

Verbinding A8-A9

Redeneerlijn

Inhoudsopgave

1. Doelstelling Verbinding A8-A9.....	2
2. Betrokkenheid UNESCO/ICOMOS.....	3
3. Situatie anno 2018.....	5
4. Vervolgtraject na keuze van voorkeursalternatief.....	9
Bijlage 1 – Aanbevelingen ICOMOS november 2015.....	10
Bijlage 2.1 – Beschouwing alternatieven.....	11
Bijlage 2.2 - Beschouwing andere inpassing Nul-plusalternatief	16
Bijlage 3 – Advies ICOMOS april 2017	17
Bijlage 4 – Advies ICOMOS oktober 2017	18
Bijlage 5 – MKBA en meerkosten.....	20
Bijlage 6 – Quickscan meerkosten verdiepte liggingen	22

1. Doelstelling Verbinding A8-A9

De schakel tussen de twee snelwegen A8 en A9 kent een lange geschiedenis. Vanaf de jaren '60 van de 20^{ste} eeuw wordt er al gezocht naar een oplossing om de problemen van leefbaarheid en bereikbaarheid rondom de dorpen Assendelft en Krommenie het hoofd te bieden.

Sinds 2014 is de regio, met een trekkersrol voor de provincie Noord-Holland (PNH), 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:

- 1) 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;
- 2) Het verbeteren van de leefbaarheid in Krommenie, Assendelft en Wormerveer door het beperken van de verkeersdruk op de bestaande provinciale wegen N203 en N246.

Naast de twee 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. Betrokkenheid UNESCO/ICOMOS

Een complicerende factor bij de Verbinding A8-A9 is dat een deel van de wegverbinding, waar je hem ook neerlegt, het werelderfgoed de Stelling van Amsterdam zal raken. De Stelling van Amsterdam is sinds 1996 UNESCO-werelderfgoed en PNH is daarbij aangewezen als 'siteholder', eerstverantwoordelijke, van dit werelderfgoed. PNH staat dus voor de opgave om zowel de maatschappelijk gewenste A8-A9 wegverbinding te realiseren als ook de Outstanding Universal Value (OUV) van het werelderfgoed Stelling van Amsterdam te behouden.

State of Conservation Report (2010)

In 2010 is er door Nederland (State Party) en in overleg met PNH (siteholder) een State of Conservation Report (SoC) naar het Werelderfgoed Centrum gestuurd, waarin de toen actuele stand van zaken rondom de wegverbinding werd beschreven en uitgelegd.

Op deze SoC is destijds geen reactie ontvangen van UNESCO of ICOMOS (adviesorgaan UNESCO).

Heritage Impact Assessment A8-A9 (2015)

Vanaf 2014 zijn er door PNH 7 mogelijke wegalternatieven intensief onderzocht op de doelstellingen leefbaarheid en bereikbaarheid, maar ook op wat deze 7 alternatieven doen voor de OUV van de Stelling van Amsterdam. Hiertoe is, naast de gebruikelijke MER, een Heritage Impact Assessment (HIA) uitgevoerd, welke ICOMOS/UNESCO in het najaar van 2015 hebben ontvangen en waarop zij november 2015 een reactie hebben gegeven.

De kern van de reactie van ICOMOS was:

- *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 1 voor aanbevelingen ICOMOS november 2015);*

Visualisaties drie resterende wegalternatieven (2017)

PNH is vanaf 2016 verder gegaan in een tweede fase planMER met het nader onderzoeken van drie van de zeven wegalternatieven, te weten het zogenaamde Nul-plusalternatief, het Heemskerkalternatief en het Golfbaanalternatief. De vier wegalternatieven die in deze fase zijn afgefallen, zijn afgefallen omdat ze te weinig deden voor de doelstellingen leefbaarheid en bereikbaarheid en daarmee onrendabel waren om aan te leggen c.q. verder te bestuderen. Zie bijlage 2 voor een nadere onderbouwing van het selectieproces waarmee van veertien naar drie alternatieven is gegaan.

