiering van de kosten e.d.).

6.2 Planningsmanagement

Het doel van het planningsmanagement, is om de werkzaamheden en de afstemming daarover binnen de gestelde tijd te voltooien. De planning van de planuitwerkingsfase voor het project Verbinding A8/A9 moet leiden tot een realisatie van deze verbinding in 2024.

Voor de rest van het project zijn de volgende aspecten voor planning belangrijk:

- Planning is actueel (niet ouder dan 4 maanden) en gebaseerd op de actuele scope;
- Het kritieke pad is duidelijk zichtbaar;
- Beslissingen, procedures en realisatiefase zijn duidelijk herkenbaar én hebben een realistische doorlooptijd;
- De planning bevat een bandbreedte en kansverdeling;
- Er is rekening gehouden met interne besluitvorming (zowel Ministerie IenM, Ministerie OCW als Provincie Noord-Holland);

- De planning moet realistisch blijven, er worden reële doorlooptijden gehanteerd;
- Er is inzicht in de oorzaken en gevolgen van de belangrijkste risico's;
- Voor belangrijkste risico's zijn beheersmaatregelen afgesproken met zowel Rijkswaterstaat als de Provincie Noord-Holland.

Binnen het kernteam van het project is één iemand verantwoordelijk voor het planningsmanagement.

6.3 Kwaliteitsmanagement

Zoals te zien in het processchema (bijlage 2) zijn er verschillende stappen genomen om te voldoen aan de kwaliteit. De kwaliteit van de verschillende milieukundige onderzoeken en de verschillende besluitstukken (o.a. PIP, TB en besluitMER) moet geborgd worden door het volgen van dit proces.

Dit bestaat onder andere uit:

- Een projectbeheersplan dat aanwezig is en wordt nageleefd;
- Processturing door projectorganisatie bij het Landschapsplan en IPM-team bij het PIP/TB (incl. besluitMER);
- Controle door verantwoordelijke in de projectorganisatie (oa. technisch manager);
- Voor de inhoudelijke onderzoeken volgen de stukken het beoordelingstraject zoals dit gewoon is bij Rijkswaterstaat (incl. tussentijdse toetsing GPO, voortoets en eindtoets); bij de Provincie Noord-Holland gaat dit om een interne toetsing die gelijk op loopt met de toetsing van Rijkswaterstaat;
- Externe controles/overleggen met de Omgevingsdienst, GGD en een advies door de commissie m.e.r.;
- Verwerken van toetsresultaten uit de tussentijdse overleggen en de voortoets;
- Het in stand houden van een projectorganisatie met hierbij een intern afstemoverleg, stuurgroep en (onafhankelijk) kwaliteitsteam ten tijde van het Landschapsplan.

6.4 Risicomanagement

In complexe projecten zoals deze is risicomanagement essentieel. Door in kaart te brengen welke mogelijke risico's er spelen kan vooraf ingespeeld worden op het voorkomen of beheersen van risico's. Risicomanagement bestaat hoofdzakelijk uit de volgende onderdelen:

- In kaart brengen van mogelijke risico's;
- Het categoriseren van de risico's;
- Het beschrijven van de gevolgen en de impact van de risico's;
- Beschrijven van de kans dat het risico zich voor gaat doen;
- Het prioriteren van risico's (wel of geen toprisico);
- Bepalen hoe om te gaan met de risico's (overdragen, vermijden, accepteren of beheersen);
- Bepalen van de beheersmaatregelen (hoe om te gaan met het risico).

