

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

[naam bureau]
[de heer, mevrouw xxxx]
[adres]
[postcode woonplaats]

Uw contactpersoon

dhr. Bram Derix
BEL/MOB

Telefoonnummer +316 11 90 45 99
derixb@noord-holland.nl

1 | 32

Betreft: Offerteaanvraag aanbesteding N247 Broek in Waterland

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij verzoek ik u een offerte uit te brengen voor het uitwerken van twee varianten van een onderdoorgang tot Voorlopig Ontwerp (VO) met bijbehorende kostenramingen en actuele verkeersprognoses; en het aanleveren van de benodigde onderzoeken ten behoeve van een MKBA. Een nadere omschrijving van de vereisten waaraan u moet voldoen, is opgenomen in de offerteaanvraag (bijlage 1) en de aanvullende informatie (bijlage 2).

Deze offerteaanvraag valt onder de Raamovereenkomst Beleidsadviesdiensten, zoals gesloten tussen uw bedrijf en de provincie Noord-Holland.

Uw digitale offerte, onder vermelding van het kenmerk van de provincie, dient uiterlijk vrijdag 11 december 2020 om 17:00u door mij ontvangen te zijn. De offerte dient te worden verzonden aan mw M.J. van Barneveld, e-mailadres barneveldm@noord-holland.nl en een cc aan mw R. Swart, e-mailadres projectinkoop@noord-holland.nl. De tijdige, complete ontvangst van uw digitale offerte is leidend binnen de aanbesteding.

Inlichtingen

De mogelijkheid bestaat om schriftelijk vragen te stellen aan de opdrachtgever alvorens een aanbieding in te dienen. Hiervoor is een format als bijlage 5 bijgesloten. Het initiatief voor het stellen van vragen ligt bij de gegadigde. De vragen dienen uiterlijk op vrijdag 13 november 17:00u per e-mail te zijn ingediend via barneveldm@noord-holland.nl met projectinkoop@noord-holland.nl in de CC. Vragen die na die dag binnenkomen worden niet beantwoord. Bij het indienen van vragen moeten een duidelijke contactpersoon en het e-mail adres van die contactpersoon genoemd worden, indien deze persoon een andere persoon is dan de afzender van de e-mail. De Nota van Inlichtingen zal uiterlijk op vrijdag 20 november (alleen) per e-mail aan alle gegadigden worden verstuurd.

Voorwaarden offerte:

Verzenddatum

27 oktober 2020

Kenmerk

1501029/1514406

Uw kenmerk

n.v.t.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

1. De offerte dient een gestanddoeningstermijn te hebben van 60 dagen. Tijdens deze periode heeft uw offerte het karakter van een onherroepelijk aanbod.
2. De provincie Noord-Holland neemt vrijblijvende aanbiedingen niet in behandeling.
3. Aan het uitbrengen van een offerte zijn voor de provincie Noord-Holland geen kosten verbonden ongeacht of de offerte tot het sluiten van een overeenkomst zal leiden.
4. Op deze offerteaanvraag zijn de voorwaarden van de raamovereenkomst, zoals gesloten tussen uw bedrijf en de provincie Noord-Holland, van toepassing, met uitsluiting van uw algemene voorwaarden.
5. Mogelijke tekortkomingen en/of tegenstrijdigheden in de op deze offerteaanvraag betrekking hebbende documenten dienen direct bij de contactpersoon van de provincie Noord-Holland te worden gemeld. Bij verzuim hiervan kan de inschrijver geen beroep daarop doen bij of na de eventuele opdrachtverlening.
6. Mondelinge mededelingen, toezeggingen of nadere afspraken hebben geen rechtskracht tenzij deze door beide partijen schriftelijk zijn bevestigd.
7. Aanbiedingen dienen te zijn gesteld in het Nederlands. Correspondentie zal eveneens in het Nederlands geschieden.
8. Ongeacht de overeenstemming die tijdens besprekingen en/of onderhandelingen is bereikt, komt een overeenkomst slechts tot stand nadat de leverancier c.q. opdrachtnemer een schriftelijke bevestiging van de provincie Noord-Holland heeft ontvangen in de vorm van een opdrachtbrief of een door provincie Noord-Holland ondertekend contract.
9. De Aanbestedende dienst volgt de per 1 november 2018 landelijk geldende criteria voor maatschappelijk verantwoord inkopen, beschikbaar gesteld via 'mvicriteria.nl'. Deze tool is ontwikkeld door Royal HaskoningDHV, CE Delft en Swis in opdracht van Rijkswaterstaat, het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat <https://www.mvicriteria.nl/nl> aan.
10. De provincie ambieert waar mogelijk, tegen afgewogen kostenniveau, een hoger duurzaamheidsniveau.

Door het indienen van uw offerte stemt u in met alle in deze offerteaanvraag genoemde voorwaarden.

Wilt u in de offerte aangeven op welk IBAN nummer u de betalingen wilt ontvangen indien u de opdracht gegund zou krijgen? Dit bespoedigt de administratieve afhandeling bij opdrachtverlening

Uw offerte zal door de provincie Noord-Holland strikt vertrouwelijk worden behandeld. Het is de planning om u uiterlijk maandag 25 januari 2021 uitsluitel te geven of ik gebruik zal maken van uw aanbieding.

Hoogachtend,

de commissaris van de Koning
in de provincie Noord-Holland,
namens deze,

Sectormanager Mobiliteit
dhr. drs. F.J. van der Linden

Deze brief is digitaal vastgesteld en daarom niet ondertekend.

8 bijlage(n)

- 1) Offerteaanvraag
- 2) Aanvullende informatie
- 3) PVA vervolgstudie onderdoorgang Broek in Waterland_anoniem ivm AVG
- 4) Inventarislijst bijlagen offerteaanvraag, reeds verzonden april 2020
- 5) Format voor het stellen van vragen
- 6) Verwerkersovereenkomst standaard 2020
- 7) Offerte Ecorys MKBA N247 BiW okt 2020 - externe versie
- 8) Benodigde gegevens MKBA, concept 30-4-2020

BIJLAGE 1 OFFERTEAANVRAAG

Aanleiding offerteaanvraag

In het coalitieakkoord van de provincie Noord-Holland (2019-2022) is de onderdoorgang van de N247 in Broek en Waterland als inspanningsverplichting opgenomen. De Stuurgroep van Bereikbaarheid Waterland heeft ingestemd met de opname van de haalbaarheidsstudie naar een onderdoorgang in het programma van Bereikbaarheid Waterland. Op basis van de uitkomsten, de maatschappelijke kostenbaten analyse (MKBA) en belangen van de verschillende partners binnen het programma is besloten om twee varianten gedetailleerd uit te werken.

Doel offerteaanvraag

Deze offerteaanvraag valt onder de Raamovereenkomst Beleidsadviesdiensten en heeft als doel binnen deze raamovereenkomst een nadere overeenkomst af te sluiten, voor het uitwerken van varianten tot Voorlopig Ontwerp (VO) inclusief bijbehorende kostenramingen en actuele verkeersprognoses; en het aanleveren van de benodigde onderzoeken ten behoeve van een MKBA.

Het hoofddoel van deze offerteaanvraag is:

Werk twee varianten van een onderdoorgang uit tot een voorlopig ontwerp (VO) met bijbehorende kostenramingen en actuele verkeersprognoses, zodat op basis daarvan (en van een actualisatie van de MKBA) een bestuurlijke keuze kan worden gemaakt en een besluit kan worden genomen. Daarbij dienen de risico's zo veel mogelijk te worden benoemd en afgeprijsd zodat er achteraf geen verrassingen qua uitvoering of extra kosten optreden.

Deze offerteaanvraag beschrijft de gevraagde werkzaamheden en de procedure die voor het offertetraject wordt gevolgd.

In verband met het verwerken van persoonsgegevens dient voor deze opdracht een Verwerkersovereenkomst te worden getekend. Zie bijlage 6 het format van de Verwerkersovereenkomst.

Looptijd opdracht

De te gunnen opdracht zal aanvangen op maandag 1 februari 2021 en zal gereed moeten zijn op 31 januari 2022. Indien wordt besloten dat de opdracht wordt verlengd, dan wordt dit door middel van een aanvullende schriftelijke opdracht aan u bekend gemaakt.

Planning aanbesteding

De planning van deze aanbestedingsprocedure luidt als volgt (wijzigingen voorbehouden):

Versturen definitieve offerteaanvraag	Dinsdag 27 okt 2020
Indienen vragen voor Nota van Inlichtingen (uiterlijk)	Vrijdag 13 nov 2020

Versturen Nota van Inlichtingen	Vrijdag 20 nov 2020
Indienen offerte (uiterlijk)	Vrijdag 11 dec 2020
Uitnodigingen voor presentaties	Vrijdag 8 jan 2021
Presentaties van plan van aanpak	11 t/m 22 jan 2021
Mededeling gunningsbeslissing	Maandag 25 jan 2021
Start opdracht	Maandag 1 feb 2021

Vraagstelling

Oprachtnemer levert voor beide varianten (variant 1: ondergronds kunstwerk met ruimte voor 2x1 rijbanen met voldoende ruimte voor vlucht/berging; variant 2: onderdoorgang met ruimte voor 2x1 rijbanen met busstroken) een integraal VO inclusief kostenramingen en actuele verkeersprognoses. Tevens dienen onderzoeken te worden aangeleverd ten behoeve van een nieuwe MKBA.

Verwacht resultaat

Het ontwerp (plattegronden en overzichtstekeningen, maatgevende doorsneden en details) moet voldoende inzicht geven in de te realiseren projectscope, het ruimtebeslag, de risico's en relevante (technische) oplossingen. Ook dient het ontwerp gebaseerd te zijn op een systeem specificatie, die later uitgewerkt wordt naar DO.

Het VO bestaat onder andere uit situatietekeningen, maatgevende dwarsprofielen en lengteprofielen, zijaanzichten en visualisaties (in kleur). Vanuit een risico gestuurde aanpak worden deze tekeningen waar nodig aangevuld met detailontwerpen en (constructieve) berekeningen. Ook de bouwmethode dient in detail te worden uitgewerkt en berekend. De bepaling van het dekdikte etc maakt ook deel uit van de opdracht.

Het VO dient voorzien te zijn van een plantoelichting/ontwerpnotitie. De toelichting dient ter onderbouwing en vastlegging van ontwerpkeuzes, als ook voor de uiteindelijke besluitvorming voor de provincie Noord-Holland en als toelichting op het geldende ontwerp voor de omgevingspartijen. De analyse van knelpunten en raakvlakken maakt onderdeel uit van de toelichting.