Bij het nader onderzoeken van de drie resterende wegalternatieven heeft PNH de adviezen van ICOMOS van november 2015 ter harte genomen en onder meer visualisaties laten maken van de drie wegalternatieven om zodoende inzichtelijk te maken welke impact elk wegalternatief heeft op het landschap van de Stelling van Amsterdam, de OUV en de tastbare attributen.

Deze visualisaties van de drie resterende wegalternatieven zijn met een nadere toelichting van het proces, in januari 2017 naar ICOMOS/UNESCO verzonden.

In april 2017 kwam ICOMOS met een Technical Review op deze informatie.

ICOMOS concludeerde in haar advies van april 2017 samengevat:

- *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 planMER studie is gebleken dat het Nul-plusalternatief niet bijdraagt aan de doelstellingen met betrekking tot leefbaarheid en beperkt bijdraagt aan bereikbaarheid. Hierdoor kent dit alternatief een maatschappelijke kosten-baten verhouding van minder dan 1,0 en is daarmee maatschappelijk niet verantwoord.

Dit resulteert in een dilemma: enerzijds is het Nul-plusalternatief geen oplossing voor de leefbaarheid en bereikbaarheid, maar is het enige alternatief van de drie die de OUV van de SvA niet direct raakt en daarmee –op basis van visualisaties- de voorkeur heeft van ICOMOS.

ICOMOS Advisory Mission oktober 2017

In overleg met de minister van OCW, hebben GS NH daarop besloten om ICOMOS uit te nodigen voor een werkbezoek aan het gebied, om ter plekke de problematiek van de wegverbinding te bespreken en te bespreken welke alternatieven en of inpassingen mogelijk wel acceptabel zouden kunnen zijn in het licht van het behoud van de OUV van de Stelling van Amsterdam.

Op 5 t/m 7 oktober 2017 heeft daartoe een ICOMOS-missie plaatsgevonden die het gebied waar de A8-A9 wegverbinding moet komen, heeft bezocht. De missie verliep in een plezierige setting en de ICOMOS-adviseur heeft zich, door middel van een veldbezoek en aanvullende presentaties, grondig op de hoogte gesteld van de situatie ter plekke (zowel wat betreft het werelderfgoed als de weg) en heeft de diverse wegalternatieven die zowel in heden als verleden zijn beoordeeld, bekeken.

Op 9 november 2017 ontving PNH de rapportage naar aanleiding van deze missie.

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 PNH, als siteholder voor de SvA en als initiatiefnemer voor een wegverbinding A8-A9, steeds zeer 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 bediscussieren 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. En om ICOMOS inzicht te geven in waarom eerdere alternatieven zijn afgefallen.

ICOMOS concludeert naar aanleiding van deze missie dat zij de eerder 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.

Het Nul-plusalternatief kan de missie 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.

Het Heemskerkalternatief en het Golfbaanalternatief kan ICOMOS niet ondersteunen omdat deze de OUV 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 OUV, leefbaarheid en mobiliteit.

PNH heeft, naar aanleiding van dit advies van ICOMOS (zie bijlage 4), een korte studie verricht naar mogelijke andere alternatieven voor een A8-A9 wegverbinding en daarbij uiteraard de eerdere wegalternatieven ook weer tegen het licht gehouden. PNH moet echter (wederom) concluderen dat er echt geen andere alternatieven te vinden zijn binnen het zoekgebied waar de A8-A9 wegverbinding is gedacht, die volledig voldoen aan de criteria van behoud OUV, leefbaarheid en bereikbaarheid.

Waar een wegverbinding A8-A9 ook komt, deze zal altijd het werelderfgoed de SvA moeten doorkruisen. En dat zou ook gelden als je een weg eventueel noordelijker of zuidelijker van het huidige zoekgebied projecteert. PNH ziet binnen alle alternatieven die zij afgelopen jaren al heeft onderzocht, en ook binnen de korte studie die zij recent heeft verricht naar eventuele andere alternatieven, geen andere mogelijkheid voor een alternatief dat en voldoet aan de criteria voor bereikbaarheid en leefbaarheid en voldoet aan volledig behoud van de OUV van de Stelling van Amsterdam.

