

[illegible][illegible][illegible]

[REDACTED]

- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 24 april 2018 16:06
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: FW: bestanden voor BO Stelling van Amsterdam
Bijlagen: EDOC-#1352603-v1-bijlage_-_conceptbrief_provincie_Noord-Holland_over_BO_25_april_2018_over_Stelling_van_Amsterdam.PDF; EDOC-#1352598-v1-bijlage_stukken_BO_25-4-2018_Stelling_van_Amsterdam_1801
_Aanvullende_kosten_verdiepte_ligging_en_aansluiting_DEF_pdf.PDF; EDOC-#1352599-v1-bijlage_stukken_BO_25-4-2018_Stelling_van_Amsterdam_1802
_Notitie_Antea_opties_nav_advies_ICOMOS_DEF_pdf.PDF; EDOC-#1352602-v1-oplegger_met_afspraken_voor_BO_van_25-04-2018
_over_Redeneerlijn_provincie_Noord-Holland_over_wegverbinding_in_Stelling_van_Amsterdam.PDF; EDOC-#1352601-v1-Redeneerlijn_provincie_Noord-Holland_voor_BO_26-4-2018
_over_wegverbinding_irt_SvA_v18_pdf.PDF; EDOC-#1351889-v5-voorbereiding_voor_M_over_bestuurlijk_overleg_provincie_Noord-Holland_over_wegaanleg_in_werelderfgoed_Stelling_van_Amsterdam_april_2018.DOCX

[REDACTED]

Ter informatie stuur ik je de bestanden toe voor het overleg van morgen. De twee belangrijkste documenten zijn de nota 135889 (voorbereiding voor M) en 1352602 (oplegger met afspraken). In het document 1352601 redeneerlijn staat specifiek welke inpassings- en herstelmaatregelen de provincie meeneemt voor de plus variant.

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 24 april 2018 16:00
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: bestanden voor BO Stelling van Amsterdam

Dag [REDACTED],

In deze mail de stukken voor BO Noord-Holland over de Stelling van Amsterdam. De twee belangrijkste documenten zijn de nota 135889 (voorbereiding voor M) en 1352602 (oplegger met afspraken). [REDACTED] kan je deze bovenaan zetten?

De andere documenten zijn bijlage.

Later vandaag of morgenochtend volgt het definitieve persbericht.

Bij het gesprek zijn naast M aanwezig: [REDACTED]

Groet [REDACTED]

Leefbaarheids- en bereikbaarheidsopgave Krommenie/Assendelft i.r.t. het UNESCO-werelderfgoed Stelling van Amsterdam

Afsprakenlijst BO Provincie Noord-Holland / Ministerie van OCW

Op 25 april 2018 hebben het Ministerie van OCW en de Provincie Noord-Holland een bestuurlijk overleg gehad over de leefbaarheids- en bereikbaarheidsopgave in Krommenie/Assendelft, in relatie tot het UNESCO-werelderfgoed Stelling van Amsterdam. Tijdens dit overleg hebben de bestuurders de volgende afspraken gemaakt op basis van de achterliggende notitie (zie bijlage):

- 1) OCW en regio concluderen dat het proces, zoals dat doorlopen is, zorgvuldig is gedaan. De regio vindt een wegverbinding tussen de A8 en de A9 van dusdanig groot maatschappelijk belang, dat de aanleg van deze verbinding noodzakelijk is.
- 2) OCW en regio concluderen dat gezocht moet worden naar mogelijkheden om te komen tot een integraal ontwerp. De richtinggevende adviezen van ICOMOS bieden goede aanknopingspunten voor een dergelijk ontwerp van de wegverbinding waarin de waarden van het werelderfgoed zo min mogelijk worden aangetast en op een aantal plaatsen kunnen worden hersteld.
- 3) Op basis van de beschikbare informatie uit de planMER studie Verbinding A8-A9 en de ingewonnen adviezen van o.a. ICOMOS, nemen Gedeputeerde Staten van Noord-Holland voor de zomer 2018 een besluit Voorkeursalternatief.
- 4) Na het besluit Voorkeursalternatief stelt de provincie een integraal Landschapsplan op ten behoeve van het integraal ontwerp. Het ministerie van OCW denkt mee in de opdrachtformulering van het Landschapsplan. Het landschapsplan is gereed in 2019.
- 5) Dit Landschapsplan neemt het herstel van het landschap van de Stelling van Amsterdam als uitgangspunt, waarbij de weg zo optimaal mogelijk wordt ingepast en sluit aan op de richtinggevende adviezen van ICOMOS.
- 6) De ministeries van OCW en IenW, de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) en Rijkswaterstaat (RWS) worden nauw betrokken bij het tot stand komen van het Landschapsplan.
- 7) Na voltooiing van het Landschapsplan volgt een go/no-go besluit bij zowel de provincie Noord-Holland als bij de Minister van OCW.
- 8) Het ministerie van OCW informeert UNESCO over het besluit Voorkeursalternatief en het gevoerde en nog te komen proces.