Het gehele ontwerpproces dient door toepassing van Systems Engineering tot stand te komen. Het opzetten van een systeemspecificatie en verificatie/validatie van het VO aan de toepisen en klanteisen spelen daarbij een belangrijke rol. Tevens dient u uit te werken op welke wijze u de meerwaarde, maatregelen en acties van de BKPV-aanbieding borgt en bewaakt in het project.

Uw offerte

In de volgende alinea's wordt aangegeven aan welke voorwaarden u dient te voldoen en welke gegevens u dient te overleggen. In de laatste alinea wordt aangegeven welke indeling uw offerte dient te hebben. De te stellen eisen

moeten in elk geval altijd in verhouding zijn met de aard en omvang van de opdracht.

Plan van aanpak

Uw offerte bevat een plan van aanpak met daarin fasering, beslismomenten, uit te voeren activiteiten en de daarbij behorende (tijds)planning. In dit plan van aanpak moet een begroting zijn opgenomen van het aantal dagen per medewerker per deelactiviteit, vermenigvuldigd met de voor hen in rekening te brengen dagtarieven. Bijkomende kosten dienen te worden gespecificeerd in max 2 A4.

Het plan van aanpak dient tevens te voorzien in een periodiek voortgangsoverleg met de opdrachtgever of diens plaatsvervanger en/of een schriftelijke periodieke rapportage aan de opdrachtgever.

U dient aan te geven welke medewerking u van de opdrachtgever en betrokken organisatie verwacht zodat uw plan van aanpak inderdaad gerealiseerd kan worden.

Het plan van aanpak mag uit **maximaal 20 pagina's** bestaan. Het plan van aanpak moet begrijpelijk zijn voor niet-experts en als zelfstandig stuk leesbaar zijn, het gebruiken van afbeeldingen etc. kan daarbij helpen.

Inzet medewerkers

De personen die het plan van aanpak gaan uitvoeren moeten met name worden genoemd. Van deze personen dient een Curriculum Vitae te worden meegezonden; uitgebreid voor de beoogde projectleider en beknopt voor overige medewerkers.

Wij beoordelen het CV van de projectleider op:

- zijn/haar ervaring (o.a. met betrekken van de omgeving);
- zijn/haar visie op co-creatie.

Van de CV's dient u het functieniveau aan te geven overeenkomstig de raamovereenkomst. In verband met de AVG dient u de gevraagde CV's als separaat PDF-bestand aan uw offerte toe te voegen.

Referenties

Geef twee referenties waarmee wordt aangetoond dat uw organisatie relevante ervaring heeft voor deze opdracht. De opdrachten dienen te zijn uitgevoerd in de afgelopen drie jaar.

Per referentie geeft u aan:

NAW-gegevens opdrachtgever	
Contactpersoon opdrachtgever	
Waarde van de opdracht in euro's	
Beknopte omschrijving van de werkzaamheden en bereikte resultaten max 1A4	

Kosten

Van alle uit te voeren activiteiten en te leveren producten dient per onderdeel (onderzoek, overleg, ontwerp, projectorganisatie) de kosten in beeld gebracht te worden, zodat bij het eventueel niet uitvoeren van een onderdeel duidelijk is over welke kosten het dan gaat.

In de aanvraag staat aangegeven welk eindproduct gewenst is. Zaken die nodig zijn om het eindproduct te kunnen leveren, mogen niet bij stelposten staan. Het kan zijn dat u extra zaken aanbiedt die niet direct nodig zijn voor het beantwoorden van de hoofdvraag. Optionele zaken mogen bij stelposten worden gezet en tellen niet mee in het totaalbedrag voor de kosten.

Beoordeling van uw offerte

Uw offerte zal worden beoordeeld op de volgende criteria:

Omschrijving			Wegingsfactor
G1 Plan van Aanpak			60%
G1a	Helderheid en volledigheid met betrekking tot de wijze waarop de benodigde onderzoeken worden opgezet/uitgevoerd en hoe mede daarmee het doel van deze opdracht wordt beantwoord.	30%	
G1b	Het inzicht in de wijze waarop een goed en deskundig Voorlopig Ontwerp tot stand zal komen. Dit mede in relatie tot de waterhuishoudkundige vraagstukken, benodigde constructieberekeningen, omgevingskenmerken en veiligheidseisen.	20%	
G1c	Het inzicht in de wijze waarop volledige, nauwkeurige en betrouwbare kostenramingen tot stand zullen komen. Dit moet blijken uit de aanpak, diepgang, volledigheid en helderheid van het plan van aanpak.	20%	
G1d	Voorstel proces (co-creatie) met bijbehorende planning in relatie tot de aangegeven stakeholders en deelnemers.	20%	
G1e	De provincie hecht veel waarde aan het verduurzamen van haar projecten. Geef in uw plan van aanpak aan welke (realistische) kansen u ziet op het gebied van duurzaamheid en innovatie in dit project en hoe u deze kansen gaat	10%	

	realiseren, en wat u daarbij verwacht van de Provincie Noord-Holland.		
	Totaal subgunningscriteria	100%	
G2 CV's			10%
G3 Kosten			30%
Totaal			100%

Voor elk van deze onderdelen kan gegadigde 10, 8, 5, 2 of 0 punten scoren, waarbij de aanmeldingen worden beoordeeld op basis van de kwaliteit van de overlegde gegevens. Het is ook mogelijk dat op onderdelen dezelfde score wordt verkregen.

Waardering om tot cijfer te komen		
Cijfer	Omschrijving	Toelichting
10	Zeer goed	De Inschrijver geeft zeer duidelijk en volledig antwoord met concrete, overtuigende beschrijving. Het antwoord biedt zeer veel toegevoegde waarde aan de vraagstelling.
8	Goed	De Inschrijver geeft duidelijk en volledig antwoord met concrete, overtuigende beschrijving. Het antwoord biedt veel toegevoegde waarde aan de vraagstelling.
5	Neutraal	De Inschrijver geeft voldoende antwoord en sluit aan op de vraagstelling.
2	Matig	De Inschrijver geeft matig antwoord op de gevraagde punten en/of met een minimale (summiere) of onduidelijke beschrijving en levert onduidelijkheden of vragen op.
0	Slecht	De Inschrijver geeft op een deel van de gevraagde punten onvoldoende antwoord/ en geeft een beschrijving met duidelijke gebreken, manco's, fouten ten opzichte van de gevraagde vraagstelling.

Er zijn drie beoordelingsgroepen die de offerte beoordelen: het interne kernteam, de externe projectgroep en de dorpsraad van Broek in Waterland. Alle drie de beoordelingsgroepen hebben een even zware stem in de totale beoordeling. Het interne kernteam en de externe projectgroep beoordelen m.b.t. het plan van aanpak G1a t/m e. De dorpsraad beoordeelt m.b.t. het plan van aanpak uitsluitend het onderdeel G1d 'proces'.

Het is niet toegestaan om, zonder toestemming van opdrachtgever, contact op te nemen met de dorpsraad of andere belanghebbenden. Mocht dit wel gebeuren dan geldt automatisch dat dit bureau is uitgesloten van deelname aan deze offerteaanvraag.

Beoordeling prijs

De prijs van de aanbieding wordt teruggerekend naar de score op prijs door aan de laagste aanbieding de score 10 toe te kennen en de prijs van de andere aanbiedingen hiermee proportioneel te waarderen. Die uitkomst wordt vermenigvuldigd met het wegingspercentage van het gunningscriterium Prijs.

Bijvoorbeeld: Is de laagste aanbieding 10.000 euro dan zal deze waardering 10 krijgen. De aanbieding van 11.000 euro zal dan $10 \cdot 10.000 / 11.000 = 9,1$ scoren (afgerond met 1 cijfer achter de komma).

Bij gelijke eindscores is de subtotaalscore kwaliteit doorslaggevend. Indien sprake is van gelijke subtotaalscores is de score behaald op het gunningcriterium prijs doorslaggevend. Indien ook deze score gelijk is beslist het lot. De desbetreffende inschrijvers worden er tijdig van in kennis gesteld dat een loting zal plaatsvinden en waar, wanneer en door wie de loting zal worden gehouden. Zij zijn bevoegd daarbij in persoon of bij gemachtigde aanwezig te zijn.

Tweede beoordelingsronde: presentaties

De twee á drie bureaus met de beste beoordeling in de eerste beoordelingsronde worden uitgenodigd om het plan van aanpak te presenteren en om met ons in gesprek te gaan. Vanuit de opdrachtgever zullen hierbij (afgevaardigden van) het interne kernteam, de externe projectgroep, de dorpsraad en inkoop aanwezig zijn.

De presentatie dient gedaan te worden door de beoogd projectmanager. Doel van de presentatie is de deskundigheid van de aangeboden projectmanager te kunnen beoordelen en aanvullende inhoudelijke vragen te kunnen stellen. Tijdens het gesprek zal worden ingegaan op het plan van aanpak, de visie en de aanbieding. Tijdens de presentatie worden één of meerdere mogelijke problemen die tijdens het project kunnen optreden als casus voorgelegd. De beoogd projectleider wordt gevraagd daarop te reageren.

De presentatie met bijbehorend gesprek is doorslaggevend in de beoordeling welk bureau de opdracht krijgt.

