

10. Map roadstructure.pdf. Kaart van de mobiliteitsstructuur rond Amsterdam;
11. Advice Board of Government Advisers sept. 17.pdf. Engelse vertaling van het advies van het College van Rijksadviseurs over de Stelling en de A8-A9;
12. Landschappelijke analyse Stelling van Amsterdam en Nieuwe Hollandse Waterlinie (Nederlandse versie).pdf. Deze landschappelijke analyse zal worden meegenomen bij de grote wijziging van de begrenzing van de Stelling van Amsterdam;
13. Background information stakeholders.pdf. Lijst met de namen en achtergrond van de belanghebbenden met wie de 'mission expert' heeft gesproken;
14. Costs overview.pdf. Kostenoverzicht van de drie alternatieven.

Deze informatie werd op 13 oktober aangeleverd, zodat de aandachtspunten in de Terms of Reference van de missie zoals voorgesteld door Nederland konden worden beoordeeld.

Deze complexe zaak betreft de mogelijke impact op de OUV van het erfgoed en de duurzame instandhouding daarvan, de beleving van de OUV van het erfgoed door bezoekers en inwoners, alsook de sociaal-economische dynamiek waarin de SvA is ingebed. De missie heeft ook realistische toekomstige beheersmatige ingrepen in het erfgoed bestudeerd. De doelstellingen van de Terms of Reference zijn bezien in de context van de structuur van het rapport, zoals voortvloeit uit de beschreven werkwijze.

4. NATIONAAL BELEID VOOR BEHOUD EN BEHEER VAN HET WERELDERFGOED

4.1. Wetgeving inzake beschermde gebieden

Via het beleid voor ruimtelijke ordening en monumentenzorg heeft Nederland een duidelijk kader voor het behoud van de OUV van de Stelling van Amsterdam. In die zin is de bescherming van het erfgoed op diverse niveaus uitgebreid geregeld. De Stelling wordt beschermd door de Provinciale Monumentenverordening (meer dan 125 onderdelen van de Stelling zijn provinciale monumenten) en de Monumentenwet 1988 (meer dan 25 onderdelen zijn rijksmonumenten).

In 2011 heeft het Rijk de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Deze is in 2012 in werking getreden en beschermt het behoud van werelderfgoederen binnen de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. In het verlengde van dit nationale beleid is er, op basis van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), een specifiek regime voor de Stelling van Amsterdam opgenomen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Hierin specificeert het Rijk de begrenzing van de Stelling van Amsterdam (volgens het Nominatiedossier van 1996) en een regime voor ruimtelijke ontwikkelingen. Op grond van dit regime zijn provincies wettelijk verplicht om erop toe te zien dat de instandhouding van de attributen van de werelderfgoederen wordt geborgd in gemeentelijke bestemmingsplannen.

De provincies moeten de regels van het beschermingsregime uitwerken in eigen verordeningen. De provincie Noord-Holland heeft dit gedaan in de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (2010) en de Provinciale Structuurvisie 2040 (2011). De provincie Utrecht heeft dit gedaan in haar Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (2013) en Provinciale Ruimtelijke Verordening (2010). Een provinciale beleidsstrategie is bindend voor maatregelen van de provincie. De verordeningen leggen vervolgens gemeenten de verplichting op om het beschermingsregime in hun bestemmingsplannen op te nemen. De extra regelgeving voor werelderfgoederen wordt dus doorvertaald in bestemmingsplannen.

De Stelling van Amsterdam valt sinds 2010 onder de Provinciale Structuurvisie 2040. De bijbehorende provinciale verordening noemt de kernkwaliteiten en uitzonderlijke universele waarden van de Stelling van Amsterdam en stelt regels voor het omgaan met ruimtelijke aspecten van de Stelling van Amsterdam als werelderfgoed en nationaal landschap. De betreffende gemeenten dienen deze beleidsregels in hun bestemmingsplannen te verwerken. Het gedeelte van de Stelling van Amsterdam dat in de provincie Utrecht ligt, valt onder het Streekplan Utrecht 2005-2015, dat in 2013 is vervangen door de Structuurvisie Utrecht.

Naast de bescherming van werelderfgoederen via de Barro-regels zijn er in Nederland diverse

procedures die bij ontwikkelingsplannen moeten worden gevolgd. De plan- en besluitvorming voor de aanleg en verbetering van wegen van provinciaal belang valt onder de procedure die is neergelegd in de Wet ruimtelijke ordening: het inpassingsplan.

Onderdeel van die procedure is de milieueffectrapportage (MER), waarmee de initiatiefnemer de gevolgen voor het milieu (inclusief die voor het erfgoed) van het voorgestelde project in kaart brengt. Voor de verbinding A8-A9 is de HIA opgesteld door het bevoegd gezag, te weten de provincie Noord-Holland. Naast de milieueffecten van een project kan het bevoegd gezag ook expliciet de gevolgen van het project voor de OUV van het werelderfgoed meenemen in de besluitvorming.

Zoals gezegd, concludeert ICOMOS dat de bescherming van de afzonderlijke onderdelen van het erfgoed op diverse niveaus uitgebreid is geregeld. Het gedecentraliseerde Nederlandse ruimtelijke-orderingssysteem betekent echter dat het gemeentelijke bestemmingsplan de basis daarvan vormt. Dit is het toetsingskader voor aanvragen van initiatiefnemers voor ontwikkelingen zoals bouwwerken of functionele veranderingen in het grondgebruik. Bij het opstellen en uitvoeren van hun ruimtelijke beleid zijn gemeenten verplicht het cultureel erfgoed in aanmerking te nemen.

Het gedecentraliseerde systeem heeft er in het verleden toe geleid dat ten tijde van de indiening van de nominatie van de Stelling van Amsterdam door de Nederlandse overheid er op gemeentelijk en regionaal niveau reeds besluiten waren genomen die niet in het nominatiedossier stonden, hetgeen heeft geresulteerd in veranderingen met ernstige gevolgen voor de Outstanding Universal Value van het erfgoed in het gebied waar men nu de verbinding A8-A9 wil ontwikkelen (zie paragraaf 5.2.2., 'Staat van instandhouding in het plangebied' in dit rapport).

Naar aanleiding daarvan is er specifiek voor de instandhouding van werelderfgoed op rijksniveau een extra beschermingsbeleid geformuleerd in het eerder genoemde Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Dit is voor zowel de provinciale als gemeentelijke overheid bindend.

Desondanks lijkt de 'samenhang' tussen de ene en de andere wetgeving – betreffende verschillende schaalniveaus (gemeentelijk, regionaal, nationaal, enz.) en verschillende concepten (cultuur, natuur, enz.) – niet duidelijk te zijn geïnventariseerd met betrekking tot het werelderfgoed. Tijdens het bezoek is gevraagd om planologische informatie. Deze is door Nederland welwillend aangeleverd. Hierin zijn de verschillende toegestane vormen van gebruik binnen de SvA te zien.

Hierbij gaat het om het gereserveerde gebied voor de Schiphol-baan, milieubeschermingsgebieden, de nieuwe bouwvoorschriften (voor woningen en kantoren) en landbouwpercelen. Ook de begrenzing van de SvA en andere gebieden of afzonderlijke monumenten met geologische of archeologische waarde zijn in kaart gebracht.

Omdat dit planologische kaarten zijn, bevatten ze geen informatie over de attributen van het werelderfgoed (dus niet alleen de afzonderlijke monumenten maar ook andere attributen zoals de openheid van het landschap, de inundatiegebieden, de schootsvelden, geomorfologische en culturele aspecten, enz.). Daarom wordt het dringend noodzakelijk geacht om nauwkeurig kaartmateriaal te produceren dat zowel de planologische maatregelen als de attributen van uitzonderlijke universele waarde weergeeft. Een dergelijk integraal totaalbeeld van het erfgoed zal het vervolgens mogelijk maken om de integriteit en authenticiteit van het erfgoed te tonen en te beschermen (zie afbeelding 2 volgende bladzijde).

4.2. Institutioneel kader

De provincie Noord-Holland is de siteholder. Daarom heeft de provincie Noord-Holland in 2005 een programmabureau opgericht voor het behoud en de ontwikkeling van de Stelling van Amsterdam. Dit programmabureau is belast met de implementatie van het Uitvoeringsprogramma Stelling van Amsterdam 2009-2013, dat in 2009 door Provinciale Staten van Noord-Holland is vastgesteld. Het planologische kader voor de Stelling is neergelegd in het Ruimtelijk Beleidskader (2008); de kwaliteitsborging is geregeld in het Beeldkwaliteitsplan Stelling van Amsterdam (2009).



Enkelbestemming bestemmingshoofdgroep

- ☐ agrarisch
- ☐ agrarisch met waarden
- ☐ bedrijf
- ☐ bedrijventerrein
- ☐ bos
- ☐ centrum
- ☐ cultuur en ontspanning
- ☐ detailhandel
- ☐ dienstverlening
- ☐ gemengd
- ☐ groen
- ☐ horeca
- ☐ kantoor
- ☐ maatschappelijk
- ☐ natuur
- ☐ overig
- ☐ recreatie
- ☐ sport
- ☐ tuin
- ☐ verkeer
- ☐ water
- ☐ wonen
- ☐ woongebied

Zoningplan Use

- Agricultural
- Agricultural Use with Landscape Value
- Manufacturing
- Area for manufacturing
- Woods
- Center
- Culture
- Shopping
- Services
- Combined use
- Green
- Restaurant, hotel
- Office
- Social
- Nature
- Other
- Recreation
- Sports
- Garden
- Traffic
- Water
- Housing
- Residential Area

4.3. Managementstructuur

In 2015 hebben de provincies Noord-Holland en Utrecht het Managementplan 2015 vastgesteld. In dit plan wordt uiteengezet wat de provincies, als siteholders, tot en met 2020 gaan doen om de kernkwaliteiten van het werelderfgoed in stand te houden en te beschermen. Daarnaast gaat het Uitvoeringsprogramma Stelling van Amsterdam 2014-2016 van de provincie Noord-Holland nader in op het behoud van de Stelling van Amsterdam en de ontwikkeling van het werelderfgoed tot een herkenbaar, samenhangend gebied met een bijzondere beleefingswaarde.

Het beheer is mede in handen van de rijksoverheid, de provincie Utrecht, 23 gemeenten en drie waterschappen. Daarnaast spelen de vele beheerorganisaties en eigenaren van diverse onderdelen van de Stelling van Amsterdam (bijv. natuurbeschermingsorganisaties en private partijen) een rol.

Aangezien er slechts een 5 pagina's tellende Engelse samenvatting van het Managementplan 2015 was ingediend, kan ICOMOS niet beoordelen in hoeverre dit voldoende is.

5. INVENTARISATIE EN BEOORDELING

5.1. Beschrijving van voorgestelde veranderingen: verbinding A8-A9

5.1.1. Algemene overwegingen

In 2015 liet Nederland weten dat er behoefte was aan verbetering van het wegennet in de regio rond Amsterdam. In het State of Conservation Report wordt uitgelegd hoe groot de stedelijke en economische druk is zo dichtbij Amsterdam. Met name wordt benadrukt dat het noodzakelijk is om de ontbrekende schakel tussen de diverse snelwegen in de provincie Noord-Holland aan te leggen en de doorstroming van het lokale en regionale verkeer te bevorderen, zodat de leefbaarheid voor de plaatselijke bevolking verbetert. Het rapport verwijst ook naar het beschermingskader en het ruimtelijkeordeningsbeleid:

“Al sinds de jaren '60 spreken Rijk en provincie over nut en noodzaak van een ontbrekende schakel in

het rijkswegennet A7, A8 en A9 in het gebied ten noorden van Amsterdam. [...] De huidige verbinding tussen de rijkswegen A8 en de A9, die bestaat uit een gedeelte van de N246 en een gedeelte van de N203, kan het (doorgaande) verkeer onvoldoende verwerken.” (oktober 2015, SOC-rapport p. 7).

Nederland wil daarom een verbindingsweg tussen de A8 en de A9 aanleggen in het deelgebied Uitgeest-Heemskerk-Krommenie-Assendelft in de provincie Noord-Holland, die het bevoegde gezag is voor de uitvoering.



Afbeelding 3: Ligging van de voorgestelde verbindingsweg ten opzichte van de SvA

Aanvankelijk waren er zeven varianten, waarin 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 (OUV) 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: het Nul-plusalternatief, het Heemskerkalternatief en het Golfbaanalternatief. ICOMOS heeft in dit verband driemaal advies uitgebracht.

De eerste keer, in 2015, oordeelde ICOMOS op basis van de door Nederland verstrekte documenten dat het Nul-plusalternatief de minste impact leek te hebben op het erfgoed. Desondanks was het advies dat "ook moest worden onderzocht of dit wel een duurzame vervoersoplossing zou zijn, gezien het gebruik van een deel van een rijksweg".

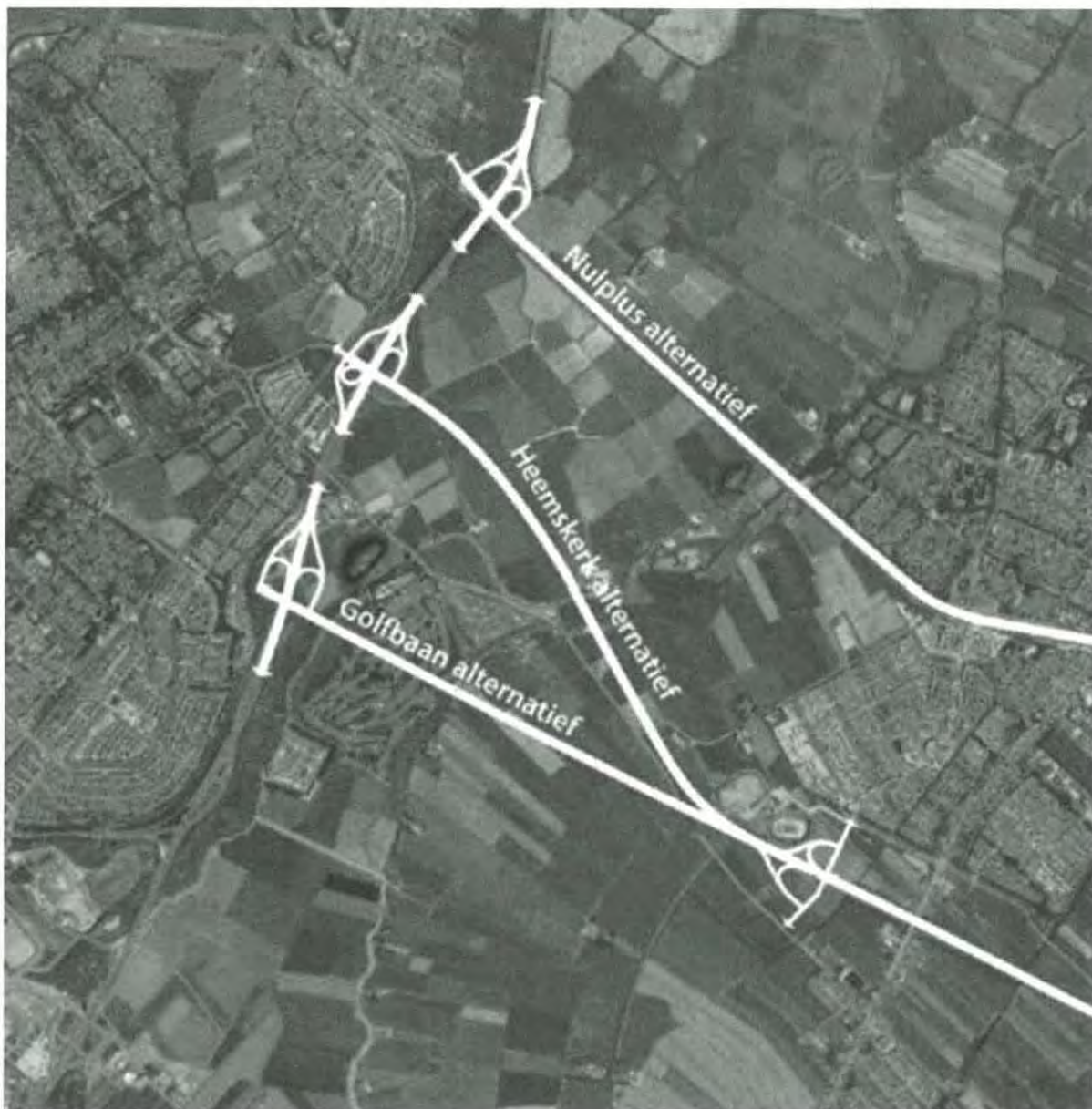
Het ICOMOS-rapport van 2016 bevatte geen nieuwe aanbevelingen, aangezien er geen nadere documentatie over de voorgestelde verbinding voorlag om te beoordelen. Pas in 2017 werd ICOMOS weer om advies gevraagd. In dit rapport van 2017 wees ICOMOS er wederom op dat het Nul-plusalternatief nog steeds de minste impact op het erfgoed leek te hebben. Desondanks was de aanbeveling dat "een meer diepgaande analyse van de mogelijke effecten van het Nulplusalternatief op de SvA, met name bij de aansluiting met de A9, wenselijk zou zijn om eventuele effecten ten gevolge van het project te monitoren". Op basis van de HIA, 3D-modellen en de analyse was ICOMOS van mening dat de andere alternatieven "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".