**Leefbaarheids- en bereikbaarheidsopgave Krommenie/Assendelft i.r.t.
het UNESCO-werelderfgoed Stelling van Amsterdam**

Redeneerlijn

18 april 2018

Inleiding

De provincie Noord-Holland werkt aan het oplossen van het vraagstuk rond de leefbaarheid en bereikbaarheid in Krommenie/Assendelft in relatie tot het UNESCO-werelderfgoed Stelling van Amsterdam. In samenwerking met de ministeries van OCW en IenW en met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) is gewerkt aan deze notitie. In deze notitie wordt weergegeven hoe de balans gezocht wordt tussen het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid van het gebied, en het behoud van de Outstanding Universal Value (OUV) van de Stelling van Amsterdam.

Gedeputeerden Staten van Noord-Holland nemen, naar verwachting rond de zomer van 2018, een besluit over een Voorkeursalternatief voor de Verbinding A8-A9. Hiermee spreekt het bestuur van de provincie een voorkeur uit voor een tracé; een lijn op de kaart. Dit besluit legt echter nog niets vast over het ontwerp van de weg en de inpassing in het landschap. Het is dan ook geen onomkeerbaar besluit, maar een stap in het proces om te komen tot een verbinding tussen de A8 en A9.

In het tot nu toe doorlopen proces zijn diverse mogelijke oplossingsrichtingen benoemd. Deze oplossingsrichtingen en een toelichting op het proces zijn weergegeven in het tweede deel van de notitie. Het eerste deel van deze notitie gaat in op het verdere proces om tot de balans tussen leefbaarheid, bereikbaarheid en behoud/versterking OUV te komen.

Deel A: Landschapsplan

Het Voorkeursalternatief wordt verder uitgewerkt in de planuitwerkingsfase. Deze fase bestaat uit een aantal onderdelen, waaronder een Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Aan Provinciale Staten (PS) wordt voorgesteld deze fase te starten met een Landschapsplan.

Nu voor de hand ligt dat het uiteindelijke voorkeursalternatief naar verwachting de universele waarde (OUV) van de Stelling van Amsterdam (SvA) raakt, geeft dat een nieuwe dimensie aan de opgave. Om te kunnen (laten) toetsen of het uiteindelijke ontwerp de OUV aantast, is het noodzakelijk om eerst de randvoorwaarden voor een goed integraal ontwerp vast te leggen. Dit wordt gedaan door middel van een Landschapsplan.

Dit Landschapsplan heeft tot doel om vast te leggen welke randvoorwaarden er zijn voor de inpassing van het tracé in het landschap, in het bijzonder van de Stelling van Amsterdam, zodanig dat Rijk en regio overtuigd zijn van een haalbaar en acceptabel ontwerp. Met acceptabel wordt bedoeld een integraal ontwerp dat de OUV zoveel mogelijk in stand houdt en waar zo veel mogelijk winst te behalen valt voor het versterken van de OUV.

Input Landschapsplan

Het Landschapsplan wordt gevormd aan de hand van de bestaande kaders zoals gehanteerd in de planstudiefase (planMER), het bijbehorende schetsontwerp, de aanbevelingen van ICOMOS uit hun Advisory Mission Report van november 2017 en de afspraken gemaakt in januari 2018 tussen provincie en Rijk.

Aanbevelingen ICOMOS uit november 2017

De ICOMOS missie concludeert dat er op dit moment geen enkel wegalternatief is dat kan worden ondersteund. Daarom adviseert ICOMOS om verder te zoeken naar andere opties die wel aan de drie belangrijkste criteria voldoen, te weten: bescherming van de OUV, leefbaarheid en mobiliteit. ICOMOS geeft hiervoor enkele richtinggevende adviezen mee.

