
xxx = Opmerking lenW
yyy = opmerking/toevoeging OCW/RCE
zzz = afkorting, uit te leggen in bijlage

1. Inleiding

Het werelderfgoed Stelling van Amsterdam valt min of meer 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 twee verbindingen 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 verkeersdoorstroming en leefbaarheid 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 een de optie nieuwe weginfrastructuur tussen de A8 en A9, is dit niet mogelijk zonder het UNESCO-werelderfgoed te doorkruisen. Vandaar dat 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 heeft de provincie nu 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 optimale inpassing nauwelijks aantasting plaatsvindt van de OUV van de Stelling van Amsterdam. Het voorstel is om dit alternatief voor de zomer van 2018 als Voorkeursalternatief aan te wijzen voor verdere uitwerking.

In deze redeneerlijn wordt weergegeven welke stappen de provincie heeft genomen om tot de voorkeursoplossing voor de bereikbaarheidsopgave te komen. Aangegeven wordt waarom verschillende verkeers- en ruimtelijke ordenings alternatieven zijn afgevallen 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 en op welke manier bij de uitwerking hier aandacht aan wordt besteed.

2. De opgave

Hier het probleem neerzetten met enerzijds de behoefte aan de verbetering van de leefbaarheid en bereikbaarheid in de regio. Maar vooral ook in relatie met de wens voor behoud van het kwalitatieve landschap en waarden vh werelderfgoed (herschrijven van H1, Omschrijving opgave. Het gebied nadrukkelijk 'framen' als onderdeel van het urban landscape, met belangrijke waarden voor de Amsterdamse metropool als open, agrarisch cultuurlandschap met belangrijke natuurlijke, landschappelijke en erfgoedwaarden.

(door RCE)

Beschrijving van zaken als: verstedelijking Noordvleugel en relatie tot woon-werkverkeer/ het waardevolle maar kwetsbare landschap dat gekoesterd wordt (bijv Leidraad Landschap en c.h./belangrijkste woon-werkgebieden en bestaande infrastructuur (door PNH).

KAARTMATERIAAL:

Gebiedskaart

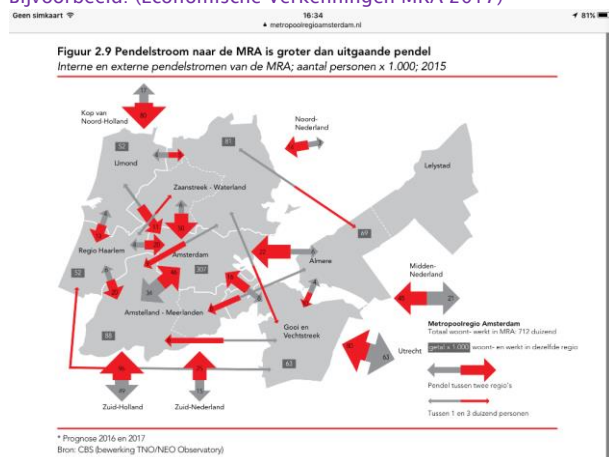
met benamingen kernen/steden wegen, etc.