Deze missie heeft zich daarom toegespitst op de drie geselecteerde alternatieven (hoewel ook de voorlopige alternatieven zijn bestudeerd) en onderschrijft de gemaakte selectie. Dit nieuwe rapport is gebaseerd op door Nederland ingediende nadere documentatie en op bezoeken en gesprekken ter plaatse.

Behalve één van de varianten (Nul-plusalternatief) liggen de andere twee voorgestelde alternatieven in het werelderfgoed. Het alternatief dat niet in het werelderfgoed ligt, bevindt zich aan de rand ervan (er is geen bufferzone).

De studies voor het project zijn uitgevoerd overeenkomstig de nationale, provinciale en lokale regelgeving, rekening houdend met de *Operational Guidelines for the implementation of the World Heritage Convention*. Daarom is er een uitgebreide HIA uitgevoerd conform het ICOMOS-document *Leidraad voor Heritage Impact Assessments inzake culturele werelderfgoederen* (2011).

Hieronder volgt een korte beschrijving en becommentariëring van de drie alternatieven. Nadere informatie is te vinden in de uitgebreide documentatie die Nederland heeft aangeleverd, met name de HIA, de MER en de ontwerpboeken voor de drie alternatieven.



Afbeelding 4: De drie voorgestelde alternatieven

5.1.2. Nul-plusalternatief

Deze optie betreft de verbetering van bestaande routes – de provinciale wegen N203 en N246 – en heeft naar verwachting geen significante effecten op het Werelderfgoed Stelling van Amsterdam (SvA). Er is immers geen sprake van grote ontwikkelingen aangezien wordt uitgegaan van de opwaardering van bestaande wegen. Bij deze optie zijn de effecten geconcentreerd in Krommenie-Assendelft.

Effecten op OUV:

- Omdat deze optie buiten de SvA ligt, zijn er geen directe effecten.
- Voor dit alternatief is geen specifieke visualisatie van effecten uitgewerkt en zijn in de HIA ook geen compenserende maatregelen opgenomen.

Verkeerseffecten:

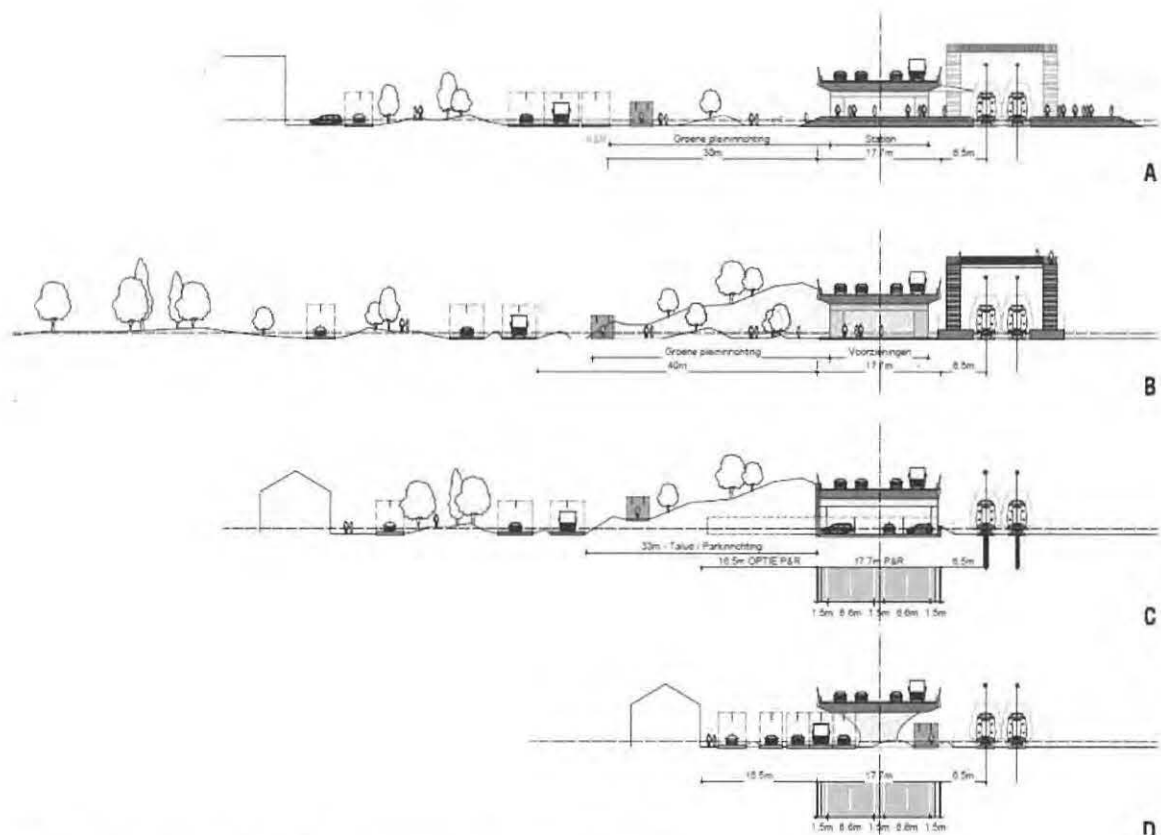
Volgens de ICOMOS-toetsing door verkeerskundigen zal dit alternatief leiden tot meer doorgaand verkeer in stedelijke gebieden en dus tot meer luchtverontreiniging en geluidshinder. In dit gebied

worden de normen al overschreden, en de situatie zal naar verwachting verergeren als dit alternatief wordt uitgevoerd. Dit alternatief voldoet niet aan de Nederlandse MER-normen.

Bij het Nul-plusalternatief blijkt uit de dwarsdoorsneden in de ontwerpboeken hoe lastig het verkeersmanagement is in een dichtbevolkt gebied. Het autoverkeer wordt hier omgeleid en het treinverkeer zal toenemen door de komst van het nieuwe opstel terrein voor treinen vlakbij de aansluiting van de N203 op de A9 (met elke 6 minuten een trein). Verder ligt er een vaart, die wordt gebruikt door vrachtschepen, en er is het kruisende verkeer tussen Krommenie en Assendelft, zowel voertuigen als voetgangers, omdat veel van de plaatselijke voorzieningen zich aan de ene of de andere kant van de nieuwe voorgestelde verbinding bevinden (er wonen 35.000 mensen en er liggen acht scholen op minder dan 200 meter van deze weg).

Wat vervoersoplossingen betreft, heeft dit alternatief als belangrijk minpunt dat het verkeer van de A8 een klein stukje over een provinciale weg (N203) wordt geleid voordat het op de A9 terechtkomt, wat niet helemaal bevredigend is omdat hier in de toekomst files kunnen ontstaan.





Afbeelding 5: Nul-plusalternatief met mogelijke dwarsdoorsneden

5.1.3. Heemskerkalternatief

Deze optie betreft een tracé voor de verbindingsweg dat tot halverwege samenvalt met dat van het Golfbaanalternatief en dan afbuigt naar het noordoosten, om op een punt midden tussen de Golfbaan- en de Nul-plusvariant aan te takken op de A9. Deze optie buigt langs de rand van het schootsveld van Fort Veldhuis en sluit aan op de A9 bij de bestaande aansluiting Heemskerk. Dit alternatief interfereert op drie punten met de SvA: de onderdoorgang bij de Kilzone, de aansluiting bij Heemskerk en het wegprofiel.

Onderdoorgang Kilzone

Effecten:

- Volgens de HIA zorgt de 120 meter lange tunnel onder de Kilzone ervoor dat de Hoogedijk en de kenmerken daarvan onaangetaast blijven. Toch heeft ICOMOS hier ernstige twijfels bij, omdat dit betekent dat de aarden wallen zouden moeten worden heraangelegd nadat de onderdoorgang klaar is, hetgeen afbreuk doet aan de authenticiteit van het oorspronkelijke geheel.

Aansluiting Heemskerk

De aansluiting bij Heemskerk vergt aanpassingen aan de huidige aansluiting, alsook de verplaatsing van energie- en andere infrastructuur om voldoende ruimte vrij te maken voor de vernieuwde aansluiting. Om het aantal benodigde rijbanen en opstelstroken te kunnen faciliteren, zou er direct ten noorden van het huidige viaduct, ter hoogte van de aansluiting met de A9, een extra viaduct moeten worden aangelegd. Het verkeer zou hier met kruispunten met een verkeersregelinstallatie (VRI) worden afgewikkeld.

Effecten

- Deze aansluiting zou de grootste visuele impact en geluidshinder opleveren in het gebied, hetgeen de begrijpelijkheid van de integriteit van het erfgoed onmiskenbaar in hoge mate zou beïnvloeden.

Wegprofiel:

De bestaande autoweg naar Heemskerk zou worden verbreed met een tweede rijstrook en

aangesloten op de bestaande rotonde. De autoweg zou dus het inundatiegebied van de SvA ten oosten van de A9 doorkruisen. Om de visuele impact van de weg te verminderen, zou het profiel zo open mogelijk worden gehouden.

Effecten:

- Er zou toch sprake zijn van impact op de authenticiteit van het erfgoed. De vorm en het ontwerp van de hoofdverdedigingslijn worden immers aangetast doordat de gedekte weg ter hoogte van de verbindingsweg wordt verplaatst van de voet naar de kruin van de dijk.
- De oorspronkelijke functie van een gedekte weg zou daarmee verloren gaan.
- Hetzelfde geldt voor de waterkerende functie: doordat de dijk niet meer intact is, gaat deze functie verloren.
- De getoonde dwarsdoorsneden kunnen wellicht de visuele impact verminderen, maar de geluidsniveaus zouden sterk toenemen en sterke hinder opleveren in het gebied.

Verkeerseffecten:

Wat vervoersoplossingen betreft, biedt deze optie volgens de ICOMOS-toetsing door verkeerskundigen een directere verbinding naar Heemskerk en ook een alternatief voor automobilisten door handhaving van de bestaande N8-verbinding. Deze biedt ook een alternatieve route tussen de A8 en A9, waardoor dit deel van het wegennet minder gevoelig wordt voor verstoringen. Het verkeer op de N8 zal vermoedelijk afnemen, waardoor dit alternatief de geluidshinder en luchtverontreiniging in Assendelft en Krommenie kan verminderen.

Met betrekking tot de attributen van OUV worden de veranderingen qua integriteit en authenticiteit duidelijk beschreven in het volgende fragment uit de door Nederland ingediende HIA (p. 63-65):

“Integriteit van het plangebied:

Hoofdverdedigingslijn

Er vindt een kleine verandering plaats doordat een deel van de hoofdverdedigingslijn niet langer intact is ter plaatse van de doorsnijding van de nieuwe weg middels een coupure. Er is sprake van een matig negatief effect (-2).

Watermanagementsysteem

In het watermanagementsysteem vindt een verandering plaats in de belangrijke historische landschappelijke structuur van de SvA. Een deel van het, voor de inundatievelden karakteristieke, polderlandschap zal worden aangetast. Daardoor zullen bijvoorbeeld de verkavelings- en slotenstructuur niet langer meer intact zijn. Er is sprake van een matig negatief effect (-2).

Militair systeem

De objecten van het militaire systeem blijven onaangetast. De doorsnijding vindt plaats tussen Fort Veldhuis en Fort aan Den Ham, aan de rand van het schootsveld van Fort Veldhuis. Door de doorsnijding tussen beide forten zou de onderlinge (zicht)relatie tussen de forten gering worden aangetast. Daarom scoort dit alternatief gering negatief (-1).

Authenticiteit van het plangebied:

Hoofdverdedigingslijn

Er vindt een matige verandering plaats ten aanzien van de authenticiteit van de hoofdverdedigingslijn. De vorm en het ontwerp van de hoofdverdedigingslijn worden aangetast doordat de gedekte weg van de voet van de dijk wordt verplaatst naar de kruin van de dijk ter plaatse van de verbinding. De oorspronkelijke functie als gedekte weg gaat daarmee verloren. Hetzelfde geldt voor de waterkerende functie: doordat de dijk niet langer intact is gaat deze verloren.

Ten slotte wordt de beleving en het begrijpen van de Stelling ernstig aangetast doordat de doorsnijding juist plaatsvindt op een unieke en cruciale plek: daar waar de enkele hoofdverdedigingslijn zich splitst in een dubbele linie. Door realisatie van de weg op deze cruciale plek wordt het begrijpen van deze splitsing van de hoofdverdedigingslijn aangetast. Er is dan ook sprake van een groot negatief effect (-3).

Watermanagementsysteem

De objecten van het watermanagementsysteem blijven onaangetast. Er vindt echter wel een kleine verandering plaats doordat de weg het inundatieveld doorsnijdt. Kenmerkend voor het inundatieveld is het open polderlandschap dat ingezet werd voor de inundatie. Deze kenmerken worden aangetast door het stedelijke beeld van de weg. Er is dan ook sprake van een matig negatief effect (-2).

Militair systeem

Doordat de verbinding zich (nagenoeg) buiten de schootskringen bevindt, worden ontwerp en vorm niet aangetast. Ook het gebruik en de functie blijven intact. De beleving wordt echter wel aangetast: de verbinding zal zichtbaar zijn vanuit de verschillende bij de Stelling van Amsterdam behorende objecten (Fort Veldhuis, Fort aan Den Ham en bijbehorende nevenbatterijen en magazijnen). Daarom scoort dit alternatief gering negatief (-1).