Inhoud van uw aanbieding

Uw aanbieding is als volgt opgebouwd:

1. Aanbiedingsbrief (s.v.p. geen prijs in vermelden)
2. Plan van aanpak (max. 20 pagina's)

3. CV's van de in te zetten medewerkers (uitgebreid voor beoogde projectleider en beknopt voor overige medewerkers). S.v.p. als separaat PDF-bestand i.v.m. AVG.
4. Referenties
5. Kosten (opgedeeld in diverse onderdelen)

BIJLAGE 2 AANVULLENDE INFORMATIE**INHOUDSOPGAVE AANVULLENDE INFORMATIE**

INHOUDSOPGAVE AANVULLENDE INFORMATIE.....	11
1. Inleiding.....	12
2. Ontwerpogave.....	13
2.1 Ondergronds kunstwerk met ruimte voor 2x1 rijbanen plus zone vlucht/berging.....	14
2.2 Onderdoorgang met ruimte voor 2x1 rijbanen plus busstroken .	14
2.3 Waterkering.....	15
2.4 Huidige hefbrug.....	15
2.5 Agrarisch verkeer.....	16
2.6 Fasering.....	17
2.7 Inrichting maaiveld (bovengrondse infra).....	17
2.8 Kabels en leidingen.....	18
2.9. Broekervaart.....	18
2.10 Fietspad.....	19
3. Kostenramingen.....	19
3.1 Risicoposten en posten onvoorzien.....	19
3.2 Overig.....	20
4. Verkeerskundig ontwerp.....	20
4.1 Aansluitende wegvakken.....	20
4.2 Projectscope.....	21
5. Verkeersmodel en MKBA.....	21
5.1 Verkeersmodel.....	21
5.2 Maatschappelijke Kosten Baten Analyse.....	22
6. Proces.....	23
6.1 Projectmanager.....	24
6.2 Overlegstructuur.....	24
6.3 Inhoud bijeenkomsten en overleggen.....	26
6.4 Provinciale Staten.....	26
6.5 Informatieborden.....	27
6.6 Visualisatie.....	27
6.7 Planning.....	28
7. Klanteisen, beheer en onderhoud.....	28
8. Overige zaken.....	29
9. Omgevingskenmerken.....	30
9.1 Beschermd dorpsgezicht.....	30
9.2 Weidevogelgebied en Groene buffer.....	31
9.3 Waterkering.....	31

9.4 Systems Engineering.....	31
10. Planning.....	32

1. Inleiding

Sinds 2009 houden de Vervoerregio Amsterdam, de gemeenten Waterland, Edam-Volendam, Purmerend en Amsterdam en de provincie Noord-Holland zich bezig met het programma Bereikbaarheid Waterland. Het doel van dit programma is om de bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid per auto, openbaar vervoer en fiets op en rondom de provinciale wegen in de regio Waterland te verbeteren. Daarbij dienen maatregelen niet ten koste te gaan van de leefbaarheid en de natuur.

Er is een maatregelenpakket opgesteld dat al voor een deel is gerealiseerd. De maatregelen op de N235, waaronder het realiseren van een spitsbusbaan, zijn reeds afgerond. In 2020 is een groot deel van de N247 aanbesteed, waarbij het gaat om de delen tussen de A10 en Het Schouw (kruispunt met de N235) en het deel tussen Monnickendam (Dijksbrug) en de N244.

In 2014 heeft de provincie, op basis van het advies van de stuurgroep van het samenwerkingsverband, geadviseerd om een bovengrondse oplossing te realiseren voor het knelpunt op de N247 in Broek in Waterland. De Dorpsraad van Broek in Waterland heeft vervolgens in 2015 zelf een plan voor een mogelijke onderdoorgang uit laten werken dat door de provincie is opgepakt. In een co-creatie proces is vervolgens binnen twee jaar een vijftal varianten verder uitgewerkt en zijn deze met elkaar vergeleken:

- 1) Bovengrondse variant, 50km/h
- 2) Ondergrondse variant, 50km/h, 2x1 rijstroken zonder vluchtwegen
- 3) Ondergrondse variant, 50km/h, 2x1 rijstroken met tussenwand en vluchtwegen
- 4) Ondergrondse variant, 80km/h, 2x1 rijstroken met tussenwand en vluchtwegen
- 5) Ondergrondse variant, 80km/h, 2x2 rijstroken met tussenwand en vluchtwegen

In het coalitieakkoord van de provincie (2019-2022) is de onderdoorgang als inspanningsverplichting opgenomen. De stuurgroep van Bereikbaarheid Waterland heeft tijdens een overleg in oktober 2019 ingestemd met de opname van de haalbaarheidsstudie naar een onderdoorgang in het programma van Bereikbaarheid Waterland. Op basis van de uitkomsten, de maatschappelijke kostenbaten analyse en belangen van de verschillende partners binnen het programma is besloten om twee varianten gedetailleerd uit te werken.

Het hoofddoel van deze offerteuitvraag is:

Werk twee varianten verder uit tot een voorlopig ontwerp (VO) met bijbehorende kostenramingen en actuele verkeersprognoses, zodat op basis daarvan (en van een actualisatie van de MKBA) een bestuurlijke keuze kan

worden gemaakt en een besluit kan worden genomen. Daarbij dienen de risico's zo veel mogelijk te worden benoemd en afgeprijsd zodat er achteraf geen verrassingen qua uitvoering of extra kosten op zullen treden.

Dit doel dient te worden bereikt door de volgende onderdelen verder uit te werken in de voorliggende offerteaanvraag:

1. Werkt de volgende twee varianten uit tot Voorlopig Ontwerp (VO):
 - a. 2x1 met zone voor vlucht/berging 80km/h;
 - b. 2x1 met busstroken 80km/h
 - c. Per variant twee subvarianten m.b.t. toepassing van een coupure of kanteldijk.
2. Lever vier kostenramingen op VO-niveau (nauwkeurigheidsmarge van 20%) waaruit tevens een gefaseerde realisatie kan worden afgeleid en beheer- en onderhoudskosten zijn meegenomen;
3. Kwantificeer de risicoposten en posten onvoorzien, zodat duidelijk wordt welke zaken hieronder vallen en wat het risico van optreden is en prijs deze af.
4. Maak een verkeerskundig ontwerp voor beide hoofdvarianten dat aansluit op de nieuwe situaties bij Het Schouw en Monnickendam waarbij aandacht is voor eventuele gefaseerde realisatie;
5. Zorg voor een verkeersmodel waarmee op netwerkniveau en lokaal niveau een uitspraak kan worden gedaan over de effecten en robuustheid van de varianten. Tevens dient dit model bij een eventueel vervolg van de realisatie als basis voor een ruimtelijke procedure te gebruiken zijn;
6. De Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) wordt door Ecorys geactualiseerd, het aanleveren van de benodigde onderzoeken en informatie maakt deel uit van deze opdracht;
7. Het proces dient vergelijkbaar te zijn als het reeds ingezette co-creatieproces;
8. Alle stukken (met uitzondering van de constructieberekeningen) dienen leesbaar en begrijpelijk te zijn voor niet-specialisten zoals bewoners en bestuurders.

In deze offerteaanvraag is met opzet geen inhoudelijke wijze voorgeschreven hoe de eerder aangegeven hoofdvraag te beantwoorden. De opdrachtnemer wordt uitgedaagd om zelf met een goed onderbouwd voorstel te komen om het hierboven beschreven hoofddoel te bereiken. In de vorige fase zijn veel onderzoeken gedaan en er ligt een brede basis van informatie. Opdrachtnemer dient zelf in de offerte aan te geven welke informatie een actualisatie dient te verkrijgen om het einddoel te bereiken.

2. Ontwerpopgave

Opdrachtnemer levert voor beide varianten zoals benoemd in paragrafen 2.1 en 2.2 een integraal VO inclusief kostenramingen en nieuw verkeersmodel. Tevens dienen onderzoeken te worden aangeleverd ten behoeve van een nieuwe MKBA (Ecorys gaat deze uitvoeren). De ontwerpen (plattegronden en overzichtstekeningen, maatgevende doorsneden en details) moeten voldoende inzicht geven in de te realiseren projectscope, het ruimteslag, de risico's en relevante (technische) oplossingen. Ook moeten ze voldoende onderbouwing geven voor het verdere uitwerken van

een UAV-GC contract en de bijbehorende kostenraming. Ten grondslag aan het VO liggen onder meer alle beschikbare gegevens, de door de opdrachtnemer uit te voeren werkzaamheden, beschikbaar gestelde onderzoeken en onderzoeken die uit deze overeenkomst voortvloeien.

Het VO bestaat onder andere uit situatietekeningen, maatgevende dwarsprofielen en lengteprofielen, zijaanzichten en visualisaties (in kleur). Vanuit een risico gestuurde aanpak worden deze tekeningen waar nodig aangevuld met detailontwerpen en (constructieve) berekeningen.

Het VO dient voorzien te zijn van een plantoelichting/ontwerpnoot. Een onafhankelijke verkeersveiligheidsaudit maakt onderdeel uit van de ontwerpnoot. De toelichting dient ter onderbouwing en vastlegging van ontwerpkeuzes, als ook voor de uiteindelijke besluitvorming voor de provincie Noord-Holland en als toelichting op het geldende ontwerp voor de omgevingspartijen. De raakvlak en knelpunten-analyse maakt onderdeel uit van de toelichting.

Het gehele ontwerpproces dient door toepassing van Systems Engineering tot stand te komen. Het opzetten van een systeemspecificatie en verificatie/validatie van de ontwerpen aan de toepassing en klanteisen spelen daarbij een belangrijke rol.

2.1 Ondergronds kunstwerk met ruimte voor 2x1 rijbanen plus zone vlucht/berging

In de vorige fase zijn twee varianten uitgewerkt waarbij er per richting één rijstrook met vluchtstrook in de onderdoorgang past. Het verschil tussen beiden was de ontwerpsnelheid. Het verschil in de totale breedte was beperkt. Om de keuze voor de uiteindelijke snelheid die bij een 2x1 variant in de onderdoorgang kan worden ingesteld nu niet te hoeven nemen, maar zowel 80km/h als 50km/h niet onmogelijk te maken, wordt in deze fase gekozen voor het uitwerken van een kunstwerk waarin beide snelheden kunnen worden ingesteld.

In de praktijk komt het daarbij dus neer dat de onderdoorgang gedimensioneerd dient te worden op 80km/h. Dit komt overeen met variant 3 in de vorige fase.

2.2 Onderdoorgang met ruimte voor 2x1 rijbanen plus busstroken

Het OV heeft in de regio Waterland een zeer belangrijke rol. Circa 30% van alle gebruikers van de N247 zit in de bus. Een toename van het gebruik van het OV leidt automatisch tot een minder grote druk van overig verkeer op deze provinciale weg. De aanwezigheid van eigen infrastructuur voor het OV zorgt voor een betrouwbaar en robuust eigen netwerk en daarmee een aantrekking van gebruikers. De tweede variant bestaat daarom uit één rijstrook per richting voor al het gemotoriseerd verkeer en één busstrook per richting. De opzet van deze variant dient het tevens mogelijk te maken dat bij onderhoud en/of calamiteiten in twee richtingen gebruik kan worden gemaakt van één "buis" in de onderdoorgang. Hoe dit mogelijk is en welke voorwaarden daaraan dienen te worden gesteld zal beantwoord dienen te worden in de voorliggende studie.

In de vorige fase is reeds geconstateerd dat deze variant ruimtelijk lastig inpasbaar is. De effecten op de naastgelegen Broekervaart zijn groot en het is nog niet bekend of deze variant van invloed is op de woningen die dicht bij de onderdoorgang staan. Het waterschap beschikt inmiddels over een rekenmodel om te bepalen of en zo ja, hoeveel de Broekervaart mag worden versmald zonder haar functie te verliezen. Ook is nog niet duidelijk wat eventuele versmalling voor de bevaarbaarheid van dit kanaal zal betekenen. Over beide vragen dient duidelijkheid te komen van de hierbij betrokken partijen en de bevoegde gezagen zoals de gemeente en het waterschap.

