

1) Inleiding en achtergrond

Verbinding A8-A9

In het gebied ten oosten van de A9 en ten westen van de A7/A8 is sprake van een bereikbaarheidsprobleem. De provinciale wegen N203 en N246 vormen de schakel tussen de A9 en A7/A8. Deze kunnen het verkeersaanbod niet verwerken. De grote verkeersdruk op de N203 zorgt voor ernstige leefbaarheidsproblemen in Krommenie, Wormerveer en Assendelft. Bij een toenemende verkeersdruk zullen filevorming, overlast en onveiligheid toenemen. Het totale wegennet boven het Noordzeekanaal is weinig robuust. De tunnels zijn kwetsbaar en er ontbreekt een goede oost-west verbinding om het verkeer te kunnen sturen wanneer sprake is van een incident en/of grote opstoppen.

Deze problematiek is beschreven in het MIRT-onderzoek Noorkant Amsterdam. Rijk en regio zijn vervolgens een Uitvoeringsagenda Aanpak Noordkant Amsterdam (oktober 2013) overeengekomen. Daarin is afgesproken dat het Rijk de corridors A9 en A7/A8 oppakt en de regio de verbinding tussen de A8 en A9. De provincie Noord-Holland heeft, samen met partners uit de regio, een planstudie (planMER) Verbinding A8-A9 uitgevoerd.

UNESCO-werelderfgoed de Stelling van Amsterdam

Het Koninkrijk der Nederlanden heeft in 1992 het Werelderfgoedverdrag geratificeerd. Daaruit voortkomend is in 1996 de Stelling van Amsterdam op de UNESCO-werelderfgoedlijst geplaatst. Daarbij is de provincie Noord-Holland, samen met de provincie Utrecht voor het Utrechtse deel, als siteholder (eerstverantwoordelijke) van dit werelderfgoed aangewezen. Rijk en siteholder hebben een gezamenlijke verplichting in het behouden van de Outstanding Universal Value (OUV) van dit werelderfgoed.

Een verbinding A8-A9 zal altijd het UNESCO-werelderfgoed Stelling van Amsterdam moeten kruisen en raakt daarmee in meer of mindere mate de OUV van de Stelling van Amsterdam.



De Stelling van Amsterdam is een 135 kilometer lange verdedigingslinie rondom Amsterdam, aangelegd tussen 1880 en 1914. Het leger, de regering en de koning(in) zouden zich binnen deze ring kunnen terugtrekken bij een aanval op Nederland. De Stelling bestaat uit 42 forten en 4 batterijen en een groot aantal dijken en sluizen op een afstand van 15 tot 20 kilometer van Amsterdam. Ze vormen een uniek samenspel met het systeem van dijken, sluizen, kanalen en inundatiepolders.

De Stelling van Amsterdam is één van de 10 werelderfgoederen die Nederland rijk is. In Noord-Holland zijn daarnaast de Grachtengordel van Amsterdam, droogmakerij de Beemster en (een deel van de) Waddenzee eveneens UNESCO-

werelderfgoed.

Omdat de wegverbinding A8-A9 dus het werelderfgoed Stelling van Amsterdam raakt, is ICOMOS, adviesorgaan van UNESCO, afgelopen periode meerdere keren om advies gevraagd met betrekking tot deze wegverbinding (zie voorts hieronder)

Voortraject besluitvorming wegalternatief

De planMER fase is medio 2017 afgerond en vrijgegeven voor inspraak en adviezen van derden. Uit de planMER komt naar voren dat er een nut en noodzaak is voor een verbeterde verbinding tussen de A8 en A9. De aanleg van de Verbinding A8-A9 verbetert de bereikbaarheid en de leefbaarheid. De robuustheid van het wegennetwerk in de MRA wordt vergroot. Daarvoor zijn drie alternatieven uitgewerkt:

- Nul-plusalternatief (opwaarderen bestaande infra);
- Heemskerkalternatief (nieuwe infra);
- Golfbaanalternatief (nieuwe infra).

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 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.



De economische baten van het Golfbaan- en Heemskerkalternatief bedragen € 500 a € 570 miljoen. De kosten van de Verbinding A8-A9 zijn geraamd op € 290 a € 330 miljoen (Golfbaanalternatief) tot circa € 470 a € 500 miljoen (Heemskerkalternatief). Het Nul-plusalternatief is minder duur, heeft minder oplossend vermogen en is maatschappelijk onrendabel.