ICOMOS geeft in dit advies aan dat de inpassing van twee wegalternatieven een negatieve impact heeft op de OUV (onder andere op attributen openheid, visuele samenhang en fysieke landschappelijke structuur). Aantastingen moeten zoveel mogelijk worden voorkomen. Ook geeft ICOMOS concrete herstelmaatregelen aan:

- *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.*

Naast bovenstaande opsomming geeft ICOMOS in haar advies aan dat uitbreiding van agrarische bebouwing een negatief effect heeft op de OUV. ICOMOS beveelt aan om door middel van regulering dit te voorkomen.

Deze inpassings- en herstelmaatregelen betreft de provincie bij het opstellen van het Landschapsplan. Daarnaast geeft ICOMOS twee adviezen over bufferzone en gedetailleerde strategische benadering. Deze twee onderwerpen worden meegenomen in de voorbereiding van de significant boundary modification (nominatiedossier NHW als uitbreiding van Stelling van Amsterdam) waar de provincie Noord-Holland samen met de provincies Utrecht, Gelderland en Noord-Brabant aan werkt.

Ambtelijk gesprek provincie en Rijk januari 2018

In januari 2018 is in een Directeurenoverleg tussen Rijk en regio geconcludeerd dat dit een complexe situatie is voor de urgente vraagstukken leefbaarheid, bereikbaarheid en instandhouding van de OUV van de Stelling van Amsterdam. OCW gaf aan dat het ICOMOS-advies van november 2017 aanknopingspunten bevat om tot een oplossing te komen. Het betreft het inpassen van een wegvariant die de OUV zo min mogelijk schaadt en er zijn mogelijkheden om winst te behalen voor het werelderfgoed. Bijvoorbeeld door het aanpakken van de verrommeling en het nemen van herstelmaatregelen.

Daarvoor is het nodig om te werken vanuit eigen kracht om tot een oplossing te komen. De marges voor een dergelijke oplossing zijn smal, een stevig verhaal is daarom noodzakelijk. Voor UNESCO moet het helder zijn dat Nederland een zorgvuldig proces heeft doorlopen om oplossingen te vinden voor het leefbaarheids- en bereikbaarheidsprobleem in dit werelderfgoed. Het Landschapsplan leidt enerzijds tot uitgangspunten voor het ontwerp van het tracé van de weg, en anderzijds tot herstelmaatregelen van dit deelgebied van de Stelling van Amsterdam die los staan van het tracé van de weg. Het landschapsplan vertelt als het ware het verhaal hoe wordt omgegaan met de aanbevelingen die ICOMOS in haar Advisory Mission Report heeft gedaan.

Elementen Landschapsplan

De elementen die in ieder geval terugkomen in het Landschapsplan zijn:

- De richtinggevende adviezen van ICOMOS:
 - o Uitgangspunten voor de inpassing van het ontwerp van het tracé ;
 - o Herstelmaatregelen voor het beter zichtbaar maken van de attributen van de SvA
 - o Herstelmaatregelen voor het landschap van de Stelling van Amsterdam.
- Wijze van doorsnijding door het tracé (onderlangs, doorheen of bovenlangs de Stelling van Amsterdam);
- Impact van inpassing en herstelmaatregelen op de OUV;
- De met Rijkswaterstaat afgestemde richtlijnen voor autosnelwegen

Hoe de herstelmaatregelen uitpakken is op dit moment nog niet specifiek te benoemen. Echter, een groot deel van de genoemde herstelmaatregelen (zie vorige pagina) zijn te koppelen aan het tracé van het (huidig vormgegeven) Golfbaanalternatief waardoor veel van deze maatregelen terug kunnen komen in het Landschapsplan. De exacte maatregelen worden duidelijk na eerst een keuze gemaakt te hebben over de manier van doorsnijding (onderlangs, doorheen of bovenlangs).

Voor wat betreft de inpassing en de herstelmaatregelen grenzend aan het tracé van de weg, worden deze meegenomen in het verdere proces van de Verbinding A8-A9; het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan (PIP) en Ontwerp Tracébesluit. Maatregelen die niet direct een relatie hebben met het tracé worden geborgd in een programmaplan "Herstelmaatregelen Stelling van Amsterdam".

Betrokken partijen

Het Landschapsplan wordt opgesteld door een gerenommeerd landschapsarchitectenbureau. De opdracht aan het bureau wordt opgesteld door de provincie Noord-Holland waarbij het ministerie van OCW/RCE een zware adviesrol heeft. Bij het tot stand komen van het Landschapsplan krijgt het College van Rijksadviseurs een prominente rol. Zij hebben eerder geadviseerd over de

schetsontwerpen van de alternatieven in de planstudiefase. Naast het ministerie van OCW worden ook Rijkswaterstaat (direct in relatie tot inrichtingsrichtlijnen autosnelwegen) en het ministerie van IenW (als opdrachtgever aan Rijkswaterstaat) betrokken bij het tot stand komen van het Landschapsplan.