De stelling van Amsterdam

- bijv materiaal uit HIA of Leidraad

Woon-werkgebieden

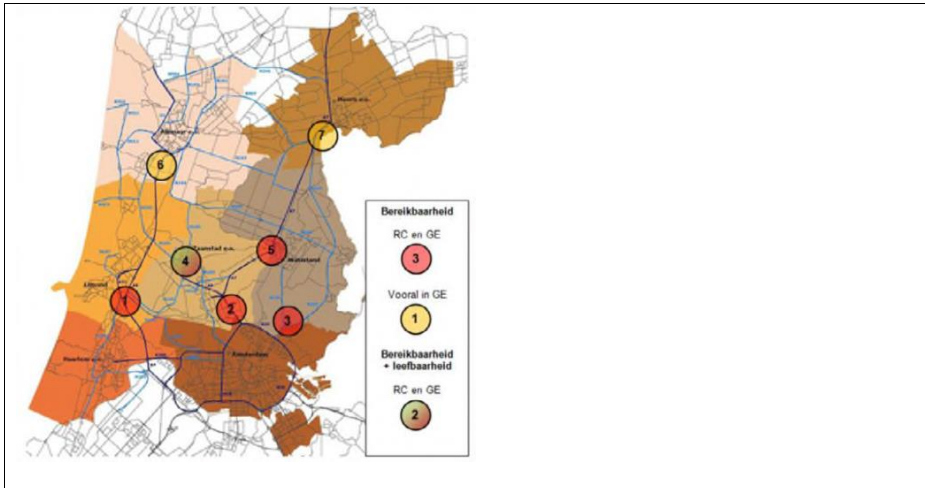
Bijvoorbeeld: (Economische Verkenningen MRA 2017)



Verkeer

- bestaande infrastructuur in het gebied
- waar/wanneer staat het vast?
- o.v.-verbindingen

Bijvoorbeeld:



De Metropoolregio Amsterdam (MRA) [zie kader] vormt een van de dichtstbevolkte gebieden van Nederland en vormt met de luchthaven Schiphol, de zeehaven van Amsterdam, een hoogwaardige op financiën, dienstverlening en handel gerichte economie, opleidings-, zorg- en kenniscentra een van de belangrijkste motoren van de Nederlandse economie. Het gebied huisvest meer dan 2 miljoen inwoners. De historische binnensteden van onder andere Amsterdam (werelderfgoed 17^e-eeuwse grachtengordel) en Haarlem, evenals de Zaanse Schans en de bollenvelden in het voorjaar, trekken jaarlijks miljoenen toeristen en bezoekers. Hoewel de bevolkingsdichtheid in de MRA zeer hoog is, bevinden zich in het gebied groene, vaak kwalitatief hoogwaardige gebieden in de vorm van parken, recreatiegebieden en agrarisch landschap. Vaak hebben deze gebieden ook een hoge cultuurhistorische waarde, zoals de stelling van Amsterdam, maar ook de historische Amstelscheg of Waterland, net buiten Amsterdam gelegen. Deze gebieden vormen de contramale van het verstedelijkte gebied van de MRA en bieden bewoners en bezoekers ruimte voor recreatie en ontspanning. Daarnaast biedt het een belangrijke kwaliteit voor een prettige leefomgeving en het wonen in de MRA.

De stedelijke druk op de groene en open gebieden in de Metropoolregio is onverminderd hoog en neemt deze verder toe. De groei van de economie en enorme woningvraag door demografische ontwikkelingen (migratiebewegingen naar de stad, stedelijke bevolkingsgroei en verkleining van huishoudens) leiden tot toenemende verkeersbewegingen en vraag naar stedelijke functies. Denk hierbij ook aan een groeiende vraag naar energievoorzieningen, recreatiemogelijkheden, opslag- en distributiefaciliteiten of meer vliegbewegingen vanaf Schiphol.

Een bijkomend probleem is dat de afgelopen decennia – mede door het ruimtelijke ordeningsbeleid van de jaren '60 en '70 van de vorige eeuw – veel werknemers die werkzaam zijn of waren in de MRA in dorpen en steden net buiten Amsterdam zijn gaan wonen en bleven werken in de MRA. Het woon-/werkverkeer van en naar de MRA is mede daardoor enorm toegenomen. Ook het vrachtverkeer neemt toe vanwege de groeiende haven- en luchthavenfuncties en omdat veel toeleveringsbedrijven buiten de MRA gevestigd zijn. Het verkeer vanuit het noordelijk deel van Noord-Holland is bovendien afhankelijk van een beperkt aantal toegangswegen naar de MRA vanwege de barrièrewerking van het Noordzeekanaal. Dit heeft tot gevolg dat er tijdens de ochtendspits congestie optreedt op de toegangswegen richting de MRA. Andersom loopt het verkeer in de avondspsits vast vanuit de MRA naar de randgemeenten en daarbuiten.