Voor een nadere onderbouwing waarom de eerdere alternatieven geen oplossing zijn voor de drie genoemde criteria, zie bijlage 2

<p>Conclusie: PNH, als siteholder verantwoordelijk voor de SvA en verantwoordelijk voor een A8-A9 wegverbinding, ziet ook bij nadere studie naar aanleiding van de ICOMOS-adviezen, <u>geen</u> mogelijkheden voor andere alternatieven voor een A8-A9 wegverbinding, die voldoen aan de criteria behoud OUV, verbeteren leefbaarheid en verbeteren bereikbaarheid.</p>
--

Bovenstaande conclusie betekent dat PNH voor een keuze komt te staan om enerzijds te accepteren dat de OUV van de Stelling op deze plek in meer of mindere mate wordt aangetast of anderzijds te accepteren dat er geen oplossing kan worden gevonden voor het leefbaarheids- en bereikbaarheidsprobleem.

Voor PNH een niet wenselijke keuze omdat zij als siteholder van de SvA zich verantwoordelijk weet voor dit werelderfgoed en voor het behoud van de OUV van dit werelderfgoed, maar tegelijk ook voor een maatschappelijk relevante opgave verantwoordelijk is die betrekking heeft op het verbeteren van de leefbaarheid en levenskwaliteit in dit gebied als ook van de bereikbaarheid.

Dit resulteert in een dilemma: Enerzijds wil de provincie een oplossing bieden voor de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblematiek, anderzijds wil de provincie ook de OUV van de SvA in stand houden.

PNH kiest desondanks, omdat zij de maatschappelijke verantwoordelijkheid voor het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid van haar inwoners zwaar vindt wegen, voor het aanleggen van een wegverbinding A8-A9. Daarbij streeft zij naar een alternatief en een inpassing van dit alternatief dat zo min mogelijk schade doet aan de OUV van de SvA.

Conclusie: Aangezien er geen andere wegalternatieven voor handen zijn staat PNH voor de keuze: optimaal behoud van de OUV van de SvA en daarmee geen oplossing voor het leefbaarheids- en bereikbaarheidsprobleem, of een oplossing voor het leefbaarheids- en bereikbaarheidsprobleem en accepteren dat de OUV van de SvA in enige mate wordt aangetast. PNH kiest voor deze laatste optie omdat het maatschappelijk belang van een oplossing voor het leefbaarheids- en bereikbaarheidsvraagstuk groot is. Daarbij streeft zij naar een oplossing c.q. inpassing van een wegalternatief die zo min mogelijk schade doet aan de OUV van de SvA alhier en dus zoveel als mogelijk de OUV in stand houdt.

Voorkeursalternatief

Van de wegalternatieven die afgelopen jaren zijn beoordeeld (zeven in totaal) zijn uiteindelijk alleen het Heemskerkalternatief en het Golfbaanalternatief nog reëel. De overige alternatieven zijn al eerder afgefallen omdat deze te weinig doen voor de doelstellingen leefbaarheid en bereikbaarheid (zie *bijlage 2 voor toelichting op proces van beoordelen/afvallen*).

Het Nul-plusalternatief, dat nog wel oorspronkelijk overeind was gebleven bij de selectie van zeven naar drie alternatieven, is echter geen reëel alternatief omdat dit alternatief te weinig doet voor de leefbaarheid en bereikbaarheid en daarmee een ongunstige maatschappelijke kosten-batenverhouding (MKBA ratio) kent. Dit is ook onderkend door ICOMOS.

Het Heemskerkalternatief en Golfbaanalternatief dragen 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. Echter, beide alternatieven doorsnijden de Stelling van Amsterdam. (zie verder bijlage 5 voor nadere beschouwing MKBA).