Bijlage 1. Proces op hoofdlijnen

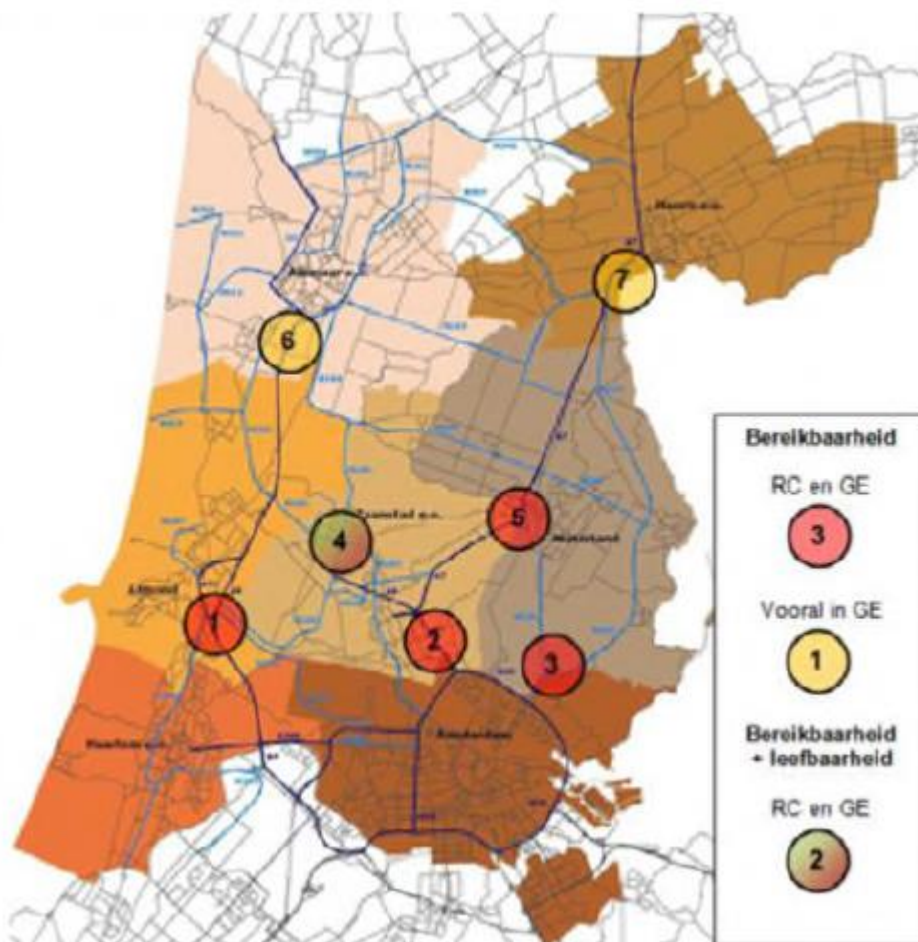
Deze bijlage gaat in op de stappen die doorlopen zijn in de voorgaande projectfasen en op de huidige fase met een doorkijk naar de toekomstige fasen. Het gaat hier om een beschrijving van: de knelpunten die voortkwamen uit het MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam (MONA) (2013), de investeringsstrategie van de Provincie Noord-Holland, de afgeronde planstudie en plan-MER en de volgende fase: de planuitwerking.

MONA

Om inzicht te krijgen in de mobiliteit binnen het netwerk van de noordkant van Amsterdam is in het MONA (2013) onderzocht waar de grootste verkeerskundige knelpunten optreden. Dat is gedaan aan de hand van een aantal indicatoren:

- Verhouding intensiteit – capaciteit (vraag en aanbod);
- Reistijden op voorbedachte relaties;
- Gemiddelde snelheden;
- Filevorming en robuustheid van het netwerk.

Figuur 7.1 presenteert de zeven belangrijkste knelpunten in het gebied, waaronder de N203 (nummer 4). Dit punt presenteert een probleem in zowel bereikbaarheid als leefbaarheid.



Figuur 7.1: N203 en N246; bereikbaarheids- en leefbaarheidsknelpunten

Investeringsstrategie provincie Noord-Holland

In de analyse van het wegennet van de provincie Noord-Holland (zie figuur 7.2) is de kwaliteit van de doorstroming op de provinciale wegen in Noord-Holland geanalyseerd. Er is gekeken naar de verhouding tussen de gemiddelde snelheid gedurende de spitsperiode ten opzichte van de

gemiddelde snelheid gedurende de daluren in de avond. Voor de N203 (Wormerveer- Krommenie-Uitgeest) en N246 (A8-Wormerveer) heeft de provincie Noord-Holland een maximale verhouding tussen snelheden in de spits en dal vastgesteld. Beide wegen voldoen niet aan dit criterium, krijgen de kwalificatie ‘slecht’ en staan derhalve in de knelpunten top 20 van de provincie Noord-Holland. De provincie Noord-Holland heeft hierbij ook gekeken naar het belang van de wegen in het wegennetwerk.



Figuur 7.2: Analyse van de doorstroming op het wegennet: provinciale wegen Noord-Holland (Bron: Provincie Noord-Holland, 2014)

De investeringsstrategie wijst de N203 en N246 aan als een belangrijke oorzaak van de slechte reistijden in het gebied Zaanstad-Krommenie: die wegen kunnen het verkeersaanbod niet verwerken. Bovendien veroorzaakt het verkeer op de N203 en N246 leefbaarheidsproblemen voor Krommenie, Assendelft en Wormerveer in de vorm van geluidhinder, luchtverontreiniging, verkeersonveiligheid en barrièrewerking.

Planstudie

Het MONA van het Rijk (Ministerie IenW) en de Investeringsstrategie van de provincie Noord-Holland geven samen de probleemanalyse weer van het gebied. Omdat het Rijk (Ministerie IenW), als uitvoerder van de afspraken uit MONA, zich concentreert op knelpunten elders in het

hoofdwegennet (bijvoorbeeld A7-A8), is afgesproken dat de regio op zoek gaat naar een oplossing voor de problematiek in het gebied rondom de N203 en N246. Hiervoor is in januari 2014 een samenwerkingsovereenkomst opgesteld. Het resultaat van deze samenwerkingsovereenkomst, en dus het einde van de planstudie, is het planMER Verbinding A8-A9 (publicatie juni 2017). MER staat voor Milieueffectrapport. Hierin staan alle (milieu-)effecten van drie alternatieven (Nulplusalternatief, Heemskerkalternatief en Golfbaanalternatief) omschreven. In het planMER zijn alternatieven met elkaar vergeleken op vier aspecten: projectdoel leefbaarheid, projectdoel bereikbaarheid, criteria wetgeving en beleid en financiële criteria. Volgend hierop hebben Gedeputeerden Staten van Noord-Holland op 29 mei 2018 het voorkeursbesluit genomen.