De regio is bereid een groot deel van de kosten van deze verbinding voor haar rekening te nemen. De verschillende partijen hebben daarvoor in hun begroting een bedrag gereserveerd van in totaal € 111 miljoen. Het feit dat de weg zowel aan de west (A9) als oost (A7/A8) kant aansluit op het Rijkswegennet en de hieraan verbonden eisen zijn een sterk kostenverhogende factor. Dit blijkt, onder andere, uit de gestelde noodzaak om de verzorgingsplaatsen en brandstofverkooppunten (concessie uitgegeven door Rijksoverheid) langs de A9 te verplaatsen naar een andere locatie langs de A9.

Besluitvorming voorkeursalternatief

Voor de problemen die er spelen zijn er dus mogelijkheden om deze op te lossen, blijkt uit de planMER. Op basis van de resultaten van de planMER en de externe adviezen (van o.a. Commissie m.e.r. en ICOMOS) hadden Gedeputeerde Staten in december 2017 een besluit willen nemen over een voorkeursalternatief. Gezien het advies van ICOMOS is dat nu niet gedaan en wordt eerst het gesprek met de ministeries OCW en I&W aangegaan.

De directe aanleiding van het overleg is een advies van ICOMOS uitgebracht voor het project A8-A9 in het kader van de planMER.

2) Discussiepunten

Advies ICOMOS naar aanleiding van Advisory Mission oktober 2017

Gedurende het planMER proces is advies gevraagd aan ICOMOS. In eerste instantie in 2015 waarin ICOMOS heeft aangegeven dat de noodzaak voor een verbinding aantoonbaar is, maar om een goed oordeel te kunnen geven, verbeeldingen en 3D modellen nodig zijn. Deze verbeelding van de drie alternatieven zijn geleverd waarop in mei 2017 ICOMOS heeft aangegeven dat de twee

gestrekte alternatieven (Heemskerk- en Golfbaanalternatief) niet acceptabel zijn en daarom het Nul-plusalternatief de voorkeur geniet. Omdat uit de planMER blijkt dat het Nul-plusalternatief maatschappelijk niet rendabel is, is ICOMOS gevraagd om op basis van een Advisory Mission het project integraal te beoordelen.

Op 6 en 7 oktober jl. heeft de ICOMOS Advisory Mission plaatsgevonden in het kader van de A8-A9 wegverbinding in relatie tot het UNESCO-werelderfgoed de Stelling van Amsterdam. Op 9 november jl. is het advies naar aanleiding van deze missie ontvangen.

Samenvatting van de conclusies uit het advies van ICOMOS:

1. ICOMOS gaat akkoord met het voorafgaande selectieproces waarin van 7 wegalternatieven naar 3 wegalternatieven is getrechterd;
2. Met name de 3 resterende wegalternatieven heeft ICOMOS bestudeerd in het kader van de missie. Daarbij zijn het behoud van de Outstanding Universal Value (OUV) van de Stelling van Amsterdam betrokken als ook de verkeerstechnische afwegingen om tot een weg te komen betrokken;
3. ICOMOS constateert (wederom) dat het Nul-plusalternatief als enige geen effecten heeft op de OUV van de Stelling van Amsterdam. ICOMOS concludeert echter ook dat dit alternatief niet het schadelijk effect op leefbaarheid wegneemt en geen oplossing is voor het bereikbaarheidsprobleem;
4. Op dit moment concludeert ICOMOS dat er geen alternatief is dat ondersteund kan worden, dus ook niet het nul-plusalternatief. De aanbeveling is om andere opties te identificeren/onderzoeken die kunnen voldoen aan de parameters: behoud OUV, verbeteren leefbaarheid/gezondheid en verbeteren mobiliteit;
5. Deze eventuele andere opties moeten t.z.t. op gelijke basis worden onderzocht en beoordeeld als de huidige alternatieven, dat betekent in de context van de Outstanding Universal Value van de Stelling van Amsterdam, door middel van een Heritage Impact Assessment (HIA) en door middel van verkeersmodelberekeningen en geluidsonderzoeken e.d.;
6. ICOMOS concludeert ook dat dit deel van de Stelling van Amsterdam (het noordwestelijk deel) al deels was aangetast ten tijde van de inschrijving tot werelderfgoed (1996). En dat sindsdien verdere ontwikkelingen in dit deelgebied hebben plaatsgevonden, die nu leiden tot een opvallend risico van toenemende negatieve effecten door middel van de huidige voorgestelde projecten. Ook constateert ICOMOS dat de kenmerken van het landschap in dit gebied al deels zijn aangetast: zoals geomorfologie, watersysteem e.d.;
7. De fragmentatie en de toenemende isolatie van de verschillende Stelling-elementen moet een halt toegeroepen worden, aangezien de integriteit en authenticiteit van het werelderfgoed gehandhaafd moet blijven. Het behoud van de integriteit en authenticiteit van de zichtbare attributen van de Stelling van Amsterdam, is een belangrijk element geweest bij de beoordeling van de alternatieven en het eindadvies;
8. ICOMOS adviseert de mogelijkheid van een bufferzone alhier te onderzoeken (N.B. dit advies is al eerder afgegeven door ICOMOS, en hierop is ook al eerder een reactie van onze kant gekomen in de Minor Boundary Modification c.q. bij de Significant Boundary Modification);
9. ICOMOS adviseert herstel van het landschap op diverse locaties binnen de Stelling van Amsterdam;
10. ICOMOS suggereert om voor de gehele Stelling van Amsterdam een strategisch plan op te stellen hoe in de toekomst om te gaan met ruimtelijke ontwikkelingen, met name infrastructurele ontwikkelingen.

Discussiepunt 1:

Rijk en regio delen de bovenstaande samenvatting uit het advies van ICOMOS

Gevolgen van het advies ICOMOS voor andere ruimtelijke ontwikkelingen

Het ICOMOS advies met betrekking tot de planstudie Verbinding A8-A9 kan verstrekken gevolgen hebben voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de Amsterdamse regio. ICOMOS geeft aan dat behoud van de OUV van de Stelling van Amsterdam leidend is en dat deze feitelijk niet mogen worden aangetast. Een inpassing die de OUV geheel spaart is wenselijk, maar technisch onmogelijk in het geval van de A8-A9 alternatieven. Dit betekent dat andere projecten (vanuit mobiliteit, ruimtelijke ordening of economische zaken) in en- of aanpalend aan de Stelling Amsterdam, in de toekomst ook te maken kunnen krijgen met beperkingen, die in het kader van behoud van het werelderfgoed door ICOMOS worden meegegeven. Datzelfde geldt voor de andere werelderfgoederen waaronder droogmakerij Beemster en de Grachtengordel Amsterdam (in Noord-Holland). Daarmee worden ruimtelijke ontwikkelingen in een groot gebied van het economische hart van Nederland moeilijk c.q. wellicht onmogelijk gemaakt. Dit risico kan in de Randstad nog groter worden als ook de Nieuwe Hollandse Waterlinie als uitbreiding op de Stelling van Amsterdam wordt toegevoegd aan het werelderfgoed. Daarnaast wordt op dit moment naar toe gewerkt door middel van een nominatiedossier Nieuwe Hollandse Waterlinie. Het toevoegen van de linie heeft gevolgen voor een groter gebied dan alleen de Stelling van Amsterdam. In bijlage 1 is een overzicht gegeven van mogelijke projecten die spelen op het scheidsvlak ruimtelijke ontwikkeling en behoud erfgoed.

De wijze waarop in het A8-A9 dossier wordt omgegaan met het advies van ICOMOS is medebepalend voor de wijze waarop andere projecten moeten omgaan met de advisering door ICOMOS. De wijze waarop de A8-A9 uiteindelijk wordt ingepast in de Stelling van Amsterdam heeft gevolgen voor andere projecten rondom het werelderfgoed.

Daarbij moet worden opgemerkt dat GS Noord-Holland voor nu nog steeds inzetten op de realisatie van een A8-A9 wegverbinding en behoud van het werelderfgoed Stelling van Amsterdam.

Discussiepunt 2:

Rijk en regio delen de mening dat het ICOMOS advies in de A8-A9 een precedentwerking kan hebben voor andere projecten die in of nabij werelderfgoed spelen in Nederland. Zij zien de wijze waarop met het advies wordt omgegaan als een gezamenlijke opgave.