Mogelijkheden voor herstel van de Stelling van Amsterdam

De provincie leest in het advies van ICOMOS dat moet worden ingezet op herstel van (het landschap van) de Stelling van Amsterdam, naast het behoud van de OUV. In het advies van ICOMOS worden concrete herstelmaatregelen genoemd waarvan ICOMOS vindt dat deze moeten worden uitgevoerd. De maatregelen die ICOMOS suggereert 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 deze herstelmaatregelen ter hand te nemen. De provincie zoekt daarbij naar een zo groot mogelijke effectiviteit van het herstel en de haalbaarheid van de maatregelen. Dit is aan de orde indien de herstelmaatregelen zijn gerelateerd aan de nieuw aan te leggen verbinding. De provincie mist een directe relatie tussen herstelmaatregelen en een keuze voor het Heemskerkalternatief. Bij het Golfbaanalternatief is een directere relatie tussen herstel en weg beter te onderbouwen. De inschatting is dat (juridisch) de realisatiemogelijkheden van herstelmaatregelen in dit alternatief aanzienlijk groter zijn.

Maatschappelijke haalbaarheid

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

De provincie Noord-Holland 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 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

PNH kiest er voor om het Golfbaanalternatief aan te wijzen als voorkeursalternatief en dit alternatief komende jaren verder uit te werken op onder meer inpassing. PNH, en ook de State

Party, zien in het advies van ICOMOS naar aanleiding van de missie handvatten om het Golfbaanalternatief echter zodanig in te passen dat de OUV van de SvA alhier zo min mogelijk geschaad worden. Eventueel landschapsherstel alhier, ook gesuggereerd door ICOMOS, kan zelfs de OUV van de SvA op deze plek verbeteren.

Conclusie: PNH kiest voor een nadere uitwerking van het Golfbaanalternatief omdat dit alternatief voldoet aan de criteria van leefbaarheid en bereikbaarheid, maatschappelijk rendabel is (betaalbaar is) en bij een nadere inpassing mogelijkheden biedt om de OUV van de SvA zo veel mogelijk te behouden c.q. te versterken.

4. Vervolgtraject na keuze van voorkeursalternatief

(dit hoofdstuk willen we graag komende periode nader uitwerken met OCW en I&W, na het BO)

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. De inzet is om het Tracébesluit en PIP gezamenlijk voor te bereiden.

OCW is belast met de contacten met ICOMOS/UNESCO. Vanuit die rol zijn zij verantwoordelijk voor het indienen van het dossier bij UNESCO. Dit houdt in dat er bij OCW draagvlak moet bestaan voor de uiteindelijke oplossing. OCW is daarbij dan ook een partner in de zoektocht naar een inpassingsvariant die de OUV van de Stelling zo min mogelijk aantast.

Voorgesteld wordt de rol en wijze van betrokkenheid van zowel OCW als I&W in het kader van het plan van aanpak van het PIP nader met elkaar uit te werken.

Daarnaast wordt het College van Rijksadviseurs (CRa) betrokken bij de planuitwerkingsfase. Een mogelijke aanpak zou kunnen zijn dat een prijsvraag wordt uitgeschreven en de markt wordt uitgedaagd te komen met oplossingen die de OUV van de Stelling van Amsterdam zoveel mogelijk behouden en om de Stelling in het gebied zoals de CRa het omschrijft “weer te laten stralen”. Daarbij willen wij ook ICOMOS Nederland betrekken. ICOMOS Internationaal hecht veel waarde aan de betrokkenheid van de landelijke ICOMOS-afdelingen.

Mogelijk tijdpad

Het vervolg-tijdpad 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 tijdpad is indicatief.

Februari 2018:	Uitwerken van de reflecties op andere opties en inpassingsvarianten;
21 maart 2018:	Verkiezingen gemeenteraden;
Maart 2018:	Bestuurlijk overleg ministers OCW, I&W en CdK en gedeputeerden;
Maart/April 2018:	Informerende PS over uitkomsten overleg met ministers OCW en I&W;
April 2018:	Ambtelijke afstemming met gemeenten en vervoerregio;
Mei 2018:	Stuurgroep, advisering over voorkeursalternatief;
Juni 2018:	GS besluitvorming over voorkeursalternatief;
Juli 2018:	Commissie behandeling voorkeursalternatief;
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 – 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 2.1 – Beschouwing alternatieven

Het project Verbinding A8-A9 kent een dubbele doelstelling:

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

Daarvoor heeft het project de afgelopen jaren een uitgebreid proces doorlopen waar zorgvuldig naar verschillende opties is gekeken. Onderstaand schema illustreert dat.