Planuitwerking

De planuitwerkingsfase Verbinding A8-A9 is de volgende stap om ervoor te zorgen dat er een oplossing komt voor de problematiek rondom de N203 en N246. Op basis van de probleemanalyse, het planMER verbinding A8-A9 en het voorkeursbesluit, richt de planuitwerking zich op het uitwerken van het voorkeursalternatief (Golfbaanalternatief).

Het voorkeursalternatief draagt bij aan de dubbele doelstelling uit de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD):

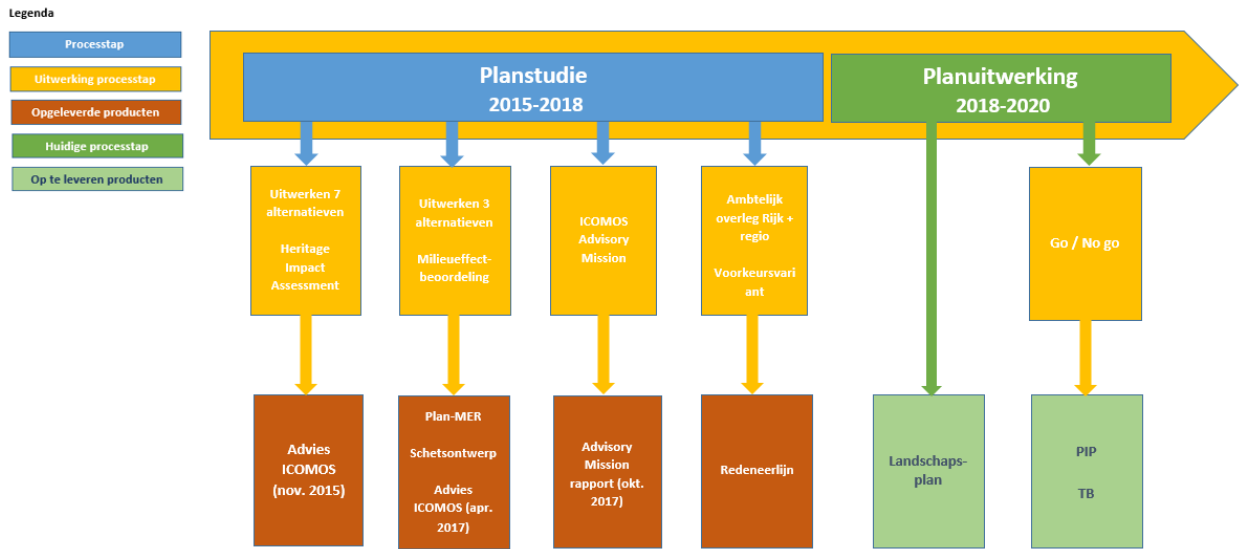
- Het verbeteren van de bovenregionale, regionale en lokale bereikbaarheid, met als nevendoelestelling het stimuleren van de ruimtelijk-economische ontwikkeling in het studiegebied;
- Het verbeteren van de leefbaarheid in Krommenie, Assendelft en Wormerveer door het beperken van de verkeersdruk op de bestaande provinciale wegen N203 en N246.

Daarnaast wordt er binnen de planuitwerking bijzonder aandacht besteed aan het UNESCO Werelderfgoed (Stelling van Amsterdam), omdat de nieuwe verbinding invloed heeft op het landschap van de Stelling van Amsterdam. Het gaat hier om hoe de Stelling van Amsterdam tussen de N203 en het Noordzeekanaal kan worden hersteld, en hoe de verbinding A8-A9 kan worden ingepast.

Voor de betrokken partijen is dus zowel de bereikbaarheid als leefbaarheid belangrijk. Om de problemen in het gebied op te lossen, wordt het voorkeursalternatief uitgewerkt in een Landschapsplan en bij een go-besluit vervolgens in een Provinciaal Inpassingsplan en Tracébesluit. Daarnaast wordt dit voorkeursalternatief nader onderzocht in een besluit-MER.

De betrokken partijen bestaan uit de Provincie Noord-Holland (verantwoordelijk voor het Provinciaal Inpassingsplan), Minister van Infrastructuur en Waterstaat (verantwoordelijk voor het Tracébesluit), Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (adviserend in het kader van Werelderfgoed Stelling van Amsterdam en besluitvormend over voldoende kwaliteit Landschapsplan om planuitwerkingsfase te starten) en Rijkswaterstaat (uitvoerende organisatie Tracébesluit).

