

# **Leefbaarheidsopgave Krommenie/Assendelft i.r.t. Stelling van Amsterdam**

## **Redeneerlijn**

### **Inhoudsopgave**

Inhoudsopgave .....	1
1. Omschrijving opgave.....	2
2. Aanpak opgave .....	3
3. Situatie anno 2018 .....	5
4. Vervolgtraject na keuze van voorkeursalternatief .....	8
Bijlage 1 – Beschouwing alternatieven .....	9
Bijlage 2 – Aanbevelingen ICOMOS november 2015 .....	10
Bijlage 3 – Advies ICOMOS april 2017 .....	11
Bijlage 4 – Advies ICOMOS oktober 2017 .....	12
Bijlage 5 – MKBA en meerkosten .....	14
Bijlage 6 – Quickscan meerkosten verdiepte liggingen .....	16

## 1. Omschrijving opgave

Door Krommenie en Assendelft loopt de N203, een provinciale weg die het verkeer afwikkelt van en naar deze kernen, maar ook doorgaand verkeer tussen de snelwegen A8 en A9 faciliteert. De drukte op deze weg heeft een negatief effect op de leefbaarheid in de beide kernen. Uit eerder onderzoek (MIRT onderzoek noordkant Amsterdam – MonA) is gebleken dat er sprake is van een leefbaarheidsknelpunt naast een bereikbaarheidsknelpunt. Door de hoeveelheid verkeer is de luchtverontreiniging en geluidsbelasting in de directe omgeving hoog en zorgt voor hinder. Daarnaast stroomt het verkeer niet goed door en zorgt voor filevorming op de route tussen de A8 en de A9. Dit resulteert weer in sluipverkeer op wegen die daar niet op berekend zijn waardoor de verkeersveiligheid onder druk staat. Kortom, de verkeersdruk en slechte doorstroming zorgen voor een verminderde leefbaarheid in het gebied tussen de A8 en de A9.

Met het Rijk is in het kader van MonA afgesproken dat het Rijk zich richt op de corridors van de A7 en A9 en dat de regio het leefbaarheids- en bereikbaarheidsknelpunt in Krommenie/ Assendelft aanpakt. Sinds 2014 is de regio, met een trekkersrol voor de provincie Noord-Holland, verantwoordelijk voor deze opgave. De planstudie Verbinding A8-A9 is in 2014 gestart met een ontwerp notitie reikwijdte en detailniveau (NRD). In de NRD zijn de problemen omschreven die de aanleiding vormen voor het starten van de planstudie Verbinding A8-A9 en de doelen van het project die daaruit volgen. De planstudie richt zich op het onderzoeken van oplossingen die bijdragen aan de dubbele doelstelling:

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

Naast de inhoudelijke doelstellingen zijn twee criteria benoemd waaraan de oplossing wordt getoetst:

- 1) De oplossing moet passen binnen wet- en regelgeving;
- 2) Financiële criteria: de oplossing dient een MKBA ratio te hebben van minimaal 1,0 en financieel haalbaar zijn.

## 2. Aanpak opgave

De partijen in de regio (Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Zaanstad, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest en Velsen) hebben met elkaar afgesproken een planstudie te starten naar een verbetering van de leefbaarheid en de verkeerssituatie in het gebied. De planstudie bestaat uit een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD), een planMER studie en een besluitMER (ook wel Provinciaal Inpassingsplan – PIP).

### Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)

In de NRD is een eerste verkenning gedaan naar de mogelijkheden om de opgave aan te pakken. Dat wordt gedaan aan de hand van de Ladder van Verdaas. Dit houdt in dat eerst gekeken wordt naar andere maatregelen dan nieuwe infrastructuur om de problemen op te lossen.

Oplossingsrichtingen die dan als eerste aan bod komen, zijn: ruimtelijke ordening; verkeersmanagement; verbeteren openbaar vervoer en het beter benutten van de bestaande infrastructuur. Daarna wordt pas gekeken naar nieuwe infrastructuur. In de NRD zijn in totaal veertien alternatieven beschouwd.

Uit de verkenning is gebleken dat nieuwe infrastructuur nodig is om de problematiek aan te pakken. De overige maatregelen dragen wel bij aan een oplossing, maar lossen de problematiek onvoldoende op. Een uitgebreide beschouwing, inclusief een actualisatie, is weergegeven in bijlage 1. Verder is gebleken dat zeven alternatieven kansrijk zijn voor verder onderzoek in een planMER studie. Van de zeven alternatieven is ook 'niets doen' als variant meegenomen (het nulalternatief).