Door middel van nader onderzoek en een verdiepingsslag in het ontwerp dient aan het eind van deze studie een definitief en goed onderbouwde uitspraak te kunnen worden gedaan over de mogelijkheid om deze variant te realiseren. Daarbij dienen alle eventuele risico's en nadelen gedetailleerd en goed onderbouwd te worden omschreven.

2.3 Waterkering

De Broekermeerdijk is een waterkering (ringdijk Broekermeerpolder) die door een onderdoorgang wordt doorsneden. In de vorige fase is per variant één optie uitgewerkt, het ging daarbij om het realiseren van een kanteldijk of een coupure. Om de kosten van beiden beide varianten goed in beeld te brengen en om te kunnen bepalen welke optie kan rekenen op instemming van het waterschap en de toekomstige provinciale beheerder, dient voor beiden varianten deze subvariant te worden uitgewerkt. In de vorige studie was een inschatting van de benodigde coupure nog voldoende, maar in deze vervolgstudie dient dit verder te worden uitgewerkt tot een uitvoerbare constructie. Tevens dient opdrachtnemer een bindende uitspraak te krijgen van het waterschap over het wel of niet accepteren van beiden c.q. één van de aangegeven opties. Opdrachtnemer dient er in haar aanbieding rekening mee te houden dat het waterschap eisen zal stellen aan de te toetsen stukken voordat men een uitspraak hierover zal doen.

Bij de verdere uitwerking zal de kanteldijk aantoonbaar als waterkering moeten voldoen (ontwerplevensduur 50 jaar). Dus niet alleen voldoende hoog maar bijvoorbeeld ook stabiel en erosiebestendig. Ook de overgangen van harde constructie (betonwand met ontwerplevensduur 100 jaar) naar de zachte kering in grond dienen waterkering technisch te voldoen aan de eisen.

Daarnaast speelt nog het aspect van de meerlaagse veiligheid (MLV). In de uiteindelijke afweging tussen de verschillende varianten dient een klimaatbestendige aanleg van de N247 (laag 2 uit MLV) en de N247 als vluchtroute bij evacuatie (laag 3 uit MLV) ook worden meegenomen. Over de waterkering dient duidelijkheid te komen van de hierbij betrokken partijen en de bevoegde gezagen zoals de gemeente en het waterschap.

2.4 Huidige hefbrug

De onderdoorgang wordt gepland naast de huidige tafelbrug. We hebben tekeningen van deze brug uit ca. 1939. Onder de tafelbrug staan scheve houten palen. Wij willen de garantie hebben dat de werkzaamheden aan de onderdoorgang niet leiden tot het moeten vervangen van de hefbrug. Dit staat los van de vraag wat de technische levensduur van de brug is. De

scheve palen staan naar verwachting dicht bij de damwanden van een onderdoorgang. De onderdoorgang komt circa 11 meter onder het mv te liggen en zal effect hebben op de fundering van de tafelbrug. We willen de tafelbrug behouden en niet vervangen. Dus met bestaande gegevens of nieuw onderzoek dient u goed te onderbouwen of de brug kan blijven staan. Opdrachtnemer dient dit zelf te bepalen.

De technische staat van de huidige hefbrug is eerder in opdracht van de provincie in beeld gebracht. Het onderzoeksrapport is eerder als bijlage verzonden. Daaruit is gebleken dat er geen noodzaak is deze in de nabije toekomst te vervangen. Indien er een onderdoorgang komt dan wordt deze hefbrug gehandhaafd en gebruikt door lokaal verkeer. De brug is onderheid met houten palen waarvan de buitenste rij onder een hoek is geheid. Om er zeker van te zijn dat deze brug niet instabiel wordt tijdens de werkzaamheden en met zekerheid in gebruik kan blijven, dient opdrachtnemer met een voorstel te komen hoe dit kan worden gewaarborgd. Het moet voorkomen worden dat in een later stadium, na eventuele besluitvorming over de realisatie van een onderdoorgang, alsnog zou blijken dat de huidige hefbrug niet kan worden gehandhaafd. De hoge kosten die op dat moment gemoeid zouden zijn met het realiseren van een nieuwe beweegbare brug zouden immers vrijwel zeker van invloed zijn geweest op die besluitvorming. Het noodzakelijke onderzoek om de handhaafbaarheid van deze brug te waarborgen maakt dus onderdeel uit van de opdracht.

Wij verzoeken u tevens om een in de aanbidding rekening te houden met een onderzoek naar de restlevensduur van de huidige hefbrug. De theoretische restlevensduur van het kunstwerk verschilt voor de verschillende componenten van de brug, en hierbij wordt uitgegaan van de huidige functie van de brug. Bij het realiseren van de onderdoorgang zal deze functie veranderen. De Provincie Noord-Holland staat daarom voor een keuze in welke vorm de brug behouden dient te blijven, en hier een efficiënte keuze in te maken. Onderdeel van het onderzoek dient een keuzematrix te zijn waarin onder andere de theoretische en economische restlevensduur van de verschillende componenten van de brug, functie in de ontwerpoplossing van de onderdoorgang en het vervangen voor een ander type kunstwerk wordt meegewogen. Civieltechnische conditiemetingen dienen minimaal te voldoen aan de eisen en richtlijnen die voortkomen uit de NEN2767-4 en CUR 117. Inspecties aan de elektrotechnische en hydraulische installaties dienen uitgevoerd te worden volgens de NEN3140. Dit onderzoek dient als aparte post te worden opgenomen in de aanbidding.

2.5 Agrarisch verkeer

Op dit moment is het toegestaan om agrarisch verkeer in te halen op het traject van de N247 binnen de projectscope van deze studie, met uitzondering van het deel binnen de bebouwde kom van Broek in Waterland. In de praktijk komt het vaak voor dat het langzaam verkeer op de busstrook rijdt zodat het overige verkeer kan inhalen of dat automobilisten rechts via de busstroken dit langzaam verkeer inhalen. Dit is echter niet toegestaan en kan onveilige situaties opleveren vanwege de hoge OV intensiteit op de N247. Ten noorden van Monnickendam zal bij de reconstructie van de N247 een harde rijbaanscheiding worden aangebracht om dit te voorkomen.

De vraag die nu voorligt is of het agrarisch verkeer kan worden toegestaan in de onderdoorgang. Het moet voorkomen worden dat dit verkeer ook in de onderdoorgang op de bus-of vluchtstroken gaat rijden of voor filevorming gaat zorgen. Onderdeel van deze opdracht is om, in samenspraak met onder andere LTO en Cumula, te komen tot een gedragen advies voor de wijze waarop het agrarisch verkeer tussen Het Schouw en Monnickendam wel of niet gebruik kan maken van de N247. Daarbij dienen andere opties, zoals het aanwijzen van een alternatieve route ook te worden beschouwd.

2.6 Fasering

In de vorige fase is globaal gekeken naar de fasering van de realisatie van de diverse varianten. In deze studie dient dit voor de twee hoofdvarianten en twee subvarianten nader te worden uitgewerkt zodat er vier realistische bouwwijzen en dito planningen beschikbaar komen. Het spreekt voor zich dat deze faseringen ook moeten worden voorzien van duidelijke ontwerpen waarop elke fasering te zien is. Tevens dient een inschatting te worden gemaakt van de totale stremmingstijd of het aantal stremmingsmomenten van de N247. Uitgangspunt is dat stremming van de gehele N247 niet is toegestaan op werkdagen. Een afsluiting tijdens het weekend of een korte periode in de vakantie, waarbij de N247 wel bereikbaar blijft voor openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten is wel bespreekbaar. De bouwkosten bij toepassing van een bepaalde fasering dient per variant apart inzichtelijk te worden gemaakt, evenals de voorwaarden voor fasering: maximale bouwtijd, verbindingen in het dorp zelf tijdens de bouw en eisen scheepvaart.

2.7 Inrichting maaiveld (bovengrondse infra)

In de vorige fase zijn twee mogelijke inrichtingsvarianten gemaakt van de bovengrondse infrastructuur. Omdat de gemeente Waterland eerder heeft aangegeven, indien een onderdoorgang wordt gerealiseerd, zelf zorg te willen dragen voor de inrichting, wordt deze in voorliggende studie niet verder opgepakt. Beide eerdere varianten gelden als uitgangspunt.

Omdat bij calamiteiten en/of (groot)- onderhoud één buis in de onderdoorgang niet beschikbaar zal zijn dient bij de variant 2x1 te worden aangegeven welke maatregelen er bovengronds moeten worden genomen om de doorgaande om te leiden verkeersstroom in één richting veilig te laten plaatsvinden. Daarbij geldt uiteraard dat deze direct bij een calamiteit moet kunnen worden "geactiveerd". Duidelijk moet worden welke effecten deze maatregelen hebben op de eerder uitgewerkte inrichtingsplannen. De voor- en tegen argumenten dienen te worden opgenomen in de rapportage.

Tevens dient u een inschatting te maken van het aantal momenten per jaar dat een calamiteit en onderhoud zal optreden waarbij een buis in de onderdoorgang niet beschikbaar zal zijn. Het aantal dient goed onderbouwd te zijn, indien informatie van de provincie nodig is dan dient u goed te omschrijven welke informatie nodig is.

Het spreekt voor zich dat in alle te maken ontwerpen de nieuwe infrastructuur dient aan te sluiten op de reeds uitgewerkte inrichtingsideeën in het BKP uit de vorige studie.

2.8 Kabels en leidingen

Het waterschap vraagt extra aandacht voor de persleidingen aan de noordzijde van Broek in Waterland evenwijdig en haaks onder de N247. Deze leidingen (en andere kabels en leidingen) kunnen nog een aanzienlijke impact voor het project hebben. Dit dient verder in beeld te worden gebracht en te worden afgeprijsd.

2.9. Broekervaart

Deze vaart is een belangrijke aan- en afvoerroute richting het gemaal De Poel nabij Monnickendam. Door het ontbreken van een goede modelberekening van de Waterlands boezem is het effect van de versmalling nog niet goed in beeld gebracht in de vorige fase en is dit nog een onzekerheid die risico's voor het project met zich meebrengt. Het hoogheemraadschap heeft inmiddels een watersysteem model voor de waterlandsboezem (vanuit de watersysteemanalyse).

Uitgangspunt voor de Broekervaart moet zijn om deze zo min mogelijk in doorstroomprofiel te versmallen.