Bijlage 2. Voorgaande stappen Landschapsplan



Bijlage 3. Raakvlakprojecten

In het programma 'Samen bouwen aan bereikbaarheid' van de Metropoolregio Amsterdam zijn verschillende projecten opgenomen. Met opname in het programma is indirect een samenwerking van kracht met de partners van de MRA en het Rijk (Ministerie IenW). Dit borgt dus al afstemming met een aantal van deze raakvlakprojecten. Daarnaast loopt een aantal andere projecten die een raakvlak hebben met de Verbinding A8-A9.

Significant Boundary Modification (Nieuwe Hollandse Waterlinie)

De provincie Noord-Holland werkt samen met de provincies Brabant, Gelderland en Utrecht aan een voorstel aan UNESCO voor uitbreiding van de Stelling van Amsterdam met de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Het doel is dat de beide linies straks het Werelderfgoed Hollandse Waterlinies vormen. De Stelling van Amsterdam werd in 1996 door het Werelderfgoedcomité op de Werelderfgoedlijst opgenomen, als tweede werelderfgoedlocatie van Nederland. Gelijktijdig diende Nederland in dat jaar een aanvulling in op de *Tentative List*, de voorlopige lijst van nominaties. Daarop staat ook de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Bij de volledige herziening van de Nederlandse voorlopige lijst in 2011 is de Nieuwe Hollandse Waterlinie op deze lijst blijven staan en werd besloten de Nieuwe Hollandse Waterlinie als een uitbreiding van de Stelling van Amsterdam te nomineren. In oktober hebben de vier provincies het nominatiedossier vastgesteld.

Corridorstudie Amsterdam-Hoorn

Bij de MIRT-verkenning corridorstudie Amsterdam-Hoorn wordt bekeken hoe de bereikbaarheid tussen Amsterdam en Hoorn (A8-A7) verbeterd kan worden. Voor de robuustheid van het netwerk en verdere verbeteringen aan de bereikbaarheid ten noorden van Amsterdam, draagt dit raakvlakproject net als de Verbinding A8-A9 aanzienlijk bij. Bovendien heeft het zuidelijk deel van deze MIRT-verkenning te maken met het laatste stuk A8. De verwachting is dat knooppunten Zaandam (A8-A7) en Coenplein (A8-A10) meer verkeer te verwerken krijgen als de Verbinding A8-A9 gerealiseerd is. De MIRT-verkenning corridorstudie Amsterdam-Hoorn moet hier rekening mee houden.

Bestemmingsplan De Overhoeken

De Overhoeken is een locatie ten zuiden van Saendelft en Assendelft. Hier wordt een klein gebied gerealiseerd, landelijk van opzet, met boerenerven, veel groen en ruimte. Het bevindt zich zowel ten oosten als ten westen van de lintbebouwing van de Dorpsstraat. In de plannen is rekening gehouden met het mogelijke tracé van de verbinding A8-A9. Deze komt nagenoeg direct naast De Overhoeken te liggen. Wel is er een verdiepte kruising met de Dorpsstraat beoogd, waardoor de A8 beperkt te zien zal zijn vanaf De Overhoeken.

Kreekrijk

Kreekrijk wordt een laatste grote uitleglocatie binnen de gemeentegrenzen van de gemeente Zaanstad. Het ligt ten noordwesten van Assendelft. De Verbinding A8-A9 zal op enige afstand van de woonwijk passeren. Het is een raakvlakproject omdat de Verbinding A8-A9 in een later stadium de bewoners van deze wijk zal verwerken via een aansluiting nabij Saendelft.

MIRT A9 - NOWA

Dit is een corridorstudie tussen Alkmaar en knooppunt Raasdorp (A9-A5) onder de naam MIRT-onderzoek Noordwestkant Amsterdam (NOWA). De druk op de woningmarkt en de aantrekkende economie vragen om verbeteringen aan het wegennetwerk om de doorstroming ook in de toekomst te kunnen garanderen. Uit de corridorstudie komt het advies een aparte MIRT-verkenning te starten naar de ontvlechting van het knooppunt Rottepolderplein.

Guisweg

Project Guisweg is een project van Vervoerregio Amsterdam. Dwars door Zaandijk loopt de Guisweg, de verbindingsweg van oost naar west. Ter hoogte van het station Zaandijk Zaanse Schans kruist de Guisweg gelijkvloers de spoorlijn van Amsterdam naar Alkmaar en parallel daaraan de provinciale weg. Met toeristen van en naar de Zaanse Schans, een drukke spoorverbinding, (schoolgaande) fietsers en vrachtverkeer vormt het een drukke en onveilige kruising. In het project Guisweg wordt onderzocht hoe dit knelpunt aangepakt kan worden. Het project hangt samen met de besluitvorming van de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn en het Programma Hoogfrequent Spoor. De resultaten hiervan worden verwacht in april 2019.