In het studiegebied ligt ook de Stelling van Amsterdam, sinds 1996 UNESCO-werelderfgoed. De provincie heeft, naast haar rol voor het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid, de rol als siteholder van het werelderfgoed. Dat houdt in dat de provincie gehouden is om de uitzonderlijke universele waarde (Outstanding Universal Value - OUV) van het werelderfgoed in stand te houden. Nieuwe infrastructuur in het gebied raakt de Stelling van Amsterdam in meer of mindere mate, waardoor goed gekeken moet worden naar de effecten op het werelderfgoed.

### PlanMER 1<sup>e</sup> fase

Bij de planMER zijn de zeven alternatieven beoordeeld op verschillende milieuaspecten, waaronder lucht, geluid, natuur, archeologie en cultuurhistorische waarden (waaronder de Stelling van Amsterdam). Aan de hand van de beoordelingen kunnen de zeven alternatieven met elkaar vergeleken worden om zo een voorkeursalternatief aan te wijzen. Omdat de meeste alternatieven een impact hebben op de OUV van de Stelling van Amsterdam is besloten om, naast de planMER studie, een Heritage Impact Assessment (HIA) uit te voeren. Deze HIA is voorgelegd aan ICOMOS, het adviesorgaan van UNESCO. ICOMOS heeft daarop het volgende geadviseerd:

- *Het behoud van de integriteit en authenticiteit van de tastbare attributen moet een doorslaggevende rol spelen bij de uiteindelijke beslissing (voor een wegalternatief);*
- *Het lijkt noodzakelijk dat er (bij de keuze van een wegalternatief) aandacht wordt besteed aan de bestaande visuele ingrepen die reeds invloed hebben op de OUV;*
- *Alternatief 7 lijkt de minste effecten op het erfgoed te hebben, maar daarbij moet ook worden onderzocht of dit een duurzame oplossing voor de verkeersproblemen is.*

*(zie bijlage 2 voor aanbevelingen ICOMOS november 2015);*

Aan de hand van de uitkomsten van de planMER en de HIA, is besloten om twee alternatieven verder uit te werken: het Nul-plusalternatief en het Heemskerkalternatief. Op advies van de Commissie voor de m.e.r. is daar een derde alternatief bijgekomen: het Golfbaanalternatief. De uitwerking is in de vorm van een tweede fase van de planMER gedaan.

### **PlanMER 2<sup>e</sup> fase**

De drie overgebleven alternatieven zijn diepgaander onderzocht op de diverse MER aspecten. Daarbij is het advies van ICOMOS meegenomen en zijn visualisaties gemaakt van de drie alternatieven om inzichtelijk te maken welke impact de alternatieven hebben op de Stelling van Amsterdam. Dit is vervolgens weer teruggelegd bij ICOMOS met een toelichting op de visualisaties. In april 2017 heeft ICOMOS het volgende geadviseerd:

- *ICOMOS is van mening dat het Nul-plusalternatief de minste impact lijkt te hebben (op de OUV van de Stelling) en spreekt derhalve een voorkeur uit voor deze variant;*
- *ICOMOS is van mening dat de twee andere alternatieven infrastructurele werken vereisen die volgens de 3D-visualisaties en de analyse aanzienlijke negatieve effecten lijken te hebben op de tastbare attributen van het werelderfgoed en de landschappelijke dimensie daarvan. Eigenlijk kunnen deze varianten niet worden uitgevoerd zonder dat de cultuurhistorische kenmerken van de SvA op sommige plekken verloren gaan;*
- *Daarnaast zouden de Golfbaan- en de Heemskerkvariant leiden tot verregaande versnippering van een landschap dat nog relatief intact en ononderbroken is in een gebied dat gaandeweg sterk verstedelijkt.*

*(zie bijlage 3 voor advies ICOMOS april 2017).*

Uit de nadere planMER studie blijkt dat het Nul-plusalternatief onvoldoende bijdraagt aan de aanpak van de opgave. De doorstroming van het verkeer verbetert onvoldoende, het sluisverkeer neemt niet genoeg af en hierdoor verbetert de luchtkwaliteit en geluidsbelasting onvoldoende. Echter, de beide andere alternatieven doorsnijden de Stelling van Amsterdam waardoor de universele waarde van de Stelling aangetast wordt.

Dit resulteert in een dilemma: er is geen alternatief gevonden dat recht doet aan én de doelstellingen voor leefbaarheid en bereikbaarheid én aan alle aspecten uit de MER, in dit geval niet aan de universele waarde van de Stelling van Amsterdam.