Voor de bouw van de onderdoorgang zal een bouwkuip moeten worden gemaakt. Daarbij is het afsluiten c.q. -dammen van de Broekervaart voor een lange periode afsluiting niet te voorkomen. Vragen van het waterschap zijn daarbij onder andere:

- bepalen van minimaal in stand te houden doorstroomcapaciteit;
- maatregelen (bijvoorbeeld inzet pompen) treffen om doorstroom te garanderen;

Omdat de vaarroute voor lange tijd niet beschikbaar zal zijn dient ON de effecten en gevolgen hiervan in beeld te brengen. Hierbij kan onder andere worden gedacht aan:

- wat zijn de omleidingsroutes?
- welk effect en gevolg is er voor de recreatievaart en beroepsvaart?
- hoeveel boten dienen er gedurende de bouwtijd te worden omgeleid?
- zijn er economische gevolgen aan het afsluiten van de Broekervaart?
- heeft de nieuwe breedte van de vaart een negatief effect op de bevaarbaarheid?
- zijn er risico's voor de naastgelegen woningen aangezien de vaart zeer dicht bij de woningen aan de Trambaan komt te liggen?

Het Hoogheemraadschap heeft een 3Di-rekenmodel beschikbaar om hoeveelheden water en opstuwung te berekenen. Het berekenen van de effecten van de verschillende varianten op het water, wordt tzt als aparte opdracht uitgezet. Van opdrachtnemer wordt verwacht om benodigde gegevens voor deze analyse aan te leveren. Dit dient als stelpost meegenomen te worden in de offerte.

2.10 Fietspad

Aan de opdrachtnemer wordt gevraagd om uit te zoeken of het huidige fietspad langs N247 kan komen te vervallen. De hoogwaardige fietsverbinding tussen Edam-Volendam en Amsterdam-Noord is voorzien op de oude trambaan. Hoe lopen de toekomstige verkeersbewegingen van deze doelgroep bij de twee varianten en zou het verplaatsen van de fietsverbinding tussen Broek in Waterland en Monnickendam leiden tot problemen, en zo ja, welke?

3. Kostenramingen

Van de twee hoofdvarianten en twee subvarianten dient conform SSK een probabilistische kostenraming te worden gemaakt op VO-niveau (nauwkeurigheidsmarge 20%) en voorzien van een kostennota. Op basis van deze ramingen willen we een vergelijking kunnen maken en een besluit kunnen nemen over de realisatie van het project. De ramingen zullen worden gebruikt om gesprekken te voeren over de dekking hiervan, het is dus van essentieel belang dat de ramingen compleet zijn en risico's en posten onvoorzien een realistische omvang hebben passend bij het ontwerpniveau.

De opzet van de raming dient exact volgens de provinciale regels te worden opgezet en aangeleverd. Ook dient rekening te worden gehouden met eventuele interne kosten voor het opzetten van een IPM-team.

Er dient zowel per (sub-)variant een totaalraming te worden aangeleverd als ook een raming waarbij rekening wordt gehouden met mogelijke fasering van aanleg. De bovengrondse aanpassingen dienen in een aparte raming en de totaalraming te worden opgenomen. U dient rekening te houden met twee beoordelingsrondes per ingeleverde raming.

U dient de bestaande kostenramingen van de bovengrondse variant te indexeren ten behoeve van de MKBA.

3.1 Risicoposten en posten onvoorzien

In elke raming zijn bedragen opgenomen onder risico's en onvoorzien. De te maken ramingen dienen echter begrijpelijk te zijn voor niet-specialisten. Daarom dient per post te worden aangegeven welke kosten hieronder vallen. Grote risico's dienen te worden afgeprijsd en de kans op optreden dient te worden aangegeven in een risicodossier op basis van bijv. één of meer risicosessie(s).

Tevens dienen in deze fase reeds risico's welke worden verwacht te worden voorzien van beheersmaatregelen en het te verwachten effect daarvan. Zaken of onderdelen welke een grote impact hebben dienen reeds te worden uitgezocht zodat bekend is of het risico inderdaad zal optreden of niet. Tevens geeft dit de mogelijkheid om het betreffende risico af te prijzen. Opdrachtnemer dient in het plan van aanpak duidelijk aan te geven op welke wijze men dit gaat doen en of men verwacht daarmee inderdaad de grootste risico's te kunnen benoemen, minimaliseren en afprijzen.

3.2 Overig

Op basis van de technische levensduur van onderdelen dient opdrachtnemer per variant een kostenraming te maken van de gemiddelde jaarlijkse beheer en onderhoudskosten van de afzonderlijke onderdelen. Uitgangspunt voor de onderdoorgang is dat deze niet langer is dan 250 meter, zodat tunnelwetgeving niet van toepassing is. Indien één of meerdere varianten en/of aangesloten moeten worden op de bedieningscentrale, dient opdrachtnemer hiervoor ook een kostenraming te maken (zowel voor het aansluiten als voor de bezetting als gevolg van de gekozen variant). De ramingen dienen tot stand te komen in overleg met de Directie Beheer en Uitvoering, sector Beheerstrategie en Programmering Infrastructuur (BSP) van opdrachtgever. Definitieve oplevering kan pas plaatsvinden na schriftelijk akkoord van deze directie.

In de ERBI_Deel_0_Versie_2019_V2.0 staat op blz 8 t/m 12 welke eisen opdrachtgever stelt aan de kostenramingen. Het rekenmodel dat nu nog wordt gebruikt is het rekenmodel van de SSK 2010. Vanaf 1 januari 2021 stapt de provincie over op de SSK 2018, maar met het rekenmodel van RWS/Prorail. Aangezien de kostenramingen naar verwachting pas vanaf 2021 worden opgesteld dient hier nu reeds rekening mee te worden gehouden.

4. Verkeerskundig ontwerp

4.1 Aansluitende wegvakken

Een groot deel van de N247 wordt de komende jaren gereconstrueerd. Het kruispunt van de N235 met de N247 bij Het Schouw gaat aanzienlijk veranderen ten opzichte van de huidige situatie. Ook het kruispunt van de Bernhardlaan met de N247 in Monnickendam wordt aangepakt. Het spreekt voor zich dat beide te ontwerpen hoofdvarianten aan moeten sluiten op de nieuwe toekomstige situatie. Dat er, indien wordt besloten een onderdoorgang aan te leggen, aanpassingen moeten worden gedaan ligt voor de hand. Echter bij Het Schouw zullen deze aanpassingen naar verwachting minimaal zijn. Bij Monnickendam zal de Dijksbrug naar verwachting moeten worden verbreed bij het aanleggen van een extra rijstrook in geval van de realisatie van de variant met busstroken.

Omdat een eventuele onderdoorgang mogelijk gefaseerd wordt aangelegd dienen de onderdelen die buiten de onderdoorgang zelf liggen apart te worden geraamd. Op die wijze kan inzichtelijk worden gemaakt wat elke gefaseerde aanleg gaat kosten. Opdrachtnemer dient een geschematiseerd voorstel te maken van deze gefaseerde aanleg met diverse opties en de totaalkosten van de het bijbehorend voorstel.

Om een goede onderligger voor het verkeersmodel te kunnen maken dienen de volgende projectvarianten verkeerskundig te worden uitgewerkt:

1. 2x1 rijstroken in de onderdoorgang met ontwerpsnelheid van 80km/h
2. 2x1 rijstroken met busstroken in de onderdoorgang met ontwerpsnelheid van 80km/h

Er dient rekening te worden gehouden met de bestaande bushaltes langs de N247 en de aansluitende wegen. Opdrachtnemer dient hier een voorstel voor te maken dat aan de partners wordt voorgelegd. De uitwerking dient dusdanig te zijn dat de benodigde VRI-instellingen ten behoeve van het verkeersmodel kunnen worden overgenomen.

4.2 Projectscope

De projectscope voor het VO bevindt zich tussen Het Schouw en Monnickendam, waarbij de grens de locatie is waar deze studie kan aansluiten op de nieuw aan te leggen infrastructuur. Dit geldt uiteraard niet voor het verkeersmodel. De gefaseerde aanleg dient ook te worden uitgewerkt. Dus als voorbeeld: in fase 1 alleen de onderdoorgang die op de huidige situatie wordt aangesloten, dan in fase 2 het deel tussen Het Schouw en de onderdoorgang en in fase 3 het deel tussen Broek in Waterland en Monnickendam. Hier dienen aparte ontwerpen van te worden gemaakt met bijbehorende deelramingen.

5. Verkeersmodel en MKBA

Vanaf 2009 is er binnen het programma van Bereikbaarheid Waterland gewerkt met diverse (dynamische) verkeersmodellen. Daarbij is dit verkeersmodel telkens, bij de inzet van een nieuw adviesbureau, omgezet naar nieuwe software en aangevuld met nieuwe data. Door deze aanpassingen werd het steeds lastiger om in de pas te lopen met andere nieuwe geactualiseerde verkeersmodellen en lijkt de uitkomst van de diverse modelberekeningen te hoog te zitten qua verkeersproductie in de toekomst.

5.1 Verkeersmodel

Gezien het bovenstaande is behoefte aan recentere verkeersgegevens die door een verkeersmodel worden gegenereerd. Daartoe kan bijvoorbeeld gebruik worden gemaakt van het statisch model VENOM of worden aangesloten bij het meest recente dynamisch verkeersmodel van de gemeente Amsterdam of een combinatie van beiden. Tot op heden is er gewerkt met een toekomstjaar van 2020 waarbij binnen het model de verkeersproductie van de hele regio is opgehoogd met 1,5% om een uitspraak over 2030 te kunnen doen. Wij vragen de opdrachtnemer om zelf met een voorstel te komen voor de wijze waarop inzicht kan worden gekregen in de volgende verkeersgegevens:

- Een actuele referentie toekomstsituatie (2030 en 2040) waarin de uitgevoerde werkzaamheden op de N235 en ook de aanstaande werkzaamheden aan de N247 als autonome ontwikkeling zijn opgenomen;
- Het deel van het netwerk waarover gedetailleerde informatie nodig is, is gelijk aan het eerder opgezet model:
 - a. N247: Amsterdam-Noord- tot Singelweg Edam
 - b. N235: Verzetslaan tot N247 (incl Het Schouw)
- Het effect van de onderdoorgang varianten op de verkeersintensiteiten in het omliggende regionale wegennet t.o.v.