Besluitvorming

Zoals eerder aangegeven is het besluit van het Voorkeursalternatief een tussenstap richting een acceptabele Verbinding A8-A9. Het Landschapsplan geeft antwoord op de vraag hoe wordt omgegaan met de aanbevelingen van ICOMOS. Door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en (separaat) door de minister van OCW wordt vervolgens besloten of het Landschapsplan voldoende mogelijkheden biedt om tot een haalbaar en acceptabel ontwerp te komen van de Verbinding A8-A9 in een werelderfgoedgebied. Vanaf dat punt is het een go/no-go moment om aan de slag te gaan met het verder uitwerken van het Voorkeursalternatief tot een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) en Tracébesluit (TB).

In onderstaand schema is een globale planning weergegeven.



Deel B: Historie

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

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

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

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

Omschrijving opgave

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) vormt een van de dichtstbevolkte gebieden van Nederland en vormt met de luchthaven Schiphol, de zeehaven van Amsterdam, een hoogwaardige op financiën, dienstverlening en handel gerichte economie, opleidings-, zorg- en kenniscentra een van de belangrijkste motoren van de Nederlandse economie. Het gebied huisvest meer dan twee miljoen inwoners. De historische binnensteden van onder andere Amsterdam (werelderfgoed 17^e-eeuwse grachtengordel), Alkmaar en Haarlem, evenals de Zaanse Schans en de bollenvelden in het voorjaar, trekken jaarlijks miljoenen toeristen en bezoekers.

Hoewel de bevolkingsdichtheid in de MRA zeer hoog is, bevinden zich in het gebied groene, vaak kwalitatief hoogwaardige gebieden in de vorm van parken, recreatiegebieden en agrarisch landschap. Vaak hebben deze gebieden ook een hoge cultuurhistorische waarde, zoals de Stelling van Amsterdam, maar ook de historische Amstelscheg of Waterland, net buiten Amsterdam gelegen. Deze gebieden vormen de contramal van het verstedelijkte gebied van de MRA en bieden bewoners en bezoekers ruimte voor recreatie en ontspanning. Daarnaast biedt het een belangrijke kwaliteit voor een prettige leefomgeving en het wonen in de MRA.

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

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

Een van deze gebieden waar congestie optreedt is het gebied ten noordwesten van Amsterdam. Door Krommenie en Assendelft loopt de N203, een provinciale weg die het verkeer afwikkelt van en naar deze kernen, maar ook doorgaand verkeer tussen de snelwegen A8 en A9 faciliteert. De drukte op deze weg heeft een negatief effect op de leefbaarheid in de beide kernen. Uit eerder onderzoek (MIRT onderzoek noordkant Amsterdam – MonA) is gebleken dat er sprake is van een leefbaarheidsknelpunt naast een bereikbaarheidsknelpunt. Doorgaand en lokaal verkeer maken gebruik van dezelfde infrastructuur binnen de bebouwde kom. Daarnaast dient langzaam verkeer deze verkeersstroom gelijkvloers te kruisen. Door de hoeveelheid verkeer is de luchtverontreiniging en geluidsbelasting in de directe omgeving hoog en zorgt voor hinder. Bovendien is er sprake van een verkeersonveilige situatie. Daarnaast stroomt het verkeer niet goed door en zorgt voor filevorming op de route tussen de A8 en de A9. Dit resulteert weer in sluipverkeer op wegen die daar niet op berekend zijn waardoor de verkeersveiligheid onder druk staat. Kortom, de verkeersdruk en slechte doorstroming zorgen voor een verminderde leefbaarheid in het gebied tussen de A8 en de A9.

Met het Rijk is in het kader van MonA afgesproken dat het Rijk zich richt op de corridors van de A7 en A9 en dat de regio het leefbaarheids- en bereikbaarheidsknelpunt in Krommenie/ Assendelft aanpakt. Sinds 2014 is de regio, met een trekkersrol voor de provincie Noord-Holland,

verantwoordelijk voor deze opgave. De planstudie Verbinding A8-A9 is in 2014 gestart met een ontwerp notitie reikwijdte en detailniveau (NRD). In de NRD zijn de problemen omschreven die de aanleiding vormen voor het starten van de planstudie Verbinding A8-A9 en de doelen van het project die daaruit volgen. De planstudie richt zich op het onderzoeken van oplossingen die bijdragen aan de dubbele doelstelling:

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

Naast de inhoudelijke doelstellingen benoemde de provincie twee criteria waaraan de oplossing wordt getoetst:

- 1) De oplossing moet passen binnen wet- en regelgeving.
Dit houdt in dat onder andere voldaan moet worden aan de beschermingsopgave van de Stelling van Amsterdam, zoals neergelegd in de UNESCO Verdragsbepalingen, het nationale ruimtelijk beleid en regelgeving, neergelegd in Barro en de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV).
- 2) Financiële criteria: de oplossing dient een MKBA ratio te hebben van minimaal 1,0 en financieel haalbaar zijn.

Van oplossingsrichtingen naar voorkeursalternatief

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

Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)

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

Ladder van Verdaas

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

In de NRD zijn in totaal veertien alternatieven beschouwd, waaronder inzet op ruimtelijke ordening, mobiliteitsmanagement (waaronder op bestaande infrastructuur) en verbeteren van het openbaar vervoer. Uit de verkenning is gebleken dat nieuwe infrastructuur nodig is om de problematiek aan te pakken. De overige maatregelen dragen wel bij aan een oplossing, maar lossen de problematiek onvoldoende op. Zie ook onderstaand kader voor een samenvatting van de beoordeling in de NRD. Verder is gebleken dat zeven alternatieven kansrijk zijn voor verder onderzoek in een planMER studie. Van de zeven alternatieven is ook 'niets doen' als variant meegenomen (het nulalternatief).

Ruimtelijke ordening (1 alternatief)

In de NRD is geconstateerd dat de situatie zoals die was in 2014 al een probleem vormt, nog los van de ruimtelijke ontwikkelingen.

Mobiliteitsmanagement (1 alternatief)

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

Verbeteren Openbaar Vervoer (1 alternatief)

Diverse studies (Verkenning A8-A9, DHV 2007 en MIRT onderzoek Noordkant Amsterdam, 2013) hebben aangetoond dat zelfs met forse investeringen in de kwaliteit van het openbaar vervoer, de effecten op het autoverkeer beperkt zijn.

Beter benutten bestaande infrastructuur (2 alternatieven)

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

Nieuwe infrastructuur (9 alternatieven)

Voor nieuwe infrastructuur is het zoekgebied al snel duidelijk. Ten noorden van Krommenie is het niet mogelijk om aan te sluiten op de A9 zonder grootschalig de SvA en ook het Uitgeestermeer te kruisen. Een verbinding tussen de N244 en de A9 ligt dusdanig noordelijk dat deze de druk op de N203 door Krommenie niet vermindert. Aan de zuidzijde is het Noordzeekanaal een natuurlijke grens. In de NRD zijn in de tussenliggende zone negen nieuwe wegalternatieven beschouwd. Voor de nieuwe wegalternatieven geldt dat deze allemaal de SvA raken. Qua oplossend vermogen voldoen de alternatieven die ten zuiden van de golfbaan aansluiten op de A9 niet aan de doelstelling. Dit komt omdat het meeste doorgaande verkeer op de huidige N203 van/naar Alkmaar rijdt. De zuidelijke alternatieven verlagen de druk op de N203 onvoldoende. Van de noordelijke alternatieven zijn twee alternatieven afgefallen vanwege de impact op het landschap (tevens SvA) en het minder oplossend vermogen voor de IJmond. De overige zeven alternatieven zijn verder uitgewerkt in de eerste fase planMER.

PlanMER 1^e fase

Bij de planMER zijn de zeven wegalternatieven beoordeeld op verschillende milieuaspecten, waaronder lucht, geluid, natuur, archeologie en cultuurhistorische waarden (waaronder de Stelling van Amsterdam). Aan de hand van de beoordelingen kunnen de zeven wegalternatieven met elkaar vergeleken worden.

