

# Verbinding A8-A9 – Robuuste oplossing

## Plan van Aanpak

Datum: 10 juli 2024  
Versie: 4  
Status: Definitief  
iMPI nummer: N203-01  
Verseonnr.: 2266230/2266239  
Auteur(s): Vincent Evers

## Inhoudsopgave

1.	Inleiding .....	2
2.	Doel.....	3
3.	Scope .....	4
4.	Resultaten.....	6
5.	Uitgangspunten en raakvlakken .....	7
5.1	Uitgangspunten .....	7
5.2	Raakvlakken.....	7
5.3	Omgevingsfactoren .....	8
6.	Aanpak en fasering .....	9
7.	Projectorganisatie.....	11
8.	Projectbeheersing.....	13
8.1	Planning .....	13
8.2	Risicomanagement .....	13
8.3	Stakeholders / KES.....	13
8.4	Financiën .....	13
8.5	Informatiemanagement .....	14

## 1. Inleiding

De provincie Noord-Holland werkt samen met een aantal projectpartners<sup>1</sup> aan de Verbinding A8-A9. Het doel van het project is het verbeteren van de leefbaarheid in Krommenie en Assendelft én het verbeteren van de bereikbaarheid tussen de IJmond en Zaanstreek. Het project komt voort uit afspraken tussen het Rijk en de regio in het kader van het MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam. Daarin is afgesproken dat het Rijk de corridors A7 en A9 oppakt en de regio zorgdraagt voor de Verbinding A8-A9.

### Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9

In de periode 2014-2021 is de planstudie uitgevoerd. Dit heeft geresulteerd in een planMER en een Landschapsplan. Het Landschapsplan bevat maatregelen voor herstel en versterking van de unieke universele waarden (OUV) van de Stelling van Amsterdam en het inpassen van de weg via het tracé van het Golfbaanalternatief. Het Landschapsplan is vastgesteld door Provinciale Staten (PS) op 31 januari 2022. Daarnaast hebben PS besloten dat voordat gestart wordt met de verdere planuitwerking er zicht is op financiering en dat bij de realisatie de status van werelderfgoed behouden blijft. De benodigde financiering is ruim 900 miljoen euro (prijspeil januari 2021).

### Coalitieakkoord 2023-2027 Verbindend vooruit!

De partijen BBB, VVD, GroenLinks en PvdA hebben na de verkiezingen in 2023 een coalitieakkoord opgesteld: Verbindend vooruit!. In het coalitieakkoord is de Verbinding A8-A9 opgenomen:

We willen de veiligheid, leefbaarheid en doorstroming in de omgeving van Krommenie en Assendelft verbeteren. De inwoners hebben al vele jaren te lijden onder de overlast. Aan die overlast willen wij een einde maken. Daarom doorlopen we het volledige proces en werken we de komende periode door aan het verkrijgen van financiering bij het Rijk en andere partners voor het ontwikkelde Landschapsplan.

Bij realisatie van het plan dient de werelderfgoedstatus behouden te blijven. Omdat financiering onzeker is en er voor de genoemde problemen van dit gebied in deze coalitieperiode een oplossing moet komen, onderzoeken en werken we tegelijkertijd met inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden aan een robuust alternatief dat eveneens goed scoort op veiligheid, leefbaarheid en doorstroming en zicht heeft op financiering. Uiterlijk aan het einde van de komende coalitieperiode willen we duidelijkheid bieden.

Op basis van het coalitieakkoord krijgt het project Verbinding A8-A9 een extra onderzoeksopdracht: op zoek naar een robuuste oplossing. Daarmee heeft de Verbinding A8-A9 drie sporen:

1. Financiering Landschapsplan: op zoek naar financiële middelen om het Landschapsplan uit te kunnen voeren;
2. Kortetermijnmaatregelen Krommenie: het uitvoeren van maatregelen om de leefbaarheid in Krommenie en Assendelft op korte termijn te verbeteren;
3. Onderzoek naar robuuste oplossing.