Een van deze gebieden waar congestie optreedt is het gebied ten noordwesten van Amsterdam.

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

In het kader van MonA is afgesproken dat het Rijk zich richt op de corridors van de bestaande A7/A8 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, tevens siteholder van werelderfgoed de Stelling van Amsterdam, 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 benoemde de provincie twee criteria waaraan de oplossing wordt getoetst:

- 1) De oplossing moet passen binnen wet- en regelgeving. Dit betekent onder meer dat 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 Provinciale Ruimtelijke Verordening en Structuurvisie ;
- 2) Financiële criteria: de oplossing dient een MKBA-ratio te hebben van minimaal 1,0 en financieerbaar zijn.

Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam is het samenwerkingsverband van de provincies Noord-Holland en Flevoland, 33 gemeenten en de Vervoerregio Amsterdam. Elke gemeente en deelregio brengt kwaliteiten in die het totaal versterken. De kracht van de MRA is de diversiteit, zowel economisch, stedelijk als landschappelijk.

Door de gestage ontwikkeling van de MRA komt het landschap onder druk te staan. Er is behoefte aan meer woningen, voorzieningen, voedsel, infrastructuur en recreatiemogelijkheden. Om de MRA dynamisch en divers te houden, is het van belang om zorgvuldig en met aandacht voor kwaliteit te ontwikkelen. Dit lukt alleen als partijen in de MRA samenwerken en afspraken maken over te behalen doelen, prioriteiten, monitoring en het ontwikkelen van instrumenten die verder gaan dan de gemeentegrenzen. Daarom vindt de stuurgroep Metropoolregio het hoog tijd voor een actieprogramma waarin gezamenlijk met MRA-partners gewerkt wordt aan opgaven om het landschap beter bereikbaar, beleefbaar en toekomstbestendig te maken!

3. Het traject van oplossingen en wegalternatieven naar een voorkeursalternatief

*Beschrijving van de planvorming tot nu toe en het brede pallet van oplossingen die onderzocht zijn. (= deels materiaal uit reeds geschreven hoofdstuk 2). Dus de verschillende vooronderzoeken, HIA en plan MER, de betrekking van ICOMOS en vooral het trechteringsproces in brede zin. Dus ook slimmer gebruik infra, verbetering o.v., oplossingen woningbouw, Ladder Verdaas, etc.) naar een voorkeursalternatief. Laten zien dat uit de wijze waarop aan de vooronderzoeken invulling is gegeven het commitment van de provincie blijkt om met de OUV van het werelderfgoed rekening te houden.
(structuur door RCE, tekst door PNH). Beknopte teksten en verwijzen naar eerdere rapportages aan ICOMOS.*

- Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)
- PlanMER 1e fase
- Heritage Impact Assessment (HIA)
- Inpassing resterende alternatieven

Met opmaak: Lettertype: Corsief, Tekstkleur: Paars

Met opmaak: Lijstaline, Met opsommingstekens + Niveau: 1 + Uitgelijnd op: 0,63 cm + Inspringen op: 1,27 cm

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

Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)

In de **NRD** is een eerste verkenning gedaan naar de mogelijkheden om de opgave aan te pakken. Dat is gedaan aan de hand van de zgn. 'Ladder van Verdaas' (zie kader).

In de NRD zijn in totaal veertien alternatieven beschouwd.

Noem ze hier. Eventueel korte uitleg (tenzij dat echt te veel wordt).

Andere maatregelen dan infrastructuur dragen wel bij aan een oplossing, maar lossen de problematiek onvoldoende op. De conclusie was dat nieuwe infrastructuur nodig is. Een uitgebreide beschouwing, inclusief een actualisatie, is weergegeven in bijlage 1.

→ Niet in bijlage maar hier expliciet noemen!

→ Geef aan waarom de helft van de alternatieven is afgefallen.

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.