Conclusie

De realisatie van Alternatief 5 (Heemskerkvariant) heeft een matig negatief effect (-2) op de universele waarden in het plangebied.

Integriteit van het studiegebied:

Een klein gedeelte van de hoofdverdedigingslijn en het inundatievlakte worden doorsneden en deze zijn hierdoor niet langer intact.

[Ter aanvulling wil de missie opmerken dat de verbinding tussen twee schootsvelden zou lopen, waardoor het zicht tussen de forten visueel sterk zou worden aangetast. Verder zou de visuele hinder van de dubbele fly-over een sterke visuele impact hebben op het gehele gebied.]

Authenticiteit van het studiegebied:

[Het Heemskerkalternatief] doorsnijdt de hoofdverdedigingslijn op een unieke en cruciale plek in de Stelling van Amsterdam, namelijk daar waar de enkele linie zich splitst in een dubbele. Dit is een negatief effect ten opzichte van de totale Stelling van Amsterdam. Op de overige aspecten behorende bij het watermanagementsysteem en het militair systeem is het effect ten opzichte van de totale linie verwaarloosbaar."

De missie is van mening dat de visuele hinder van de dubbele fly-over een sterke visuele impact zou hebben op het gehele gebied.

Mogelijke mitigerende maatregelen:

Alles bij elkaar zou dit alternatief een fors negatief effect hebben op het gebied, en Nederland stelt dan ook mitigerende maatregelen voor (Spatial Impact Assessment, p. 77):

- *Natuur- en watercompensatie door het verbreden van kreken en watergangen, de aanleg van ecologische oevers, natte natuurontwikkeling en agrarisch natuurbeheer;*
- *Verwijdering van de verzorgingsplaatsen, tankstations en bijbehorende bebouwing zodat het schootsveld wordt vrijgemaakt en daarmee de openheid rond het fort deels wordt hersteld;*
- *Versterking van de leesbaarheid en ecologische kwaliteit van het landschap door het waterpeil te verhogen (voor een grotere diversiteit aan vegetatie), en agrarisch natuurbeheer;*
- *Herstel van de inundatiekering (oorspronkelijk acces van het fort) zodat dit aan weerszijden van de A9 weer zichtbaar wordt;*
- *Herstel van het verloren gegane gedeelte van de Groenedijk (ten noorden van de Communicatieweg) en aanleg van een recreatiepad bovenop de dijk;*
- *Vergroting van de herkenbaarheid van de Kil (een voormalige zeearm) door de waterloop te verbreden en in de omringende Kilzone een vorm van ecologisch landbouwbeheer te ontwikkelen met een hogere grondwaterstand en meer soortendiversiteit;*
- *Verbetering van de kwaliteit van de inundatiezone / open schootsveld door de aanplant van een bomenrij (essen) evenwijdig aan de A9 langs bedrijventerrein De Trompet;*
- *Verbetering van het lokale recreatieve netwerk door het acces Zuidermaatweg door te trekken naar de Communicatieweg / Vogelmeerweg;*
- *(Her)beplanting langs de randen van landbouwbedrijven om de visuele impact van de grote schuren te verminderen;*
- *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.*



20

5.1.4. Golfbaanalternatief

Deze optie verbindt de A8 in een rechte lijn met de A9, waarbij de liniedijk wordt gekruist met een viaduct om de SvA niet te doorbreken. Dit tracé loopt vlak langs de golfbaan en heeft daar ook impact op.

Deze optie kruist de SvA tweemaal: bij de Sint Aagtendijk om de aansluiting met de A9 te maken en bij de Groenedijk.

Kruising Sint Aagtendijk

Deze zou liggen op een punt waar een grote aansluiting met de A9 moet worden aangelegd, allemaal binnen de begrenzing van de SvA, waarbij gebruik wordt gemaakt van een fly-over; de weg zou over een lengte van 120 m op palen worden gelegd om de kenmerken en het landschap van de SvA niet te verstoren.

Effecten:

- Uit de 3D-modellen blijkt dat de snelweg op palen een dominant aanwezige factor zou blijven.
- Daarbij wordt met name de beleving aangetast door de constructie van de fly-over die het landschappelijke beeld verder zou verstedelijken.
- De doorgaande lijn van de hoofdverdedigingslijn wordt minder beleefbaar.
- De herkenbaarheid van de hoofdverdedigingslijn zal afnemen.
- De nu nog aaneengesloten tweede liniewal wordt opgeknipt. Door de doorsnijding middels een coupure in de tweede liniewal worden eveneens de beleving, de herkenbaarheid en toegankelijkheid aangetast.
- Er is sprake van een groot negatief effect (-3) op de hoofdverdedigingslijn.
- Daarnaast zouden de op- en afritten de defensieve gracht van de SvA en het landschap rond Fort Veldhuis grotendeels aantasten.
- De samenhang van de SvA en van het fort zou hierdoor worden ondermijnd.

Kruising Groenedijk

Effecten:

- De nieuwe weginfrastructuur zou dwars door een belangrijke landschapsstructuur gaan – de tweede liniewal (Groenedijk), de enige dubbele linie binnen de SvA – die de betekenis van het erfgoed en de landschappelijke en recreatieve waarden weergeeft, waardoor de openheid en zichtbaarheid verloren gaan.
- Ook de relatie tussen de St. Aagtendijk, Fort Veldhuis, de bijbehorende nevenbatterij en het vrije schootsveld zou worden aangetast.
- Verder zou de kruising op maaiveldniveau zijn, waarbij de dijk zelf wordt verhoogd zodat landbouw- en recreatieverkeer de autoweg op hoogte kan kruisen.
- Bovendien zou door de aanleg van de weg een minimale verandering plaatsvinden in het watermanagementsysteem.
- Door de aanwezigheid van de golfbaan is het karakteristieke open polderlandschap van de inundatievlakte eerder al getransformeerd, maar door de aanleg van de weg zou het groene karakter op de locatie verloren gaan.
- Het gebied zal een verder verstedelijkt karakter krijgen.
- Met name de – bij de inundatievlakte behorende – beleving van open polderlandschap wordt verder aangetast, hetgeen een negatief effect heeft op de kernkwaliteiten van het erfgoed.

Verkeerseffecten:

- De getoonde dwarsdoorsneden kunnen wellicht de visuele impact verminderen, maar de geluidsniveaus zouden sterk toenemen en sterke hinder opleveren in het gebied.

Wat vervoersoplossingen betreft, kan volgens de ICOMOS-toetsing door verkeerskundigen de verkeersintensiteit in Assendelft en Krommenie dalen, waardoor luchtverontreiniging en geluidshinder afnemen. Dit alternatief vereist een nieuwe aansluiting op de A9, niet ver van het knooppunt A9/A22, waar beide wegen vermoedelijk een hoge verkeersintensiteit en rijsnelheid hebben. Situering van de nieuwe aansluiting vlakbij het bestaande knooppunt A9/A22 kan leiden tot opstoppen (terugslag) en ernstige filevorming door de korte in- en uitvoegstroken. Voor automobilisten die van/naar de A9 richting Alkmaar rijden, kan het zijn dat de bestaande route via de N8 nog steeds dezelfde reistijd oplevert. Dit betekent dat de nieuwe verbindingsweg wellicht niet optimaal zal worden benut.



Afbeelding 9: Golfbaanalternatief, met het talud van het viaduct door het gebied van het erfgoed



Afbeelding 10: Golfbaanalternatief, met het viaduct door het gebied van het erfgoed

Met betrekking tot de attributen van OUV worden de veranderingen qua integriteit en authenticiteit duidelijk beschreven in het volgende fragment uit de door Nederland ingediende HIA (p. 63-57):

Integriteit van het plangebied :

Hoofdverdedigingslijn

Alternatief 3 zorgt voor een verandering in enkele belangrijke landschappelijke structuren van het Werelderfgoed. De weg passeert op twee plaatsen de hoofdverdedigingslijn: als fly-over over de hoofdverdedigingslijn (St. Aagtendijk) en middels een coupure door de tweede liniewal Groenedijk. De hier gelegen dubbele linie is uniek voor de gehele Stelling van Amsterdam. Door een fly-over te realiseren blijft de St. Aagtendijk als element intact. De coupure in de tweede liniewal (Groenedijk) betekent echter wel dat een deel van deze dijk niet langer intact is. Er is dan ook sprake van een matig negatief effect (-2).

Watermanagementsysteem

Door de aanleg van de weg vindt een verandering plaats in het huidige aanwezige golfbaanlandschap. Dit landschap is groen en de ingreep is in bepaalde mate omkeerbaar. Met de weg wordt een permanente infrastructurele functie aan het gebied toegekend. Dit betekent een geringe verandering in de kernkwaliteiten van de SvA. Door de aanwezigheid van de golfbaan is het karakteristieke open polderlandschap van de inundatievlakte te al eerder getransformeerd tot een meer besloten landschap zonder de kenmerkende poldersloten. De aanleg van de weg heeft dan ook een gering negatief effect (-1).

Militair systeem

De fysieke objecten van het militaire systeem blijven onaangetast, maar het van oorsprong open schootsveld van Fort Veldhuis wordt wel aangetast door de fly-over en de verbinding. Het nu nog deels vrije zicht vanuit het fort wordt met de ingreep belemmerd door de nieuwe fly-over. Een deel van het open schootsveld gaat verloren. Daarom is er sprake van een matig negatief effect (-2).

Authenticiteit van het plangebied:

Hoofdverdedigingslijn

De St. Aagtendijk wordt gepasseerd middels een fly-over (snelweg op palen). De St. Aagtendijk blijft daardoor als element intact, maar de fysieke doorgang komt te vervallen door de beperkte hoogte van de fly-over waar deze de St. Aagtendijk passeert. Daarbij wordt met name de beleving aangetast door de constructie van de fly-over die het landschappelijke beeld verder zou verstedelijken. De doorgaande lijn van de hoofdverdedigingslijn wordt minder beleefbaar. De herkenbaarheid van de hoofdverdedigingslijn zal afnemen. De nu nog aaneengesloten tweede liniewal wordt opgeknapt. Door de doorsnijding middels een coupure in de tweede liniewal worden eveneens de beleving, de herkenbaarheid en toegankelijkheid aangetast. Er is sprake van een groot negatief effect (-3) op de hoofdverdedigingslijn.

Watermanagementsysteem

Door de aanleg van de weg vindt een minimale verandering plaats in het watermanagementsysteem. Door de aanwezigheid van de golfbaan is het karakteristieke open polderlandschap van de inundatievlakte al eerder getransformeerd. Maar door de aanleg van de weg zal het groene karakter op de locatie verloren gaan. Het gebied zal een verder verstedelijkt karakter krijgen. Met name de – bij de inundatievlakte behorende – beleving van open polderlandschap wordt verder aangetast. Er is sprake van een gering negatief effect (-1).

Militair systeem

Door de aanleg van de weg vindt een kleine verandering plaats. Openheid en zichtrelaties waren belangrijke ontwerpaspecten van het militair systeem en de functie van de forten: voor de verdediging was een vrij schootveld vereist. Door de verbinding en de fly-over gaat de openheid en het zicht (open schootveld) verloren. Maar ook de beleving en het begrijpen van de relatie tussen de St. Aagtendijk, Fort Veldhuis, de bijbehorende nevenbatterij en het vrije schootveld worden aangetast. Zowel het ontwerp als de functie worden aangetast door de verbinding en vanuit het fort goed zichtbare fly-over. Daarom is er sprake van een matig negatief effect (-2).

Conclusie

De realisatie van Alternatief 3 (Golfbaanvariant) heeft een matig negatief effect (-2) op de universele waarden in het plangebied.

Integriteit van het studiegebied:

De hoofdverdedigingslijn, het watermanagementsysteem en het militair systeem worden doorsneden. De reeds aanwezige golfbaan samen met alternatief 3 betekenen een verdere relatieve verstedelijking van deze plek in het systeem. Dit houdt een afname van de herkenbaarheid van de nagenoeg complete stellingzone in. De verbinding heeft op zichzelf een gering negatief effect op het watermanagementsysteem, vanwege de aanwezigheid van de golfbaan, waardoor het oorspronkelijk open polderlandschap al eerder verloren is gegaan. Dit deel van de SvA is bijzonder omdat hier een dubbele linie ligt. De dubbele linie wordt met deze ingreep aangetast. De doorsnijding van de dubbele linie (hoofdverdedigingslijn) en de verboden kring van Fort Veldhuis (militair systeem) heeft een matig negatief effect op de gehele Stelling.

Authenticiteit van het studiegebied:

Dit alternatief betekent een gering tot matig negatief effect op de gehele Stelling, vanwege de doorsnijding van de dubbele verdedigingslijn (hoofdverdedigingslijn en tweede liniewal). Deze dubbele wal is uniek voor de Stelling van Amsterdam. Beide liniedijken worden in dit alternatief aangetast. Ook wordt de beleving van het schootveld vanuit Fort Veldhuis aangetast door de fly-over die het vrije zicht ontnemt.

Mogelijke mitigerende maatregelen:

Omdat dit alternatief een fors negatief effect hebben op het gebied, stelt Nederland onder meer de volgende mitigerende maatregelen voor:

- Verwijdering van elementen die de leesbaarheid van de SvA en de bijbehorende kenmerken nu verstoren;
- Verwijdering van de verzorgingsplaatsen, tankstations en bijbehorende bebouwing zodat het schootveld wordt vrijgemaakt en daarmee de openheid rond het fort deels wordt hersteld;
- Herstel van de inundatiekering (oorspronkelijk acces van het fort) zodat dit aan weerszijden

van de A9 weer zichtbaar wordt;

- Herstel van het verloren gegane gedeelte van de Groenedijk (ten noorden van de Communicatieweg) en aanleg van een recreatiepad bovenop de dijk;
- 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.
- Versterking van de leesbaarheid en ecologische kwaliteit van het landschap door het waterpeil te verhogen (voor een grotere diversiteit aan vegetatie), en agrarisch natuurbeheer;
- Vergroting van de herkenbaarheid van de Kil (een voormalige zeearm) door de waterloop te verbreden en in de omringende Kilzone een vorm van ecologisch landbouwbeheer te ontwikkelen met een hogere grondwaterstand en meer soortendiversiteit;
- Verbetering van de kwaliteit van de inundatiezone / open schootsveld door de aanplant van een bomenrij (essen) evenwijdig aan de A9 langs bedrijventerrein De Trompet;
- Verbetering van het lokale recreatieve netwerk door het acces Zuidermaatweg door te trekken naar de Communicatieweg / Vogelmeerweg;
- (Her)beplanting langs de randen van landbouwbedrijven om de visuele impact van de grote schuren te verminderen.

5.2 Overwegingen bij de beoordeling van de voorgestelde veranderingen

5.2.1. Redenen voor de verbinding A8-A9

Al sinds de jaren '60 spreken het Rijk en de provincie Noord-Holland over nut en noodzaak van een ontbrekende schakel in het rijkswegennet A7, A8 en A9 in het gebied ten noorden van Amsterdam. Dit noordwesten en westen van de Stelling van Amsterdam is historisch gezien een belangrijk gebied voor stads- en vervoersontwikkeling (bijv. de historische spoorlijn, de bestaande (snel)wegen, de bebouwing, havenontwikkeling, enz.).