Dit Plan van Aanpak beschrijft de route om te komen tot de robuuste oplossing.

---

<sup>1</sup> De projectpartners zijn: Vervoerregio Amsterdam, Gemeenten Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Velsen en Zaanstad.

## 2. Doel

Het project is ingewikkeld en ligt gevoelig in de omgeving. Er is veel aandacht voor het project door zowel voorstanders als tegenstanders. Het is daarom van belang dat de omgeving goed betrokken wordt bij de stappen die worden gezet in het project Verbinding A8-A9.

Het doel van de robuuste oplossing voor de Verbinding A8-A9 is de realisatie van een verbinding tussen de A8 en A9 die, naast het Golfbaanalternatief, eveneens goed scoort op veiligheid, leefbaarheid en doorstroming. Daarnaast moet sprake zijn van voldoende draagvlak en zicht op financiering.



Afbeelding 2.1: Stationsgebied Krommenie-Assendelft

### 3. Scope

In de Stuurgroep Verbinding A8-A9 op 8 maart 2024 is gesproken over de mogelijkheden om te komen tot een robuuste oplossing. De Stuurgroep is overeen gekomen dat eerder afgevalen alternatieven, die het werelderfgoed niet raken, geactualiseerd worden om te bepalen of ze een robuuste oplossing kunnen vormen. Alternatieven die het werelderfgoed raken hebben een vergelijkbare inpassings- en financieringsopgave als het huidige Golfbaanalternatief met het Landschapsplan. Deze alternatieven vallen daarmee af. De twee alternatieven die het werelderfgoed niet raken zijn alternatieven 2 en 7 uit de eerdere planstudie (Notitie reikwijdte en detailniveau, 2014 en Rapportage planstudie Verbinding A8-A9, 2016).

Conform het coalitieakkoord worden de volgende effecten van alternatieven 2 en 7 geactualiseerd:

- Veiligheid;
- Leefbaarheid;
- Doorstroming;
- Kosten.

#### Alternatief 2

In alternatief 2 blijven de N203 en de N246 de verbinding vormen tussen de A8 en de A9. Aan de rand van de bebouwde kom wordt het lokaal verkeer gescheiden van het doorgaand verkeer. Het lokaal verkeer blijft gebruik maken van de bestaande weg, die wordt versmald tot 2x1 rijstrook met rotondes. Voor het doorgaand verkeer wordt een nieuwe weg (2x1) aangelegd langs het spoor. Deze weg wordt deels verdiept aangelegd en heeft geen aansluitingen op de lokale wegen in Krommenie. Het kruispunt en de aansluiting op de N246 worden opnieuw ingericht, met een vrije rechtsafer van de N203 naar de N246, om deze gescheiden verkeersstromen goed af te kunnen wikkelen.

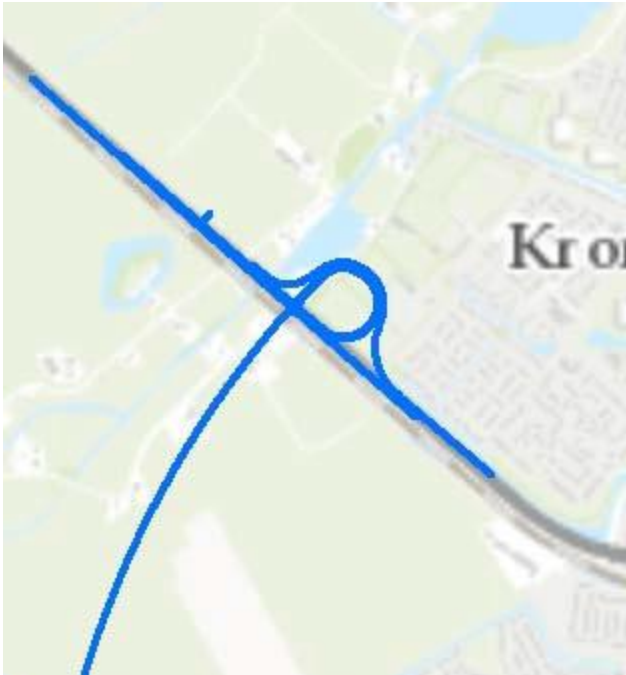


Afbeelding 3.1: Overzichtstekening alternatief 2 (uit planstudie Verbinding A8-A9, 2016)