PlanMER 1^e fase

Mogelijke uitbreidingen van infrastructuur zijn vervolgens verder in studie genomen, door middel van zeven kansrijke alternatieven voor verder onderzoek in een planMER studie. Tot deze zeven alternatieven behoort ook 'niets doen': de referentievariant (nulalternatief) waarmee andere varianten vergeleken kunnen worden. Bij de planMER zijn de zeven alternatieven beoordeeld op verschillende milieuaspecten, waaronder lucht, geluid, natuur, archeologie en cultuurhistorische waarden (waaronder de Stelling van Amsterdam). Aan de hand van de beoordelingen kunnen de zeven alternatieven met elkaar vergeleken worden om vervolgens een voorkeursalternatief aan te wijzen.

Benoem hier de zeven alternatieven. Eventueel korte uitleg (tenzij het echt te veel wordt), verder inderdaad verwijzen naar een bijlage. Geef in elk geval aan hoe de 7 alternatieven scoren op de diverse criteria. Daarbij kun je wel de waarden van het erfgoed in redenering terug laten komen. ICOMOS nog niet noemen, die komen in het volgende hoofdstuk aan bod. Als redenering klopt kom je uit bij dat inderdaad alleen wegen overblijven die de stelling doorsnijden.

Pas dan ingaan op wat ICOMOS allemaal gezegd heeft. Ingaan op adviezen. Wat wel en niet lukt. Maar vooral duidelijk maken waar je - met adviezen in de hand - wel en niet aan kunt voldoen. En wat je doet om - waar dat net lukt - stinkende best doet om leed te verzachten (gegeven de eigen criteria)

Met opmerkingen [JvdB1]: Dit is ook gemeld in eerdere rapportages. Ben beknopt

Heritage Impact Assessment (HIA)

Omdat de meeste alternatieven een impact hebben op de OUV van de Stelling van Amsterdam is besloten om, naast de planMER studie, een Heritage Impact Assessment (HIA) uit te voeren.

Hier een samenvatting van de resultaten voor de zeven alternatieven uit de HIA weergegeven (met weergave schema e.d.)

Deze HIA is voorgelegd aan ICOMOS, het adviesorgaan van UNESCO. ICOMOS heeft daarop het volgende geadviseerd:

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

(zie bijlage 2 voor aanbevelingen ICOMOS november 2015);

PlanMER 2^e 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 en het Heemskerkalternatief. Op advies van de Commissie voor de m.e.r. is daar een derde alternatief bijgekomen: het Golfbaanalternatief. De uitwerking is in de vorm van een tweede fase van de planMER gedaan.

De drie overgebleven alternatieven zijn diepgaander onderzocht op de diverse MER aspecten. Daarbij is het advies van ICOMOS meegenomen en zijn visualisaties gemaakt van de drie alternatieven om inzichtelijk te maken welke impact de alternatieven hebben op de Stelling van Amsterdam

Wederom: maak duidelijk tot hoever je wilde gaan. Wat heb je aan alternatieven/visualisaties voorgelegd? Neem op in dit verhaal.

Dit is vervolgens weer teruggelegd bij ICOMOS met een toelichting op de visualisaties. In april 2017 heeft ICOMOS het volgende geadviseerd:

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

(zie bijlage 3 voor advies ICOMOS april 2017).

Dit is teveel procesverhaal en te weinig inhoud. Hier voor stap laten zien wat is voorgesteld en afgevallen en doorgedaan. Ook teveel nadruk op de organisatie ICOMOS. Het moet gaan over de redenering op inhoud.

Uit de nadere planMER studie blijkt dat het Nul-plusalternatief onvoldoende bijdraagt aan de aanpak van de opgave.

Beter formuleren, concreter: Bv Bij het nulplusalternatief blijft sprake van – ondanks de verbeterde inpassing – een grote stroom verkeer door de kernen, hetgeen de luchtproblematiek.....eventueel ook getallen noemen.

De doorstroming van het verkeer verbetert onvoldoende, het sluipverkeer neemt niet genoeg af en hierdoor verbetert de luchtkwaliteit en geluidsbelasting onvoldoende.