2014		2016		2017		2018
NRD	→	planMER 1 ^e fase	→	planMER 2 ^e fase	→	Voorkeursalternatief
14 alternatieven		7 alternatieven		3 alternatieven		1 alternatief

1. NRD

De 14 alternatieven uit de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) omvatten meer dan alleen wegalternatieven. Het gaat daarbij ook om o.a. ruimtelijke ordening, mobiliteitsmanagement, verbeteren openbaar vervoer en beter benutten bestaande infrastructuur. Daarnaast is een aantal wegalternatieven beschouwd. Gekeken is of de huidige situatie wel een ander licht op de beoordeling vormt.

Ruimtelijke ordening

In de NRD is geconstateerd dat de situatie zoals die was in 2014 al een probleem vormt. De ruimtelijke ontwikkelingen liggen deels vast en zijn in de toekomst moeilijk te sturen.

Actualisatie

De huidige inzichten laten zien dat de laatste jaren de druk op de ruimtelijke ordening alleen maar groter is geworden. De woningbouwopgave in de Metropoolregio Amsterdam is groot en gaat razendsnel. Deze ontwikkeling is moeilijk te sturen aan de hand van mobiliteitsbeleid. Daar komt bij dat maatregelen in de ruimtelijke ordening hoogstens de groei van het verkeer kan temperen, maar de hoeveelheid verkeer niet zal verminderen. Aangezien de huidige situatie reeds een probleem vormt is het oplossend vermogen van ruimtelijke ordening beperkt.

Mobiliteitsmanagement

Bij mobiliteitsmanagement wordt ingezet op, bijvoorbeeld, P+R, carpoolen, alternatieve vervoerswijzen, flexibele werktijden en thuis-/telewerken. Eerdere studies hebben aangetoond dat deze maatregelen een beperkt effect hebben op de filevorming. Daarnaast is een aantal van deze maatregelen reeds toegepast in het gebied, waaronder P+R voorzieningen.

Actualisatie

Ook bij mobiliteitsmanagement is de verwachting dat het oplossend vermogen zeer beperkt is. Door de ruimtelijke ontwikkeling geldt ook hiervoor dat de groei van het verkeer mogelijk getemperd kan worden, maar biedt geen oplossing voor de huidige problematiek.

Verbeteren openbaar vervoer

Diverse studies hebben aangetoond dat zelfs met forse investeringen in de kwaliteit van het openbaar vervoer, de effecten op het autoverkeer beperkt zijn. Alleen in dicht bevolkte stedelijke gebieden is een groter effect denkbaar.