Ten aanzien van de vervoersinfrastructuur spelen er diverse problemen:

Ontbrekende infrastructuur: geen geschikte oost-westverbinding

De bestaande hoofdverbindingen binnen de noordrand van de regio Amsterdam hebben een sterke noord-zuidoriëntatie. In oost-westrichting moet het doorgaand verkeer gebruik maken van het onderliggende lokale en regionale wegennet. De huidige verbinding tussen de rijkswegen A8 en de A9, die bestaat uit een gedeelte van de N246 en een gedeelte van de N203, kan het (doorgaande) verkeer onvoldoende verwerken.

Slechte doorstroming leidt tot slechte bereikbaarheid in de regio

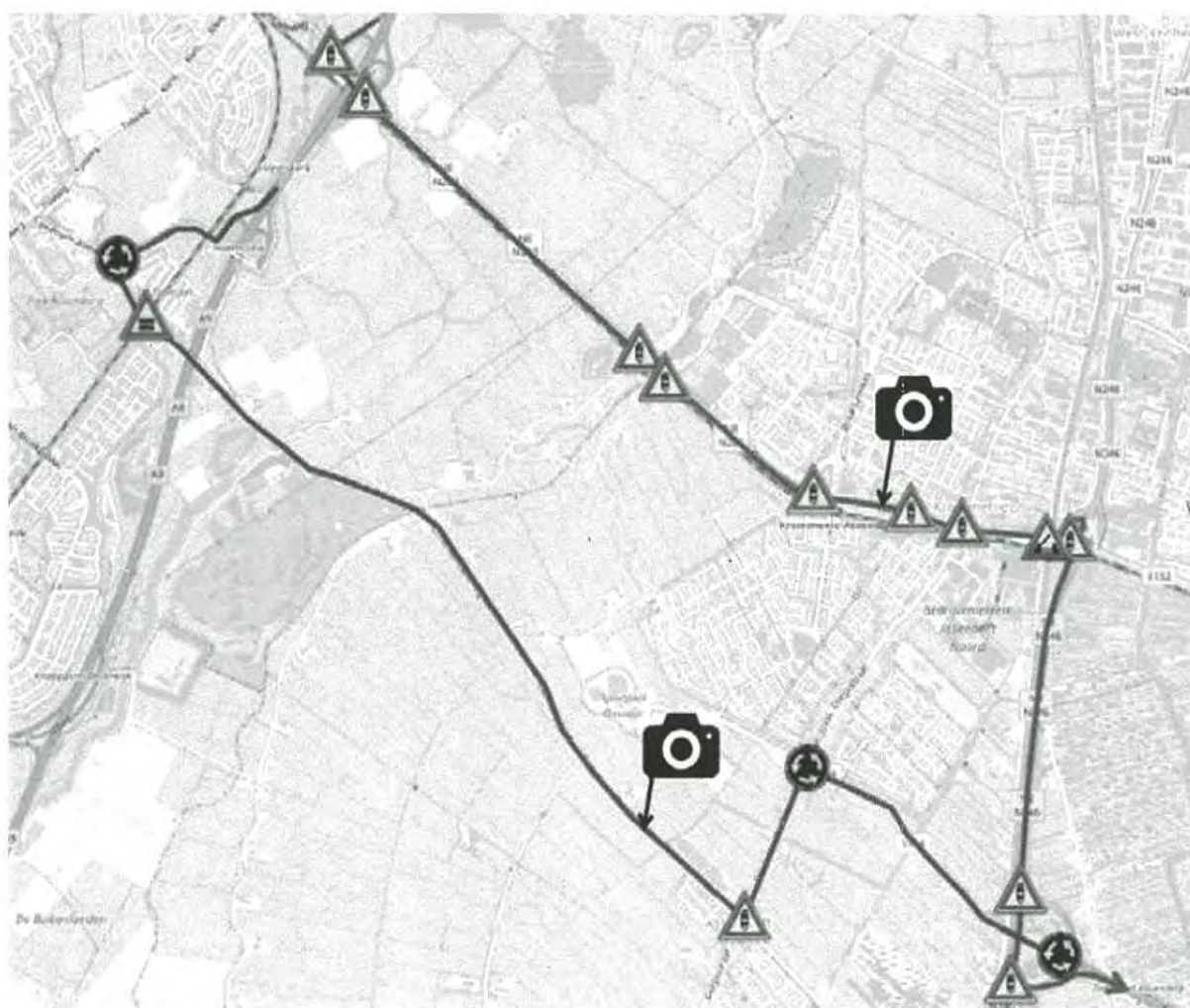
In verschillende provinciale, regionale en landelijke verkeersstudies is geconstateerd dat de bereikbaarheid van de noordrand van de regio Amsterdam te wensen overlaat. Zonder aanvullende maatregelen treedt er een bereikbaarheidsprobleem op binnen het gebied ten oosten van de A9 en ten westen van de A7-A8. Niet alleen het doorgaande (boven)regionale verkeer wordt daardoor geconfronteerd met vertraging, ook de kernen in de directe omgeving van de weg zijn minder goed bereikbaar. De bereikbaarheidsproblemen brengen onnodig lange reistijden en hoge kosten met zich mee, voor zowel individuele automobilisten als bedrijven en belemmeren de ruimtelijk-economische ontwikkeling in de regio.





Leefbaarheid

Tevens is geconstateerd dat de N203 en de N246, die gesitueerd zijn direct langs de woongebieden van Krommenie, Wormerveer en Assendelft, vanwege de grote verkeersdrukke voor ernstige leefbaarheidsproblemen zorgen. Deze gebieden moeten naast het plaatselijke verkeer ook relatief veel bovenregionaal verkeer opvangen (naar schatting 40% van het totale verkeer op de N203). De aanwezigheid van een spoorlijn maakt het congestieprobleem nog groter.



Afbeelding 12: Fileproblematiek rond Krommenie, Wormerveer en Assendelft

De maatschappelijke noodzaak om het verkeersnetwerk te verbeteren in de onmiddellijke omgeving van het noordwestelijk deel van de Stelling van Amsterdam speelt dus een belangrijke rol, zeker omdat de algemene economische en stedelijke groei rond Amsterdam doorgaat.

Dit alles heeft de afgelopen jaren verschillende effecten gehad rond de hele Stelling van Amsterdam en soms in het werelderfgoed zelf, zoals bij dit project het geval is. ICOMOS wijst er dan ook op dat de Stelling van Amsterdam een groot beschermd gebied rond Amsterdam is, dat als groene gordel en als open ruimte fungeert, wat voor bepaalde projecten (met name infrastructurele projecten zoals wegen, spoorwegen, kanalen, havens en vliegveld) zeer aantrekkelijk is. De oppervlakte van het hele werelderfgoed is vergelijkbaar met die van de stad Amsterdam zelf.

5.2.2 Staat van instandhouding in het plangebied

Het gebied waarin de voorgestelde veranderingen gerealiseerd zouden moeten worden, binnen het beschermde erfgoed, heeft sinds de inschrijving van de SvA al met veel veranderingen te maken gehad. De ruimtelijke ontwikkelingen die in de jaren 1990 in dit gedeelte van de Stelling van Amsterdam plaatsvonden, waren het gevolg van planologische beslissingen van vóór de nominatie. En ondanks de gedeeltelijk overlappende agenda hadden deze ontwikkelingen indertijd geen invloed op de inschrijving in het Werelderfgoedregister en de algehele erkenning van de OUV. In die periode was binnen het werelderfgoed dan ook sprake van steeds verdere uitbreiding van woningbouwprojecten (verstedelijking), aanleg van vervoers- en energie-infrastructuur en grootschalige voorzieningen die veel voorkomen in de periferie van een grote stad.

Op onderstaande kaart is te zien in welk gebied de voorgestelde veranderingen zijn en/of worden gesitueerd: rond de forten bij Krommeniedijk, aan Den Ham en bij Veldhuis. De kaart toont (in blauw) de oorspronkelijke inundatiegebieden en (met zwarte lijnen) het militaire systeem rond de forten met de verschillende schootsvelden (300, 600 en 1000 meter). Erkend erfgoed is weergegeven in bruin (afbeelding 13).



Aan de hand van beleidsinformatie en een vergelijking van topografische kaarten van 1996 en 2016 is vastgesteld dat sinds de inschrijving als werelderfgoed de volgende ruimtelijke ontwikkelingen hebben plaatsgevonden (deels) binnen de UNESCO-begrenzing van de SvA:

Snelweg A9 (1996)

Aanleg van de snelweg A9 en de tunnel onder het Noordzeekanaal naar het oosten, inclusief aansluiting Heemskerk en verzorgingsplaatsen. Dit project liep al vóór de inschrijving als werelderfgoed in december 1996.

Golfbaan (1996, 2011)

Aanleg van de golfbaan in Heemskerk tussen de dubbele linie van de SvA ten oosten van de hoofdverdedigingslijn bij Fort Veldhuis. Hiermee was ook al vóór de inschrijving als werelderfgoed in december 1996 begonnen. Deze was echter niet opgenomen op de topografische basiskaart (1994) bij het Nominatiedossier, maar was wel reeds aanwezig toen de SvA in 1996 werd aangewezen als UNESCO-werelderfgoed. In 2011 werd de Heemskerker golfbaan uitgebreid met een 9-holes-baan. Door de ligging binnen het inundatiegebied is de oorspronkelijke openheid van het landschap verloren gegaan.

Tankstation (1996)

Bouw van een tankstation nabij Fort aan Den Ham.

Bedrijventerrein (2002-2012)

Aanleg van bedrijventerrein De Trompet ten westen van de A9. De oorspronkelijke bouwplannen werden goedgekeurd vóór de inschrijving als werelderfgoed in december 1996. Dit project ligt deels binnen en deels buiten de UNESCO-begrenzing.

Woonwijk Broekpolder (2006-2011)

Bouw van de woonwijk Broekpolder met voornamelijk laagbouwwoonwoningen maar ook enkele appartementengebouwen tot 46 m hoog. De oorspronkelijke bouwplannen werden goedgekeurd vóór de inschrijving als werelderfgoed in december 1996, hoewel deze planologische reservering in het Nominatiedossier niet was vermeld. Dit project ligt deels binnen en deels buiten de UNESCO-begrenzing. Door de bebouwing van de Broekpolder is het open karakter van het erfgoed hier verloren gegaan en bezit het gebied geen bijzondere betekenis meer voor de SvA of kenmerkende attributen daarvan. (afbeelding 14)



Windturbine (2011)

Bouw van een windturbine langs de A9 bij Heemskerk. De turbine ligt binnen de begrenzing van het UNESCO-erfgoed. Na de bouw is het beleid gewijzigd, waardoor de bouw van nieuwe windturbines in de buurt van de SvA nu verboden is. Daarom mag de turbine na afloop van zijn levensduur niet worden vervangen.

Uitbreidingen landbouwbedrijven (1996-nu)

Verspreid in het studiegebied zijn er schuren vervangen of bijgebouwd met een omvang die schadelijk is voor de leesbaarheid van de attributen van het erfgoed.

Bedrijventerrein Wijkmeerpolder (1996-nu)

Het gebied tussen Fort Veldhuis en Fort aan de St. Aagtendijk is ten westen van de A9 in de

Wijkermeerpolder ter hoogte van Beverwijk bebouwd als bedrijventerrein. De ontwikkeling van het industrieterrein is gebaseerd op het 'Industrieplan de Pijp' uit 1964. Het industrieterrein was vóór 1996 planologisch vastgelegd en is na 1996 gebouwd.

Naast de bovengenoemde staan er nog andere ingrepen op stapel:

Opstelterrein voor treinen

Dit moet komen in de buurt van de aansluiting tussen de N8 en de A9. In het advies van ICOMOS hierover staat: *"Ten aanzien van het opstelterrein voor treinen geldt dat wanneer er absoluut geen andere locatie buiten het werelderfgoedgebied mogelijk is voor de bouw van het terrein, de visuele effecten zo veel mogelijk moeten worden beperkt, daarbij rekening houdend met het zeer zichtbare aspect van het verplaatsen van rollend materieel op het terrein. Een opstelterrein van korte of gemiddelde lengte langs de bestaande lijn verdient de voorkeur, met visuele afscheidingen (dijken, rijen bomen). 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 de spoorlijn naar Uitgeest deel uit van de OUV van het erfgoed."*

Stadsuitbreiding Krommenie en Saendelft

Zowel in Krommenie als Saendelft zullen binnenkort woonwijken worden voltooid aan de oostkant van de hoofdverdedigingslijn, dichtbij het reeds bestaande stedelijke gebied, waardoor de openheid van het landschap minder goed beleefbaar wordt.

Conclusie

Er zijn ontwikkelingen geweest binnen de grenzen van het werelderfgoed die ernstige effecten hebben gehad op de waarde ervan. De inundatiegebieden en schootsvelden van de SvA in het plangebied zijn niet meer zo uitgestrekt als toen ze werden opgenomen in het Nominatiedossier ten tijde van de aanwijzing.

Zoals in het ICOMOS-rapport van 2017 staat: *"Uit het onderzoek van de visualisaties die door Nederlandse staat zijn gemaakt en de cartografische analyse die door de externe partij is gemaakt, blijkt dat diverse veranderingen in het gebied hebben geleid tot versnippering van de continuïteit van het landschap. Daardoor kan de betekenis van de algehele werking van de verdedigingswerken en het ingenieuze gebruik van het landschap en de kunstmatige topografie voor defensieve doeleinden nu minder goed worden overgebracht."*



Afbeelding 15: Kaart van het gebied zoals opgenomen in het nominatiedossier (1996), zonder aanduiding van deze latere transformaties



Afbeelding 16: Naast de reeds uitgevoerde en geplande veranderingen zijn, verspreid over het gebied, grootschalige uitbreidingen van landbouwbedrijven te zien, alsmede:

1. Treinopstelsterrein
2. Stadsuitbreiding Krommenie en Saendelft
3. Woonwijk Broekpolder
4. Golfbaan
5. A9
6. Bedrijventerrein Wijkermeerpolder
7. Windturbine
8. Compressorstation
9. Bedrijventerrein De Trompet
10. Tankstation en verzorgingsplaats

(Kaart gemaakt door 'mission expert')

5.3. Criteria voor de beoordeling van de voorgestelde veranderingen

De voorgestelde verbinding tussen de A8 en A9 kan impact hebben op de Outstanding Universal Value van het erfgoed en ook op de sociale en economische dynamiek die invloed kan hebben op de SvA. Het onderstaande is bedoeld om te komen tot goede criteria voor het beoordelen van de voorgestelde veranderingen.

5.3.1 Impact van de voorgestelde veranderingen op de OUV

ICOMOS is onder de indruk van de kwaliteit van de analyses en evaluaties van de voorgestelde veranderingen die Nederland heeft gemaakt. Technisch gezien is de HIA uitstekend uitgevoerd en een goed voorbeeld van hoe de ICOMOS-aanbevelingen inzake het onderzoeken van de mogelijke impact op de OUV en de integriteit/authenticiteit zijn geïmplementeerd. Er is daadwerkelijk moeite gedaan om een groot aantal mogelijke oplossingen voor te stellen.

Samen met de ontwerpboeken voor de drie oplossingen biedt de HIA uitvoerige informatie over de mogelijke gevolgen van de voorstellen voor de attributen waarin de OUV van het erfgoed tot uitdrukking komt.