Echter, de beide andere alternatieven doorsnijden de Stelling van Amsterdam waardoor de universele waarde van de Stelling aangetast wordt. De beide andere alternatieven zorgen voor verbeterde doorstroming en voorkomen dat een groot deel van het verkeer niet door de kernen gaat. Daardoor verbetert ook de luchtkwaliteit en..... (maak het concreter/meer beeldend).

In nieuwe paragraaf (je hebt net afgesloten met een deelconclusie). Hier juist stellig blijven (dus niet zeggen "we hebben een dilemma". Nee, sterker achter je redenering staan. Alleen deze alternatieven bieden oplossing voor opgaven. Maar deze doorsnijden wel in meer of mindere mate de stelling.

Inpassing resterende alternatieven

ICOMOS nu inderdaad wel een plek geven en dan in de tekst aangeven dat ICOMOS is gevraagd voor nader advies, om zo goed mogelijk de opgaven – waarvoor deze twee alternatieven resteren – aan te kunnen pakken. Met respect voor de waarden van het werelderfgoed.

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

Met opmaak: Nederlands (standaard)

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 universele waarde van de Stelling teveel zullen schaden. De missie adviseert daarop om verder te zoeken naar andere alternatieven die wel aan de drie belangrijkste criteria voldoen, te weten bescherming van de universele waarde van de Stelling van Amsterdam, leefbaarheid en mobiliteit.

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

4. Aanbevelingen ICOMOS

Hier concreet ingaan op hoe de provincie omgaat (of is omgegaan) met de in het najaar 2017 gedane aanbevelingen door ICOMOS. Laat zien hoe je als de provincie je committeert aan maatregelen en richtinggevend advies (bijvoorbeeld behoud visuele samenhang) van ICOMOS. In dit hoofdstuk vooral de argumentatie voor gemaakte keuzes en hoe je met aanbevelingen wel of niet omgaat. Niet alles hoeft in dit kader direct een antwoord te krijgen (zo wordt de vraag over bufferzones meegenomen in de nominatie NHW/Stelling en de gedetailleerde strategische benadering kan ook later, al is het verstandig er alvast iets over te melden).

In elk geval wel uitgebreid terugkomen op:

- Hoe is na het advies van november 2017 verder gezocht naar andere opties die aan de drie criteria voldoen: bescherming OUV, leefbaarheid en mobiliteit?*
 - Beargumenteer op welke wijze het VKA de OUV (fysieke structuur, openheid, samenhang) dan zo min mogelijk aantast.*
 - Hoe wordt omgegaan met 'opschoning' van het gebied die ICOMOS voorstelt, nl opruimen bestaande verrommeling en aantasting zoals de verzorgplaats/benzinestation. Wat gebeurt er met het golfterrein. Geef ook de verbeteringen aan zoals verbreding Kil die je als provincie concreet gaat realiseren. (kansen grijpen! Compensatie).*
- (door PNH)*

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

Samengevat luiden de aanbevelingen uit het Advisory Mission Report van november 2017 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. *Herstelwerkzaamheden zijn nodig voor sommige landschappelijke gebieden, zoals in dit rapport is aangegeven.*
 3. *De missie is 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.*
 4. *De missie stelt 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)*

1. Andere opties die voldoen aan bescherming van de OUV, leefbaarheid en mobiliteit

De provincie heeft op basis van het ICOMOS-advies van november 2017 gekeken op welke wijze het Heemskerk- en Golfbaanalternatief op een andere wijze is 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. Immers, naast de effecten van de weg op de doelstellingen

leefbaarheid, bereikbaarheid en behoud OUV, vormt het kostenaspect een belangrijk criterium. Deze dienen maatschappelijk aanvaardbaar te zijn

Uit het financiële onderzoek (bijlage 6, Antea 2017 → deze info niet in bijlage, maar hier direct opnemen) 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 Heemskerkalternatief worden geschat op € 175 mln. Uit de MKBA-ratio blijkt dat het huidige Heemskerkalternatief geen financiële ruimte biedt voor verdere inpassingsmaatregelen (MKBA ratio <1).