#### Alternatief 7

Alternatief 7 is in de planstudie ontworpen als autoweg met twee rijstroken per richting en een maximumsnelheid van 100 km/u. De weg krijgt een ruim profiel met brede middenberm zonder geleiderail. Als gevolg van de Verbinding A8-A9 ontstaat er bij de A8 een volledige aansluiting met op- en afritten in zowel oostelijke als westelijke richting. Vanaf de A8 gaat de weg met een nieuwe brug over de Nauernasche Vaart heen. Daarna gaat de weg met een tunnel van ongeveer 100 meter lang onder de Dorpsstraat van Assendelft door. Direct na sportpark De Omzoom buigt de nieuwe weg

af naar het noorden om zo aan te sluiten op de N203. De weg ligt langs de woonwijk Kreekrijk. De weg gaat onder het spoor door (tunnel) en maakt vervolgens een 'lus' rechtsom naar de N203. Verkeer voor de A9 maakt gebruik van de bestaande aansluiting bij Uitgeest.



*Afbeelding 3.2: Aansluiting van tracé alternatief 7 op N203 conform planstudie 2016*

## 4. Resultaten

Het resultaat van het onderzoek naar een robuuste oplossing is beslisinformatie voor GS en PS waarop een besluit genomen kan worden om een eventuele robuuste oplossing verder uit te werken. De beslisinformatie bestaat uit een rapportage waarin de effecten van alternatieven 2, 7 en het Golfbaanalternatief zijn geactualiseerd. In de rapportage worden de alternatieven vergeleken met de referentiesituatie (situatie zonder realisatie of 'niets doen optie') zodat inzichtelijk wordt in hoeverre alternatieven 2 en 7 een robuuste oplossing kunnen vormen. Een derde belangrijk onderdeel van de rapportage is inzicht in draagvlak voor de alternatieven.

## 5. Uitgangspunten en raakvlakken

### 5.1 Uitgangspunten

- 1) De effecten op het gebied van veiligheid, leefbaarheid en doorstroming worden geactualiseerd voor de alternatieven 2, 7 en het Golfbaanalternatief.
- 2) De effecten worden vergeleken met de referentiesituatie 2040 waarbij geen maatregel wordt getroffen.
- 3) De kostenraming van het Golfbaanalternatief wordt geactualiseerd.
- 4) Voor alternatieven 2 en 7 wordt een globale kostenraming gemaakt.
- 5) Ontwerpuitgangspunt alternatief 2 is conform planstudie uit 2016 (zie hoofdstuk 3).
- 6) Het nul-plusalternatief als verhoogde ligging (viaduct) is geen optie vanwege te weinig draagvlak.
- 7) Om de effecten op het gebied van leefbaarheid te minimaliseren wordt voor alternatief 7 rekening gehouden met een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 80 km/h. Dit wijkt af van de beschrijving uit de planstudie (autoweg met 100 km/h).
- 8) Voor het thema veiligheid worden de effecten op verkeersveiligheid en externe veiligheid in beeld gebracht.
- 9) Voor het thema leefbaarheid worden de effecten op gezondheid (luchtkwaliteit en geluidsbelasting) en barrièrewerking in beeld gebracht.
- 10) Voor het onderdeel luchtkwaliteit wordt gekeken naar PM<sub>2,5</sub>, PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub>.
- 11) Voor het thema doorstroming worden de effecten op verkeersintensiteiten (waaronder sluipverkeer) en reistijd in beeld gebracht.
- 12) Voor het onderzoek wordt gebruik gemaakt van de meest recente versie van het verkeersmodel VENOM.
- 13) Het ontwerp van de eventuele robuuste oplossing moet op voldoende draagvlak kunnen rekenen.