Daarnaast heeft het werkbezoek inzicht gegeven in bepaalde landschappelijke kwaliteiten die aan de hand van plattegronden of zelfs nauwkeurige 3D-modellen lastig te beoordelen zijn. In feite wordt de SvA gekenmerkt door 'openheid', opvallend gemarkeerd door een gecontroleerde topografie. De noodzaak om het waterpeil te reguleren, heeft een unieke geomorfologie doen ontstaan, met geaccentueerde horizontale lijnen. Het vlakke karakter en de ruimtelijke diepte zijn daarom essentieel voor de begrijpelijkheid van het erfgoed. Op kaarten en andere weergaven is dit lastig over te brengen, zoals duidelijk blijkt bij de golfbaan. Op satellietbeelden is deze misschien nauwelijks zichtbaar en op de foto's lijkt de golfbaan misschien niet storend, maar de eigen topografie van zorgvuldig gewelfde heuveltjes en bunkers contrasteert scherp met de omgeving, waardoor de beleving van het erfgoed ernstig wordt aangetast.

Nul-plusalternatief

Wat betreft de impact op de OUV van het erfgoed is ICOMOS het met Nederland eens dat het Nul-plusalternatief geen negatief effect heeft op de OUV.

Heemskerkalternatief en Golfbaanalternatief

Voor beide andere alternatieven zijn, naar het oordeel van ICOMOS, infrastructurele werken nodig die aanzienlijke negatieve visuele effecten 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. Daarnaast kunnen ze niet worden uitgevoerd zonder dat op sommige plekken belangrijke cultuurhistorische kenmerken – kernkwaliteiten van de OUV – verloren gaan. Deze zijn hierboven uitgebreid beschreven.

Samenvattend kan worden gesteld dat uitvoering van de voorstellen voor het Heemskerkalternatief zou leiden tot aantasting van de gedekte weg en de bijbehorende topografie, omdat deze ter plaatse van de verbindingsweg wordt verplaatst van de voet naar de kruin van de dijk. De oorspronkelijke functie als gedekte weg gaat daarmee verloren. Hetzelfde geldt voor de waterkerende functie: doordat de dijk niet langer intact is gaat deze verloren.

Een gedeelte van de hoofdverdedigingslijn en het inundatievlakte worden dus doorsneden en zijn daardoor niet langer intact. De verbindingsweg doorsnijdt de hoofdverdedigingslijn immers op een unieke en cruciale plek in de Stelling, namelijk daar waar de enkele linie zich splitst in een dubbele.

Ten aanzien van de integriteit van het erfgoed geldt dat de verbinding tussen twee schootsvelden door loopt, waardoor het zicht tussen de forten visueel sterk wordt aangetast. Verder zou de visuele hinder van de dubbele fly-over een sterke visuele impact hebben op het gehele gebied.

Uitvoering van de voorstellen voor het Golfbaanalternatief zou leiden tot het vernielen van de hoofdverdedigingslijn en de tweede liniewal met de bijbehorende topografie, die uniek is binnen de SvA. Ook de dijk vlakbij deze wal zou verloren gaan. Verder zou de verboden kring rond Fort Veldhuis worden aangetast, omdat de palen voor de fly-over op de grond komen te staan. Bovendien wordt de beleving van het schootsveld vanuit Fort Veldhuis aangetast door de fly-over bij de aansluiting. Deze ontnemt het vrije zicht in een gebied waar, door de bouw van de woonwijk Broekpolder, toch al

weinig over is van het open terrein voor het fort.

Deze beide alternatieven zouden grote negatieve effecten hebben op de OUV.

5.3.2. Impact van de voorgestelde veranderingen op de leefbaarheid

Nul-plusalternatief

Het Nul-plusalternatief – het enige zonder negatieve impact op de OUV – betekent een aanzienlijke aantasting van de leefbaarheid in het gebied vanwege de toenemende verkeersintensiteit en geluidshinder.

Ondanks diverse maatregelen om de verkeerstoename op te vangen, zal deze optie ernstige leefbaarheidsproblemen opleveren in Krommenie, Assendelft en Wormerveer, zoals aangegeven in de MER die Nederland heeft ingediend.

Hierbij gaat het om bovengemiddelde geluidshinder: Bij een geluidsbelasting van meer dan 48 dB is er sprake van hinder, bij een belasting van meer dan 58 dB is er sprake van ernstige hinder. Zowel in de huidige als de toekomstige situatie is er sprake van een hoog aandeel bestemmingen met een geluidsbelasting van meer dan 48 dB. Langs de N203 en de Communicatieweg bevinden zich gezamenlijk meer dan 250 geluidgevoelige bestemmingen waar sprake is van ernstige geluidshinder.

Vermoedelijk zal geen van de voorgestelde oplossingen leiden tot een betere luchtkwaliteit. Stikstofdioxide en fijnstof bevinden zich op veel plaatsen in Nederland in zulke hoge concentraties dat ze een schadelijke invloed kunnen hebben op de volksgezondheid. Uit de monitoringtool van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu blijkt dat de concentraties voor fijnstof en stikstofdioxide in de gebieden rondom de provinciale wegen gekwalificeerd worden als 'matig', maar nog wel onder de wettelijke grenswaarden liggen. Dit zal ook het geval zijn als het Nul-plusalternatief wordt uitgevoerd, omdat de nieuwe verbinding een belangrijke provinciale weg wordt.

Verder is op beide wegen de verkeersveiligheid een probleem. Door de mogelijke files op de N203 en de N246 is er bovendien sprake van sluipverkeer, onder meer door Assendelft. Vanwege de hoge verkeersdruk kennen de N246 en de N203 een grote kans op ongevallen, zeker omdat de verbinding door een dichtbevolkt stedelijk gebied vol scholen, woningen e.d. loopt. Dit risico wordt nog versterkt door het toenemende treinverkeer vanaf het nieuwe opstelterrein naar Amsterdam over de spoorlijn die zelf ook het stedelijk weefsel doorsnijdt en daarmee de barrièrewerking en de kans op ongevallen vergroot.

Gezien de huidige dorpsstructuur, met het bijbehorende vervoersnetwerk (inclusief spoor, scheepvaart, openbaar vervoer en privévervoer), woningen, voorzieningen e.d., is ICOMOS van mening dat het Nul-plusalternatief – zowel de ingediende als eventueel nog te ontwikkelen opties – een schadelijk effect zal hebben op de leefbaarheid in de omgeving van de weg.

Heemskerkalternatief en Golfbaanalternatief

Beide andere voorgestelde alternatieven zouden gunstig kunnen zijn voor de leefbaarheid van het gebied, omdat dan het doorgaande verkeer om de woonkernen heen wordt geleid.

Weliswaar liggen Krommenie en Assendelft buiten het werelderfgoed maar ICOMOS wil er toch op wijzen, met name omdat het erfgoed geen bufferzone heeft, dat er op dit knooppunt nog altijd aanzienlijke verkeersproblemen moeten worden opgelost om de leefbaarheid te verbeteren, zelfs als wordt gekozen voor het Heemskerkalternatief of het Golfbaanalternatief.

5.3.3 Impact van de voorgestelde veranderingen op het vervoer

Nul-plusalternatief

Als verbinding tussen de A8 en A9 vormt het Nul-plusalternatief geen alternatieve route, in tegenstelling tot beide andere varianten, hetgeen betekent dat bij het Nul-plusalternatief iedere verstoring in het netwerk tot ernstige files kan leiden, zeker tijdens spitsuren. Dit zou weer leiden tot sluipverkeer en dus een grotere kans op ongevallen en een verslechtering van de leefbaarheid.

ICOMOS betwijfelt of het Nul-plusalternatief – zowel de ingediende als eventueel nog te ontwikkelen opties – een duurzame vervoersoplossing zal bieden, gezien het gebruik van een deel van een rijksweg.

Heemskerkalternatief en Golfbaanalternatief

Het Heemskerkalternatief en het Golfbaanalternatief zijn allebei plausibele vervoersoplossingen, omdat ze een meer directe verbinding met de A9 vormen via een alternatieve route tussen de A9 en de A8, waardoor dat deel van het wegennet minder gevoelig wordt voor verstoringen. De mogelijkheid bestaat echter dat het Golfbaanalternatief onderbenut zal worden.

5.4 Beoordeling van de alternatieven

Idealiter wordt er een oplossing gevonden die geen impact heeft op de OUV, niet nadelig is voor de leefbaarheid in de omgeving van het erfgoed en een redelijk duurzame vervoersoplossing vormt.

Geen van de drie thans voorliggende alternatieven biedt die oplossing.

Nul-plusalternatief

Uit het voorgaande blijkt dat het Nul-plusalternatief de enige variant is die geen negatieve impact heeft op de OUV, maar wel nadelig is voor de leefbaarheid in de omgeving van het erfgoed en bovendien geen duurzame vervoersoplossing biedt.

Heemskerkalternatief

Deze heeft een negatieve impact op de OUV in die zin dat de structuur en de visuele kenmerken van het erfgoed worden aangetast. De geluidsbelasting zal in het hele gebied sterk toenemen en forse hinder opleveren. Het verkeer op de N8 zal vermoedelijk afnemen, dus bij dit alternatief kunnen de geluidshinder en de luchtverontreiniging in Assendelft en Krommenie minder worden.

Verkeerstechnisch gezien zou het effect positief kunnen zijn.

Golfbaanalternatief

Deze heeft eveneens een negatieve impact op de OUV in die zin dat de structuur en de visuele kenmerken van het erfgoed worden aangetast. Hoewel de verkeersintensiteit in Assendelft en Krommenie wellicht daalt en de luchtverontreiniging en de geluidshinder dus afnemen, zal de geluidsbelasting in het hele gebied sterk toenemen en forse hinder opleveren.

Verkeerstechnisch gezien zou het effect positief kunnen zijn, hoewel de vrees bestaat dat dit alternatief niet optimaal benut zal worden.

5.4.1 Aanbevelingen

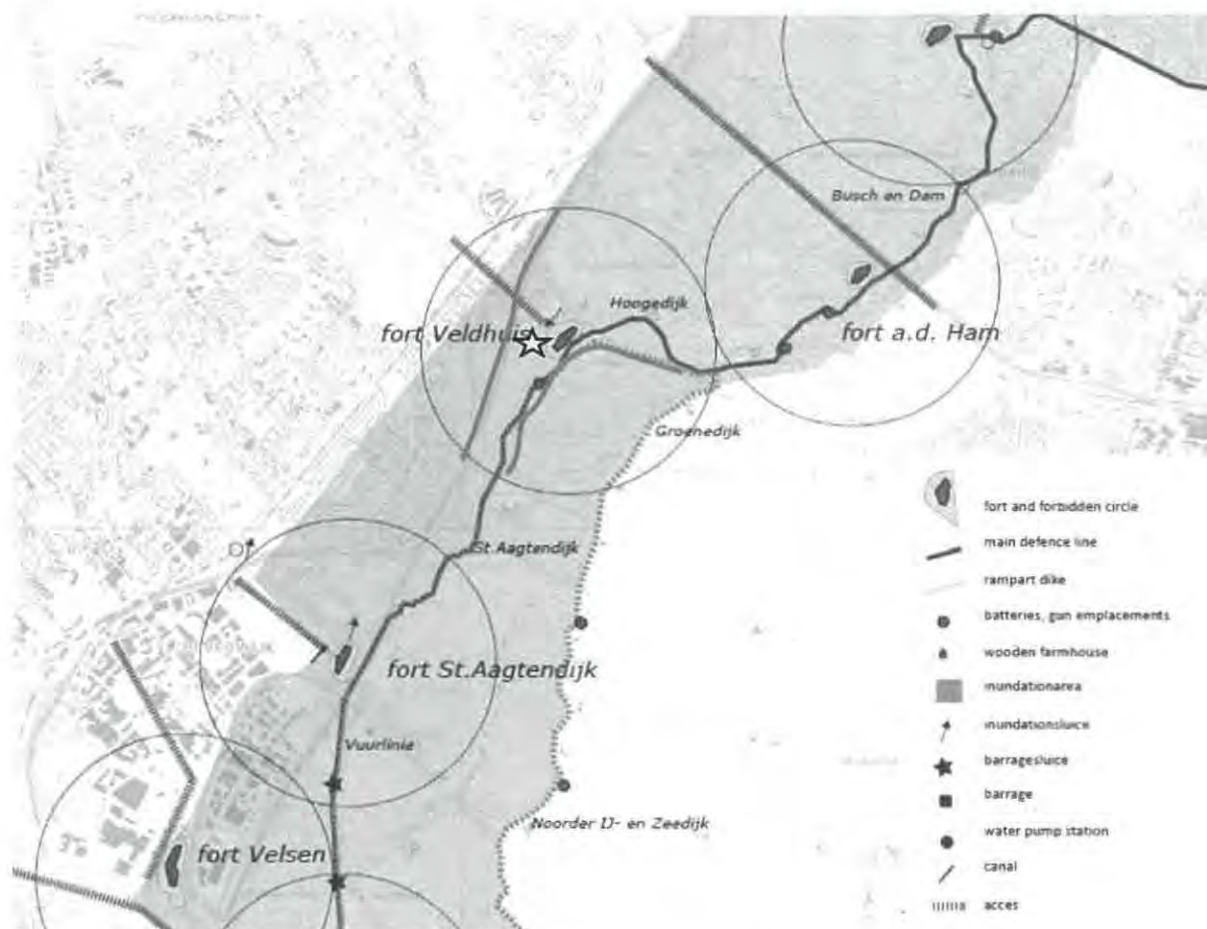
De missie is van oordeel dat geen van de drie thans voorliggende oplossingen kan worden ondersteund. Immers, het Nul-plusalternatief heeft weliswaar geen negatieve impact op de OUV maar is maatschappelijk dan wel vanuit verkeers-/vervoerzoogpunt onaanvaardbaar.

De missie adviseert om verder te zoeken naar een oplossing die wel voldoende scoort op elk van de drie bovenstaande punten, te weten bescherming van de OUV, leefbaarheid en mobiliteit.

Ten aanzien van dergelijk nader onderzoek wil de missie graag onderstrepen dat de beleving van de openheid en diepte van het erfgoed, die berust op de gecontroleerde, lineaire, horizontale structuur van de geomorfologie in het gebied, moet worden benadrukt en versterkt. De geluidsbelasting moet zo gering mogelijk zijn, omdat dit ook een van de kenmerken van de site is.

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.



Afbeelding 17: Elementen van de SvA zoals beschreven in de HIA
 Blauwe lijnen: de grenzen van de wijk Broekpolder en de golfbaan
 Het tankstation is aangeduid met een gele ster ten oosten van het fort.

Overigens is de missie van mening dat de voorgestelde verbeteringsmaatregelen in verband met het Golfbaanalternatief – zoals het verwijderen van elementen die de leesbaarheid van de SvA en de bijbehorende kenmerken thans verstoren, het verbeteren van natuur- en landschapswaarden en het herstellen van de inundatiekering en andere kenmerken van de SvA – moeten worden uitgevoerd, ondanks dat het Golfbaanalternatief als geheel niet aanvaardbaar is. Deze maatregelen omvatten:

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

De missie adviseert voorts dat Nederland toezicht zou moeten houden op de uitbreiding van

agrarische bedrijven en de architectuur van die nieuwbouw, omdat de ruimtelijke kenmerken van het werelderfgoed hier momenteel ernstig door worden aangetast.

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 ontwikkelingsdruk, met name om infrastructurele redenen, in diverse delen van het erfgoed aanzienlijk is. Daarom doet zij de volgende aanbevelingen.