Actualisatie

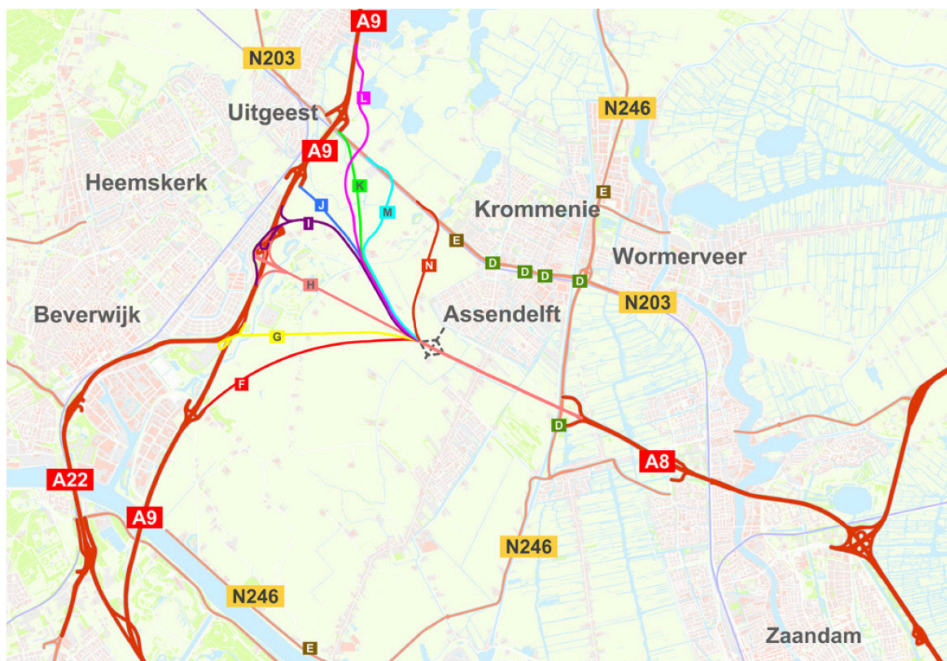
In de studies van de planMER is reeds rekening gehouden met het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS), dat uitgaat van zes intercity's tussen Alkmaar en Amsterdam en zes sprinters tussen Uitgeest en Amsterdam. Daarmee is de ruimte op het spoor ingevuld, maar biedt het onvoldoende oplossing om de problematiek in het gebied op te lossen.

Beter benutten bestaande infrastructuur

Bij het beter benutten van bestaande infrastructuur gaat het, onder andere, om slimmere kruispuntoplossingen, betere afstelling verkeerslichten en uitbreiden of verlengen van opstelstroken. In 2013 heeft de provincie een aantal effectieve benuttingsmaatregelen uitgevoerd.

Actualisatie

De provincie werkt continu, provincie breed, aan het verbeteren van de doorstroming aan de hand van het optimaliseren van verkeerslichten en het toepassen van andere systemen. Deze aanpassingen hebben wel effect, maar dragen onvoldoende bij aan de doelstellingen. Daarnaast zorgen deze maatregelen niet voor minder verkeer.



Nieuwe infrastructuur

Wanneer gekeken wordt naar nieuwe infrastructuur, dan wordt een zoekgebied al snel zichtbaar. Ten noorden van Krommenie is het niet mogelijk om aan te sluiten op de A9 zonder de Stelling van Amsterdam en het Uitgeestermeer te kruisen. Een verbinding tussen de N244 en de A9 ligt dusdanig noordelijk dat deze de druk op de N203 door Krommenie niet vermindert. Aan de zuidzijde is gekeken naar alternatieven langs het Noordzeekanaal. Ook deze routes zorgen voor onvoldoende bijdrage aan het verminderen van het verkeer op de N203 door Krommenie. Daarnaast is er in het Noordzeekanaal geen fysieke ruimte voor het autoverkeer ten koste van het scheepvaartverkeer.

In de NRD zijn, naast het opwaarderen van de bestaande infrastructuur, negen nieuwe wegalternatieven beschouwd. Voor de nieuwe wegalternatieven geldt dat deze allemaal de Stelling van Amsterdam raken. Het ene alternatief heeft een grotere impact dan het andere. Qua oplossend vermogen hebben de alternatieven die ten zuiden van de golfbaan aansluiten op de A9, een beperkt effect. Dit komt omdat het meeste doorgaande verkeer op de huidige N203 van/naar Alkmaar rijdt. De zuidelijke alternatieven verlagen de druk op de N203 onvoldoende

waardoor deze de dubbele doelstelling niet waar kunnen maken. Van de noordelijke alternatieven zijn twee alternatieven afgefallen vanwege de impact op het landschap en het minder oplossend vermogen voor de IJmond. De overige zeven alternatieven zijn verder uitgewerkt in de eerste fase planMER.