### 5.2 Raakvlakken

#### Kortetermijnmaatregelen leefbaarheid Krommenie

Onderdeel van het project Verbinding A8-A9 is het pakket aan maatregelen om de leefbaarheid in Krommenie en Assendelft langs de N203 op korte termijn te verbeteren. Een maatregel uit het pakket is het opnieuw inrichten van de N203 met een inrichting die past bij een stedelijke omgeving met een maximum snelheid van 50 km/h. Voor deze inrichten wordt een ontwerp gemaakt. Voordat besluitvorming plaatsvindt zijn de resultaten van het onderzoek naar een robuuste oplossing van belang. Mocht alternatief 2 als robuuste oplossing naar voren komen, wijzigt de inrichting van de N203.

#### Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9

Een ander parallel spoor in het project Verbinding A8-A9 is het zoeken naar financiële middelen om het Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9 uit te voeren. Mocht daar uitsluitel over komen, kan dat meegenomen worden in de besluitvorming over een robuuste oplossing.

#### Maatregelen Zaans Mobiliteitsplan Noord



De gemeente Zaanstad heeft een mobiliteitsplan voor Zaanstad Noord vastgesteld. Onderdeel van het plan zijn maatregelen in Krommenie voor het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid. Een aantal maatregelen heeft een raakvlak met de N203 en daarmee met alternatief 2 van deze studie.

#### Maatregelen Zaans Mobiliteitsplan Assendelft

Voor Assendelft wordt een mobiliteitsplan opgesteld als uitwerking van het Zaans Mobiliteitsplan. De maatregelen uit het mobiliteitsplan kunnen effect hebben op de N203 en de eventuele toekomstige verbinding A8-A9.

#### Guisweg

De spoorwegovergang in de Guisweg in Zandijk wordt vervangen door een onderdoorgang. Daarnaast wordt de aansluiting op de A8 gewijzigd naar een volledige aansluiting. Hiermee wijzigen de verkeersstromen. De toekomstige situatie van de Guisweg wordt uitgangspunt voor dit onderzoek.

#### Vervangen bruggen Krommenie

De bruggen in de N203 over de Nauernasche Vaart worden vervangen. De nieuwe bruggen zijn uitgangspunt voor het onderzoek naar alternatief 2.

#### Bouw woonwijk Kreekrijk

De bouw van de woongwijk Kreekrijk is in volle gang. Het plangebied van Kreekrijk loopt tot aan Bus en Dam. Het inpassen van alternatief 7 vraagt hier extra aandacht.

## 5.3 Omgevingsfactoren

#### Natuur

Het tracé van alternatief 7 loopt langs de grens van het Noorderveen. Het Noorderveen is onderdeel van Natuurnetwerk Nederland (NNN). Daarnaast ligt Polder Westzaan als Natura2000 gebied in het invloedsgebied van alternatief 7. Hoewel het thema natuur geen onderdeel is van het onderzoek, is het wel van belang om hier rekening mee te houden in de overwegingen.

#### Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)

Het tracé van alternatief 7 gaat door het Bijzonder Provinciaal Landschap Assendelft en omgeving. Net als bij natuur is het bij BPL van belang dat als sprake is van een groot openbaar belang en er geen reëel alternatief is, de wegverbinding wordt ingepast in het landschap (mitigatie) en waar mogelijk compensatie plaatsvindt.

#### Werelderfgoed Hollandse Waterlinies

De Stelling van Amsterdam is onderdeel van het UNESCO werelderfgoed Hollandse Waterlinies. Zoals in de scope beschreven raken de twee alternatieven 2 en 7 het werelderfgoed niet. Het tracé van alternatief 7 gaat wel vlak langs het werelderfgoed. Hierdoor is het van belang om rekening te houden met de effecten op het werelderfgoed en te kiezen voor een goede inpassing. Om de

effecten op het werelderfgoed in kaart te brengen wordt een Heritage Impact Assessment (HIA) opgesteld.

