

# **Leefbaarheid- en bereikbaarheid**sopgave Krommenie/Assendelft i.r.t. het UNESCO-werelderfgoed Stelling van Amsterdam Deel A: Historie

## **Inleiding**

Het werelderfgoed Stelling van Amsterdam valt grotendeels in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). In het noordwestelijk deel van de MRA bestaat een toenemend verkeersprobleem op de wegen N203 en N246. In de ochtend- en avondspits stagneert hier de doorstroming van het woon-werkverkeer en vrachtverkeer dat gebruik maakt van de verbinding tussen de Rijkswegen A8 en A9. Het langzaam rijdend en stilstaand verkeer leidt tevens tot milieuhinder en een verslechtering van de leefbaarheid voor bewoners in de kernen Krommenie en Assendelft.

De afgelopen jaren is onder regie van de provincie Noord-Holland toegewerkt naar oplossingsvoorstellen waarbij niet alleen gekeken is naar verbetering van de verkeerssituatie en leefbaarheid. In het gebied liggen belangrijke landschappelijke, archeologische en erfgoedwaarden waar rekening mee gehouden moet worden. In het gebied bevindt zich de noordwestelijke zone van het UNESCO-werelderfgoed de Stelling van Amsterdam. Het Rijk en de provincie Noord-Holland, als siteholder van het werelderfgoed, hechten grote waarde aan behoud en versterking van de universele waarde (OUV) van de Stelling van Amsterdam en hebben daartoe regels opgesteld ter bescherming van de OUV.

De provincie heeft in het proces dan ook van begin af aan gestreefd naar een oplossing die enerzijds recht doet aan het behoud van de OUV van het werelderfgoed en anderzijds een oplossing die bijdraagt aan een goede leefbaarheid en verkeersdoorstroming van het gebied. Ook in het vervolg van het proces streeft de provincie dit doel na. Van tevoren was duidelijk dat dit een lastige opgave zou worden, immers, wanneer gekozen wordt voor de optie nieuwe weginfrastructuur tussen de A8 en A9, is dit niet mogelijk zonder het UNESCO-werelderfgoed te doorkruisen. Vandaar dat een breed scala van bereikbaarheidsoplossingen door de provincie is onderzocht. Van nieuwe wegverbindingen tot ook gekeken is naar alternatieve oplossingen waarbij geen fysieke verbinding nodig is, zoals optimalisering van het bestaande wegennetwerk of een beter gebruik van het openbaar vervoer. Vanwege het werelderfgoedbelang is ICOMOS als adviseur voor het World Heritage Centre op verschillende momenten geconsulteerd en geïnformeerd.

Op basis van de uitgevoerde onderzoeken naar verschillende wegverbindingen en alternatieve oplossingen is er voldoende materiaal om toe te werken naar een alternatief dat voldoet aan het vereiste van een goede doorstroming van het verkeer, de verbetering van de leefbaarheid en waarbij, door een goede inpassing, nauwelijks aantasting plaatsvindt van de OUV van de Stelling van Amsterdam. Gedeputeerde Staten zijn voornemens voor de zomer van 2018 een Voorkeursalternatief aan te wijzen voor verdere uitwerking.

In deze notitie wordt weergegeven welke stappen de provincie, in samenwerking met het Rijk, heeft genomen bij de afwegingen van de om tot de voorkeursoplossing voor de leefbaarheids- en bereikbaarheidsopgave te komen. Aangegeven wordt waarom verschillende verkeers- en ruimtelijke ordeningsalternatieven zijn afgevalen en niet mogelijk blijken of geen oplossing bieden aan de drie vereisten van verbetering leefbaarheid, verkeersoplossend vermogen en behoud OUV. In het bijzonder zal worden ingegaan op de aanbevelingen door ICOMOS.

Met opmerkingen [JvdB1]: Dit is een terugblik.

## Omschrijving opgave

Suggestie voor tekstblok om ergens in de tekst te verwerken:

De MRA regio wordt gekenmerkt door een grote ruimtelijke dynamiek. Er is sprake van een sterke toename van het aantal woningen en arbeidsplaatsen en als gevolg daarvan een toename van het verkeer.