- de referentie; rekening houdend met de corona-maatregelen en mogelijk blijvend meer thuiswerken;
- De doorstroming in en rondom de onderdoorgang. Het benodigde onderzoeksgebied is mede afhankelijk van het punt hierboven, maar behelst in ieder geval het traject N247 tussen Edam (aansluiting N244) en de A10. Specifiek aandachtspunt, welke goed gerapporteerd dienen te worden, zijn de reistijden/reistijdwinsten voor auto & OV op netwerkniveau. Dit is ook mede input voor de MKBA. Specifiek voor de bus dient zowel de reistijd via de onderdoorgang als bovenlangs door Broek in Waterland te worden onderzocht. Voor de bovengrondse passage zijn de twee in het Beeldkwaliteitsplan uitgewerkte varianten het uitgangspunt;
 - De benodigde input voor het maken van een MKBA, vergelijkbaar met de eerder gemaakte MKBA, deze wordt beschikbaar gesteld. Daarbij dient te worden opgemerkt dat ook de effecten van een eventuele onderdoorgang op de doorstroming op en van de N235 meegenomen moeten worden, vergelijkbaar met de wijze waarop dit in de vorige fase is gedaan, voor zowel het normale gemotoriseerde verkeer als het OV (tabel met positieve en negatieve invloeden op de reistijden);
 - De benodigde verkeersgegevens om toekomstige instelling van VRI's op de N235 en N247 te bepalen c.q. te "finetunen" na realisatie van een onderdoorgangvariant.
 - Het effect van de varianten op de knoop KANS (Knooppunt A10, N247, S116). Daarbij moet de huidige configuratie worden beschouwd alsmede de (waarschijnlijke) voorkeursvariant voor aanpassing hieraan (Beter Benutten Variant). Project KANS loopt nog.

Zowel het verkeersmodel van VENOM als het dynamisch model van de gemeente Amsterdam worden beschikbaar gesteld aan de opdrachtnemer. De kosten voor de aanpassing etc dienen opgenomen te worden in de offerte. Er dient rekening te worden gehouden met minimaal twee controle momenten van de projectpartners voordat het definitief akkoord wordt gegeven om het (de) gekozen verkeersmodel(len) te gaan gebruiken.

5.2 Maatschappelijke Kosten Baten Analyse

In de vorige studie is eveneens een MKBA gemaakt door Ecorys. Het actualiseren van de MKBA wordt ook in deze vervolgstudie door Ecorys gedaan. U dient in overleg met Ecorys de benodigde onderzoeken te actualiseren om zo een vergelijkbare situatie te krijgen. In bijlage 8 'Benodigde gegevens MKBA, concept 30-4-2020' staat aangegeven welke gegevens u dient aan te leveren zodat dit bureau tot actualisatie over kan gaan.

De aanpassingen zullen, naar verwachting, met name nieuwe voertuigverliesuren en kosten bedragen. Ook zal bijvoorbeeld verkeersgeluid een actualisatie nodig hebben omdat de verkeerscijfers zullen verschillen in vergelijking met de vorige fase. In de opzet van uw offerte dient u alle actualisaties apart in beeld te brengen in de kostenopgave in de offerte. Rekening dient te worden met de beschouwing van in ieder geval de volgende situaties:

1. Referentie situatie
2. Bovengrondse variant
3. Onderdoorgang 2x1
4. Onderdoorgang 2x1 met busstroken

Reden dat de bovengrondse variant wordt meegenomen is dat er een eventuele terugvaloptie aanwezig is mocht een onderdoorgang, om welke reden dan ook, niet haalbaar zijn. Tevens dient deze als referentiekader voor de andere oplossingen te worden meegenomen. Dit om de meerwaarde van een onderdoorgang ten opzichte van een bovengrondse reconstructie te kunnen bepalen. De referentie voor deze opdracht is: wat gebeurt er als we niets aan dit deel van de N247 doen?

6. Proces

In de vorige fase is er sprake geweest van een co-creatieproces met de dorpsraad van Broek in Waterland. De dorpsraad is een volwaardige partner binnen deze studie. De dorpsraad gaat het proces van het plan van aanpak en de presentaties van de bureaus mede beoordelen en hun beoordeling weegt even zwaar als die van de provincie en projectpartners binnen het programma Bereikbaarheid Waterland. De dorpsraad dient in staat te worden gesteld om bij elk overleg, waar men zelf van aangeeft hierbij aanwezig te willen zijn, met minimaal twee personen aan te kunnen schuiven. Hiermee dient dus in de planning van overleggen en bijeenkomsten rekening te worden gehouden. Alle op te leveren tussen- en eindproducten dienen ook instemming te hebben van de dorpsraad.

Het staat de opdrachtnemer vrij om in de periode tussen ontvangst van de offerteaanvraag en het indienen van de offerte vrijblijvend kennis te maken met de dorpsraad. Deze eerste ontmoeting is op initiatief van de opdrachtnemer en hij draagt zorg voor de organisatie (en evt kosten) hiervan. Om het beoordelingsproces van de offerte niet te vertroebelen, is de provincie niet aanwezig bij deze ontmoeting. Opdrachtnemer moet zich beseffen dat de eerste ontmoeting geen officieel onderdeel uitmaakt van het beoordelingsproces, maar wel een eerste indruk kan geven aan de dorpsraad die één van de drie beoordelingsteams is. Wij zullen de contactgegevens van de dorpsraad verstrekken zodat u, indien u dat wenst, zelf contact met hen kunt opnemen. Houdt u zich bij het maken van de afspraak wel aan de geldende corona-maatregelen.

Voor de samenwerking tussen de provincie en de dorpsraad zijn zeven samenwerkingsregels opgesteld. Deze zijn hier online te vinden: <https://www.dorpsraadbreekinwaterland.nl/Artikel/8193/Unieke-samenwerkingsafspraken-Dorpsraad-en-Provincie>. De opdrachtnemer dient hier kennis van te nemen. De vorige fase is geëvalueerd en de lessen die uit deze evaluatie zijn getrokken dienen een plek te krijgen in de aanbiedingen. Om onduidelijkheid te voorkomen dient de opdrachtnemer in zijn offerte duidelijk aan te geven op welke wijze opdrachtnemer dit gaat vormgeven. Opdrachtnemer dient daarbij de rolverdeling tussen inspraak, advisering en informeren per fase en doelgroep te beargumenteren.

Inwoners dienen de argumenten en onderbouwing van alle varianten te kunnen begrijpen. Dit kan inhouden dat hun kennis op het gebied van verkeerskunde of civiele techniek dient te worden vergroot. In de vorige fase is bijvoorbeeld door de opdrachtnemer een minicursus MKBA georganiseerd. Zulke opties moeten als stelpost worden opgenomen in de offerte. Deze minicursus geldt alleen voor de leden van de Dorpsraad.

6.1 Projectmanager

De rol van de projectmanager is van groot belang om de verdere uitwerking tot een succes te maken. Hij of zij moet in staat zijn om op een begrijpelijke wijze lastige technische zaken uit te leggen aan bewoners.

Hij/zij moet ervaring hebben met het aansturen van overleggen en uitwerkingen met zowel specialisten als bewoners. Tevens moet hij/zij in staat zijn besluiten te nemen en knopen door te hakken indien dit noodzakelijk is en zich hierbij te laten leiden door feiten en niet door emoties.

De rol en opstelling van de projectmanager is van essentieel belang voor het slagen van deze opdracht en te komen tot een gedragen eindproduct. Dit houdt automatisch in dat de projectleider over de volgende eigenschappen dient te beschikken:

1. kan goed luisteren en heeft empathie (inlevingsvermogen);
2. kan goed samenwerken;
3. kan zich goed inleven in de belangen en standpunten van anderen, zonder deze te veroordelen;
4. is communicatief vaardig en verplaatst zich in de wereld van de belanghebbenden;
5. erkent dat bewoners gebruikersexperts zijn van hun omgeving, maar weet ermee om te gaan dat het geen technisch experts zijn;
6. is openminded en streeft naar openheid van zaken;
7. staat open voor oplossingen die mogelijk anders zijn dan de eigen voorstellen;
8. heeft ervaring met processen waarbij de inspraak van anderen partijen dan de opdrachtgever essentieel is;
9. kan snel schakelen en is stressbestendig op momenten dat partijen het niet eens zijn met elkaar en er een impasse dreigt te ontstaan;
10. heeft ervaring met werken in een bestuurlijke omgeving en is in staat om lastige onderwerpen op een begrijpelijke wijze uit te leggen aan bestuurders en politiek.

6.2 Overlegstructuur

De overlegstructuur uit de vorige fase wordt op dezelfde wijze voortgezet. Deze overlegstructuur is bij de deelnemende partijen bekend en er is gebleken dat deze structuur tot voldoende draagvlak leidt. De volgende overleggroepen moeten een plek krijgen in het totale proces.

1. Kernteam Provincie Noord-Holland (intern): circa zes personen die diverse disciplines binnen de provincie vertegenwoordigen en intensief betrokken te worden bij het gehele proces;

2. Strategisch Overleg Zaanstreek-Waterland Provincie Noord-Holland (intern): medewerkers uit diverse sectoren van de provincie. Zij komen maandelijks bijeen om diverse onderwerpen die in de regio Zaanstreek-Waterland spelen te bespreken. Opdrachtgever bepaalt zelf wanneer hij wil aansluiten bij dit overleg;
3. Projectgroep Bereikbaarheid Waterland (extern): deze bestaat uit ambtelijke vertegenwoordigers uit de gemeenten Amsterdam, Waterland, Purmerend en Edam-Volendam en de Vervoerregio Amsterdam. Dit betreft een regulier overleg waarin ook andere onderwerpen vanuit Bereikbaarheid Waterland worden besproken. Deze opdracht zal naar verwachting een regulier agendapunt worden bij dit overleg. De aanwezigheid van opdrachtnemer is verplicht. Informatie uit de projectgroep is in principe vertrouwelijk en mag niet zonder toestemming van opdrachtgever worden gedeeld;
4. Overleg dorpsraad Broek in Waterland met provincie;
5. Inhoudelijk overleg met specialisten, hulpdiensten, waterschap HHNK en verder een afvaardiging van de bevoegde gezagen en andere belangrijke stakeholders;
6. Bewoners en belanghebbenden die mee willen denken en werken tijdens meerdere inhoudelijke avonden;
7. Bewoners en belanghebbenden die alleen in hoofdlijnen op de hoogte willen worden gehouden en hun input willen leveren tijdens een inloopavond;

Vertegenwoordigers van de dorpsraad kunnen in principe aanwezig zijn bij elk overleg (mits de onderdoorgang op de agenda staat), met uitzondering van de overleggen van Projectgroep Bereikbaarheid Waterland. De bijeenkomsten met bewoners en belanghebbenden worden samen met de dorpsraad in co-creatie georganiseerd waarbij de leden volgens de eerder afgesproken regels ook (neutrale) feitelijke toelichting zullen geven bij de gepresenteerde ontwerpen etc.