Ten eerste dient de mogelijkheid van een bufferzone te 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 wordt voorgesteld om naar aanleiding van het bovenstaande een meer gedetailleerde strategische benadering voor het erfgoed als geheel en de bredere context uit te werken, met name met betrekking tot infrastructuur. Het is immers lastig om infrastructurele projecten los van elkaar te bekijken binnen de nauwe begrenzing van segmenten van het erfgoed, zoals uit dit rapport blijkt.

De missie wil Nederland bedanken voor de bereidheid om het overleg over dit erfgoed voort te zetten en voor het samenstellen van de benodigde aanvullende documentatie voor deze beoordeling: de HIA en de MER over de verbinding A8-A9 alsook de diepgaande ruimtelijke analyse en de aanvullende rapporten. De kwaliteit en transparantie daarvan hebben in hoge mate bijgedragen aan de totstandkoming van dit rapport.

6. BEOORDELING VAN DE STAAT VAN INSTANDHOUDING VAN HET ERFGOED

De missie heeft het Nederlandse beleid voor de instandhouding van het erfgoed niet kunnen beoordelen. Het werkbezoek was uitsluitend gericht op het specifieke gebied waarin de voorgestelde verbinding zou moeten komen, waarvan de staat van instandhouding eerder in dit rapport is geanalyseerd. Er is alleen een bezoek gebracht aan Fort Veldhuis, waarvoor Nederland een State of Conservation Report had aangeleverd, en dat thans wordt gebruikt als bezoekerscentrum.

7. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

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.

De missie wil de Nederlandse overheid bedanken voor de bereidheid om het overleg over dit erfgoed voort te zetten en voor het samenstellen van de benodigde aanvullende documentatie voor deze beoordeling: de HIA en de MER over de verbinding A8-A9 alsook de uitvoerige ruimtelijke analyse en de aanvullende rapporten. De kwaliteit en transparantie daarvan hebben in hoge mate bijgedragen aan de totstandkoming van dit rapport.

8. BIJLAGEN

- 8.1. Terms of Reference
- 8.2. Reisschema en programma
- 8.3. Samenstelling van het team van de missie
- 8.4. Overige betrokken personen en organisaties
- 8.5. Geraadpleegde documentatie
- 8.6. Kaarten
- 8.7. Foto's

8.1. Terms of Reference

De Nederlandse overheid heeft een ICOMOS-adviesmissie uitgenodigd om een voorstel voor een infrastructuurproject binnen het werelderfgoed Stelling van Amsterdam te beoordelen.

Het doel van deze missie is om:

1. het voorgestelde voorkeursalternatief voor een verbindingsweg (A8-A9) te onderzoeken in relatie tot de volledige vervoersstrategie die aan het voorstel ten grondslag ligt en andere relevante milieuaspecten, en andere alternatieven te beoordelen;
2. de mogelijke positieve en negatieve effecten van het voorgestelde alternatief en andere alternatieven op de Outstanding Universal Value van het erfgoed te beoordelen;
3. na te gaan of de negatieve effecten van het voorgestelde alternatief kunnen worden gemitigeerd om mogelijke negatieve effecten weg te nemen of te beperken;
4. als de negatieve effecten van het voorgestelde alternatief onvoldoende kunnen worden gemitigeerd, na te denken over mogelijke andere oplossingen voor verbetering van het verkeersmanagement en/of de weginfrastructuur;
5. te beoordelen of de planologische maatregelen, regelgeving en strategieën voor de aanpak van de verbinding A8-A9, en met name het gebruik van de HIA, voldoende zijn.

Om deze doelstellingen te realiseren, zal de 'mission expert' alle benodigde technische documenten bestuderen, bezoeken ter plaatse afleggen en inhoudelijk overleggen met de verantwoordelijke autoriteiten om inzicht te krijgen in de context en de onderbouwing van de voorgestelde alternatieven. De 'mission expert' kan ook gesprekken voeren met andere belanghebbenden, zoals vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties, om zich een beeld te vormen van de bezorgdheid die onder burgers heerst over de voorgestelde opties.

De adviesmissie duurt twee dagen en zal plaatsvinden in oktober 2017.

Ter voorbereiding op de adviesmissie zal Nederland van tevoren al het vereiste achtergrondmateriaal over het project, inclusief effectbeoordelingen, aan ICOMOS verstrekken. Voorafgaand aan de missie zal ICOMOS specialisten op het gebied van wegverkeer en verdedigingswerken raadplegen.

Op basis van bezoeken ter plaatse en gesprekken met vertegenwoordigers van de Nederlandse overheid zal de adviesmissie een rapport met een analyse van de bovengenoemde punten en aanbevelingen opstellen. ICOMOS zal dit rapport uiterlijk 31 oktober 2017 aan Nederland verstrekken.

8.2. Reisschema en programma

Donderdag 5 oktober 2017, middag:

o arriveert per trein op station Schiphol International Airport. Daar wordt zij opgehaald door [REDACTED], die haar naar haar hotel in Haarlem zal brengen (locatie: Carlton Square Hotel, Baan 23, Haarlem).

Geen avondprogramma.

Vrijdag 6 oktober 2017:

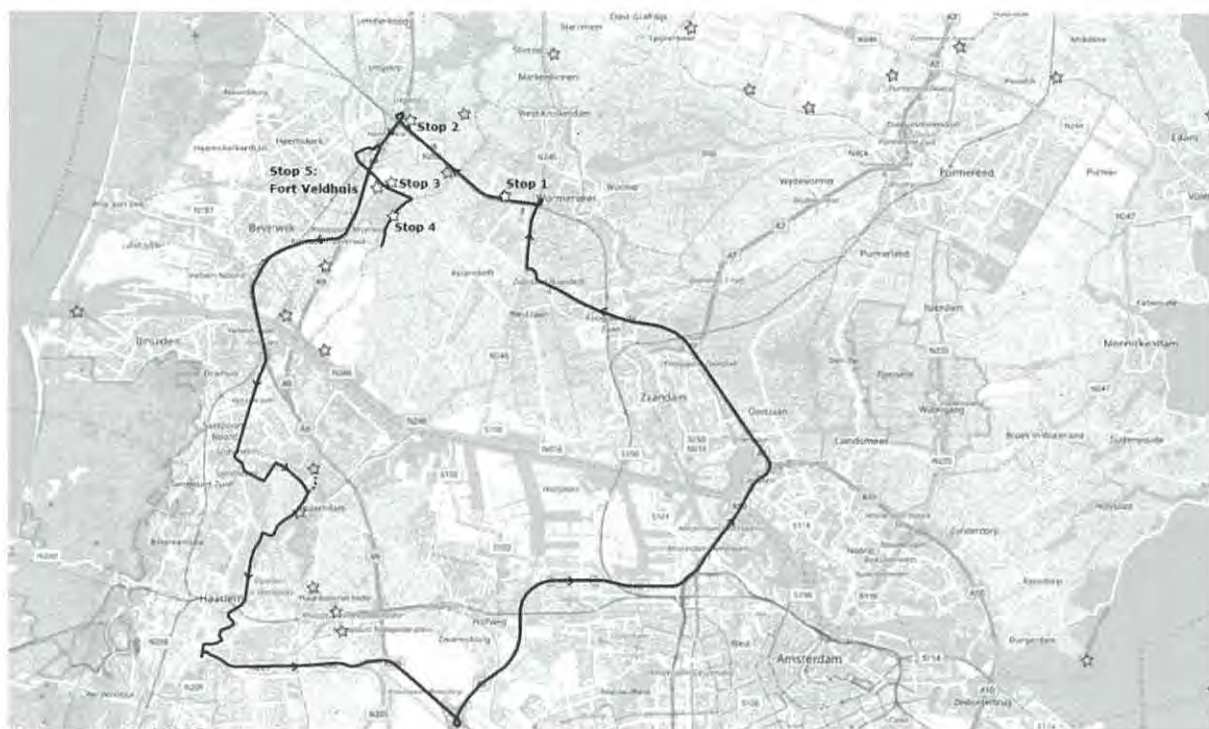
09.45: [REDACTED] wordt door [REDACTED] opgehaald bij het hotel. Samen lopen ze (5 minuten) naar het Provinciehuis. Locatie: Dreef 3, Haarlem.

10.00: Meet & greet in het Provinciehuis met de deelnemers aan het werkbezoek.
 10.15: Welkomstwoord en uitleg over het programma van de adviesmissie.
 10.30 - 11.00: Presentatie van het Werelderfgoed Stelling van Amsterdam en het beheer ervan.
 11.00 - 14.30: Bustour en bezoek aan de locaties van de voorgestelde alternatieven voor de verbinding A8-A9, inclusief lunch.
 15.00 - 18.00: Twee presentaties over het project Verbinding A8-A9 en de ontwerpstudies van de alternatieven, gevolgd door vragenronde en discussie.
 18.00: Borrel
 Geen avondprogramma.
 Overnachting in het Carlton Square Hotel in Haarlem.

Zaterdag 7 oktober 2017:

10.00 - 11.30: Gesprekken met vijf belanghebbenden die namens maatschappelijke organisaties zijn betrokken bij het proces van het project Verbindingsweg A8-A9. Locatie: Provinciehuis, Dreef 3, Haarlem.
 11.30 - 12.30: Afronding van de adviesmissie: conclusies, resterende vragen, behoefte aan nadere informatie, andere afspraken.
 12.30 - 14.00: lunch
 14.00: Einde van de adviesmissie.

Einde van de middag: een taxi brengt [REDACTED] naar Schiphol International Airport voor haar vlucht naar Madrid.



8.3. Samenstelling van het team van de missie

- [REDACTED] (ICOMOS International; 6 en 7 oktober);
- mw. Elisabeth Post, Gedeputeerde voor verkeer, vervoer en financiën, provincie Noord-Holland (6 oktober);
- mw. Johanna Geldhof, Gedeputeerde voor ruimtelijke ordening, wonen en Stelling van Amsterdam, provincie Noord-Holland (6 en 7 oktober);
- [REDACTED], p [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]

- dhr. [REDACTED], provincie Noord-Holland (6 oktober 's middags);
- dhr. [REDACTED], Bosch Slabbers Landschapsarchitecten (6 oktober);
- dhr. [REDACTED], Rijksadviseur voor de fysieke leefomgeving (6 oktober 's middags);
- dhr. [REDACTED], Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (6 en 7 oktober);
- dhr. [REDACTED], Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (voorzitter; 6 en 7 oktober).

8.4. Overige betrokken personen en organisaties

LTO Noord, [REDACTED]

LTO Noord is de agrarische ondernemersorganisatie in de negen provincies boven de Maas. De organisatie werkt aan het versterken van de economische en maatschappelijke positie van haar leden – boeren en tuinders – door ruimte voor agrarische ondernemers te maken of te behouden. Een sterke collectieve belangenbehartiging is noodzakelijk voor de ruimte om te ondernemen, voor het versterken van ondernemerschap en marktposities en voor het werken aan het imago.

Bewonersgroep Busch en Dam, [REDACTED]

Bewonersgroep Busch en Dam is een belangengroep van bewoners van het open gedeelte van het plangebied. Het gaat om verspreide woningen langs enkele polderwegen buiten de bebouwde kom.

VNO-NCW West, [REDACTED]

VNO-NCW West is de regionale vereniging van VNO-NCW. Deze behartigt de belangen van het bedrijfsleven namens en in samenwerking met de aangesloten bedrijven en brancheorganisaties.

Platform Krommenie/Werkgroep Verkeer Krommenie, [REDACTED]

Deze belangengroep van bewoners en belanghebbenden in Krommenie vraagt al jaren aandacht voor de gevolgen die de dagelijkse verkeersstroom door de bebouwde kom van Krommenie heeft voor de woonkern Krommenie.

ICOMOS Nederland, [REDACTED]

Dhr. De Boer heeft kunstgeschiedenis (architectuur) gestudeerd in Groningen en is lid van ICOMOS Nederland. In het verleden is hij betrokken geweest bij de nominatie van de Stelling van Amsterdam als werelderfgoed. Van 1992 tot 1996 heeft hij meegewerkt aan het nominatiedossier voor dit werelderfgoed.

8.5. Geraadpleegde documentatie

ICOMOS wil de Nederlandse overheid bedanken voor het samenstellen van de benodigde aanvullende documentatie voor deze beoordeling, te weten de HIA en de MER over de verbinding A8-A9 alsook de uitvoerige ruimtelijke analyse en de aanvullende rapporten. De kwaliteit en transparantie daarvan zijn van groot belang geweest voor deze missie.

Voor dit rapport zijn de volgende documenten geraadpleegd:

- Oorspronkelijke nominatiedossier voor de SvA (1995);
- Besluiten van het Werelderfgoedcomité sinds de inschrijving van de SvA (1996);
- Eerdere technische rapporten van ICOMOS over de verbinding A8-A9 (november 2015, april 2017, september 2017);
- Correspondentie tussen het Werelderfgoedcentrum en de Nederlandse overheid over de verbinding A8-A9;
- Periodieke rapportages van de Nederlandse overheid;
- State of Conservation Report van de Nederlandse overheid over de geplande verbinding A8-A9;
- A8-A9 Highway Link: Spatial impact of the three route alternatives on the Defence Line of Amsterdam (februari 2017), alsmede de afzonderlijke ontwerpboeken voor elk van de alternatieven;
- HIA voor de verbinding A8-A9, ingediend door Nederland (oktober 2015);

- Milieueffectrapport over de verbinding A8-A9, ingediend door Nederland (juli 2017);
- Andere documenten over de vervoersstrategie van de overheid, zoals de Planstudie Verbinding A8-A9, Investeringsstrategie Noord-Holland Infrastructuur, Strategische Visie Mobiliteit (2016), enz.;
- Wat betreft de voorstellen voor een kleine wijziging van de begrenzing van de SvA: zowel het voorstel van de Nederlandse overheid als het ICOMOS-rapport daarover;
- Wat betreft het voorstel voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie: het rapport van de International Expert Meeting on World Heritage Nominations (juni 2015) en het ICOMOS-rapport over deze mogelijke uitbreiding van de SvA;
- Wat betreft de aanleg van een nieuw opstel terrein voor treinen: de door Nederland ingediende HIA en het ICOMOS-rapport hierover;
- Engelse samenvatting van het Managementplan voor de SvA (2015).

ICOMOS heeft ook een brief van derden ontvangen over de geselecteerde alternatieven voor de verbinding A8-A9 en over de analyse van de stedelijke ontwikkeling in het beoogde gebied voor de aanleg van deze verbinding. De informatie daarin alsook informatie die uit de gesprekken met andere belanghebbenden naar voren kwam, is eveneens meegenomen.