Specifiek voor het studiegebied geldt dat de bestaande hoofdverbindingen een sterke noord-zuidoriëntatie hebben. In de oost-westrichting maakt het verkeer gebruik van het onderliggende wegennet, dat bestaat uit een gedeelte van de N246 en een gedeelte van de N203. Deze provinciale wegen gaan door de woongebieden van Krommenie, Wormerveer, en Assendelft wat vanwege de grote verkeersdrukte voor leefbaarheidsproblemen zorgt.

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. Doorgaand en lokaal verkeer maken gebruik van dezelfde infrastructuur binnen de bebouwde kom. Daarnaast dient langzaam verkeer deze verkeersstroom gelijkvloers te kruisen. Door de hoeveelheid verkeer is de luchtverontreiniging en geluidsbelasting in de directe omgeving hoog en zorgt voor hinder. Bovendien is er sprake van een verkeersonveilige situatie. 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 de provincie twee criteria benoemd waaraan de oplossing wordt getoetst:

- 1) De oplossing moet passen binnen wet- en regelgeving.

Dit houdt in dat onder andere voldaan moet worden aan de beschermingsopgave van de Stelling van Amsterdam, zoals neergelegd in de UNESCO Verdragsbepalingen, het nationale ruimtelijk beleid en regelgeving, neergelegd in Barro en de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV).

- 2) Financiële criteria: de oplossing dient een MKBA ratio te hebben van minimaal 1,0 en financierbaar zijn.

## Van oplossingsrichtingen naar voorkeursalternatief

**Met opmerkingen [JvdB2]:** In dit stuk ga je direct in op de verkeersproblematiek. Beschrijf ook kort de feitelijke ruimtelijke context.

**Met opmaak:** Spatiëring tussen Aziatische en Latijnse tekst aanpassen, Spatiëring tussen Aziatische tekst en nummers aanpassen

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 met als resultaat een voorkeursalternatief en een besluitMER (ook wel Provinciaal Inpassingsplan of 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' (zie kader).

##### **Ladder van Verdaas**

*De Ladder (of Zevensprong) van Verdaas is een afwegingsinstrument, vernoemd naar de bedenker, Co Verdaas, tijdens diens periode als Kamerlid. De systematiek is erop gericht om oplossingen af te wegen, en vooral om te bekijken hoe het aanleggen of uitbreiden van infrastructuur zo veel mogelijk uitgesteld of beperkt kan worden door het toepassen van andere oplossingen. De uitbreiding van infrastructuur is de laatste stap op de ladder van Verdaas. Mogelijke oplossingen kunnen eerst gevonden worden in de ruimtelijke ordening, prijsbeleid, mobiliteitsmanagement of optimalisatie van het openbaar vervoer. Pas als al deze opties onvoldoende soelaas bieden, kan de uitbreiding van infrastructuur overwogen worden.*

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. 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).

#### **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.

Omdat de meeste alternatieven een impact hebben op de OUV van het werelderfgoed de Stelling van Amsterdam is eveneens een Heritage Impact Assessment (HIA) uitgevoerd. Deze HIA is in de tweede helft van 2015 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 1 voor aanbevelingen ICOMOS november 2015);

Alternatief	Bereikbaarheid	Leefbaarheid	OUV SvA
1 (niets doen)	Verslechterd door autonome ontwikkeling	Verslechterd door autonome ontwikkeling	Geen effect
2 (Nul-plusalternatief)	Positief effect	Positief effect	Geen effect
3 (Golfbaanalternatief)	Positief effect	Positief effect	Doorsnijding SvA
4	Positief effect, maar	Positief effect	Doorsnijding SvA,

**Met opmerkingen [JvdB3]:** Toon in een paar regels het brede scala van oplossingen. Nu ligt in dit stuk de nadruk op de wegvarianten (benoem ook steeds waar het om wegvarianten gaat).