2. PlanMER 1^e fase



In de eerste fase van de planMER is een selectie gemaakt van drie uit de zeven alternatieven. Eén van de zeven alternatieven is het handhaven van de huidige situatie. Geen van de alternatieven voldoet volledig aan alle criteria. Gebleken is dat niet alle criteria verenigbaar met elkaar zijn. Zo is het opwaarderen van de huidige infrastructuur positief voor behoud van het landschap en de Stelling van Amsterdam, maar draagt beperkt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid en de leefbaarheid. De alternatieven met nieuwe infrastructuur dragen wel bij aan een verbeterde bereikbaarheid en leefbaarheid, maar tasten in meer of mindere mate het landschap aan en raken de Stelling van Amsterdam.

Van de wegalternatieven zijn drie alternatieven afgefallen in de eerste fase van de planMER. Het gaat om de alternatieven 4, 6 en 7. Daarnaast is het nul-plusalternatief aangescherpt. De beoordeling in de eerste fase planMER is nogmaals afgezet tegen de drie criteria: leefbaarheid, bereikbaarheid en OUV van de Stelling van Amsterdam.

Nul-plusalternatief

Het Nul-plusalternatief is in de eerste fase van de planMER onderzocht en verder ingekaderd. Het opwaarderen van de N246 langs het Noordzeekanaal bleek geen oplossing te zijn voor de problematiek. Hierdoor is het Nul-plusalternatief aangepast naar de route via de N246 en N203, door Krommenie.

Alternatief 4

Dit alternatief sluit op dezelfde locatie aan op de A9 als het Golfbaanalternatief, maar passeert de golfbaan direct ten noorden ervan. Echter, de effecten op de bereikbaarheid zijn iets minder groot dan het Golfbaanalternatief. Daarnaast doorsnijdt alternatief 4 over grotere afstand het

landschap door de route om de golfbaan heen en heeft daardoor meer impact op de Stelling van Amsterdam. Qua leefbaarheid scoort het alternatief gelijkwaardig aan het Golfbaanalternatief.

Alternatief 6

Ook alternatief 6 draagt minder bij aan de bereikbaarheid omdat de route langer is en niet direct aansluit op de A9. Daar staat tegenover dat voor de leefbaarheid alternatief 6 wel positief is omdat de weg niet door of langs woongebieden loopt. Maar ook voor dit alternatief geldt dat de impact op de Stelling van Amsterdam groot is: er wordt een groot deel van het inundatiegebied doorsneden. Ook wordt een nieuwe aansluiting gemaakt op de N203 in het inundatiegebied. Op twee van de drie aspecten (OUV en bereikbaarheid) scoort dit alternatief slechter dan de alternatieven 3 (Golfbaan) en 5 (Heemskerk).

Alternatief 7

Dit alternatief is bedoeld om het landschap en de Stelling van Amsterdam zo veel mogelijk te ontzien. Echter, op een enkel punt wordt toch impact uitgeoefend op het landschap. Bij de aansluiting met de N203 raakt alternatief 7 het natuurmonument Ham en Crommenie alsook de Stelling van Amsterdam. Daarnaast heeft alternatief 7 een negatief effect op Natuurnetwerk Nederland (NNN) door vermessing en verzuring. De leefbaarheid is een aandachtspunt omdat de weg vlak langs de (nieuwbouw)wijk Kreekrijk loopt. Qua bereikbaarheid scoort dit alternatief ook minder omdat dit alternatief een langere route kent dan de andere alternatieven en niet direct aansluit op de A9. Hierdoor blijft de Communicatieweg een aantrekkelijke sluiproute en rijdt er over de N203 door Krommenie in dit alternatief nog steeds relatief veel verkeer. Hierdoor verslechtert ook de verkeersveiligheid ten opzichte van de referentiesituatie.

De overige alternatieven zijn vervolgens verder onderzocht in de tweede fase planMER:

- Nul-plusalternatief
- Heemskerkalternatief
- Golfbaanalternatief

3. PlanMER 2^e fase



De tweede fase van de planMER is bedoeld om de drie alternatieven met elkaar en met de referentiesituatie te vergelijken om zo een voorkeursalternatief te bepalen. Als de drie alternatieven beoordeeld worden op de drie aspecten zoals genoemd door ICOMOS, kunnen de volgende conclusies getrokken worden.