De ateliers of werkbijeenkomsten dienen in Broek in Waterland te worden georganiseerd (bij voorkeur in het Broekerhuis). De betrokkenheid vanuit het dorp is groot vanwege het effect van een mogelijke grootschalige oplossing op de directe leefomgeving van deze inwoners. In de vorige studiefase is gebleken dat de interesse in de effecten van een mogelijke onderdoorgang ook in de regio aanwezig is. Deze bewoners willen echter liever op een snelle en toegankelijke wijze informatie tot zich kunnen nemen tijdens bijvoorbeeld een inloopavond. Om dat laatste mogelijk te maken dient elke werkbijeenkomst te worden gevolgd door een inloopavond ergens in de regio. Tijdens de vorige fase zijn bijvoorbeeld avonden in Monnickendam, Volendam en Broek in Waterland georganiseerd.

Naast de algemene bijeenkomsten dient u rekening te houden met het organiseren en invullen van de volgende overleggen:

1. Drie overleggen met direct aanwonenden van de N247 in Broek in Waterland (stelpost);
2. Twee overleggen met ondernemers(verenigingen) uit de regio Waterland;
3. Vijf presentaties bij raadsvergaderingen en/of Statenvergaderingen.

De overleggen c.q. bijeenkomsten met ondernemers(verenigingen) zijn op verzoek van de wethouder van Edam-Volendam opgenomen. De organisatie van deze bijeenkomsten dient daarom in nauw overleg met deze gemeente te worden vormgegeven. De gemeente Edam-Volendam staat bekend om het grote aantal ondernemers c.q. zzp-ers dat gebruik maakt van de N247 en daarom van grote invloed is op de bereikbaarheid van de regio.

Opdrachtnemer dient in de offerte aan te geven wanneer de aangegeven groepen in het proces betrokken moeten worden, welke rol zij hebben en hoe opdrachtnemer deze bijeenkomsten gaat invullen. Opdrachtnemer moet aangegeven hoe bijeenkomsten worden opgezet (opbouw programma, plenair/interactief, rol van voor- en tegenstanders in het programma) en hoe de inhoud van de bijeenkomsten terug wordt gekoppeld aan de andere stakeholders. Opdrachtgever verzorgt een 'shared drive'/projectwebsite voor het gemakkelijke openstellen/beschermen van stukken waar gezamenlijk aan gewerkt wordt.

Mochten er voor de voorgeschreven overleggen meer overleggen noodzakelijk zijn dan komen die niet voor rekening van opdrachtnemer. Bijvoorbeeld wanneer een gemeenteraad om een extra overleg vraagt.

6.3 Inhoud bijeenkomsten en overleggen

De inhoudelijke invulling van alle overleggen en bijeenkomsten maakt onderdeel uit van deze opdracht, evenals het organiseren van deze zaken (huur locatie incl koffie/thee en versnapering, versturen uitnodigingen, opstellen agenda, opstellen tekst, houden presentatie, verslaglegging, draaiboek, presentatie schermen, benodigde presentatiematerialen, etc.). De ontwerpen die worden getoond dienen ingekleurd en begrijpelijk te zijn voor niet-technisch onderlegde personen. Eventuele luchtfoto's worden door opdrachtgever beschikbaar gesteld.

Bij voorkeur wordt voor de herkenbaarheid en continuïteit gebruik gemaakt van de bestaande communicatiemiddelen en -kanalen van de provincie Noord-Holland. Opdrachtnemer dient tijdens de looptijd van de studie tevens twee maal input (tekst en afbeeldingen) te leveren voor de diverse informatieborden die in de regio aanwezig zijn.

Indien het vanwege regionale of nationale coronamaatregelen niet mogelijk is om overleggen en bijeenkomsten met veel aanwezigen te organiseren, dan dient opdrachtnemer een alternatieve vorm van overleg te verzorgen waarbij het doel ervan nog steeds bereikt kan worden.

6.4 Provinciale Staten

Het proces van burgerparticipatie in dit stadium van projecten is nieuw voor de provincie. Tevens zijn, vanwege de tussenliggende verkiezingen, veel Statenleden nieuw en hebben zij geen of beperkte kennis van de projecthistorie en de wijze waarop het co-creatieproces is verlopen. Het is gangbaar dat alleen de leden van de Statencommissie Mobiliteit en Ruimte bij overleggen en bijeenkomsten aanwezig zijn. Wij willen de wijze waarop bestuurders en politiek worden betrokken bij dit project op dezelfde wijze voortzetten. Dat wil zeggen dat men als toehoorder bij de werksessies

aanwezig mag zijn maar geen inhoudelijke rol heeft of met deelnemers in gesprek/discussie mag gaan. Tijdens de inloopavonden is die gelegenheid er wel. U dient rekening te houden met een startbijeenkomst voor Statenleden waarin deze werkwijze wordt toegelicht. U dient zelf voor de inhoudelijke invulling van deze bijeenkomst te zorgen.

De bedoeling is leden van de commissie Mobiliteit en Financiën zo transparant mogelijk te laten ervaren wat er leeft bij de belanghebbenden, terwijl voorkomen moet worden dat deze leden in discussie gaan met aanwezigen. Dat beperkt de mogelijkheid voor een open overleg en verhoogt de kans dat het gesprek transformeert naar een politiek geladen discussie. Ook is het onwenselijk dat ambtenaren hun woorden moeten afwegen en niet vrij kunnen spreken. Tijdens de startbijeenkomst kunnen de spelregels duidelijk worden gemaakt aan de commissieleden over het doel van de bijeenkomsten en hun rol als toehoorder.

Het doel van de inloopavonden is dat men hoort hoe zowel de bewoners uit Broek in Waterland als omliggende gemeenten denken over de uitwerking van hun variant en welk idee de regio hierbij heeft. Binnen het dorp worden andere onderdelen van groot belang geacht dan in de regio, hoewel er uiteraard ook gemeenschappelijke wensen zijn. Het vergroten van verkeersveiligheid wordt gedeeld maar doorstroming op de N247 is bijvoorbeeld voor de regio van groter belang dan voor de bewoners in Broek in Waterland. In het dorp is er juist behoefte aan het soepel/makkelijk kunnen oprijden van de N247, wat tijdens de spitsperioden lastig is. Voor de regio is Broek in Waterland een 'bottleneck' die men graag wil zien opgelost. Ook de kwaliteit van het OV voor de dorpsbewoners dient gewaarborgd te blijven. Dit zijn slechts enkele verschillen waardoor het van belang is dat bestuurders een zo goed mogelijk beeld krijgen van de voor en tegens binnen de groepen, maar ook tussen de groepen onderling.

Opdrachtgever verwacht van de opdrachtnemer dat zij duidelijk aangeeft hoe deze specifieke groep mee te nemen in het proces, de rol aan te geven, de wijze waarop deze rol ook strikt kan worden ingevuld en hoe er wordt omgegaan met eventuele (onvolledige) terugkoppeling naar de gedeputeerde, Gedeputeerde Staten of Provinciale Staten.

6.5 Informatieborden

Op een viertal locaties in de regio Waterland staan in totaal zeven informatieborden. Deze borden dienen tijdens de looptijd van de studie tweemaal te worden geactualiseerd met de inhoud en met planning van de vervolgstudie. Tevens dient de informatie over de huidige reconstructie van de N247 een update te krijgen. Het verzorgen van de inhoud van deze informatie (tekst en afbeeldingen) maakt deel uit van de opdracht. De provincie zal de layout aanleveren en zorgt verder voor het aanbrengen van de nieuwe stickers op de borden. De kosten van het maken en aanbrengen van de stickers dient in de offerte te worden opgenomen.

6.6 Visualisatie

In de vorige fase is gebleken dat bewoners moeite hebben met het visualiseren van de nieuwe situatie. Wij dagen ON uit om hiervoor een oplossing te vinden en uit te werken. Bij voorkeur dient er een methode te

worden gevonden waarbij men buiten de nieuwe situatie kan waarnemen, bijvoorbeeld met behulp van een 3D bril. De kosten voor deze visualisatie dienen in een stelpost te worden opgenomen. Deze stelpost telt niet mee in de beoordeling.

6.7 Planning

Wij verwachten een realistische en haalbare planning. De opdrachtnemer blijft gedurende de gehele opdracht zelf verantwoordelijk voor het halen van deze planning. Mocht tijdens het proces blijken dat deze door onvoorzien omstandigheden dient te worden bijgesteld dan dient opdrachtnemer dit tijdig schriftelijk bij de opdrachtgever te melden. Hiertoe dient een logboek te worden bijgehouden waarin ook afspraken over de op te nemen stelposten en eventueel meer- en minderwerk kunnen worden vermeld. De planning dient helder en begrijpelijk te zijn voor alle aan deze studie deelnemende partijen.

7. Klanteisen, beheer en onderhoud

In de vorige studiefase is reeds aangenomen dat een eventuele onderdoorgang wordt aangesloten op de verkeerscentrale van de provincie. Omdat de beheer-, onderhoud- en tussentijdse vervangingskosten onderdeel uitmaken van de latere besluitvorming dient opdrachtnemer deze kosten apart in beeld te brengen voor de periode van 100 jaar. Deze kosten moeten tevens worden verwerkt in de MKBA.

Het is in eerdere projecten gebleken dat het waardevol is om de verschillende objectbeheerders van de Provincie Noord-Holland vroeg in het ontwerpproces aan te haken. Daarom dient de opdrachtnemer de verschillende objectbeheerders van de sector BSP van de Provincie Noord-Holland uit te nodigen voor een brede KES sessie waarin een gesprek over de opgave kan worden gevoerd om kansen en aandachtspunten te kunnen identificeren. In deze sessie kunnen de verschillende objectbeheerders van de Provincie voor hun objecten de eisen formuleren waaraan het ontwerp/de onderdoorgang dient te voldoen, waarbij de Eisen en Richtlijnen Bouw- en Infraprojecten (ERBI) het uitgangspunt is.

Opdrachtgever dient te controleren of de eerder opgehaalde KES goed in Relatics is overgenomen. Openstaande zaken dienen te worden uitgelicht en moeten in dit vervolgonderzoek worden beantwoord.

Er dient een overzicht te worden gemaakt van onderdelen die in het vervolg van de uitwerking aandacht dienen te krijgen. Onderdelen die effect hebben op het ruimtegebruik dienen in het ontwerp te worden verwerkt. Daarbij kan worden gedacht aan:

- Onderhoud moet veilig kunnen plaatsvinden;
- verkeer dient zo min mogelijk hinder te ondervinden van onderhoud;
- schoonmaken/onderhoud pompkamer van buitenaf i.p.v. in het midden van het kunstwerk op de rijbaan;

- voorkomen van valgevaar door het afschermen van hoogten, het maken van opstelplaatsen of voldoende ruimte om te kunnen inspecteren (inspectiepaden). Inspecties en controles moeten bij voorkeur buiten het verkeer plaatsvinden.