De betekenis van het advies van ICOMOS voor het project A8-A9

Niet helder uit het advies wordt of ICOMOS bedoelt dat nieuwe alternatieven moeten worden onderzocht of inpassingsvarianten van de bestaande alternatieven. Dit is essentieel met het oog op de besluitvorming over een voorkeursalternatief. Indien nieuwe alternatieven moeten worden onderzocht, dan is het project terug bij af. Indien inpassingsvarianten moeten worden onderzocht, dan zou een voorkeursalternatief kunnen worden gekozen en in de planuitwerking verschillende inpassingsvarianten kunnen worden uitgewerkt. ICOMOS is hierover gevraagd opheldering te geven. In aansluiting hierop: indien ICOMOS nieuwe alternatieven onderzocht wenst te hebben dan stelt dat de provincie voor een uitdaging. De afgelopen drie jaar is vanaf de Notitie Reikwijdte en Detailniveau zorgvuldig gekeken naar allerlei mogelijke alternatieven. Alle alternatieven zijn daarbij getoetst op de criteria die door ICOMOS worden aangedragen door middel van een HIA. De drie nu nog in onderzoek zijnde alternatieven scoren daarin het best. Betere alternatieven zijn niet voor handen.

De ontwerpen van de alternatieven van de A8-A9 zijn verder uitgewerkt dan gebruikelijk in deze fase. Dit is mede gedaan op verzoek van de Commissie m.e.r. De commissie adviseerde in 2016 op basis van optimale ontwerpen de MER-onderzoeken uit te voeren. De ontwerpen zijn via een uitgebreid ontwerpproces tot stand gekomen. Het College van Rijksadviseurs (CRa) heeft hierover geconstateerd dat de nadruk bij de ontwerpen gelegd is op het beperken van de aantasting van de Stelling van Amsterdam en dat er tegelijkertijd kansen zijn gezocht om de kwaliteiten te versterken.

Het advies van ICOMOS maakt de verbinding A8-A9 op voorhand niet onmogelijk. Het advies levert algemene aanknopingspunten op via twee sporen:

- 1) Onderzoeken van andere inpassingsvarianten, waarbij de weg zoveel mogelijk verdiept wordt aangelegd.
- 2) ICOMOS adviseert om in het plangebied van de Stelling van Amsterdam herstelmaatregelen door te voeren.

Discussiepunt 3

Rijk en regio zijn het er over eens dat een oplossing moet worden gevonden in nadere inpassing van de bestaande alternatieven als ook het uitvoeren van herstelmaatregelen m.b.t. de Stelling van Amsterdam, waarbij het Nul-plusalternatief geen doelbereik heeft.

Betekenis advies voor de planning besluitvorming A8-A9

GS van Noord-Holland hadden in juli 2017 een besluit willen nemen over een voorkeursalternatief. Dat besluit is mede op verzoek van de toenmalige minister van OCW uitgesteld in afwachting van de missie en het advies van ICOMOS. In deze periode heeft wel inspraak en consultatie plaatsgevonden.

Op basis van de inspraak en consultatie hadden GS eind december 2017 een besluit willen nemen over een voorkeursalternatief. Ook deze planning wordt losgelaten gezien het advies van ICOMOS.

Besluitvorming over een voorkeursalternatief A8-A9 en behandeling in PS daarover dient plaats te vinden voor de zomer van 2018. Daarvoor is een aantal argumenten:

- 1) In maart 2019 zijn provinciale verkiezingen. Een besluit na de zomer van 2018 is te dicht op de verkiezingen, waardoor PS waarschijnlijk geen startbesluit voor de volgende fase meer gaan nemen. De consequentie is dat het project dan minimaal een jaar stilligt;
- 2) De regio (PNH, Vervoerregio en gemeenten) heeft op dit moment € 111 mln. gereserveerd. Bij een aantal partijen staan de budgetten onder druk. Uitstel van besluitvorming leidt tot verminderd draagvlak onder de partners en het verder onder druk zetten van gereserveerde budgetten;
- 3) Rijk en regio hebben een samenwerkingsovereenkomst gesloten in het kader van het MIRT onderzoek Noordkant Amsterdam. Deze overeenkomst eindigt op 1 juli 2018.