PHS Sprinter opstel terrein

In de regio is behoefte aan een rangeerterrein. Op dit moment wordt er gekeken naar Uitgeest 203 als locatie voor het rangeerterrein. Hoewel de gemeenten Uitgeest, Heemskerk, Beverwijk, Castricum en Velsen en het Rijk (Ministerie IenW) er over eens zijn dat Uitgeest N203 de meest geschikte locatie voor het rangeerterrein is, is hier nog niet over besloten. De Provincie heeft voorkeur voor een andere locatie, in verband met de ligging ten op zichte van de Stelling van Amsterdam.

Monitoring omgevingskwaliteit Noordzeekanaalgebied

Samen met partners in de regio (gemeenten, omgevingsdiensten, bedrijven, RIVM, TNO en anderen) wordt gewerkt aan het monitoren van de omgevingskwaliteit in het Noordzeekanaalgebied. Het doel is om inzicht te krijgen in de omgevingskwaliteit en de mogelijkheid te verkennen om, in het kader van de Omgevingswet, gebiedsgericht beleid te ontwikkelen.

Bij dit experiment worden o.a. geluid en stikstofdioxide gemeten. Dit zijn belangrijke indicatoren voor de omgevingskwaliteit in een gebied. Er wordt een aantal meetpunten opgezet waaronder, hoogstwaarschijnlijk, enkele meetpunten langs de N203. Gedurende een jaar, naar verwachting van begin 2019 t/m begin 2020, worden de metingen verricht. Vervolgens wordt bekeken welke inzichten dit oplevert en welke maatregelen er eventueel mogelijk zijn om de omgevingskwaliteit te verbeteren. Ook inwoners kunnen op enkele locaties meedoen aan de metingen door middel van het ophangen van sensors aan de gevel van hun woning.

Metropolaan landschap (Omgevingsvisie)

Het typisch Hollandse landschap is een belangrijk visitekaartje van de Metropoolregio Amsterdam. Behoud én ontwikkeling van de unieke groenblauwe structuur vormt dan ook een belangrijk speerpunt van de regionale samenwerking en is ook opgenomen als belangrijk aspect van de ontwikkeling van de metropool in de Omgevingsvisie van de provincie. De MRA beseft dat een goed leefklimaat steeds belangrijker wordt om internationaal concurrerend te blijven. Met de grote diversiteit aan bijzondere landschappen heeft de regio een waardevolle troef in handen. Een troef die alleen waarde houdt als overheden, maatschappelijke organisaties en bedrijven deze koesteren en er in blijven investeren. Met negen prioritaire opgaven geeft het Actieprogramma Metropolaan Landschap 2016-2020 (actie 3.1 van de MRA-agenda) focus aan de inzet voor bereikbare, beleefbare en toekomstbestendige landschappen. Ook geeft het actieprogramma aan hoe de metropoolregio de grote ruimtelijk-economische groei kan opvangen zonder dat de kwaliteit van haar bijzondere landschappen verloren gaat. De inpassing van de aansluiting A8/A9 is een van de uitdagingen. Er is daarom al vanaf het begin van het project veel aandacht voor de landschappelijke inpassing, hetgeen in het Landschapsplan – specifiek in relatie tot het ook benoemde raakvlakproject “Stelling van Amsterdam” - verder wordt uitgewerkt.

Reconstructie N246 tussen A8 en Beverwijk

In het Provinciaal Meerjarenprogramma Onderhoud (PMO) staat voor de N246, tussen de A8 en Beverwijk, in 2022 de vervanging van twee kunstwerken geprogrammeerd. Verder staat in het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI) van 2022 voor hetzelfde wegvak kleinschalige infrastructurele verbeteringen geprogrammeerd. Dit betekent dat de uitvoering van de werken aan de N246 en de (eventuele) aanleg van de Verbinding A8-A9 op elkaar afgestemd moeten worden.