De meerkosten van het Golfbaanalternatief worden geschat op € 125 mln. 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.

→ wat is tweede en volgende stap geweest?

→ is nogmaals naar andere alternatieven gekeken? Zo ja waarom vielen deze af?

Ondanks de door ICOMOS en Antea gestelde conclusie dat geen van de alternatieven volledig kan voldoen aan de wens om zowel de leefbaarheid en de bereikbaarheid te verbeteren alsook de universele waarde van de Stelling van Amsterdam te behouden, kiest de provincie toch voor het uitwerken van een variant omdat het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid in dit gebied een belangrijke maatschappelijke opgave is. Een zorgvuldige inpassing van een wegverbinding is essentieel voor het zoveel mogelijk behouden van de OUV van de Stelling van Amsterdam. De provincie zal, in samenwerking met het Rijk, in de komende uitwerkingsfase dan ook naar een zo optimale inpassing van een wegverbinding streven. Als één van de (extreme) mogelijkheden wordt gekeken naar een verdiepte ligging van de aansluiting met de A9 en het tracé ter hoogte van de Stelling van Amsterdam. Maar ook andere inpassingsmogelijkheden worden onderzocht. Daarvoor wordt een landschapsplan opgesteld voor het gebied tussen het Noordzeekanaal en de huidige N203. Dit landschapsplan vormt de uitgangspunten voor het ontwerp van het voorkeursalternatief.

Geef aan dat – gezien de opmerkingen van ICOMOS mbt visual integrity - het Voorkeursalternatief de best mogelijke oplossing is voor de drie criteria (nauwelijks aantasting OUV, beste oplossing leefbaarheid en verkeersafwikkeling BESTEEDT HIER ALLE AANDACHT AAN (kan deels ook in volgende hoofdstuk, uitwerking!

Conclusie

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

Deze conclusie kan dus. Maar is onder voorwaarden.: Provincie kan een voorkeurbesluit nemen, maar of een en ander uiteindelijk ondersteund wordt, dat hangt af van uitwerking en waartoe provincie bereid is.

2. Herstelwerkzaamheden

ICOMOS geeft in het advies aan dat – naast behoud van de OUV- dient te worden ingezet op herstel van (het landschap van) de Stelling van Amsterdam. In het advies van ICOMOS worden voor het studiegebied concrete herstelmaatregelen genoemd. Deze staan los van het te kiezen alternatief. Het gaat om de volgende maatregelen:

Geef hier per onderdeel wat je wel of niet GAAT doen (waar committeert GS zich aan?). En als je iets niet gaat doen, waarom dan niet (bv niet uitvoerbaar) en wat doe je wel in geest van dat advies (dit kan niet, maar ik kan wel...) Eventueel kan dat ook in het volgende hoofdstuk

- a. Verwijdering van de verzorgingsplaatsen, tankstations en bijbehorende bebouwing zodat het schootsveld wordt vrijgemaakt en daarmee de openheid rond het fort deels wordt hersteld;
→ [beantwoording a](#)
- b. Versterking van de leesbaarheid en ecologische kwaliteit van het landschap door het waterpeil te verhogen (voor een grotere diversiteit aan vegetatie), en agrarisch natuurbeheer;
→ [beantwoording b](#)
- c. Herstel van de inundatiekering (oorspronkelijk acces van het fort) zodat dit aan weerszijden van de A9 weer zichtbaar wordt;
→ [beantwoording](#)
- d. Herstel van het verloren gegane gedeelte van de Groenedijk (ten noorden van de Communicatieweg) en aanleg van een recreatiepad bovenop de dijk;
→ [beantwoording](#)
- e. 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;
→ [beantwoording](#)
- f. Verbetering van de kwaliteit van de inundatiezone / open schootsveld door de aanplant van een bomenrij (essen) evenwijdig aan de A9 langs bedrijventerrein De Trompet;
→ [beantwoording](#)
- g. Verbetering van het lokale recreatieve netwerk door het acces Zuidermaatweg door te trekken naar de Communicatieweg / Vogelmeerweg;
→ [beantwoording](#)
- h. 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.
→ [beantwoording](#)

3/4. De mogelijkheid van een bufferzone en een gedetailleerde strategische benadering

De ICOMOS-missie is 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. Daarnaast 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.