Omdat de meeste alternatieven een impact hebben op de OUV van het werelderfgoed de Stelling van Amsterdam is eveneens een Heritage Impact Assessment (HIA) uitgevoerd. Deze HIA is in de tweede helft van 2015 voorgelegd aan ICOMOS, het adviesorgaan van UNESCO. ICOMOS heeft daarop het volgende geadviseerd:

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

(zie bijlage 1 voor aanbevelingen ICOMOS november 2015);

Wegalternatief	Bereikbaarheid	Leefbaarheid	OUV SvA	HIA
1 (niets doen)	Verslechterd door autonome ontwikkeling	Verslechterd door autonome ontwikkeling	Geen effect	-
2 (Nul-plusalternatief)	Positief effect	Positief effect	Geen effect	Beperkt risico
3 (Golfbaan-alternatief)	Positief effect	Positief effect	Doorsnijding SvA	Behoorlijk tot wezenlijk risico
4	Positief effect, maar minder dan alt. 3	Positief effect	Doorsnijding SvA, over langere afstand	Wezenlijk risico
5 (Heemskerk-alternatief)	Positief effect	Positief effect	Doorsnijding SvA	Behoorlijk tot wezenlijk risico
6	Positief effect, maar minder dan alternatieven 3 en 5	Positief effect	Doorsnijding SvA, over langere afstand	Wezenlijk risico
7	Positief effect, maar minder dan alternatieven 3 en 5	Beperkt positief effect	Beperkte aantasting OUV SvA	Beperkt risico

PlanMER 2^e fase

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

De drie overgebleven wegalternatieven zijn diepgaander onderzocht. Daarnaast zijn door middel van ontwerpessies gedetailleerde schetsontwerpen gemaakt van de drie alternatieven, vastgelegd in ontwerpboeken. In de ontwerpboeken zijn diverse varianten van inpassingsmogelijkheden van de diverse onderdelen beschreven. Daarbij is het advies van ICOMOS meegenomen en zijn visualisaties gemaakt van de drie alternatieven om inzichtelijk te maken welke impact de alternatieven hebben op de Stelling van Amsterdam en welke inpassingsmaatregelen mogelijk zijn. Dit is vervolgens weer teruggelegd bij ICOMOS met een toelichting op de visualisaties. In april 2017 heeft ICOMOS het volgende geadviseerd:

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

(zie bijlage 2 voor advies ICOMOS april 2017).

Uit de nadere planMER studie blijkt dat het Nul-plusalternatief onvoldoende bijdraagt aan de aanpak van de opgave. Ondanks een betere inpassing, blijft er veel doorgaand verkeer rijden door de kernen. De doorstroming van het verkeer verbetert hierdoor onvoldoende, het sluipverkeer neemt niet genoeg af waardoor de luchtkwaliteit en geluidsbelasting onvoldoende verbetert.

Echter, de beide andere alternatieven (Heemskerkalternatief en Golfbaanalternatief) doorsnijden de Stelling van Amsterdam waardoor de OUV van de Stelling aangetast wordt. Deze alternatieven nemen wel het doorgaand verkeer weg uit de kernen en gaan het sluipverkeer op de Communicatieweg tegen. Binnen Krommenie/Assendelft leidt dit tot een verbetering van de leefbaarheid vanwege de afname van de geluidbelasting en verkeersonveiligheid.

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

Alternatief	Bereikbaarheid	Leefbaarheid	OUV SvA
Nul-plusalternatief	+	0	0
Heemskerkalternatief	++	++	--
Golfbaanalternatief	++	++	--

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

ICOMOS Advisory Mission

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

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

De Advisory Mission had tevens als doel om met ICOMOS ter plekke te bediscussiëren welke eventuele inpassingsmogelijkheden van de drie nog resterende wegalternatieven voor een wegverbinding A8-A9 acceptabel zouden zijn in het licht van het werelderfgoed de Stelling van Amsterdam. Daarnaast ook om ICOMOS inzicht te geven in waarom eerdere alternatieven zijn afgefallen.

ICOMOS concludeert naar aanleiding van deze missie dat zij de eerder zorgvuldig gemaakte selectie van zeven naar drie alternatieven onderschrijft en zich dan ook voor de beoordeling tijdens de missie heeft geconcentreerd op de drie resterende alternatieven. Vervolgens concludeert de missie dat zij geen enkel van deze drie resterende alternatieven kan ondersteunen.

ICOMOS kan het Nul-plusalternatief niet ondersteunen omdat duidelijk is dat dit alternatief een nadelig effect heeft op de leefbaarheid en geen duurzame vervoersoplossing biedt. Daarmee voldoet dit alternatief niet aan de doelstellingen waarom er een A8-A9 wegverbinding moet worden aangelegd. ICOMOS kan het Heemskerkalternatief en het Golfbaanalternatief niet ondersteunen omdat deze de OUV van de Stelling teveel zullen schaden. De missie adviseert

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

Conclusies

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

Alles overwegende geeft de aanleg van een nieuwe weg in het werelderfgoed een oplossing voor het vraagstuk van de leefbaarheid en bereikbaarheid. De richtinggevende adviezen van ICOMOS bieden goede aanknopingspunten om een dergelijke wegverbinding zodanig in te passen dat de attributen (openheid, visuele samenhang en fysieke landschappelijke structuren) zo min mogelijk worden aangetast. Daarnaast geeft ICOMOS richtinggevende adviezen voor de verbetering en herstel van de OUV in het gebied. Deze herstelmaatregelen lijken het meest haalbaar in het gebied van het Golfbaanalternatief. In dit gebied is de grootste winst te behalen door het koppelen van de herstelmaatregelen aan het uitwerken van een tracéontwerp.