Dit zet kaders voor de omvang en diepgang van eventueel aanvullende onderzoeken die moeten plaatsvinden voordat een besluit genomen wordt over een voorkeursalternatief.

Over de betrokkenheid van het Rijk bij het vervolgtraject na vaststelling van het voorkeursalternatief zijn nadere afspraken nodig, gelet op de opgave van het Rijk daarin. Dat betreft:

- Een tracéwetprocedure voor de aansluiting op de A9, de wegverbreding op de A9 tot de aansluitingen en eventueel de nieuwe locatie voor verzorgingsplaatsen en brandstofverkooppunten langs de A9;
- Het leveren menskracht;
- Een gesprek over de financiële opgave;
- Het land en van de afspraken in een overeenkomst.

Hoe nu verder met de A8-A9 om te komen tot een voorkeursalternatief ?

Voor het vervolg van de A8-A9 is een aantal scenario's mogelijk. Daarbij is uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

- Gekeken wordt naar inpassingsvarianten van bestaande alternatieven;
- Het Nul-plusalternatief is geen oplossing voor het probleem;
- GS kunnen z.s.m. een besluit nemen over een voorkeursalternatief uiterlijk in juni 2018;

- Op voorhand is al wel duidelijk dat beide aanvullende bijdragen NIET zijn op te brengen door de regio. Een aanvullende bijdrage van het rijk is noodzakelijk om verder ingepaste alternatieven mogelijk te maken.

Aandachtspunten bij verdiepte liggingen

Daarnaast spelen nog twee andere variabelen mee die leiden tot mogelijk aanzienlijke meerkosten. Enerzijds de tunnelwet en anderzijds beheer en onderhoudskosten. Indien onderdoorgangen langer worden dan 250 meter dan is de tunnelwet van kracht. Daardoor worden allerlei extra ontwerpseisen en veiligheidseisen van kracht die de kosten van het project vergroten. Daarnaast speelt dat het plangebied waar de nieuwe verbinding loopt waterrijk is. Een parallel met de A4 Midden-Delfland is te maken. Het bemalen van de verdiepte ligging vraagt extra B&O kosten, die bij de A4 Midden-Delfland oplopen tot enkele miljoenen aan energieverbruik voor bemaling.

Afgelopen maand is een kostenonderzoek op basis van kentallen uitgevoerd door Antea. De kosten van het Heemskerkalternatief, zonder verdiepte ligging bedragen ca. € 468-504 mln. (excl. BTW). De MKBA ratio van dat alternatief is negatief. Het verdiepen van ca. 1,8 km weg incl. het verdiepen van een aansluiting de kosten van het alternatief met ca. € 168 mln. (excl. BTW) toenemen. De prijs per kilometer weg ligt dan in lijn met de A4 Midden-Delfland. De totale kosten van de verdiepte variant van het Heemskerkalternatief worden geraamd op ca. € 636-672 mln. (excl. BTW).

De kosten van het Golfbaanalternatief bedragen ca. € 288-324 mln. (excl. BTW). Het aanleggen van een verdiepte aansluiting en de weg over een lengte van ca. 1 km te verdiepen wordt geraamd op € 153 mln. (excl. BTW). De totale kosten van een ingepaste variant worden daarmee geschat op ca. € 441 - 471 mln. (excl. BTW). De MKBA van dit alternatief is daarmee nog net positief.

Uit bovenstaande wordt geconcludeerd dat het Golfbaanalternatief in zowel het 'basisontwerp' als in de verdiepte ligging goedkoper is dan het basisontwerp van het Heemskerkalternatief.

De regio kan beide bedragen van verdiepte liggingen niet opbrengen. Indien een verdiepte ligging vanuit behoud OUV gewenst/noodzakelijk is, zal het Rijk mee moeten financieren.

Discussiepunt 4

Rijk en regio concluderen dat een verdiepte ligging van het Heemskerkalternatief fors duurder is dan een verdiepte ligging van het Golfbaanalternatief en daarnaast concluderen zij dat er in het Golfbaanalternatief meer ruimtelijke kansen liggen voor herstelwerkzaamheden aan de Stelling dan in het Heemskerkalternatief.

Discussiepunt 5

Rijk en regio zien het als een gezamenlijke (financiële) opgave om de extra inpassing voor de A8-A9 als gevolg van de wensen van ICOMOS te realiseren.