Verder is tijdens de missie de volgende informatie bij Nederland opgevraagd en vervolgens bestudeerd:

- 1a: Presentation DLA by Joanna Geldhof.pdf
- 1b: Presentation A8-A9 ICOMOS.pdf
- 1c: 20171006 ICOMOS by Bosch Slabbers.pdf
- 2a: ONTWERPBOEK 3 DEF maart 2017 Nul-plusalternatief (Nederlandse versie).pdf.
- 2b: ONTWERPBOEK 3 DEF maart 2017 Heemskerkalternatief (Nederlandse versie).pdf.
- 2c: ONTWERPBOEK 3 DEF maart 2017 Golfbaanalternatief (Nederlandse versie).pdf.
- 3. Arguments choice junction with A9.pdf. Toelichting van de redenen waarom de kruising van het Golfbaanalternatief met de A9 op maaiveldniveau niet mogelijk is;
- 4. Spatial policy on agricultural farms.pdf. Toelichting van het ruimtelijk beleid voor agrarische gebouwen/uitbreidingen en het systeem voor toezicht op de bouwkwiteit in de provincie Noord-Holland;
- 5. Zoning-plan area DLA A8-A9 with explanation.pdf. Kaart met alle bestemmingsplannen in het gebied van de Stelling van Amsterdam/verbinding A8-A9, met toelichting in het Engels;
- 6. Area DLA A8-A9 and restriction areas.pdf. Enkele screenshots van de kaart met de ruimtelijke regelgeving in het gebied Stelling van Amsterdam/verbinding A8-A9, met korte toelichting in het Engels;
- 7. Historical map 1900 area DLA A8-A9.pdf. Screenshot van de historische kaart (1900) van de Stelling van Amsterdam voor het onderzochte gebied;
- 8. Explanation Minor Boundary Modification.pdf. Kaart met de begrenzing van de Stelling van Amsterdam in het onderzochte gebied, waarop staat aangegeven welke delen van de Stelling in dit gebied tot de kleine grenswijziging behoorden;
- 9. Transformations and future transformations area DLA A8-A9.pdf. Kaart met alle transformaties (of geplande transformaties) in het onderzochte gebied tussen 1996 (jaar van inschrijving op de Werelderfgoedlijst) en nu;
- 10. Map roadstructure.pdf. Kaart van de algemene mobiliteitsstructuur rond Amsterdam;
- 11. Advice Board of Government Advisers sept. 17.pdf. Engelse vertaling van het advies van het College van Rijksadviseurs over de Stelling en de A8-A9;
- 12. Landschappelijke analyse Stelling van Amsterdam en Nieuwe Hollandse Waterlinie (Nederlandse versie).pdf. Deze landschappelijke analyse zal worden meegenomen bij de

grote wijziging van de begrenzing van de Stelling van Amsterdam;

13. Background information stakeholders.pdf. Lijst met de namen en achtergrond van de belanghebbenden met wie mw. Luengo heeft gesproken;
14. Costs overview.pdf. Kostenoverzicht van de drie alternatieven.

Deze informatie werd op 13 oktober aangeleverd, zodat de aandachtspunten in de Terms of Reference zoals voorgesteld door Nederland konden worden beoordeeld.

8.6. Kaarten

Alle relevante kaarten zijn opgenomen in de desbetreffende paragrafen van dit rapport.

8.7. Foto's



Foto 1: Kruising bij Krommenie.



Foto 2: De N203 doorkruist het werelderfgoed tussen Fort bij Krommeniedijk en Fort aan den Ham.



Foto 3: Het landschap gezien vanaf Fort Veldhuis. De openheid van het landschap is aangetast door diverse storende elementen: de snelweg met voorzieningen (tankstations, verzorgingsplaatsen), windturbine en agrarische gebouwen.



Foto 4: De golfbaan met dichte beplanting die het zicht belemmert.



Foto 5: De golfbaan, met de afgeronde geomorfologie en bijbehorende beplanting.



Foto 6: Het landschap tussen Fort bij Krommeniedijk en Fort aan den Ham, met zijn indrukwekkende geomorfologie en openheid.

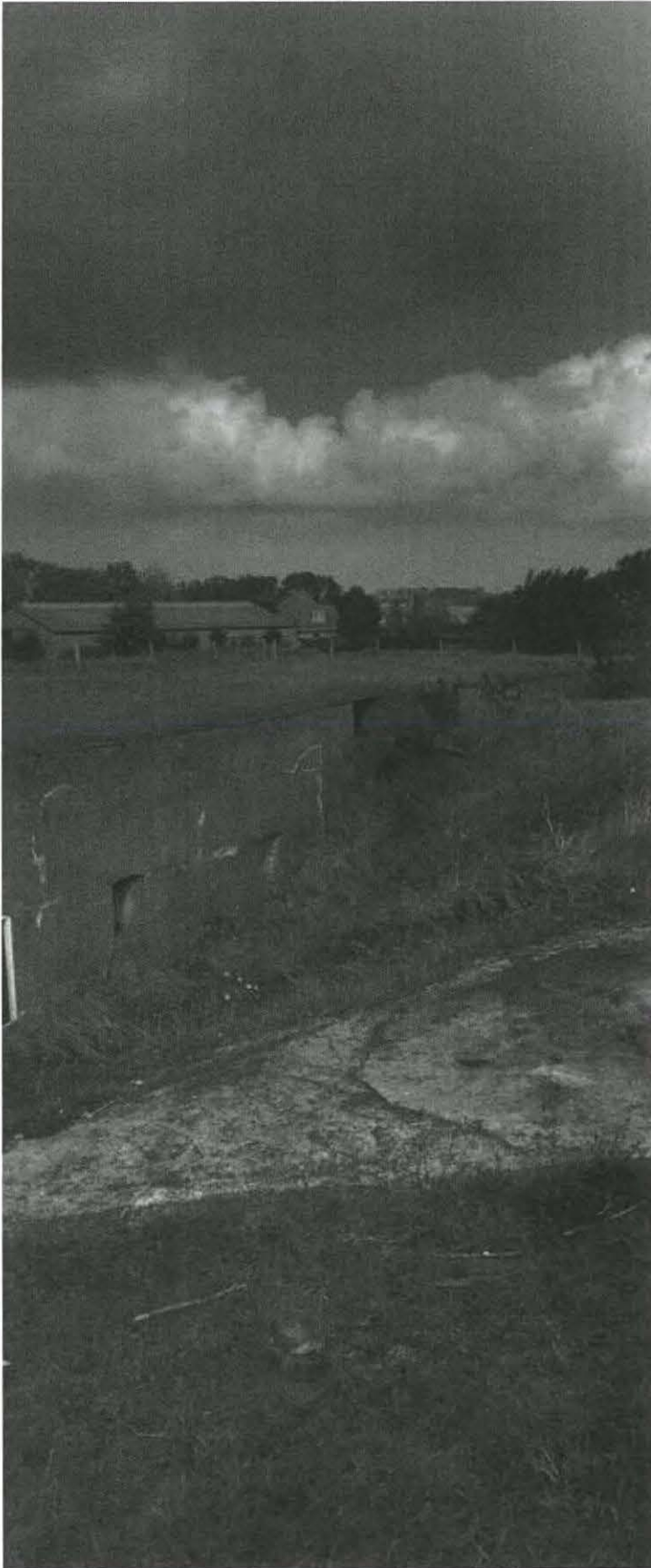


Foto 7: Visuele verstoring van het zicht vanaf Fort Veldhuis door agrarische nieuwbouw.



Foto 8: Het belang van het water als lineaire structuur die het open en vlakke karakter versterkt.



Foto 9: Twee impressies van de snelweg Delft-Rotterdam.

Van: Provincie Noord-Holland <a8-a9@noord-holland.nl>
Verzonden: woensdag 30 mei 2018 13:45
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: Nieuwsbrief Verbinding A8-A9

[Bekijk hier de webversie](#)



NIEUWSBRIEF VERBINDING A8-A9 - WOENSDAG 30 MEI

Inhoud

Golfbaanalternatief als tracé voor de Verbinding A8-A9

- > Gedeputeerde Staten van Noord-Holland kiezen voorkeursalternatief
- > Onderzochte alternatieven
- > Broekpolder
- > Advies van de stuurgroep
- > Vervolg procedure

Golfbaanalternatief als tracé voor de Verbinding A8-A9

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland kiezen voorkeursalternatief

Om de bereikbaarheid en leefbaarheid in het gebied tussen de A8 en A9 te verbeteren en de UNESCO-waarden van de Stelling van Amsterdam te herstellen, is het Golfbaanalternatief de beste verbinding tussen beide snelwegen. Tot die conclusie komen Gedeputeerde Staten (GS) van de provincie Noord-Holland op basis van de uitkomsten van diverse onderzoeken, gesprekken, aanbevelingen en ingediende zienswijzen.

GS hebben hun keuze gemaakt op basis van de PlanMER, de adviezen en de aanbevelingen van ICOMOS, de ARO, de Commissie voor de milieueffectrapportage, de gesprekken met de ministers van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) en Infrastructuur en Waterstaat (I&W), de ingediende zienswijzen, de uitkomsten van het geluidsonderzoek Broekpolder en de financiële haalbaarheid. Ook het advies van de Stuurgroep Verbinding A8-A9 is in deze afweging meegenomen.



Luchtfoto Golfbaanalternatief

Onderzochte alternatieven

Naast het Golfbaanalternatief werden ook het Nul-plusalternatief en het Heemskerkalternatief bekeken. Het Nul-plusalternatief draagt onvoldoende bij aan de doelstellingen van het project en is bovendien maatschappelijk onrendabel. In de afweging tussen het Golfbaanalternatief en het Heemskerkalternatief gaven de betere mogelijkheden om het Golfbaanalternatief in te passen in het landschap en de lagere kosten de doorslag. Het Golfbaanalternatief is 180 miljoen euro goedkoper dan het Heemskerkalternatief.

Broekpolder

In de keuze voor het Golfbaanalternatief hebben GS nadrukkelijk gekeken naar de resultaten van het geluidsonderzoek Broekpolder. Bewoners van deze woonwijk zijn bang voor meer geluidsoverlast van de A9 na aanleg van het Golfbaanalternatief. GS zijn daarom bereid om extra geluidsmaatregelen te nemen ten behoeve van de Broekpolder, gekoppeld aan de bijdragen van de gemeenten aan het project. Uitgangspunt is om de geluidsbelasting op de Broekpolder op hetzelfde niveau te krijgen als bij het Heemskerkalternatief.

Advies van de stuurgroep

De stuurgroep is, net als in juni 2017, verdeeld in hun advies over een voorkeursalternatief voor de Verbinding A8-A9. Alle partijen vinden de aanleg van een verbinding van belang, maar over de wijze waarop bestaat geen unanimititeit. De Vervoerregio Amsterdam kiest voor het Golfbaanalternatief. Ook adviserend lid Rijkswaterstaat lijkt dit het beste alternatief. De gemeente Heemskerk en de gemeente Beverwijk kiezen voor het Heemskerkalternatief. De gemeente Velsen en de gemeente Uitgeest maken nu nog geen keuze. In de gemeente Zaanstad is geen draagvlak voor het Nul-plusalternatief; er is geen voorkeur voor het Golfbaanalternatief of het Heemskerkalternatief.

Vervolg procedure

Het besluit over het gekozen alternatief wordt begin juli ter besluitvorming voorgelegd aan Provinciale Staten (PS). Na behandeling in PS wordt het besluit definitief. Het Golfbaanalternatief wordt in de volgende fase van het project nader uitgewerkt. Voor het herstellen van de waarden van de Stelling van Amsterdam en een goede inpassing van de weg in dat gebied wordt eerst, in samenwerking met het ministerie van OCW, een landschapsplan opgesteld. Hierna volgt een go/no-go besluit bij zowel de provincie Noord-Holland als bij het ministerie van OCW. Daarna volgt een Provinciaal Inpassingsplan waarin alle benodigde planologische procedures worden doorlopen. Na het besluit van PS wordt een bewonersavond georganiseerd. De precieze datum wordt via de website bekend gemaakt.

Meer informatie over de alternatieve tracés, de diverse onderzoeken en adviezen is te vinden op www.Verbindinga8-a9.nl.

Colofon

Deze nieuwsbrief is een
uitgave van het project
Verbinding A8-A9

[Inschrijven voor deze
nieuwsbrief](#)

Nieuwsbrief instellingen

- > [Uitschrijven voor deze nieuwsbrief](#)
- > [Profiel aanpassen](#)

Volg de provincie



[Twitter](#)

[REDACTED]

Van:
Verzonden:
Aan:

Onderwerp: Agenda Startoverleg Landschapsplan Verbinding A8-A9
Bijlagen: 180613_Agenda Startoverleg.docx

Goedemiddag allen,

Komende woensdag hebben we een startoverleg over de invulling van het proces om tot het Landschapsplan te komen. In de bijlage vinden jullie een concept agenda. Mochten jullie nog agendapunten missen, dan hoor ik dat graag.

Voor nu een fijn weekend alvast en tot volgende week!

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]



Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

Startoverleg Landschapsplan

13 juni 2018 – 10:00 – 11:30/12:00 uur

Concept agenda

1. Opening en mededelingen

Doel van het overleg is om een eerste verkenning te doen naar de aanpak van het Landschapsplan.

2. Voorstelrondje

3. Besluit Voorkeursalternatief

Gedeputeerde Staten hebben op 29 mei 2018, onder andere, het volgende besloten:

3. het Golfbaanalternatief aan te wijzen als het Voorkeursalternatief Verbinding A8-A9 als resultaat van de Planstudiefase;

4. na afronding van het landschapsplan een definitief go – no go besluit voor te leggen aan PS.

4. Opzet Plan van Aanpak

Presentatie door [REDACTED] (Antea Group)

5. Landschapsplan

a. Doel Landschapsplan

b. Kaders Landschapsplan

c. Voorstel aanpak (opzet proces en structuur) + discussie

6. Vervolgplanning en afspraken

Ook even kijken naar de verschillende vakantieplanningen ☺

7. Rondvraag / w.v.t.t.k.

8. Sluiting

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 12 juni 2018 11:44
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: Fwd: Agenda Startoverleg Landschapsplan Verbinding A8-A9
Bijlagen: image001.jpg

Ter info

Groet [REDACTED]

Begin doorgestuurd bericht:

Van: [REDACTED] >
Datum: 12 juni 2018 om 09:23:36 CEST
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: Antw.: Agenda Startoverleg Landschapsplan Verbinding A8-A9

Hallo [REDACTED]

Ik ben morgen aanwezig, evenals een collega van me die beter bekend is met planstudieprocedures.

[REDACTED] komt – voor zover ik weet – niet.

Ons belangrijkste punt is dat [REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]).

De grootste uitdaging lijkt mij [REDACTED]

[REDACTED].

Aandachtspunt is [REDACTED]

Groet,
[REDACTED]

Van: [REDACTED] .nl]
Verzonden: dinsdag 12 juni 2018 8:08
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Agenda Startoverleg Landschapsplan Verbinding A8-A9

Dag [REDACTED]

Morgen is het overleg bij de provincie over het LP. Ben jij daar bij aanwezig? Weet jij of [REDACTED] komt?

Welke punten wil jij inbrengen?

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 7 juni 2018 16:09
Aan: [REDACTED]
[REDACTED]

(WNN)

Onderwerp: Agenda Startoverleg Landschapsplan Verbinding A8-A9

Goedemiddag allen,

Komende woensdag hebben we een startoverleg over de invulling van het proces om tot het Landschapsplan te komen. In de bijlage vinden jullie een concept agenda. Mochten jullie nog agendapunten missen, dan hoor ik dat graag.

Voor nu een fijn weekend alvast en tot volgende week!

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature]

[Redacted name]

[Redacted title]

[Redacted address line 1]

[Redacted address line 2]

[Redacted address line 3]

[Redacted contact information]

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

Hoi [REDACTED]

Ik denk dat het inderdaad [REDACTED]

Groeten, [REDACTED]

Dag [REDACTED]

Ander punt is dat wij de komende weken moeten nadenken op w

...punt van aandacht is de rol van het CrA. [REDACTED]

Concept agenda

- $\frac{1}{2}$

3. het Golfbaanalternatief aan te wijzen als het Voorkeursalternatief Verbinding A8-A9 als resultaat van de Planstudiefase;

4. na afronding van het landschapsplan een definitief go – no go besluit voor te leggen aan PS.