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

Bijlage 1 – Aanbevelingen ICOMOS november 2015

Aanbevelingen ICOMOS:

- Het behoud van de integriteit en authenticiteit van de tastbare attributen moet een doorslaggevende rol spelen bij de uiteindelijke beslissing: de forten en militaire elementen, kanaal, dijken en waterbouwkundige elementen. ICOMOS zou graag bevestiging willen hebben dat deze elementen in goede staat zijn en dat er geen veranderingen zullen optreden in de technische kenmerken van het verdedigingssysteem in dit gebied.
- Ten aanzien van de verbinding A8-A9 lijkt het noodzakelijk dat er aandacht wordt besteed aan de bestaande visuele ingrepen die reeds invloed hebben op de OUV (verstedelijking, A9, windturbine, enz.). Dit kan ten eerste worden gedaan door vast te stellen wat de belangrijkste zichtas van het werelderfgoed in dit gebied is en ten tweede door 3D-landschapsmodellen te maken van de reeds bestaande kenmerken en wat er zou gebeuren bij de nieuwe projecten (zonder dergelijke modellen is het moeilijk om zich een voorstelling te maken van hoe het toekomstige landschap eruit zal zien).
- Bij de verbinding A8-A9 lijkt alternatief nr. 7 de minste effecten op het erfgoed te hebben. Maar daarbij moet ook worden onderzocht of dit een duurzame oplossing voor de verkeersproblemen is, aangezien deze oplossing een stuk provinciale weg omvat. Ongeacht de vraag of alternatief nr. 7 een duurzame oplossing vormt of niet, dient er tegelijk ook onderzoek te worden gedaan naar een meer directe oplossing (nr. 3, 4, 5) en daarbij misschien zelfs de begrenzing van het werelderfgoed op deze locatie te heroverwegen, waarbij breder gekeken wordt naar de sociaal-stedelijke en economische druk vanuit Amsterdam op de Stelling van Amsterdam als geheel.
- Ten aanzien van het opstelterrein voor treinen geldt dat, wanneer er absoluut geen andere locatie voor de bouw van het treinopstelterrein mogelijk is buiten het werelderfgoedgebied, de visuele effecten zo veel mogelijk moeten worden beperkt, daarbij rekening houdend met de grote zichtbaarheid van het verplaatsen van rollend materieel. Een opstelterrein van korte of middelbare lengte langs de bestaande lijn verdient de voorkeur, met visuele afscheidingen (dijken, boomrijen). Dit zou enigszins negatief als 'camouflage' kunnen worden aangeduid, maar het lijkt de enige manier te zijn om het project uit te voeren. Bovendien maakt het spoor Uitgeest deel uit van de OUV van het werelderfgoed.
- Ten slotte doet ICOMOS de aanbeveling om de mogelijkheid te onderzoeken om een bufferzone in te stellen om de visuele effecten te beperken op die plaatsen waar de forten en dijken vlakbij de grens van het erfgoed liggen.

Bijlage 2 – Advies ICOMOS april 2017

Conclusies

ICOMOS is het met de State Party eens dat, van de drie geselecteerde alternatieven, het Nul-plusalternatief de minste impact lijkt te hebben en spreekt derhalve een voorkeur uit voor deze variant voor de aanleg van de verbinding tussen de A8 en de A9.

ICOMOS is van mening dat de twee andere alternatieven infrastructurele werken vereisen die volgens de 3D-visualisaties en de analyse aanzienlijke negatieve effecten lijken te hebben op de tastbare attributen van het Werelderfgoed en de landschappelijke dimensie daarvan, welke van groot belang is om de betekenis van de Stelling van Amsterdam te kunnen begrijpen en waarderen.

Eigenlijk kunnen deze varianten niet worden uitgevoerd zonder dat de cultuurhistorische kenmerken van de SvA op sommige plekken verloren gaan. Hoewel er restauratiemaatregelen zijn voorzien, kunnen deze alternatieven niet als aanvaardbare oplossingen worden beschouwd, zeker wanneer er een oplossing voorhanden is die veel minder impact heeft (het Nul-plusalternatief).