Er zijn drie scenario's uitgewerkt op welke wijze het project A8-A9 op korte termijn verder kan.

Scenario 1 besluit voorkeursalternatief

Het eerste scenario gaat er vanuit dat er nu een besluit genomen kan worden over een voorkeursalternatief. In de volgende fase van het project worden twee inpassingsvarianten uitgewerkt en een apart traject gestart voor de herstelmaatregelen van de Stelling van Amsterdam:

- 1) Ontwerp conform ontwerpboek 3.0
- 2) Ontwerp met max. behoud van OUV Stelling van Amsterdam door verdiepte ligging
- 3) Herstelmaatregelen

Indien een ministerieel gesprek begin februari kan plaatsvinden en daarbij overeenstemming bereikt kan worden alleen het Golfbaanalternatief nader uitgewerkt wordt gezien de voorziene kosten, kan een besluit over een voorkeursalternatief in februari/maart 2018 worden genomen in GS. Daarna zullen dan nadere inpassingsvarianten m.b.t. dit Golfbaanalternatief worden uitgewerkt. Het gaat hier om een besluit te trechteren tot één alternatief. In de fase na het besluit wordt het voorkeursalternatief in detail uitgewerkt, waarbij verdiept, maaiveld of verhoogd nog open staat.

Scenario 2 Tussenstap

In dit scenario wordt uitgegaan van een dieper gaande onderbouwing van de financiële maar ook visuele gevolgen van de wensen van ICOMOS door verdiepte liggingen. Voorgesteld wordt in een korte doorlooptijd inzicht te krijgen in de financiële effecten van verdiepte inpassingen in het Heemskerkalternatief en het Golfbaanalternatief, alsook inzicht te krijgen in wat visueel zo'n inpassing doet ten aanzien van de OUV van de Stelling van Amsterdam. Dit onderzoek kan gereed zijn in twee maanden.

De onderzoeken kunnen starten in januari en zijn in maart 2018 beschikbaar. Op basis van deze extra informatie kan besluitvorming worden gestart. GS kunnen dan in mei 2018 een besluit nemen over een voorkeursalternatief. Het vervolgtraject van de planuitwerking is gelijk aan scenario 1.

Scenario 3 Pas op de plaats en uitvoeren landschapsvisie

Scenario 3 is erop gericht om eerst meer inzicht te krijgen in de landschappelijke inpassing en het project A8-A9 te verbreden naar een gebiedsontwikkelingsproject. Hiervoor dient pas de plaats te worden gemaakt voor het project A8-A9 en wordt de komende anderhalf jaar de ruimte genomen om een landschapsvisie te ontwikkelen voor de resterende inpassingen A8-A9 en de Stelling van Amsterdam. Dit is conform een voorstel van het College van Rijksadviseurs.

De provincie is geen voorstander van dit scenario omdat het niet voldoet aan het criterium dat er een besluit kan worden genomen voor de zomer van 2018. Daarnaast is in de uitwerking van de alternatieven al een stap gemaakt in verdere detaillering van de ontwerpen om deze goed in te passen in het landschap, verder dan gebruikelijk in deze fase van een project.

Discussiepunt 6

Rijk en regio zien het als een gezamenlijke (financiële) opgave om eventuele herstelmaatregelen Stelling van Amsterdam uit te voeren.

Discussiepunt 7

Rijk en regio kiezen voor scenario X.

Op basis van de uitkomsten van de planMER, de externe adviezen, de inspraak, de uitkomsten van het extra onderzoek naar de financiële gevolgen van de verdiepte liggingen, het gesprek met de ministers van OCW en I&W nemen GS een besluit over een voorkeursalternatief, uiterlijk juni 2018.