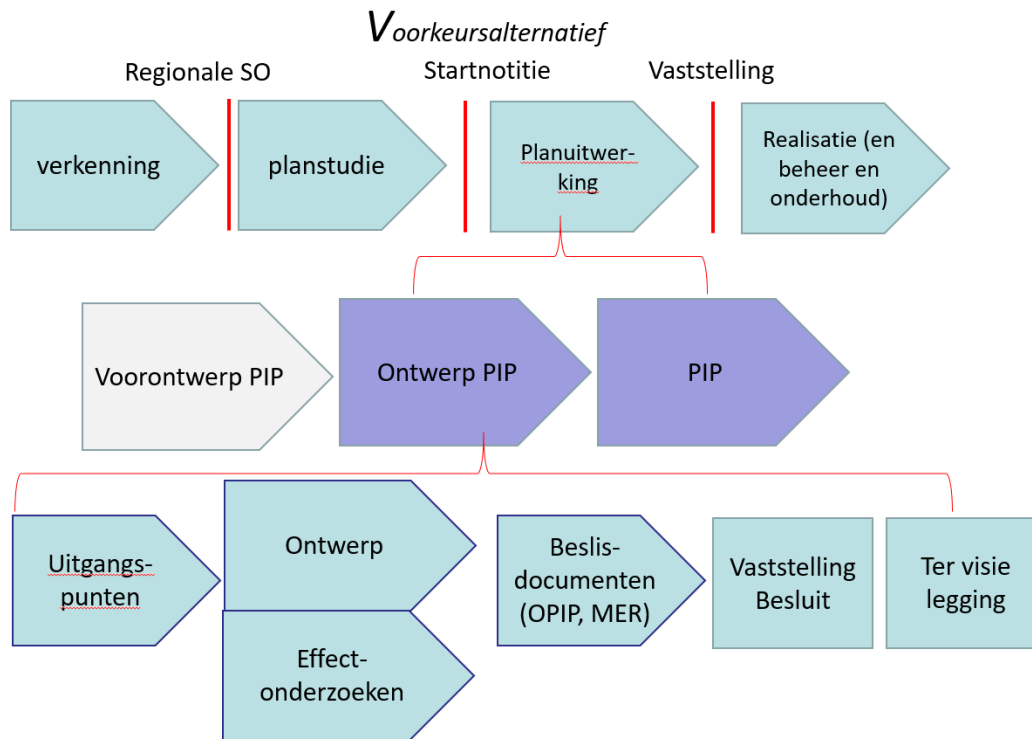
Bijlage 4. Proces van PIP en TB

Proces van PIP

Een provinciaal inpassingsplan is in feite een bestemmingsplan op provinciaal niveau. Het wijzigt gebruiks- en bouw mogelijkheden op een bepaalde locatie, waardoor het ‘boven’ de gemeentelijke bestemmingsplannen staat. De Provinciale Staten stellen het inpassingsplan vast.

Het gaat om de planuitwerkingsfase, waarin sprake is van een voorkeursalternatief. De startnotitie voor het PIP moet nog worden gemaakt. Tijdens de planuitwerkingsfase kán er sprake zijn van een voorontwerp PIP. De provincie Noord-Holland stelt in principe geen voorontwerp PIP op maar legt direct een Ontwerp PIP ter inzage.

Input voor het PIP zijn uiteraard de uitgangspunten, van hieruit wordt het (technisch weg-)ontwerp gemaakt en worden de effectonderzoeken gedaan. Dit ontwerp en deze onderzoeken zijn input voor de beslisdocumenten, waarna het besluit (PIP) kan worden genomen door Provinciale Staten en de ter visie legging kan worden gestart.



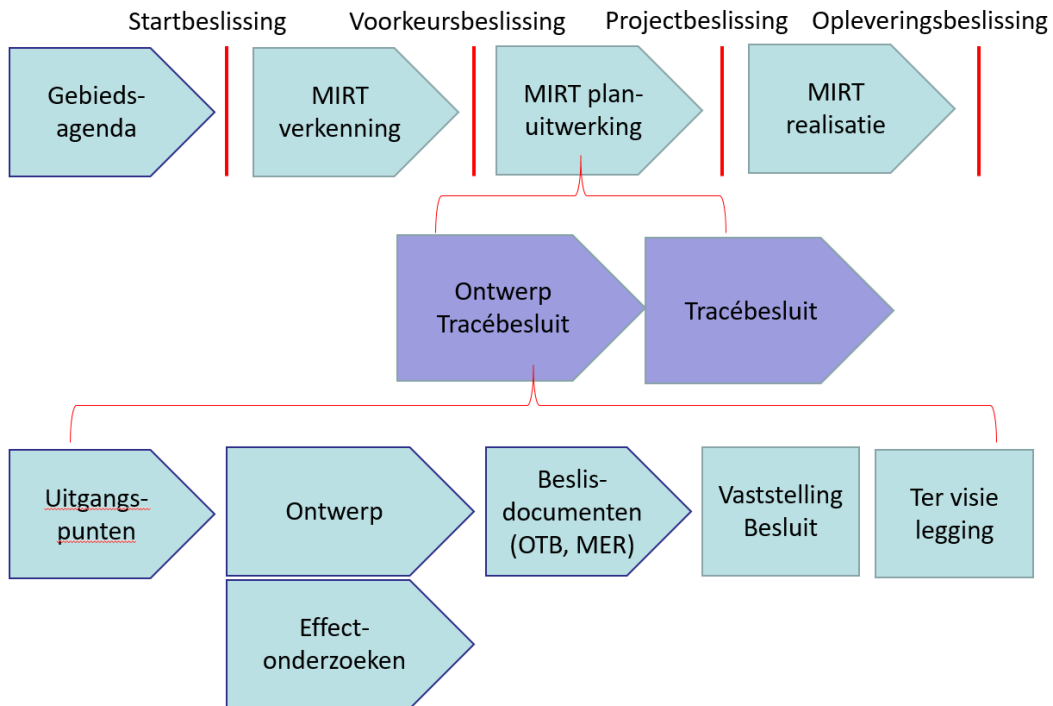
Figuur 7.3: Proces van PIP

Proces van TB

Het Tracébesluit is iets anders dan een (provinciaal) bestemmingsplan. Een Tracébesluit legt vast welke aanpassingen er in de omgeving nodig zijn voor een project. Dit is heel concreet, tot aan de exacte locatie van lichtmasten aan toe. In het besluit staan ook de maatregelen die eventuele nadelige effecten voor de omgeving compenseren of verzachten.