## 6. Aanpak en fasering

Om te komen tot een robuuste oplossing wordt het onderzoek uitgevoerd in een aantal stappen. Hieronder wordt per stap een beschrijving gegeven.

### Stap 1: Actualiseren effecten

Bij deze stap worden de effecten op het gebied van veiligheid, leefbaarheid, doorstroming en kosten geactualiseerd voor de alternatieven 2, 7 en Golfbaanalternatief (Landschapsplan). Het doel van deze stap is om inzichtelijk te krijgen of de alternatieven 2 en 7 een potentie hebben om een robuuste oplossing te vormen voor de Verbinding A8-A9. Voor deze actualisatie wordt een adviesbureau ingeschakeld. De tracés van de alternatieven vormen de basis. Het bureau kan waar nuttig de alternatieven aanpassen zodat gunstigere effecten ontstaan. Denk daarbij aan een andere inpassing in de omgeving.

De inhoudelijke inbreng en beoordeling van de projectpartners vindt plaats in een op te richten Werkgroep Robuuste Oplossing. Deze Werkgroep bestaat uit experts van de provincie, gemeente Zaanstad en, wanneer nodig, andere experts. De resultaten worden besproken in de gremia van het project Verbinding A8-A9: BGC, MT en Stuurgroep (zie hoofdstuk 7 voor de projectorganisatie). De verwachting is dat tenminste 1 alternatief een haalbare optie is. Daarmee kan stap 2 starten. Als uit de resultaten blijkt dat zowel alternatief 2 als alternatief 7 geen haalbare opties zijn, eindigt het onderzoek.

### Stap 2: Gesprek met omgeving

Als de effecten van de alternatieven in beeld zijn gebracht, kan het gesprek met de omgeving starten. Aan de omgeving worden de resultaten gepresenteerd en wordt gevraagd wat zij vinden van de resultaten en of zij een voorkeur hebben voor een alternatief. Wie exact de omgeving is en hoe de omgeving benaderd wordt is onderdeel van het Participatieplan. Dit Participatieplan wordt separaat van dit Plan van Aanpak opgesteld. De uitkomsten van de gesprekken met de omgeving worden onderdeel van de besluitvorming over een robuuste oplossing.

### Stap 3: Besluit wel of niet uitwerken van een alternatief

Op basis van de actualisatie van de effecten en de gesprekken met de omgeving, wordt een voorstel gedaan om 1 of beide alternatieven verder uit te werken. Het kan namelijk zijn dat beide alternatieven haalbaar lijken en op draagvlak kunnen rekenen. De besluitvorming loopt langs de lijn van BGC-MT-Stuurgroep. De Stuurgroep brengt een advies uit aan GS zodat GS een weloverwogen besluit kunnen nemen. Als besloten wordt om 1 of meerdere alternatieven verder uit te werken, start stap 4. Mocht uit de beslisinformatie naar voren komen dat alternatieven 2 en 7 op onvoldoende draagvlak kan rekenen, eindigt het onderzoek.

### Stap 4: Uitwerking tot voorkeursvariant(en)

De uitwerking van het alternatief / de alternatieven bestaat uit het verder ontwerpen tot voorkeursvariant(en). Dit gebeurt in samenspraak met de omgeving en de in te stellen Werkgroep

Robuuste Oplossing. De precieze invulling van hoe de uitwerking gaat plaatsvinden is nader te bepalen. Dat gebeurt in overleg met het adviesbureau dat de uitwerking uitvoert. Uiteindelijk leidt de uitwerking tot een schetsontwerp van de voorkeursvariant(en). Op basis van het/de schetsontwerp(en) worden, wanneer nodig, de effecten nogmaals geactualiseerd. Daarnaast worden de kostenramingen geactualiseerd nu een uitwerking op meer detail bekend is. Mocht alternatief 7 uitgewerkt worden wordt in deze stap een Heritage Impact Assessment (HIA) opgesteld om de effecten op het werelderfgoed in beeld te brengen.