### **ICOMOS Advisory Mission**

Vanwege dit dilemma is op verzoek van de provincie door het Rijk aan ICOMOS gevraagd om een integrale beoordeling te geven op de uitkomsten van de planstudie aan de hand van een bezoek (Advisory Mission). In oktober 2017 heeft dit bezoek plaatsgevonden en heeft de ICOMOS-adviseur zich middels een veldbezoek en diverse presentaties laten informeren over het project en het dilemma. Daarnaast zijn de betreffende rapportages van de planstudie bestudeerd. In november 2017 is het rapport van deze Advisory Mission ontvangen. Samengevat luiden de aanbevelingen uit dit Advisory Mission Report als volgt:

1. *“De missie concludeert dan ook dat er op dit moment geen enkel alternatief is dat kan worden ondersteund. Daarom is het advies om verder te zoeken naar andere opties die wel aan de drie bovengenoemde belangrijkste criteria voldoen, te weten: bescherming van de OUV, leefbaarheid en mobiliteit.*
2. *Ten eerste is de missie van mening dat de mogelijkheid van een bufferzone moet worden onderzocht op basis van een duidelijke inkadering in de omgeving, in ieder geval voor de meest kwetsbare gedeelten van het erfgoed.*
3. *Ten tweede zijn herstelwerkzaamheden nodig voor sommige landschappelijke gebieden, zoals in dit rapport is aangegeven.*
4. *Ten derde stelt de missie voor om naar aanleiding hiervan een meer gedetailleerde strategische benadering voor het erfgoed als geheel en de bredere context uit te werken, met name inzake infrastructuur, omdat het lastig is om infrastructurele projecten los van elkaar te bekijken binnen de nauwe begrenzing van segmenten van het erfgoed, zoals uit dit rapport blijkt.”*

*(zie bijlage 4 voor het volledig advies)*

### 3. Situatie anno 2018

De adviezen die ICOMOS de afgelopen jaren heeft gegeven ten aanzien van de A8-A9 en de Stelling van Amsterdam heeft de provincie, als siteholder voor de Stelling van Amsterdam en als initiatiefnemer voor een wegverbinding A8-A9, steeds ter harte genomen en zij heeft geprobeerd zoveel als mogelijk deze adviezen op te volgen en hieraan gehoor te geven.

De Advisory Mission van oktober 2017 had dan ook als doel om met ICOMOS ter plekke te bediscussiëren welke eventuele inpassingsmogelijkheden van de drie nog resterende wegalternatieven voor een wegverbinding A8-A9 acceptabel zouden zijn in het licht van het werelderfgoed de Stelling van Amsterdam. Daarnaast ook om ICOMOS inzicht te geven in waarom eerdere alternatieven zijn afgefallen.

ICOMOS concludeert naar aanleiding van deze missie dat zij de eerder zorgvuldig gemaakte selectie van zeven naar drie alternatieven onderschrijft en zich dan ook voor de beoordeling tijdens de missie heeft geconcentreerd op de drie resterende alternatieven. Vervolgens concludeert de missie dat zij geen enkel van deze drie resterende alternatieven kan ondersteunen.

De missie kan het Nul-plusalternatief niet ondersteunen omdat duidelijk is dat dit alternatief een nadelig effect heeft op de leefbaarheid en geen duurzame vervoersoplossing biedt. Daarmee voldoet dit alternatief niet aan de doelstellingen waarom er een A8-A9 wegverbinding moet worden aangelegd.

ICOMOS kan het Heemskerkalternatief en het Golfbaanalternatief niet ondersteunen omdat deze de universele waarde van de Stelling teveel zullen schaden. De missie adviseert daarop om verder te zoeken naar andere alternatieven die wel aan de drie belangrijkste criteria voldoen, te weten bescherming van de universele waarde van de Stelling van Amsterdam, leefbaarheid en mobiliteit.

#### Inpassing en herstel van het landschap

Terugkijkend naar het doorlopen proces komen Rijk en regio tot de conclusie dat er een zorgvuldige route is gevolgd om tot een voorkeursalternatief te komen. Dit is opnieuw beschouwd in de notitie van het adviesbureau Antea (bijlage 1). Net als ICOMOS, wordt geconcludeerd dat geen van de alternatieven volledig kan voldoen aan de wens om zowel de leefbaarheid en de bereikbaarheid te verbeteren alsook de universele waarde van de Stelling van Amsterdam te behouden.