Het gaat om de MIRT planuitwerkingsfase, waar er sprake is van een voorkeursbeslissing. Er is geen sprake van een voorkeursbeslissing van de Minister van IenW, omdat de planstudie is uitgevoerd door de regio. De minister van IenW heeft toegezegd mee te werken aan een Tracébesluit, dus een voorkeursbesluit van de Minister is niet nodig. In deze fasering wordt er eerst een ontwerp-tracébesluit gemaakt en vervolgens een Tracébesluit.

Input voor het ontwerp tracébesluit zijn uiteraard de uitgangspunten, van hieruit wordt het (technisch weg-)ontwerp gemaakt en worden de effectonderzoeken gedaan. Dit ontwerp en deze onderzoeken zijn input voor de beslisdocumenten, waarna het besluit (TB) kan worden vastgesteld en de ter visie legging kan worden gestart.



Figuur 7.4: Proces TB

Bijlage 5. Passende scheiding bevoegd gezag en initiatiefnemer

In het staatsblad nr. 30 van 25 januari 2017 is een aantal wijzigingen van de Wet milieubeheer en de Crisis- en herstelwet doorgevoerd. De wijzigingen betreffen een uitvoering van de implementatie herziening mer-richtlijn (EU). Inwerkingtreding is voorzien op 16 mei 2017.

De wijzigingen betreffen kortgezegd de verplichting van de passende scheiding van functies bij een project-mer wanneer het bevoegd gezag tegelijk ook de initiatiefnemer van het project is. Bestuurlijke functiescheiding is géén wettelijke vereiste, maar wordt wel aanbevolen.

Wat moet er gebeuren?

In de Wet milieubeheer is een nieuw artikel 7.28a opgenomen. Dat luidt als volgt:

Artikel 7.28a

- 1. Als het bevoegd gezag zelf de activiteit wil ondernemen waarvoor een milieueffectrapport moet worden gemaakt, zorgt het bevoegd gezag in ieder geval voor een passende scheiding tussen conflicterende functies bij de ambtelijke voorbereiding van het besluit.*
- 2. Het bevoegd gezag legt de wijze waarop het zorg draagt voor een passende scheiding als bedoeld in het eerste lid vast in een beschrijving van de werkprocessen en procedures en draagt er zorg voor dat deze werkprocessen en procedures worden nageleefd.*

De handreiking geeft niet aan ‘hoe het moet’, maar toont ‘hoe het kan’. Het bevoegd gezag is zelf verantwoordelijk voor het aanbrengen van een passende functiescheiding. Dat vergt maatwerk en kan verschillen per organisatie en zelfs per mer-procedure.

De functiescheiding ziet toe op de ambtelijke organisatie van de voorbereiding van het besluit. Die eis geldt alleen voor project-mer zoals nu voor de verbinding A8-A9 uitgevoerd wordt. Het is niet verplicht bij een plan-mer en ook niet bij mer-beoordeling.

Bestuurlijke functiescheiding

Artikel 7.28a Wm vereist scheiding tussen (conflicterende) functies op ambtelijk niveau bij de voorbereiding van het besluit waarvoor een project-mer procedure wordt doorlopen. Het bevoegd gezag wordt geadviseerd om een eigenstandige afweging te maken of naast de functiescheiding in de ambtelijke organisatie ook een functiescheiding binnen het college tussen gezagsdragers (bijv.: gedeputeerden of wethouders) wenselijk is.

Gedeputeerden Staten van Noord-Holland hebben op 1 september 2009 een besluit genomen over de bestuurlijke verantwoordelijkheid voor MER en de mer-procedure.

In het verlengde daarvan wordt ook in de ambtelijke organisatie van de provincie Noord-Holland een onderscheid gemaakt waar het gaat om de verantwoordelijkheid voor de mer-procedure respectievelijk het project. Dat laatste is nog niet vastgelegd in werkprocessen en procedures.

Ambtelijke functiescheiding

De eisen die uit artikel 7.28a van de Wm volgen zijn:

- De taken/verantwoordelijkheden van bevoegd gezag voor mer en initiatiefnemer van het project moeten minimaal bij verschillende personen/functies belegd zijn;
- Deze scheiding moet in een beschrijving van procedures en werkprocessen worden vastgelegd;
- Deze werkprocessen en procedures moeten worden nageleefd.