#### Stap 5: Besluitvorming robuuste oplossing

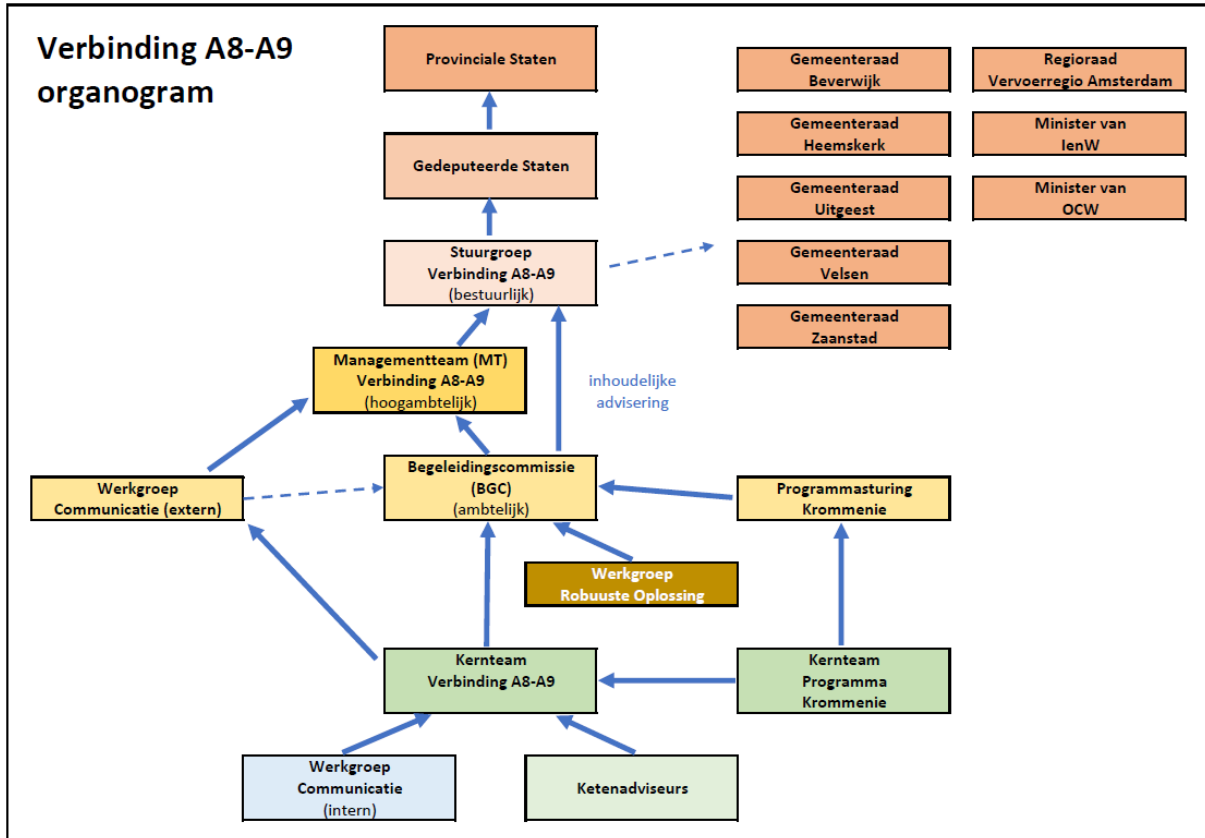
De voorkeursvariant(en) wordt/worden ter besluitvorming voorgelegd. Dit gebeurt weer langs de lijn via BGC, MT en Stuurgroep die adviseren richting GS. Vervolgens kunnen GS besluiten of alternatief 2 of 7 een robuuste oplossing kan vormen voor de Verbinding A8-A9. Daarmee komt ook het besluit op tafel om al dan niet een nieuw voorkeursalternatief vast te stellen. Ondanks dat het een bevoegdheid is van GS, is de verwachting dat GS de mening van PS wil weten voordat een besluit wordt genomen. De besluitvorming over een eventueel nieuw voorkeursalternatief zal plaatsvinden na bespreking in de commissie Ruimte van PS.