**Met opmerkingen [JvdB4]:** Som op welke alternatieven dit zijn: RO, OV, slim gebruik en X weg alternatieven

**Met opmerkingen [JvdB5]:** Wegalternatief?

**Met opmerkingen [JvdB6]:** Wegalternatief?

**Met opmerkingen [JvdB7]:** wegalternatief

	minder dan alt. 3		over langere afstand
<b>5</b> <b>(Heemskerkalternatief)</b>	Positief effect	Positief effect	Doorsnijding SvA
<b>6</b>	Positief effect, maar minder dan alternatieven 3 en 5	Positief effect	Doorsnijding SvA, over langere afstand
<b>7</b>	Positief effect, maar minder dan alternatieven 3 en 5	Beperkt positief effect	Beperkte aantasting OUV SvA

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

Aan de hand van de uitkomsten van de planMER en de HIA, is besloten om twee alternatieven verder uit te werken: het Nul-plusalternatief (alternatief 2) en het Heemskerkalternatief (alternatief 5). Op advies van de Commissie voor de m.e.r. is daar een derde alternatief bijgekomen: het Golfbaanalternatief (alternatief 3). De uitwerking is in de vorm van een tweede fase van de planMER gedaan.

De drie overgebleven alternatieven zijn diepgaander onderzocht. Daarnaast zijn door middel van ontwerpessies gedetailleerde schetsontwerpen gemaakt van de drie alternatieven, vastgelegd in ontwerpboeken. In de ontwerpboeken zijn diverse varianten van inpassingsmogelijkheden van de diverse onderdelen beschreven. 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 en welke inpassingsmaatregelen mogelijk zijn. 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 2 voor advies ICOMOS april 2017).

Uit de nadere planMER studie blijkt dat het Nul-plusalternatief onvoldoende bijdraagt aan de aanpak van de opgave. Ondanks een betere inpassing, blijft er veel doorgaand verkeer rijden door de kernen. De doorstroming van het verkeer verbetert hierdoor onvoldoende, het sluipverkeer neemt niet genoeg af waardoor de luchtkwaliteit en geluidsbelasting onvoldoende verbetert. Echter, de beide andere alternatieven (Heemskerkalternatief en Golfbaanalternatief) doorsnijden de Stelling van Amsterdam waardoor de OUV van de Stelling aangetast wordt. Deze alternatieven nemen wel het doorgaand verkeer weg uit de kernen en gaan het sluipverkeer op de Communicatieweg tegen. Binnen Krommenie/Assendelft leidt dit tot een verbetering van de leefbaarheid vanwege de afname van de geluidbelasting en verkeersonveiligheid.

In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de beoordeling van de drie alternatieven op de drie aspecten bereikbaarheid, leefbaarheid en OUV SvA.

Alternatief	Bereikbaarheid	Leefbaarheid	OUV SvA
Nul-plusalternatief	+	0	0

Met opmerkingen [JvdB8]: wegalternatief

Heemskerkalternatief	++	++	--
Golfbaanalternatief	++	++	--

Naast de beoordeling op bereikbaarheid, leefbaarheid en de OUV van de SvA, zijn de alternatieven ook beoordeeld op maatschappelijke en financiële haalbaarheid. De beoordeling is gemaakt op basis van een Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA). Zoals aangegeven is één van de randvoorwaarden dat de MKBA verhouding tenminste 1,0 moet zijn. In dat geval zijn de maatschappelijke baten groter dan de financiële kosten. Uit de MKBA komt naar voren dat het nul-plusalternatief een verhouding heeft van ongeveer 0,6 heeft. Het Heemskerkalternatief kent een MKBA verhouding van ongeveer 1,0 en het Golfbaanalternatief 1,3-1,5. In bijlage 4 is een uitgebreide weergave van de MKBA opgenomen.

#### **ICOMOS Advisory Mission**

Naar aanleiding van de resultaten van de planMER en het advies van ICOMOS, 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.

Ter voorbereiding op de Advisory Mission is advies gevraagd aan het College van Rijksadviseurs (CRa). Het CRa concludeert onder andere dat de Stelling van Amsterdam op sommige plekken wat sleets en minder goed leesbaar is. Benodigde ingrepen kunnen benut worden om de Stelling weer te laten stralen. Het CRa heeft aangegeven nog duidelijker in beeld te brengen waar in de Stelling aan kwaliteit te winnen is.

De Advisory Mission had tevens 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. 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.

ICOMOS 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 OUV van de Stelling teveel zullen schaden. De missie adviseert daarop om verder te zoeken naar andere opties die wel aan de drie belangrijkste criteria voldoen, te weten bescherming van de OUV van de Stelling van Amsterdam, leefbaarheid en mobiliteit. Zie verder ook bijlage 3 voor een samenvatting van het advies.