4. Opzet Plan van Aanpak

Presentatie door [REDACTED] (Antea Group)

5. Landschapsplan

- a. Doel Landschapsplan
- b. Kaders Landschapsplan
- c. Voorstel aanpak (opzet proces en structuur) + discussie

6. Vervolgplanning en afspraken

Ook even kijken naar de verschillende vakantieplanningen ☺

7. Rondvraag / w.v.t.t.k.

8. Sluiting

van: [REDACTED]

Verzonden: donderdag 7 juni 2018 16:09

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: Agenda Startoverleg Landschapsplan Verbinding A8-A9

Goedemiddag allen,

Komende woensdag hebben we een startoverleg over de invulling van het proces om tot het Landschapsplan te komen. In de bijlage vinden jullie een concept agenda. Mochten jullie nog agendapunten missen, dan hoor ik dat graag.

Voor nu een fijn weekend alvast en tot volgende week!

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

 Provincie
Noord-Holland

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

[REDACTED]

Van: [REDACTED] >
Verzonden: dinsdag 19 juni 2018 10:07
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Project A8-A9 Stelling van Amsterdam
Bijlagen: EDOC-#1377177-v1-brief_aan_de_heer_Roling_over_Stelling_van_Amsterdam_versie 2.DOCX

Hoi [REDACTED]
[REDACTED] delen. Volgens mij heb je de goed lijn te pakken.
Ik heb twee opmerkingen en een paar suggesties (zie ook brief). [REDACTED]

De tweede is dat ik ook zou noemen dat er op 25 april afspraken zijn gemaakt en dat die afspraken het standpunt van de minister weergeven. De stukken zijn op de website van de provincie te vinden.

Tot zover,
Groet,
[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

woensdag is mijn vaste vrije dag.



Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

[REDACTED] <[REDACTED].nl>

Verzonden: maandag 18 juni 2018 18:17

Aan: [REDACTED] >

Onderwerp: FW: Project A8-A9 Stelling van Amsterdam

Dag [REDACTED]

[REDACTED] heeft OCW benaderd. Ik heb een concept reactie gemaakt. Deze is in lijn met de redeneerlijn uit april.
Hebben jullie aanvullingen?

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 29 mei 2018 12:10
Aan: Dienstpostbus Burgervragen
CC: [REDACTED]
Onderwerp: FW: Project A8-A9 Stelling van Amsterdam

Dag! Kunnen jullie deze brief in behandeling nemen? Dank!

Groet, [REDACTED]

Van: [REDACTED]

Verzonden: maandag 28 mei 2018 16:33

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: Project A8-A9 Stelling van Amsterdam

Geacht mevrouw F [REDACTED]

Kunt u namens de organisaties die de brief hebben ondertekend de brief en bijgaande stukken doen toekomen aan de minister mevrouw van Engelshoven

Bijvoorbaat hartelijke dank

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

M [REDACTED]
[REDACTED].nl

www.cultureelerfgoed.nl

.....
Werkdagen: ma, di, wo, do

[REDACTED]

Van: [REDACTED] >
Verzonden: dinsdag 26 juni 2018 11:37
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: Re: verzoek Heemskerk voor landschapsplan Heemskerkalternatief Verbinding A8-A9

[REDACTED]
[REDACTED] . Het kan volgende week.

Succes in de [REDACTED]
[REDACTED]

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Op 26 jun. 2018 om 11:33 heeft [REDACTED] het volgende geschreven:

[REDACTED]

Ik ben slecht bereikbaar per telefoon. Kan je me mailen? Ik ben in Barhein voor werelderfgoed bijeenkomst. [REDACTED]

[REDACTED]

Op 26 jun. 2018 om 10:58 heeft [REDACTED] het volgende geschreven:

[REDACTED]

[REDACTED] t heeft jullie geïnformeerd over het voornemen van de gemeente Heemskerk een landschapsplan voor het Heemskerkalternatief te gaan uitvoeren. Ik werd vanochtend gebeld door de gemeente Heemskerk met het verzoek contactpersonen van OCW en I&W aan hen door te geven. Dat ga ik dadelijk doen. Dan weten jullie dat jullie binnenkort kunnen worden benaderd.

Groet,
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

woensdag is mijn vaste vrije dag.

<image002.jpg>

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 5 juli 2018 14:22
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: infobrief A8-A9
Bijlagen: INFOBRIEF UNESCO A8A9.docx; GS besluit VKA Golfbaan.pdf; EDOC-#1352599-v1-bijlage_stukken_BO_25-4-2018_Stelling_van_Amsterdam_1802_Notitie_Antea_opties_nav_advies_ICOMOS_DEF_pdf.PDF

Ha D [REDACTED]

Bijgaand een opzet voor de infobrief A8A9 naar UNESCO. Heb ik zo de goede lijn te pakken en mis je nog onderdelen?

A.s maandag even bespreken?

Groet, L [REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 12 juni 2018 16:18
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: Fwd: landschapsplan

Groet, [REDACTED]

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Begin doorgestuurd bericht:

Van: [REDACTED] n|>
Datum: 29 mei 2018 om 23:44:38 CEST
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: FW: landschapsplan

Toch nog een onverwachte ontwikkeling. Heemskerk gaat zijn eigen landschapsplan maken....

Voorkeursbesluit van GS gaan we melden aan Unesco. Brief aan unesco vormt in feite een reactie op icomos-advies.

L [REDACTED], pak jij dat op in overleg met D [REDACTED]

Van: [REDACTED] nl]
Verzonden: dinsdag 29 mei 2018 20:34
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: Fwd: landschapsplan

[REDACTED]

Vanmiddag hebben GS een besluit genomen over een voorkeursalternatief. Dit mede als resultante van het BO van 25 april. Een mooie opsteker voor het project. Morgen in de loop van de ochtend wordt het besluit openbaar.

Bijgaand bericht ontving ik vanmiddag uit Heemskerk. [REDACTED]

Ik kan niet uitsluiten dat de [REDACTED]

Ik stel voor dit punt ook in de eerst komende afspraak over het pva van het vervolg door te spreken, hoe hiermee om te gaan.

Groet,
[REDACTED]
[REDACTED]

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Begin doorgestuurd bericht:

Van: [REDACTED]

Datum: 29 mei 2018 om 17:06:10 CEST

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: Antw.: landschapsplan

Hoi [REDACTED],

Bedankt voor je reactie, het huidige college wilde nog vlak voor het aantreden van het nieuwe college een besluit nemen.

Het college van Heemskerk heeft vanochtend besloten tot:

1. een Landschapsplan voor het Heemskerkalternatief op te laten stellen, indien GS niet besluit om het Heemskerkalternatief in het op te stellen Landschapsplan op te nemen;
2. de raad te verzoeken om vanuit de bestemmingsreserve A8-A9 een bedrag van € 100.000 beschikbaar te stellen voor het laten opstellen van dit Landschapsplan.

Bijgevoegd het bijbehorende collegeadvies.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

Van: [redacted]

Verzonden: dinsdag 29 mei 2018 15:32

Aan: [redacted]

Onderwerp: landschapsplan

Hoi [redacted]

Ik heb afgelopen vrijdag collegiaal wat zaken op papier gezet voor je in het kader van de wens van jullie college om een landschapsplan voor het Heemskerkalternatief te gaan maken.

Ik wil dat eerst nog bij een aantal collegae toetsen voordat ik het verstrek. Ik denk dat dit in de loop van de week kan, dat past in het tijdpad zoals jij afgelopen donderdag schetste.

Weet dat ik je niet ben vergeten.

Groet,

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: vrijdag 6 juli 2018 12:10
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: Re: infobrief A8-A9

[REDACTED] suggesties welkom!

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Op 6 jul. 2018 om 11:09 heeft [REDACTED] > het volgende geschreven:

[REDACTED]

Dank voor je brief. Ik heb deze doorgenomen. In de brief staat veel informatie. Ik stel voor de [REDACTED] gaan:

- Provincie heeft voorkeursbesluit genomen, dit is geen definitief besluit.
- Provincie maakt landschapsplan: vanuit perspectief OUV kijken we wat mogelijk is om weg in te passen en landschap te verbeteren.
- Landschapsplan gereed in 2019, dan go/no go besluit
- WCH betrekken we voor wel overwogen besluitvorming.
- Twee punten (buffer en strategische omgang met erfgoed) bekijken we in de MBM Stelling van Amsterdam.

[REDACTED]

Als je wilt, kan ik je de tekstsuggesties toesturen.

Groet [REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 5 juli 2018 14:22
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: infobrief A8-A9

Ha [REDACTED]

Bijgaand een opzet voor de infobrief A8A9 naar UNESCO. Heb ik zo de goede lijn te pakken en mis je nog onderdelen?
A.s maandag even bespreken?

Van: [REDACTED] van [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 12 juni 2018 16:18
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: Fwd: landschapsplan

Groet, [REDACTED]

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Begin doorgestuurd bericht:

Van: '[REDACTED].nl>

Datum: 29 mei 2018 om 23:44:38 CEST

Aan: '[REDACTED]>

Onderwerp: FW: landschapsplan

Toch nog een onverwachte ontwikkeling. Heemskerk gaat zijn eigen landschapsplan maken.....

Voorkeursbesluit van GS gaan we melden aan Unesco. Brief aan unesco vormt in feite een reactie op icomos-advies.

[REDACTED], pak jij dat op in overleg met [REDACTED]

[REDACTED]

Van: [REDACTED]

Verzonden: dinsdag 29 mei 2018 20:34

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: Fwd: landschapsplan

[REDACTED]

Vanmiddag hebben GS een besluit genomen over een voorkeursalternatief. Dit mede als resultante van het BO van 25 april. Een mooie opsteker voor het project. Morgen in de loop van de ochtend wordt het besluit openbaar.

Bijgaand bericht ontving ik vanmiddag uit Heemskerk. [REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Ik stel voor dit punt ook in de eerst komende afspraak over het pva van het vervolg door te spreken, hoe hiermee om te gaan.

Groet,

[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED] iPhone

Begin doorgestuurd bericht:

Van: [REDACTED]

Datum: 29 mei 2018 om 17:06:10 CEST

Onderwerp: Antw.:? landschapsplan?

Bedankt voor je reactie, het huidige college wilde nog vlak voor het aantreden van het nieuwe college een besluit nemen.

Het college van Heemskerk heeft vanochtend besloten tot:

1. een Landschapsplan voor het Heemskerkalternatief op te laten stellen, indien GS niet besluit om het Heemskerkalternatief in het op te stellen Landschapsplan op te nemen;
2. de raad te verzoeken om vanuit de bestemmingsreserve A8-A9 een bedrag van € 100.000 beschikbaar te stellen voor het laten opstellen van dit Landschapsplan.

Bijgevoegd het bijbehorende collegeadvies.

Met vriendelijke groet,

www.ijer.nl

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.

Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

Van: [REDACTED]

Verzonden: dinsdag 29 mei 2018 15:32

Aan: [REDACTED]

[illegible]

[redacted] n

Van: [redacted]
Verzonden: maandag 9 juli 2018 17:29
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: Landschapsplan Stelling van Amsterdam: overeenstemming met minister OCW inz. dilemma SvA en A8-A9

Dag [redacted]

We zijn hierbij betrokken. De provincie organiseert het, [redacted]. Morgen even bellen?

Van: [redacted].nl]
Verzonden: maandag 9 juli 2018 14:07
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: Landschapsplan Stelling van Amsterdam: overeenstemming met minister OCW inz. dilemma SvA en A8-A9

[redacted]

We troffen elkaar een tijd geleden bij het gesprek over de A8/A9 en de stelling.
Ik was benieuwd of jullie al nieuws hebben rondom de voortgang.

In de mail hieronder staat dat door Noord-Holland ism het rijk (ik denk jullie?) gewerkt zal worden aan een landschapsplan.

Het College van Rijksadviseurs wordt hierbij betrokken.

Ik heb echter verder niks vernomen, en [redacted]

Zijn jullie goed op de hoogte van planning en ambities?

[redacted]

Ik ben benieuwd hoe jullie hier in staan.

Met groet,
[redacted]

[redacted]

[redacted] s College van Rijksadviseurs
[redacted]

Van: [redacted]
Verzonden: donderdag 26 april 2018 13:21
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
[redacted]
Onderwerp: Landschapsplan Stelling van Amsterdam: overeenstemming met minister OCW inz. dilemma SvA en A8-A9

[REDACTED],

Afgelopen maanden hebben we regelmatig contact gehad over de stand van zaken rondom het dilemma A8-A9 vs. het werelderfgoed de Stelling van Amsterdam en hoe hier mee verder gegaan zou worden na het laatste ICOMOS-advies van november jl.

Via deze weg wil ik je laten weten dat GS Noord-Holland gisteren (25 april jl.) met de minister van OCW overeenstemming hebben bereikt hoe verder te gaan met dit dilemma.

Met de minister van OCW is in gezamenlijkheid geconcludeerd dat het proces, zoals dat afgelopen periode is doorlopen met onder meer de raadpleging van ICOMOS, zorgvuldig is gedaan.

OCW en de provincie concluderen dat moet worden gezocht naar mogelijkheden om tot een integraal ontwerp te komen, waarbij met optimaal behoud/herstel van de OUV van de Stelling van Amsterdam een wegverbinding zal worden ingepast.

Hiertoe zal de provincie komende periode, in nauwe samenwerking met het Rijk, een Landschapsplan opstellen. Dit Landschapsplan neemt het herstel van het landschap van de Stelling van Amsterdam in het gebied van de A8-A9 als uitgangspunt, waarbij de gewenste wegverbinding zo optimaal mogelijk wordt ingepast en waarbij wordt aangesloten bij de richtinggevende adviezen van ICOMOS.

Dit Landschapsplan zullen we eind 2018/begin 2019 gaan opstellen. Hierna volgt een go/no-go besluit bij zowel de minister als de provincie.

Om met dit Landschapsplan van start te kunnen gaan, zullen GS Noord-Holland op korte termijn een besluit nemen over een voorkeursalternatief voor de weg.

Ik verwijs je voor meer informatie naar bijgaand persbericht en de redeneerlijn zoals die is overeengekomen met de minister van OCW.

Uiteraard willen het College van Rijksadviseurs graag betrekken bij het op te stellen Landschapsplan.

Over de wijze waarop we dit willen/kunnen gaan doen, zullen we komende maanden (naar verwachting na de zomer) in samenwerking met OCW/RCE contact met jullie opnemen.

Wil je dit bericht doorzetten naar Berno Strootman en Daan Zandbelt?

En mochten er vragen zijn van jullie kant, dan hoor ik dat graag.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

 Provincie
Noord-Holland

[REDACTED]

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

[REDACTED]

Van:
Verzonden:
Aan:

[REDACTED]
donderdag 12 juli 2018 16:24

[REDACTED]
Bijlagen:

[REDACTED]
NFOBRIEF UNESCO A8A9.docx
2018-07-11 INFOBRIEF UNESCO A8A9.docx

Hallo [REDACTED]

Bijgaand een aangepaste versie voor een informerende brief naar UNESCO. Kun jij hier verder mee?

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]