Gelet op de bestaande praktijk bij de uitvoering van de mer-procedure binnen de provincie Noord-Holland, wordt voorgesteld om:

- de manager van de sector Omgevingsbeleid van de Directie Beleid van de provincie Noord-Holland op ambtelijk niveau de wettelijke taken toe te delen die de Wet

milieubeheer het Bevoegd Gezag toedeelt. Praktisch worden de werkzaamheden uitgevoerd door de MER-adviseur;

- de manager van de sector Mobiliteit van de Directie Beleid van de provincie Noord-Holland op ambtelijk niveau de wettelijke taken toe te delen die de Wet milieubeheer de Initiatiefnemer toedeelt. Praktisch worden de werkzaamheden uitgevoerd door de projectleider verbinding A8-A9;

In onderstaand schema is de werkwijze en werkverdeling tussen de provinciale ambtelijke projectleider (Initiatiefnemer) en de MER-adviseur weergegeven.

Schema taakverdeling

AMBTELIJK PROJECTLEIDER/ INITIATIEFNEMER (IN) VAN PROJECT	MER-ADVISEUR NAMENS BEVOEGD GEZAG (BG) VOOR MER
Levert informatie over zijn voornemen aan BG (mer-adviseur) met vraag om beoordeling van mer-(beoordelings)plicht. De vraag gaat vergezeld van informatie over de aard, de ligging en de kenmerken van het projectplan.	Adviseert de IN over mer-(beoordelings)plicht. Wanneer uit de beoordeling blijkt dat er sprake is van mer-plicht, dan wordt onderstaande procedure doorlopen; Adviseert alsdan over de invulling van de mer-procedure en m.n. de facultatieve onderdelen.
Zorgt voor openbare kennisgeving van het project en het besluit een mer uit te voeren, eventueel met een (concept-)notitie over de Reikwijdte en Detailniveau (NRD).	Adviseert de IN en levert informatie voor een concept-besluit om een mer uit te voeren en openbare kennisgeving daarvan, en in het bijzonder over een eventuele (concept-)notitie over de Reikwijdte en Detailniveau (NRD).
Verzamelt zienswijzen over reikwijdte en detailniveau van het op te stellen MER.	
Raadpleegt andere bestuursorganen en adviseurs (optioneel: de Commissie mer) over reikwijdte en detailniveau van het op te stellen MER.	
Stelt indien van toepassing concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het op te stellen MER op en verwerkt daarin de zienswijzen en ingekomen reacties.	Adviseert over de inhoud van concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het op te stellen MER (en de verwerking van de zienswijzen en ingekomen reacties).
Stelt het MER op (of laat dit doen door een extern adviesbureau) en stelt het concept-ontwerpbesluit over het project op, inclusief de motivering van de verwerking van de resultaten van het MER.	Beoordeelt het MER op juistheid en volledigheid (adviseert over het aanvaardbaarheidsbesluit over het MER); en beoordeelt de doorwerking van het MER in het concept-ontwerpbesluit over het project.
Vult het MER zo nodig aan met ontbrekende informatie en past het concept-ontwerpbesluit over het project zo nodig aan.	
Projectleider/IN en MER-adviseur/BG maken één gezamenlijke beslisnota met een concept ontwerp-besluit over het project (met informatie over de beoordeling van het MER, over de doorwerking van het MER in het ontwerp-besluit over het project en de eventuele geschil- en beslispunten).	
Zorgt voor ter inzage legging van het ontwerp-besluit over het project en het MER, biedt gelegenheid tot het indienen van zienswijzen en zorgt voor eventuele adviesaanvraag aan Commissie mer over het MER;	Adviseert de IN over de ter inzage legging van het ontwerp-besluit over het project en het MER, het indienen van zienswijzen en de eventuele adviesaanvraag aan Commissie mer over het MER
Neemt indien van toepassing deel aan het overleg met de Commissie mer over het concept-toetsingsadvies van Commissie mer	Heeft indien van toepassing het voortouw in het overleg met de Commissie mer over het concept-toetsingsadvies van Commissie mer
	Beoordeelt op basis van eventueel advies van de Commissie mer, de zienswijzen en ingekomen reacties of aanvulling van het MER nodig is.
Vult het MER aan met de ontbrekende informatie en past het concept besluit over het project, incl. motivering, zo nodig aan n.a.v. de zienswijzen, ingekomen reacties en het aangevulde MER; neemt eventueel monitorings- en evaluatie eisen op in concept definitieve besluit over het project.	Beoordeelt de aanvulling van het MER; beoordeelt de doorwerking van het MER in het concept definitieve besluit over het project; en of monitoring en evaluatie tijdens en na realisatie van het project noodzakelijk is.

AMBTELIJK PROJECTLEIDER/ (IN) VAN PROJECT	MER-ADVISEUR NAMENS BEVOEGD GEZAG (BG) VOOR MER
Legt eventueel het aangevulde MER opnieuw ter inzage (niet verplicht)	Adviseert over opnieuw ter inzage legging van het aangevulde MER (niet verplicht)
Projectleider/IN en MER-adviseur/BG maken één gezamenlijke beslisnota met een concept definitief besluit over het project (met informatie over de verwerking van de zienswijzen en adviezen over het MER (Nota van Beantwoording), over de doorwerking van het MER in het concept definitief besluit over het project, alsmede noodzaak van monitoring/evaluatie tijdens en na realisatie van het project en eventuele geschil- en besispunten).	