#### **Evaluatie doorlopen proces**

Naar aanleiding van het Advisory Mission Report van ICOMOS uit november 2017 is het doorlopen proces tegen het licht gehouden. Adviesbureau Antea is gevraagd om het proces van begin tot eind nog eens na te lopen. Het bureau komt tot de volgende conclusie:

*Het advies van ICOMOS biedt een opening om niet alleen te kijken naar andere alternatieven (tracés) voor de Verbinding A8 – A9, maar ook om te kijken naar*

**Met opmaak:** Doorhalen

**Met opmerkingen [JvdB9]:** Uitgangspunt is overleg rijk&provincie in januari: goed proces van de provincie, hoog maatschappelijk belang, ICOMOS geeft aanknopingspunten. De evaluatie van Antea kennen we niet. Niet opnemen in dit stuk. Dit hoort bij het vervolgtraject

**Met opmaak:** Doorhalen

**Met opmaak:** Doorhalen

flankerende maatregelen die gezamenlijk kunnen bijdragen aan de doelstellingen bescherming van de OUV, leefbaarheid en mobiliteit.

Het is evident dat andere alternatieven (met minder impact op de SvA) niet mogelijk zijn en/of niet beter zijn dan de reeds beschouwde alternatieven. Zoeken van andere (tracé)alternatieven zal dus niet leiden tot betere opties.

Gezien de beoordelingen in het planMER en ook de MKBA, maar ook gezien de ligging van dit alternatief in het gedeelte van de SvA dat het meest kan profiteren van maatregelen om de landschappelijke expressie van de SvA te herstellen en te versterken ligt het voor de hand om het Golfbaanalternatief te nemen als basis voor de uiteindelijke oplossing.

Voor die uiteindelijke oplossing is een helder verhaal nodig. Onderdeel van dit verhaal kan zijn het plaatsen van de problematiek en de oplossingen in een historisch continuüm van het uitgekend ruimtelijk inpassen van nieuwe functies. Een tweede onderdeel van dit verhaal is een duidelijke visie op de manier waarop, in deze omgeving en met dit voornemen, oud kan worden verenigd met nieuw. Het derde onderdeel, daarmee nauw samenhangend, is een visie op het herstel en het versterken van de landschappelijke expressie van de SvA, vooral voor het gebied tussen het Noordzeekanaal en de Communicatieweg.

Oftewel: maak een integrale visie en een samenhangend plan voor het herstel van het gedeelte van de SvA tussen het Noordzeekanaal en de N203, met daarin opgenomen een uitgekend ontworpen Voorkeursalternatief. Beschouw het ontwerp van het Golfbaanalternatief en het herstel van de landschappelijke expressie van dit deel van de SvA als één ontwerpopgave. Plaats deze visie in een doorgaande historische context van het gebruik van het landschap.

In bijlage 5 is de notitie van Antea opgenomen.

### **Conclusies**

Terugkijkend naar het doorlopen proces komen Rijk en regio tot de conclusie dat er de provincie Noord-Holland een zorgvuldige proces is heeft doorlopen om naar het zoeken van oplossingen voor het de bereikbaarheid- en leefbaarheidsopgaven. De instandhouding van de OUV van de Stelling van Amsterdam had in iedere stap van dit proces een vast uitgangspunt. ICOMOS herkent de complexiteit van de gestapelde vraagstukken van instandhouding, bereikbaarheid en leefbaarheid in een landelijke regio die gekenmerkt wordt door een hoge stedelijke dynamiek.

Alles overwegende geeft de aanleg van een nieuwe weg in het werelderfgoed een oplossing voor het vraagstuk van de bereikbaarheid en leefbaarheid. De richtinggevende adviezen van ICOMOS bieden goede aanknopingspunten om een dergelijke wegverbinding zodanig in te passen dat de attributes (openheid, visuele samenhang, fysieke landschappelijke structuren) zo min mogelijk worden aangetast. Daarnaast geeft ICOMOS richtinggevende adviezen voor de verbetering en herstel van de OUV in het gebied. Deze herstelmaatregelen zijn lijken het meest haalbaar bij het tracé van het Golfbaanalternatief.