Omdat het hier om een breder vraagstuk omtrent begrenzing en bescherming van zowel de Stelling van Amsterdam en Nieuwe Hollandse Waterlinie als geheel gaat, zullen Rijk en Provincie de mogelijkheden voor een bufferzone onderzoeken in het kader van de Significant Boundary Modification. Hetzelfde geldt voor een meer gedetailleerde strategische benadering. De informatie die hieruit voortvloeit kan dan waar mogelijk worden toegepast op het studiegebied en vice versa.

5. Uitwerking Voorkeursalternatief

Laat hier zo concreet mogelijk zien met visualisaties en kaartmateriaal hoe het alternatief er uit kan gaan zien, tezamen met de door ICOMOS voorgestelde opschoning van de omgeving. Wat de impact (aantasting en verbetering) op de OUV is. Feitelijk dus de verbeelding van de argumentaties uit het voorgaande hoofdstuk.

*Geef de voorgestelde landschapsvisie antwoord op deze vragen? → dan deze hier opnemen. Geef ook de (verkeers-)technische uitwerking aan zoals de aansluiting op het Rijkswegennet, zoals boogstralen, doorsnedes, etc.)
(door PNH)*

Het College van Rijksadviseurs (CRA) wordt betrokken bij de planuitwerkingsfase. Als eerste onderdeel van de planuitwerkingsfase wordt een landschapsplan opgesteld voor het gebied van de Stelling van Amsterdam tussen het Noordzeekanaal en de huidige N203. Het College van Rijksadviseurs kan daarin een adviserende rol spelen. Daarbij is het voorstel ook ICOMOS Nederland te betrekken.

Dit is een stukje intentie uit het hoofdstuk vervolgtraject. Het gaat echter vooral ook om concrete maatregelen.

6. Vervolgtraject

Fasering/planning. Hier aangeven wat betekenis is van de te nemen besluiten, o.a. VKA en PIP (voor ons wellicht geijkte begrippen, niet voor buitenstaanders → uitleggen dus!. Wanneer is de No/Go? Zeker tbv UNESCO en ICOMOS goed uitleggen dat het VKA nog steeds geen definitief en onomkeerbaar besluit is, maar het alternatief dat op dit moment het meest haalbaar lijkt te zijn. Dat wordt verder uitgewerkt en doorgerekend.

Hier ook een opmerking maken dat één van de onzekere factoren het geld is; dat de financiering nog niet rond is, evenmin als het benodigde bestuurlijke akkoord.

Hier nog kort terugkomen op strategische benadering Stelling in toekomst (biedt een perspectief). Eventueel aankondigen dat dit in nominatiedossier SvA+NHV verder wordt uitgewerkt. (stuk herschrijven door PNH)

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

Mogelijk tijdpad

Het volgende tijdpad is indicatief.

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

Bijlage 1 – Beschouwing alternatieven

*Separaat bijgevoegd:
Notitie Antea opties nav advies ICOMOS*

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.

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.

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 linedijken te herstellen.

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

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

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

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

Wanneer de meerkosten bij het Golfbaanalternatief meegerekend worden in de kosten-batenverhouding, blijft deze verhouding positief. Dat betekent dat het Golfbaanalternatief met een verdiepte ligging goedkoper is dan het Heemskerkalternatief zonder verdere inpassingsmaatregelen.

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

Bijlage 6 – Quickscan meerkosten verdiepte liggingen

Separaat bijgevoegd:

Notitie Antea aanvullende kosten verdiepte ligging en aansluiting

Bijlage 7 – Verklarende woordenlijst - afkortingen