Desondanks kiest de provincie toch voor het uitwerken van een variant omdat het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid in dit gebied een belangrijke maatschappelijke opgave is. Een zorgvuldige inpassing van een wegverbinding is essentieel voor het zoveel mogelijk behouden van de OUV van de Stelling van Amsterdam. De provincie zal, in samenwerking met het Rijk, in de komende uitwerkingsfase dan ook naar een zo optimale inpassing van een wegverbinding streven. Als één van de (extreme) mogelijkheden wordt gekeken naar een verdiepte ligging van de aansluiting met de A9 en het tracé ter hoogte van de Stelling van Amsterdam. Maar ook andere inpassingsmogelijkheden worden onderzocht. Daarvoor wordt een landschapsplan opgesteld voor het gebied tussen het Noordzeekanaal en de huidige N203. Dit landschapsplan vormt de uitgangspunten voor het ontwerp van het voorkeursalternatief.

Daarnaast staat in het advies van ICOMOS dat ook moet worden ingezet op herstel van (het landschap van) de Stelling van Amsterdam, naast het behoud van de universele waarde. In het advies van ICOMOS worden concrete herstelmaatregelen genoemd waarvan ICOMOS vindt dat deze moeten worden uitgevoerd, los van het te kiezen alternatief. De maatregelen bevinden zich op of aanpalend aan het tracé van het Golfbaanalternatief. Het gaat om de volgende maatregelen:

- Verwijdering van de verzorgingsplaatsen, tankstations en bijbehorende bebouwing zodat het schootsveld wordt vrijgemaakt en daarmee de openheid rond het fort deels wordt hersteld;
- Versterking van de leesbaarheid en ecologische kwaliteit van het landschap door het waterpeil te verhogen (voor een grotere diversiteit aan vegetatie), en agrarisch natuurbeheer;
- Herstel van de inundatiekering (oorspronkelijk acces van het fort) zodat dit aan weerszijden van de A9 weer zichtbaar wordt;
- Herstel van het verloren gegane gedeelte van de Groenedijk (ten noorden van de Communicatieweg) en aanleg van een recreatiepad bovenop de dijk;
- Vergroting van de herkenbaarheid van de Kil (een voormalige zeearm) door de waterloop te verbreden en in de omringende Kilzone een vorm van ecologisch landbouwbeheer te ontwikkelen met een hogere grondwaterstand en meer soortendiversiteit;
- Verbetering van de kwaliteit van de inundatiezone / open schootsveld door de aanplant van een bomenrij (essen) evenwijdig aan de A9 langs bedrijventerrein De Trompet;
- Verbetering van het lokale recreatieve netwerk door het acces Zuidermaatweg door te trekken naar de Communicatieweg / Vogelmeerweg;
- Herstel van de leesbaarheid van de Liniewal met een duidelijke coupure door de wal bij de Communicatieweg en herstel van de route en het zicht langs de wal richting Fort Veldhuis.

De provincie is bereid, naast een zorgvuldige inpassing van het wegalternatief, bovengenoemde herstelmaatregelen ter hand te nemen.

In het kader van de Significant Boundary Modification worden de mogelijkheden voor een bufferzone en een meer gedetailleerdere strategische benadering van het erfgoed, onderzocht. Dit naar aanleiding van de aanbevelingen vanuit de missie.

#### Maatschappelijke haalbaarheid

Bij de keuze voor een wegalternatief wordt niet alleen gekeken naar de effecten van deze weg op de doelstellingen leefbaarheid en bereikbaarheid, maar ook naar de kosten die een belangrijk criterium vormen in de afwegingen voor een wegalternatief. De overheid heeft hierin een verantwoording naar haar inwoners dat zij tegen maatschappelijk acceptabele kosten een wegverbinding aanlegt.

De provincie heeft op basis van het advies van ICOMOS gekeken op welke wijze beide alternatieven op een andere wijze zijn in te passen. Als mogelijke (extreme) optie is gekeken naar het verdiept aanleggen van zowel het Heemskerkalternatief en het Golfbaanalternatief in de zone van de Stelling van Amsterdam. Als eerste stap hierin is onderzoek gedaan naar de financiële effecten van een dergelijke inpassing van beide alternatieven.

Uit dit onderzoek (bijlage 6, Antea 2017) kan worden geconcludeerd dat de meerkosten voor het verdiepen van de Verbinding A8-A9 binnen de zone van de Stelling van Amsterdam uiteenlopen. De meerkosten van het Golfbaanalternatief worden geschat op € 125 mln. De meerkosten van het Heemskerkalternatief worden geschat op € 175 mln.