Nul-plusalternatief

Het Nul-plusalternatief scoort voor de bereikbaarheid beduidend minder dan het Heemskerk- en het Golfbaanalternatief. Voor de doelstelling m.b.t. de leefbaarheid levert dit alternatief ook een beperkte bijdrage. Dit alternatief scoort wel goed ten aanzien van de Stelling van Amsterdam: er worden geen nieuwe doorsnijdingen van de Stelling voorzien.

In de ontwerpboeken zijn verschillende vormen van een Nul-plusalternatief afgewogen, waaronder ook verdiepte liggingen. Geconcludeerd is dat een hoge ligging de beste invulling is op de doelen voor leefbaarheid en bereikbaarheid van het Nul-plusalternatief. De afwegingen voor de invulling van het Nul-plusalternatief zijn samengevat in een beoordelingsnotitie, die als bijlage is bijgevoegd.

Korthedshalve wordt het ontwerp ter plekke bepaald door een aantal dwangpunten. Ten oosten van de N246 ligt de Westzanerpolder en is Natura2000 gebied. De N246 tussen de A8 en de N203 kan niet verder verbreed worden vanwege het. Dit betekent dat de huidige tracégrenzen gebruikt moeten worden waardoor een aansluiting van/naar een tunnel niet inpasbaar is. Het kanaal ten westen van de N246 is een doorvaarbaar kanaal wat een beweegbare brug vereist. Tenslotte ligt onder de N203 en het spoor de Jan Brassertunnel. Een verdiepte ligging moet daar vervolgens weer onderdoor. Deze dwangpunten zorgen voor een complex ontwerp dat wellicht voor de leefbaarheid iets doet, maar voor de bereikbaarheid geen meerwaarde heeft. Daardoor heeft een verdiepte ligging van het Nul-plusalternatief geen hogere bijdrage aan doelbereik dan een verhoogde ligging.

Heemskerk- en Golfbaanalternatief

Het Heemskerkalternatief scoort, net als het Golfbaanalternatief, goed op het aspect bereikbaarheid. Beide alternatieven dragen bij aan het behalen van de doelstellingen voor de bereikbaarheid, maar ook voor de leefbaarheid. Bij het Golfbaanalternatief ligt wel een aandachtspunt bij de geluidbelasting voor de wijk Broekpolder. Voor wat betreft de Stelling van Amsterdam scoren beide alternatieven niet goed: ze doorsnijden beide het stellinggebied.

Het ontwerpproces van de drie alternatieven is intensief geweest en ging verder dan gebruikelijk in een planMER fase. Aan de hand van het advies van ICOMOS liggen een aantal handvatten om het ontwerp nog verder in te passen zodat de OUV van de Stelling van Amsterdam zoveel mogelijk gerespecteerd wordt. Bij het Heemskerkalternatief kan gedacht worden aan een verdiepte ligging vanaf de Kilzone tot de A9 en een verdiepte aansluiting met de A9. Bij het Golfbaanalternatief kan dat eveneens door het verdiept aanleggen van de verbinding, inclusief een verdiepte aansluiting met de A9.

Wanneer gekeken wordt naar de mogelijkheden voor verder inpassing, zijn die mogelijkheden bij het Golfbaanalternatief groter dan bij het Heemskerkalternatief. Zo kruist het Golfbaanalternatief de golfbaan die vervolgens niet in zijn huidige vorm kan bestaan. Dit biedt directe aanleiding voor de door ICOMOS aangegeven herstelwerkzaamheden aan het landschap van de Stelling van Amsterdam. Bij het Heemskerkalternatief ontbreekt die directe aanleiding. Daarnaast passen inpassingsmaatregelen bij het Heemskerkalternatief niet binnen de maatschappelijke kosten-batenverhouding. In het Golfbaanalternatief ligt die ruimte er wel.

Bijlage 2.2 - Beschouwing andere inpassing Nul-plusalternatief

PM

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.