De provincie Noord-Holland en het ministerie van OCW zijn van mening dat er een stevige basis ligt voor verdere besluitvorming. De provincie kan een weloverwogen voorkeursbesluit nemen voor een oplossing voor de vraagstukken bereikbaarheid en leefbaarheid en recht doen aan instandhouding van het werelderfgoed. De provincie heeft het voornemen voor zomer 2018 een voorkeursbesluit te nemen.

tot een voorkeursalternatief te komen. Dit is bevestigd in de notitie van het adviesbureau Antea (zie ook bijlage 5). Net als ICOMOS, wordt in de notitie van Antea geconcludeerd dat geen van de alternatieven volledig kan voldoen aan de wens om zowel de leefbaarheid en de bereikbaarheid te

**Met opmerkingen [JvdB10]:** Let op: impliciet ligt de nadruk steeds op het realiseren van een nieuwe verbinding. In deze notitie breder kijken en steeds de abstractere bereikbaarheid en leefbaarheidsopgave centraal stellen. De beste oplossing is een wegverbindingen en er zijn goede mogelijkheden dit te doen in de stelling zonder een te grote aantasting van de OUV.

**Met opmaak:** Doorhalen

verbeteren alsook de OUV van de Stelling van Amsterdam te behouden. Gekozen is om van eigen kracht uit te gaan en te zoeken naar een inpassing die Rijk en regio acceptabel vinden waarbij aan de OUV van de Stelling van Amsterdam recht gedaan wordt.

In het advies van ICOMOS van november 2017 staat eveneens de aanbeveling dat, naast behoud van de OUV van de Stelling, moet worden ingezet op herstel van (het landschap van) de Stelling van Amsterdam alhier. In het advies van ICOMOS worden zelfs al concrete herstelmaatregelen genoemd waarvan ICOMOS vindt dat deze moeten worden uitgevoerd, los van het te kiezen alternatief. Deze herstelmaatregelen zijn het meest haalbaar bij het tracé van het Golfbaanalternatief.

Wanneer gekeken wordt naar de maatschappelijke en financiële haalbaarheid, lijken de meeste kansen te liggen bij het Golfbaanalternatief. Daar ligt de MKBA verhouding boven de 1,0 waardoor de maatschappelijke baten groter zijn dan de financiële kosten. Doordat de waarde boven 1,0 ligt, is er ruimte voor verdere inpassing van dit alternatief, zonder dat de kosten hoger worden dan de (maatschappelijke) baten (zie ook bijlage 4).

Rijk en provincie zijn van mening dat er kansen zijn om zowel de status van het werelderfgoed te behouden als het realiseren van een nieuwe verbindingoplossing voor de bereikbaarheid. Vanuit de OUV van de SvA geredeneerd liggen lijken deze kansen vooral te liggen in het gebied waar het Golfbaanalternatief doorheen loopt. De opgave voor het vervolg ligt bij het integraal ontwerpen van herstel van de OUV van de SvA ter plaatse als het inpassen van het alternatief in de Stelling van Amsterdam. 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 OUV van de Stelling van Amsterdam zo min mogelijk geschaad wordt.

**Met opmerkingen [JvdB11]:** Zie de teksten hierboven.

**Met opmaak:** Doorhalen

**Met opmaak:** Doorhalen

**Met opmerkingen [JvdB12]:** Dergelijke opmerking echt niet opnemen! Dit is een notitie vanuit werelderfgoed perspectief. Voor UNESCO is het van belang dat de besluiten vooral genomen worden op basis van inhoudelijke instandhoudingsargumenten en maatschappelijke vraagstukken. Financiële haalbaarheid van een optie vinden ze minder van belang.

**Met opmaak:** Doorhalen

**Met opmerkingen [JvdB13]:** Het gaat om het behouden van de OUV niet om het behouden van de status

**Met opmaak:** Doorhalen

**Met opmaak:** Doorhalen

**Met opmerkingen [JvdB14]:** Ik stel voor om deze alinea niet op te nemen. Het is herhaling van punten die eerder al beknopt in de conclusie staan aangegeven.

**Met opmaak:** Doorhalen

**Met opmaak:** Doorhalen

## 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 opstelsterrein voor treinen geldt dat, wanneer er absoluut geen andere locatie voor de bouw van het treinopstelsterrein 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 opstelsterrein 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 – 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 3 – 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 4 – 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 5 – Notitie Antea verkenning mogelijke opties**

*Separaat bijgevoegd.*