Uit de MKBA ratio blijkt dat het huidige Heemskerkalternatief geen financiële ruimte biedt voor verdere inpassingsmaatregelen (MKBA ratio <1). Bij het Golfbaanalternatief is ruimte om binnen een verantwoorde MKBA verhouding te blijven na verdere inpassing van het tracé (MKBA ratio >1). De kosten die gemaakt moeten worden voor een verantwoorde inpassing van het Golfbaanalternatief, zijn maatschappelijk te verantwoorden. Daarnaast liggen er bij het Golfbaanalternatief goede mogelijkheden om de geadviseerde herstelwerkzaamheden door ICOMOS, mee te nemen in een integraal ontwerp voor weg en landschap.

### Conclusie

De provincie kiest er voor om het Golfbaanalternatief aan te wijzen als voorkeursalternatief en dit alternatief in komende periode verder uit te werken op onder meer inpassing. Daarbij worden de herstelmaatregelen zoals eerder in dit hoofdstuk omschreven, meegenomen. Het Rijk, waaronder OCW en het College van Rijksadviseurs worden intensief betrokken bij dit proces. De provincie en ook de State Party, zien in het advies van ICOMOS naar aanleiding van de missie handvatten om het Golfbaanalternatief zodanig in te passen dat de universele waarde van de Stelling van Amsterdam zo min mogelijk geschaad worden.

## 4. Vervolgtraject na keuze van voorkeursalternatief

Na vaststelling van het voorkeursalternatief volgt de planuitwerkingsfase. Voor de verbinding wordt een provinciaal inpassingsplan (PIP) opgesteld en voor de aansluiting A9 en de maatregelen op de A9 een ontwerp Tracébesluit. Het Tracébesluit wordt getrokken door I&W/RWS. OCW is belast met de contacten met ICOMOS/UNESCO. Vanuit die rol zijn zij verantwoordelijk voor het indienen van het dossier bij UNESCO. OCW is daarbij dan ook een partner in de zoektocht naar een inpassingsvariant die de OUV van de Stelling zo min mogelijk aantast. De inzet is om het Tracébesluit en PIP gezamenlijk voor te bereiden. Voorgesteld wordt de rollen en wijze van betrokkenheden van de diverse in het kader van het plan van aanpak van het Tracébesluit en het PIP nader met elkaar uit te werken.

Daarnaast wordt het College van Rijksadviseurs (CRA) betrokken bij de planuitwerkingsfase. Als eerste onderdeel van de planuitwerkingsfase wordt een landschapsplan opgesteld voor het gebied van de Stelling van Amsterdam tussen het Noordzeekanaal en de huidige N203. Het College van Rijksadviseurs kan daarin een adviserende rol spelen. Daarbij willen wij ook ICOMOS Nederland betrekken. ICOMOS Internationaal hecht veel waarde aan de betrokkenheid van de landelijke ICOMOS-afdelingen.

### Mogelijk tijdspad

Het vervolg-tijdspad voor de verbinding A8-A9 is afhankelijk van het moment dat er een bestuurlijk overleg kan plaatsvinden met de ministers van OCW en I&W om de 'redeneerlijn'/het vervolgtraject vast te stellen.

Het volgende tijdspad is indicatief.

April 2018:	Bestuurlijk overleg ministers OCW, I&W en CdK en gedeputeerden;
April 2018:	Informeren PS over uitkomsten overleg met ministers OCW en I&W;
April/mei 2018:	Ambtelijke afstemming met gemeenten en vervoerregio;
Mei 2018:	Stuurgroep, advisering over voorkeursalternatief;
Juni 2018:	GS besluitvorming over voorkeursalternatief;
Juli 2018:	Commissie behandeling voorkeuralternatief;
Na de zomer 2018	Plan van aanpak PIP en Tracéwetprocedure;
Maart 2019	Verkiezingen Provinciale Staten;
2e helft 2019	Ontwerp PIP en Ontwerp TB;
1e helft 2020	Definitief PIP en TB
1e helft 2021	Afronding juridische procedures.