In de vorige fase zijn diverse overleggen geweest met de hulpdiensten. Wij verwachten dat de opdrachtnemer de reeds opgehaalde klanteisen en wensen van de hulpdiensten actualiseert en deze in overleg met opdrachtgever afprijst. Gedacht kan worden over de volgende zaken:

- De onderdoorgang is een 'bouwwerk geen gebouw zijnde' (Bouwbesluit). Dit betekent dat er voorzieningen moeten zijn voor hulpdiensten en voorzieningen die voorkomen dat calamiteiten escaleren:
 - Toegangswegen voor hulpdiensten
 - Deuren in tussenwand
 - Afsluitsystemen
 - Camera's
 - Afwatering
 - Afslepen van voertuigen
 - Etc.
- Wat zijn de eisen aan bereikbaarheid tijdens de bouwfase?

Het doel is om te voorkomen dat zaken worden vergeten die invloed hebben op de besluitvorming c.q. kostenraming. In de eerder genoemde sessie(s) zullen opdrachtnemer en opdrachtgever samen bepalen wat nuttig en noodzakelijk is om verder mee te nemen in de uitwerking van de varianten.

Tevens dienen de beheer en onderhoudskosten van een kanteldijk en coupure apart in beeld te worden gebracht, om het verschil in realisatie en beheer & onderhoud duidelijk te maken.

In de actualisatie van klanteisen en wensen dient er aandacht te zijn voor het openbaar vervoer. In de vorige fase is dit door de Vervoerregio Amsterdam en vervoerder EBS in beeld gebracht. De concessie Zaanstreek-Waterland wordt op dit moment aanbesteed en deze gaat in december 2021 van start. In augustus is de nieuwe vervoerder bekend. Tot dat moment kan de Vervoerregio worden benaderd.

8. Overige zaken

Het is niet toegestaan om te verwijzen naar referentieprojecten voor de onderbouwing van keuzes in dit project. Alle argumenten, onderbouwingen, eenheidsprijzen, etc. dienen project- en locatie specifiek te zijn. Achterin dit document is een inventarislijst toegevoegd met beschikbare gegevens (bijlagen). Opdrachtnemer dient zelf in de offerte aan te geven welke onderzoeken volgens opdrachtnemer nog noodzakelijk zijn om de ontwerpen en kostenramingen te kunnen maken. Van alle noodzakelijke (te actualiseren) onderzoeken dienen apart de kosten in beeld te worden gebracht zodat hier een keuze uit gemaakt kan worden.

Het is van groot belang om een bestuurlijke uitspraak te verkrijgen van het bevoegd gezag over de vergunbaarheid van de uitgewerkte constructies. Dit

geldt bijvoorbeeld voor de benodigde aanpassingen van de Broekervaart en de toe te passen constructie bij de Broekermeerdijk als ook een akkoord voor de vormgeving van de kunstwerken qua veiligheid. Opdrachtnemer dient de benodigde aanvragen voor te bereiden zodat deze aan de diverse beoordelaars kunnen worden voorgelegd. Opdrachtnemer dient hiermee in de aanbieding rekening te houden. Het verkrijgen van deze instemming en het schriftelijk vastleggen hiervan behoort bij de opdracht.

De gemeente Waterland is het bevoegd gezag voor een onderdoorgang. Het gaat daarbij om de omgevingsvergunning. Het is aan het bureau om in gesprek te gaan met de gemeente en een principe-uitspraak te krijgen. Er hoeft geen vergunning te worden verkregen, maar wel een akkoord op de stukken en de intentie om de vergunning te verlenen. Daarnaast is het belangrijk dat de gemeente wil meewerken aan het aanpassen van de bestemmingsplannen. De stukken moeten helder zijn, zodat er een besluit over gemaakt kan worden. Niet tot vergunningsaanvraag-gereed. Doel is om te voorkomen dat bij de uiteindelijke vergunningaanvraag het bevoegd gezag, op basis van gegevens die bekend hadden kunnen zijn, niet zou instemmen. Het waterschap HHNK is ook bevoegd gezag, namelijk voor de Watervergunning. Zij moeten het versmallen van de Broekervaart en de oplossing kanteldijk of afsluiting later accorderen.

In principe is het plangebied van de onderdoorgangvarianten afgebakend door de locaties waar het ondergrondse deel weer aansluit op de huidige N247. Omdat het ontwerp moet aansluiten op de eerstvolgende wegvakken en/of kruispunten aan de noord- en zuidzijde van Broek in Waterland dient het ontwerp aan te sluiten op 't Schouw aan de zuidzijde en het kruispunt met de Bernhardlaan aan de noordzijde. Het gaat daarbij om de nieuwe situatie van de N247 welke bij opdrachtverlening aan de opdrachtnemer zal worden verstrekt. Het verkeerskundig en technisch uitwerken van deze aansluitingen is noodzakelijk om de layout van een nieuw dynamisch verkeersmodel te kunnen bepalen.

9. Omgevingskenmerken

In en rondom Broek in Waterland is een aantal ruimtelijke beperkingen aanwezig waarmee tijdens het ontwerpproces rekening moet worden gehouden. Hieronder staan een aantal zaken genoemd, maar deze lijst is niet uitputtend. Onderstaand overzicht is vergelijkbaar met de offerteaanvraag voor de vorige fasen. Omdat het in deze offerte aanvraag gaat om de nadere uitwerking van twee varianten, en deze onderdelen dus nog steeds van toepassing zijn, worden deze nu herhaald en zijn eventueel geactualiseerd.

9.1 Beschermd dorpsgezicht

De noordzijde van Broek in Waterland is een beschermd dorpsgezicht. De N247 ligt buiten deze zone, maar een onderdoorgang heeft mogelijk wel een (indirect) effect op het historische deel. Vandaar dat er afstemming nodig is met het bevoegd gezag, de Rijksmonumentenzorg en de Welstandcommissie van de gemeente Waterland.

9.2 Weidevogelgebied en Groene buffer

Het is aannemelijk dat de uiteinden van de onderdoorgang (deels) buiten het dorp komen te liggen. Buiten Broek in Waterland is een weidevogelgebied en ligt de Groene Buffer. Opdrachtnemer dient inzichtelijk te maken welke maatregelen er moeten worden getroffen om de aangegeven varianten mogelijk te maken. Tevens moet de eerder gemaakte lijst met aan te vragen vergunningen worden geactualiseerd.

9.3 Waterkering

Zoals eerder aangegeven is de Broekermeerdijk een waterkering tussen twee polders. Het voorlopig ontwerp dient afgestemd te worden met het Waterschap als bevoegd gezag. De schetsontwerpen dienen te worden goedgekeurd en daarom is het ontwerp van deze dijk en het uitwerken van de benodigde maatregelen onderdeel van deze offerteaanvraag. Opdrachtnemer dient zelf in te schatten hoeveel overleg er noodzakelijk is voor het verkrijgen van de instemming met de ontwerpen.

9.4 Systems Engineering

Bij de marktbenadering en toepassen van geïntegreerde contracten gaat de voorkeur van de Provincie uit naar het zoveel mogelijk vrij laten van oplossingsmogelijkheden aan de markt, tenzij er onaanvaardbare risico's ontstaan of tenzij het ongewenst is voor de stakeholders (o.a. beheerders, partijen die meefinancieren).

De Provincie stelt bij start van deze opdracht een Relatics-omgeving ter beschikking waarin het systeem wordt ontwikkeld en de eisen worden geborgd. Deze omgeving moet gedurende het ontwerpproces door opdrachtnemer worden geverifieerd, gevalideerd en aangevuld met eisen die gedurende de invulling en voortgang van de opdracht (maakbaar en haalbaar VO en bijbehorende kostenramingen) naar voren komen.

Relatics omgeving is er al en is in de basis gevuld. De uit eerdere studies opgehaalde KES worden door de opdrachtgever overgezet naar een nieuwe werkomgeving. Het is de bedoeling dat deze KES kunnen worden aangevuld. PNH maakt gebruik van een standaard objectenboom die door OG wordt aangeleverd.

Gewerkt moet worden volgens het de "Leidraad voor Systems Engineering binnen de GWW-sector, V3", met daarbij:

- a) Vaststellen bestaande situatie aan de hand van alle beschikbare onderzoeksgegevens en aangeleverde gegevens;
- b) Gebruiken van bestaande contractinformatie en producteisen;
- c) Verzamelen aanvullende klanteneisen intern en extern;
- d) Opstellen KES in de aangeleverde Relatics-omgeving provincie Noord-Holland.

Er wordt verwacht dat opdrachtnemer dat alle te leveren producten minimaal één maal in concept en één maal definitief ter toetsing aan opdrachtgever worden aangeboden. Op alle toets opmerkingen verwacht

opdrachtgever een reactie van opdrachtnemer waarin aangegeven wordt wat er met deze bevindingen gedaan zal worden, zo nodig voorzien van argumentatie.

10. Planning

Opdrachtnemer dient een voor niet specialisten leesbaar en begrijpelijke planning bij het plan van aanpak te voegen.

Opdrachtgever heeft de wens om 1 februari 2021 te starten met de studie. Het streven is om in januari 2022 het eindproduct te kunnen opleveren. In de vorige fase is gebleken dat het voor het eerst doorlopen van een proces van co-creatie extra tijd en overleggen vraagt. Daarom vragen wij extra aandacht voor het maken van een realistisch en robuust plan van aanpak.

Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor het tijdig toezenden van informatie en interne informatieoverdracht tijdens ziekte of afwezigheid van interne collega's (of bij onderaannemers).

Het claimen van meerwerk etc. als gevolg van het door de opdrachtnemer verkeerd inschatten van de benodigde tijd voor het goed doorlopen van deze opdracht is uitgesloten. Bij voorbaat wil opdrachtgever aangeven dat geen enkele meerwerkopdracht voor werkzaamheden die vallen onder de hoofdpdracht zullen worden ingewilligd. Mocht er bijvoorbeeld meer overleg noodzakelijk zijn om te komen tot een bepaald (tussen-)product dan in de aanbidding is opgenomen dan komt dit geheel voor risico van opdrachtnemer. Het spreekt voor zich dat dit geen betrekking heeft op onderdelen die door de provincie op een later tijdstip als aanvullende werkzaamheden worden gevraagd.