BIJLAGE 1

TABEL 1 NIEUWE ONTWIKKELINGEN IN DE STELLING VAN AMSTERDAM			
NUMMER	PROJECT	SvZ eind 2017	opmerkingen
infra	Doortrekken A8-A9	Provincie Noord-Holland onderzoekt verschillende tracés voor de verbinding A8-A9. Er is sprake van een Heemskerk alternatief, een Golfbaan-alternatief en een Nulplus-alternatief. De mogelijke tracés kruisen de hoofdverdedigingslijn, de inundatievelden en bevinden zich, afhankelijk van het alternatief, binnen de schootscirkel van Fort Veldhuis.	
	Opstelterrein Uitgeest	Hiervoor is een HIA uitgevoerd. HIA en advies van ICOMOS hierop wees uit dat Opstelterrein op deze locatie mogelijk is, mits er geen andere locatie voorhanden is.	
	Transformatorstation Beverwijk	Er wordt gezocht naar een locatie voor een transformatiestation voor het project 'Wind op zee'. Een aantal potentiële locaties raken het werelderfgoed de Stelling van Amsterdam. Momenteel wordt, in opdracht van het ministerie van EZK, een HIA hiervoor uitgevoerd. Eind 2017 zullen de resultaten van deze HIA bekend zijn. Dan is ook duidelijk of er eventueel locaties buiten het werelderfgoed gevonden zijn.	
	OLV, Ongestoord Logistieke Verbinding	De OLV verbindt het toekomstige bedrijventerrein A4-Zone West en Amsterdam Connecting Trade (ACT) met het vrachtstation van Schiphol. Vooralsnog is het tracé parallel aan de westzijde van de A4 gedacht. Er is geen nieuwe doorsnijding van de Geniedijk voorzien.	
	Parallele Kaagbaan Schiphol	Het betreft een reservering voor een nieuwe start- en landingsbaan parallel aan de huidige Kaagbaan. De eventueel aan te leggen baan ligt op kleine afstand van de Geniedijk, onderdeel van de Stelling van Amsterdam.	
	Corridorstudie A7	Onderzoek naar de noodzaak en mogelijkheden van verbreding / verlegging van de A7. In de buurt van de Beemster raakt dit mogelijk ook de Stelling van Amsterdam	

	IJmeerlijn OV-Verbinding Amsterdam - Almere	Deze verbinding (deels ondergronds deels via een brug) is in de ontwerp-Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markerwaard opgevoerd als een 'stip op de horizon'. De verbinding loopt langs het forteiland Pampus. Het kabinet moet hier echter nog een besluit over nemen.	
	OV SAAL Weesp	Intensivering spoorgebruik met aanpassing spoorinfra op de lijn Schiphol Amsterdam Almere Lelystad. Doorsnijdt de SvA thv Weesp.	
	Buitenhaven Muiden	Betreft de realisering van een buitenhaven met 600 ligplaatsen. De jachthaven ligt binnen de schootsceerel. Het project verkeert in fase van planvorming. B&W van Gooise Meren moeten nog tot besluitvorming overgaan. Er is een vergunning nodig in kader van Natura 2000 (aanleg op locatie en vaarbewegingen).	Zit nog altijd in de planvormende fase. De Rijksdienst Cultureel Erfgoed heeft hierover negatief geadviseerd. Het is de vraag of de gemeente deze mogelijke ontwikkeling doorzet.
Voorgesteld om buiten de grens van SvA te brengen (Bedrijven)	A4-zone west / Schiphol Trade Park	A4- zone west is een toekomstiglogistiek bedrijventerrein behorend tot het programma Amsterdam Connecting Trade, ACT, en gelegen ten zuiden van de Geniedijk bij Schiphol. In 2007 is hiervoor bij de gemeente Haarlemmermeer, met instemming van de provincie, een bestemmingsplan vastgesteld. Uitvoering is vertraagd gezien de economische crisis. Het bedrijventerrein komt te liggen op een stuk grond dat voorzien is om buiten de begrenzing van de Stelling van Amsterdam te trekken (opgenomen in Minor Boundary Modification). Als compensatie zal er een Geniepark worden aangelegd, dat de OUV van de Stelling (doorgaande lijn van dijk, forten e.d.) versterkt..	
	SLP (Schiphol Logistics Park)	SLP (Schiphol Logistics Park) is gedacht ten noorden van de Geniedijk bij Schiphol. Ook hier geldt dat deze ontwikkeling komt te	

		<p>liggen op een stuk grond dat voorzien is om buiten de begrenzing van de Stelling van Amsterdam te trekken (opgenomen in Minor Boundary Modification). Als compensatie zal er een Geniepark worden aangelegd, dat de OUV van de Stelling (doorgaande lijn van dijk, forten e.d.) versterkt..</p>	