## Bijlage 1 – Beschouwing alternatieven

*Separaat bijgevoegd:*

*Notitie Antea opties nav advies ICOMOS*

## Bijlage 2 – Aanbevelingen ICOMOS november 2015

### *Aanbevelingen ICOMOS:*

- Het behoud van de integriteit en authenticiteit van de tastbare attributen moet een doorslaggevende rol spelen bij de uiteindelijke beslissing: de forten en militaire elementen, kanaal, dijken en waterbouwkundige elementen. ICOMOS zou graag bevestiging willen hebben dat deze elementen in goede staat zijn en dat er geen veranderingen zullen optreden in de technische kenmerken van het verdedigingssysteem in dit gebied.
- Ten aanzien van de verbinding A8-A9 lijkt het noodzakelijk dat er aandacht wordt besteed aan de bestaande visuele ingrepen die reeds invloed hebben op de OUV (verstedelijking, A9, windturbine, enz.). Dit kan ten eerste worden gedaan door vast te stellen wat de belangrijkste zichtas van het werelderfgoed in dit gebied is en ten tweede door 3D-landschapsmodellen te maken van de reeds bestaande kenmerken en wat er zou gebeuren bij de nieuwe projecten (zonder dergelijke modellen is het moeilijk om zich een voorstelling te maken van hoe het toekomstige landschap eruit zal zien).
- Bij de verbinding A8-A9 lijkt alternatief nr. 7 de minste effecten op het erfgoed te hebben. Maar daarbij moet ook worden onderzocht of dit een duurzame oplossing voor de verkeersproblemen is, aangezien deze oplossing een stuk provinciale weg omvat. Ongeacht de vraag of alternatief nr. 7 een duurzame oplossing vormt of niet, dient er tegelijk ook onderzoek te worden gedaan naar een meer directe oplossing (nr. 3, 4, 5) en daarbij misschien zelfs de begrenzing van het werelderfgoed op deze locatie te heroverwegen, waarbij breder gekeken wordt naar de sociaal-stedelijke en economische druk vanuit Amsterdam op de Stelling van Amsterdam als geheel.
- Ten aanzien van het opstelterrein voor treinen geldt dat, wanneer er absoluut geen andere locatie voor de bouw van het treinopstelterrein mogelijk is buiten het werelderfgoedgebied, de visuele effecten zo veel mogelijk moeten worden beperkt, daarbij rekening houdend met de grote zichtbaarheid van het verplaatsen van rollend materieel. Een opstelterrein van korte of middelbare lengte langs de bestaande lijn verdient de voorkeur, met visuele afscheidingen (dijken, boomrijen). Dit zou enigszins negatief als 'camouflage' kunnen worden aangeduid, maar het lijkt de enige manier te zijn om het project uit te voeren. Bovendien maakt het spoor Uitgeest deel uit van de OUV van het werelderfgoed.
- Ten slotte doet ICOMOS de aanbeveling om de mogelijkheid te onderzoeken om een bufferzone in te stellen om de visuele effecten te beperken op die plaatsen waar de forten en dijken vlakbij de grens van het erfgoed liggen.

## Bijlage 3 – Advies ICOMOS april 2017

### Conclusies

*ICOMOS is het met de State Party eens dat, van de drie geselecteerde alternatieven, het Nul-plusalternatief de minste impact lijkt te hebben en spreekt derhalve een voorkeur uit voor deze variant voor de aanleg van de verbinding tussen de A8 en de A9.*

*ICOMOS is van mening dat de twee andere alternatieven infrastructurele werken vereisen die volgens de 3D-visualisaties en de analyse aanzienlijke negatieve effecten lijken te hebben op de tastbare attributen van het Werelderfgoed en de landschappelijke dimensie daarvan, welke van groot belang is om de betekenis van de Stelling van Amsterdam te kunnen begrijpen en waarderen.*

*Eigenlijk kunnen deze varianten niet worden uitgevoerd zonder dat de cultuurhistorische kenmerken van de SvA op sommige plekken verloren gaan. Hoewel er restauratiemaatregelen zijn voorzien, kunnen deze alternatieven niet als aanvaardbare oplossingen worden beschouwd, zeker wanneer er een oplossing voorhanden is die veel minder impact heeft (het Nul-plusalternatief).*

*Daarnaast zouden de Golfbaan- en de Heemskerkvariant leiden tot verregaande versnippering van een landschap dat nog relatief intact en ononderbroken is in een gebied dat gaandeweg sterk is verstedelijkt, met als gevolg een aanzienlijke aantasting van de openheid en het landschappelijke karakter van de SvA.*

*ICOMOS is echter van mening dat een meer diepgaande analyse van de mogelijke effecten van het Nul-plusalternatief op de SvA, met name bij de aansluiting met de A9, wenselijk zou zijn om eventuele effecten ten gevolge van het project te monitoren.*

*Ook een landschappelijke analyse zou helpen om te bepalen welke maatregelen het meest geschikt zijn om de landschappelijke dimensie van het erfgoed veilig te stellen, gezien de kwetsbaarheid daarvan in verband met het project.*

## Bijlage 4 – Advies ICOMOS oktober 2017

Hieronder zijn de conclusies en aanbevelingen van ICOMOS integraal opgenomen (hoofdstuk 7 van het Advisory Mission Report).