#### Doorkijk

Als een nieuw voorkeursalternatief vastgesteld is en/of zicht is op financiering, kan de Verbinding A8-A9 verder uitgewerkt worden conform de spelregels van de Omgevingswet. Daarvoor geldt een merbeoordelingsplicht waarbij onderbouwd moet worden of wel of geen significante milieueffecten te verwachten zijn. Is dat wel het geval dan zal een milieueffectrapportage opgesteld moeten worden. Is dat niet het geval, dan kan volstaan worden met een Omgevingsplan.

## 7. Projectorganisatie

Het project Verbinding A8-A9 kent een bestaande projectorganisatie. In onderstaande afbeelding is het organogram van de projectorganisatie weergegeven.



Afbeelding 7.1: Organogram Verbinding A8-A9

De dagelijkse aansturing van het project wordt gedaan door het **kernteam Verbinding A8-A9**. Het kernteam zorgt ervoor dat alle onderzoeken gedaan worden, alle afspraken gemaakt worden en alle voorbereidingen getroffen worden. Het kernteam wordt bijgestaan door de **Werkgroep communicatie** en de **Ketenadviseurs**. Zij adviseren het kernteam op bepaalde onderwerpen als communicatie, technisch ontwerp en haalbaarheid.

Naast het kernteam voor de Verbinding A8-A9 is ook een **kernteam Programma Krommenie**. Dit kernteam houdt zich bezig met de verdere uitwerking van de kortetermijnmaatregelen voor het verbeteren van de leefbaarheid rond de N203 in Krommenie en Assendelft. Samen met de gemeente Zaanstad is een **Programmasturing Krommenie** opgericht om de coördinatie tussen provincie, gemeente en Vervoerregio Amsterdam te bewaken.

Voor het onderzoek naar de robuuste oplossing wordt een **Werkgroep Robuuste Oplossing** opgericht. Deze werkgroep bestaat uit vertegenwoordigers van de provincie, gemeenten, VRA en HHNK. Zij leveren inhoudelijke inbreng en beoordelen de producten die door het adviesbureau worden opgeleverd.

In de **Begeleidingscommissie (BGC)** worden alle (tussen)resultaten van het project besproken. Daarnaast bereidt de BGC de vergaderingen van het MT en de Stuurgroep voor. In de BGC hebben de projectpartners zitting, aangevuld met vertegenwoordigers van publieke partijen die een direct belang hebben. De volgende partijen zijn vertegenwoordigd in de BGC:

- Provincie Noord-Holland (initiatiefnemer)
- Vervoerregio Amsterdam (projectpartner)
- Gemeente Beverwijk (projectpartner)
- Gemeente Heemskerk (projectpartner)
- Gemeente Uitgeest (projectpartner)
- Gemeente Velsen (projectpartner)
- Gemeente Zaanstad (projectpartner)
- Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) (belanghebbende)
- Rijkswaterstaat (belanghebbende)
- Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (belanghebbende werelderfgoed)
- Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (RCE) (belanghebbende werelderfgoed)

Naast de BGC is een **Werkgroep Communicatie (extern)** die zorgdraagt voor de communicatieve afstemming rondom het project. Alle projectpartners zijn vertegenwoordigd in de werkgroep, aangevuld met een vertegenwoordiger van Rijkswaterstaat.

Het **Managementteam (MT)** bespreekt eventuele escalaties uit de BGC. Daarnaast toetsen zij de stukken van de Stuurgroep op eventuele politiek-bestuurlijke gevoeligheden. Dit om te voorkomen dat in de Stuurgroep de projectpartners elkaar verrassen met uitspraken die de samenwerking onder druk zetten. Alleen de projectpartners zijn vertegenwoordigd in het MT.