*Voor de beoordeling van dit project zijn aanvankelijk zeven varianten tegen elkaar afgewogen, waarbij rekening werd gehouden met de ligging van de forten en andere attributen van de Stelling van Amsterdam (kanalen, dijken, inundatiegebieden, e.d.) waarin de Outstanding Universal Value van het erfgoed tot uitdrukking komt. Op basis van een beoordelingsproces is er sinds 2015 in overleg met ICOMOS inmiddels een keuze gemaakt voor drie van deze zeven alternatieven. Deze missie heeft zich daarom geconcentreerd op de drie geselecteerde alternatieven (hoewel ook de voorlopige alternatieven zijn bestudeerd) en onderschrijft de gemaakte selectie.*

*Vanuit een breder perspectief was dit gedeelte van het landschap van de Stelling van Amsterdam ten tijde van de inschrijving kennelijk al gedeeltelijk aangetast. Er is een aanzienlijk risico dat de negatieve effecten zullen toenemen als gevolg van de huidige voorgestelde projecten. Om de integriteit en authenticiteit van het erfgoed en daarmee ook de leesbaarheid van dit ‘defensielandschap’ te kunnen behouden, dient er dan ook een einde te komen aan de versnippering en het steeds verder geïsoleerd raken van de afzonderlijke verdedigingsstructuren. De instandhouding van de integriteit en authenticiteit van tastbare attributen is daarom een centraal aandachtspunt geweest bij de beoordeling van de alternatieven en de uiteindelijke aanbeveling.*

*Op basis van de beoordeling van het Nul-plusalternatief, het Heemskerkalternatief en het Golfbaanalternatief concludeert de missie dat het Nul-plusalternatief de enige oplossing is die geen verlies van erfgoed en geen onaanvaardbare impact op de OUV met zich meebrengt, maar dat deze wel een nadelig effect heeft op de leefbaarheid in de omgeving van het erfgoed en bovendien geen duurzame vervoersoplossing vormt.*

*De missie concludeert dan ook dat er op dit moment geen enkel alternatief is dat kan worden ondersteund. Daarom is het advies om verder te zoeken naar andere opties die wel aan de drie bovengenoemde belangrijkste criteria voldoen, te weten: bescherming van de OUV, leefbaarheid en mobiliteit.*

*Dergelijke nieuwe opties moeten worden onderzocht op basis van de bovenstaande aanbevelingen, namelijk om duidelijke visuele studies en virtuele beelden van het landschap als geheel te presenteren, inclusief de bestaande kenmerken die afbreuk doen aan de kernkwaliteiten. Daarbij dient te worden uitgegaan van kaarten, een HIA en een zelfde beoordelingsprocedure als bij de eerder onderzochte alternatieven. Verder kan het nuttig zijn om een modelstudie naar de verkeerseffecten en een aanvaardbare doorstroming uit te voeren en de geluidsbelasting te beoordelen.*

*De missie merkt op dat sommige tastbare attributen, zoals de forten, sterk aanwezig zijn en goed bewaard zijn gebleven in het gebied, evenals de continuïteit daartussen, die bepalend is voor de verdedigingslinie. De landschappelijke expressie van het gebied zelf als cultuurlandschap, via andere kenmerken zoals de geomorfologie van het landschap en het watersysteem, als uitdrukking van de Outstanding Universal Value, is echter reeds gedeeltelijk aangetast.*

*Hoewel Nederland lof verdient voor het behoud van de monumentale attributen van de SvA, zoals de forten, staat hier de landschappelijke dimensie als uitdrukking van de Outstanding Universal Value op het spel. In die zin zullen de inspanningen van Nederland om deze onderdelen te restaureren en in stand te houden, cruciaal zijn voor het behoud van het erfgoed in de toekomst.*

*De missie is zich ervan bewust dat de kwetsbaarheden van de SvA zich eveneens op andere locaties voordoen, zoals ook werd onderkend in de aanvraag voor een kleine wijziging van de begrenzing in 2016, en dat de – met name infrastructurele – ontwikkelingsdruk in diverse delen van het erfgoed aanzienlijk is.*

*Ten eerste is de missie van mening dat de mogelijkheid van een bufferzone moet worden onderzocht op basis van een duidelijke inkadering in de omgeving, in ieder geval voor de meest kwetsbare gedeelten van het erfgoed.*

*Ten tweede zijn herstelwerkzaamheden nodig voor sommige landschappelijke gebieden, zoals in dit rapport is aangegeven.*

*Ten derde stelt de missie voor om naar aanleiding hiervan een meer gedetailleerde strategische benadering voor het erfgoed als geheel en de bredere context uit te werken, met name inzake infrastructuur, omdat het lastig is om infrastructurele projecten los van elkaar te bekijken binnen de nauwe begrenzing van segmenten van het erfgoed, zoals uit dit rapport blijkt.*

## Bijlage 5 – MKBA en meerkosten

Uit de resultaten van de planMER studie blijkt dat het Nul-plusalternatief een beperkte bijdrage levert aan de doelstellingen voor de bereikbaarheid en geen bijdrage levert aan de doelstellingen voor de leefbaarheid in de kernen. De maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) laat ook zien dat dit alternatief niet opbrengt wat het kost: een MKBA ratio van 0,5-0,6.

Het Heemskerkalternatief en Golfbaanalternatief dragen wel bij aan het behalen van de doelstellingen voor de bereikbaarheid en de leefbaarheid. Het Heemskerkalternatief kent een MKBA ratio van ongeveer 0,9-1,0 en het Golfbaanalternatief 1,3-1,5.

In onderstaande tabel is een overzicht van de kosten en de MKBA ratio weergegeven. Voor de MKBA ratio geldt dat is uitgegaan van het hoogste punt in de bandbreedte van de kosten.

Alternatief	Kosten	MKBA ratio (laag scenario)	MKBA ratio (hoog scenario)
Nul-plusalternatief	230 miljoen	0,5	0,6
Heemskerkalternatief	468-504 miljoen	1,0	0,9
Golfbaanalternatief	288-324 miljoen	1,5	1,3

### *Meerkosten verdiepte ligging*

De aandachtspunten van ICOMOS lijken bij een verdiepte ligging van het wegtracé, inclusief een verdiepte aansluiting op de A9, een goede invulling te geven. Onderzocht moet worden op welke wijze ook voldaan kan worden aan de door ICOMOS genoemde aandachtspunten voor het voorkeursalternatief als aanvulling op de nu uitgewerkte inpassingsvarianten van de ontwerpboeken 3.0.

Bij een keuze van een verdiepte ligging bij het Heemskerkalternatief gaat het om een verdiepte ligging vanaf de onderdoorgang bij de Kilzone t/m een verdiepte aansluiting Heemskerk. De fly-over zoals nu in het ontwerp zit wordt dan een fly-under, onder de verdiepte aansluiting (dus niveau -2). Bij het Golfbaanalternatief zou het kunnen gaan om een verdiepte ligging vanaf de Groenedijk t/m een verdiepte aansluiting met de A9. Vervolgens liggen hier ook kansen om het landschap tussen de liniedijken te herstellen.

Voor de bovenstaande verdiepte liggingen is een kostenindicatie opgesteld (zie bijlage 3). Gelet op de kosten-batenverhouding is bij het Heemskerkalternatief weinig ruimte voor extra investeringen wanneer het uitgangspunten van een kosten-batenverhouding van 1,0 gehandhaafd blijft. Bij het Golfbaanalternatief ligt nog wel ruimte voor een extra investering ten behoeve van een verder inpassing.

De meerkosten voor een verdiepte ligging en aansluiting zijn als volgt:

- Heemskerkalternatief: € 168 miljoen;
- Golfbaanalternatief: € 125 miljoen.

Alternatief	Kosten	Meerkosten	Totale kosten
Nul-plusalternatief	230 miljoen	-	230 miljoen
Heemskerkalternatief	468-504 miljoen	168 miljoen	636-672 miljoen
Golfbaanalternatief	288-324 miljoen	125 miljoen	413-449 miljoen

Wanneer de meerkosten bij het Golfbaanalternatief meegerekend worden in de kosten-batenverhouding, blijft deze verhouding positief. Dat betekent dat het Golfbaanalternatief met

een verdiepte ligging goedkoper is dan het Heemskerkalternatief zonder verdere inpassingsmaatregelen.

In het onderzoek naar optimalisatie van de inpassing van het voorkeursalternatief, naar wens van ICOMOS, is er dus sprake van een bandbreedte waarbinnen tegen verschillende kosten verschillende inpassingsresultaten gehaald kunnen worden.

## Bijlage 6 – Quickscan meerkosten verdiepte liggingen

*Separaat bijgevoegd:*

*Notitie Antea aanvullende kosten verdiepte ligging en aansluiting*