De **Stuurgroep** Verbinding A8-A9 bespreekt de resultaten van de diverse onderzoeken en adviseert Gedeputeerde Staten. De Stuurgroep heeft geen mandaat om besluiten te nemen. De afzonderlijke leden van de Stuurgroep kunnen verantwoording afleggen aan hun eigen bestuur(ders). Vanuit de gemeenten zijn de wethouders vertegenwoordigd in de Stuurgroep. Vanuit de Vervoerregio Amsterdam is dat een lid van het Dagelijks Bestuur. Daarnaast worden Rijkswaterstaat en de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (RCE) hoogambtelijk vertegenwoordigd. De Stuurgroep wordt voorgezeten door de gedeputeerde mobiliteit (Jeroen Olthof).

Het bevoegd gezag voor dit project is **Gedeputeerde Staten (GS)**. Zij besluiten over de voortgang van het project en bereiden zo nodig besluitvorming in **Provinciale Staten (PS)** voor.

Een uitgebreide versie van het organogram inclusief vertegenwoordigers is beschikbaar. Vanwege het overzicht is in dit hoofdstuk een beknopte versie weergegeven.

## 8. Projectbeheersing

Gedurende het project vindt projectbeheersing plaats op een aantal thema's: actielijst, planning, risico's, organisatie, stakeholders / KES en financiën. Voor de projectbeheersing wordt gebruik gemaakt van Relatics.

### 8.1 Planning

In hoofdstuk 6 is de aanpak en fasering opgenomen van het project. In onderstaande tabel is een planning weergegeven van deze aanpak.

Stap	Beschrijving	Periode
1	Actualiseren effecten	Juli t/m december 2024
2	Gesprek met omgeving	Januari t/m maart 2025
3	Besluit wel/niet uitwerken alternatief	April t/m juni 2025
4	Uitwerking tot voorkeursvariant(en)	Juli t/m december 2025
5	Besluitvorming robuuste oplossing	Januari t/m juni 2026

Naast bovenstaande planning wordt een gedetailleerde planning bijgehouden. Deze planning wordt iedere maand geactualiseerd.

### 8.2 Risicomanagement

Gedurende het project wordt een aantal risicosessies georganiseerd om risico's te inventariseren en te beheersen. Daarnaast wordt het risicodossier periodiek bijgehouden. Aan het einde van iedere stap vindt actualisatie van het risicodossier plaats. Ten behoeve van de besluitvorming vindt een risicosessie plaats om zo de juiste beslisinformatie op tafel te krijgen.

### 8.3 Stakeholders / KES

Gedurende het project Verbinding A8-A9 zijn veel stakeholders betrokken. Ook voor een robuuste oplossing is een stakeholderanalyse van belang. Deze analyse brengt in beeld met welke stakeholders het project te maken heeft, welke rol en welk belang zij hebben. Op basis hiervan wordt een participatie- en communicatieplan opgesteld om de stakeholders om een juiste manier te benaderen en te betrekken. De eisen en wensen die de stakeholders hebben worden vastgelegd in een KES document (Klant Eis Specificatie). In dat document staat een beschrijving van de eis of wens, of deze is of wordt overgenomen en of validatie heeft plaatsgevonden.

### 8.4 Financiën

Voor deze studie is budget beschikbaar via het iMPI studiebudget. Voor de eventuele uitvoering van maatregelen zijn voorsnog geen middelen beschikbaar. Als een robuuste oplossing leidt tot een ander voorkeursalternatief voor de Verbinding A8-A9 kan in overleg met de projectpartners de gereserveerde middelen voor de Verbinding A8-A9 ingezet worden. De projectpartners hebben in totaal circa 110 miljoen euro gereserveerd<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> De gemeenten Beverwijk, Heemskerk en Velsen zijn voornemens om de gereserveerde middelen in de begroting vrij te laten vallen voor andere investeringen met het oog op de komende bezuinigingsopgaven.

## 8.5 Informatiemanagement

De volgende applicaties worden gebruikt om informatie vast te leggen en te ontsluiten:

- SharePoint (voor het opslaan en delen van documenten)
- Relatics (voor het vastleggen van verslagen en KES)
- BIM-viewer (voor het inzichtelijk maken van het project)