Daarnaast zouden de Golfbaan- en de Heemskerkvariant leiden tot verregaande versnippering van een landschap dat nog relatief intact en ononderbroken is in een gebied dat gaandeweg sterk is verstedelijkt, met als gevolg een aanzienlijke aantasting van de openheid en het landschappelijke karakter van de SvA.

ICOMOS is echter van mening dat een meer diepgaande analyse van de mogelijke effecten van het Nul-plusalternatief op de SvA, met name bij de aansluiting met de A9, wenselijk zou zijn om eventuele effecten ten gevolge van het project te monitoren.

Ook een landschappelijke analyse zou helpen om te bepalen welke maatregelen het meest geschikt zijn om de landschappelijke dimensie van het erfgoed veilig te stellen, gezien de kwetsbaarheid daarvan in verband met het project.

Bijlage 3 – Advies ICOMOS oktober 2017

Hieronder zijn de conclusies en aanbevelingen van ICOMOS integraal opgenomen (hoofdstuk 7 van het Advisory Mission Report).

Voor de beoordeling van dit project zijn aanvankelijk zeven varianten tegen elkaar afgewogen, waarbij rekening werd gehouden met de ligging van de forten en andere attributen van de Stelling van Amsterdam (kanalen, dijken, inundatiegebieden, e.d.) waarin de Outstanding Universal Value van het erfgoed tot uitdrukking komt. Op basis van een beoordelingsproces is er sinds 2015 in overleg met ICOMOS inmiddels een keuze gemaakt voor drie van deze zeven alternatieven. Deze missie heeft zich daarom geconcentreerd op de drie geselecteerde alternatieven (hoewel ook de voorlopige alternatieven zijn bestudeerd) en onderschrijft de gemaakte selectie.

Vanuit een breder perspectief was dit gedeelte van het landschap van de Stelling van Amsterdam ten tijde van de inschrijving kennelijk al gedeeltelijk aangetast. Er is een aanzienlijk risico dat de negatieve effecten zullen toenemen als gevolg van de huidige voorgestelde projecten. Om de integriteit en authenticiteit van het erfgoed en daarmee ook de leesbaarheid van dit 'defensielandschap' te kunnen behouden, dient er dan ook een einde te komen aan de versnippering en het steeds verder geïsoleerd raken van de afzonderlijke verdedigingsstructuren. De instandhouding van de integriteit en authenticiteit van tastbare attributen is daarom een centraal aandachtspunt geweest bij de beoordeling van de alternatieven en de uiteindelijke aanbeveling.

Op basis van de beoordeling van het Nul-plusalternatief, het Heemskerkalternatief en het Golfbaanalternatief concludeert de missie dat het Nul-plusalternatief de enige oplossing is die geen verlies van erfgoed en geen onaanvaardbare impact op de OUV met zich meebrengt, maar dat deze wel een nadelig effect heeft op de leefbaarheid in de omgeving van het erfgoed en bovendien geen duurzame vervoersoplossing vormt.

De missie concludeert dan ook dat er op dit moment geen enkel alternatief is dat kan worden ondersteund. Daarom is het advies om verder te zoeken naar andere opties die wel aan de drie bovengenoemde belangrijkste criteria voldoen, te weten: bescherming van de OUV, leefbaarheid en mobiliteit.

Dergelijke nieuwe opties moeten worden onderzocht op basis van de bovenstaande aanbevelingen, namelijk om duidelijke visuele studies en virtuele beelden van het landschap als geheel te presenteren, inclusief de bestaande kenmerken die afbreuk doen aan de kernkwaliteiten. Daarbij dient te worden uitgegaan van kaarten, een HIA en een zelfde beoordelingsprocedure als bij de eerder onderzochte alternatieven. Verder kan het nuttig zijn om een modelstudie naar de verkeerseffecten en een aanvaardbare doorstroming uit te voeren en de geluidsbelasting te beoordelen.

De missie merkt op dat sommige tastbare attributen, zoals de forten, sterk aanwezig zijn en goed bewaard zijn gebleven in het gebied, evenals de continuïteit daartussen, die bepalend is voor de verdedigingslinie. De landschappelijke expressie van het gebied zelf als cultuurlandschap, via andere kenmerken zoals de geomorfologie van het landschap en het watersysteem, als uitdrukking van de Outstanding Universal Value, is echter reeds gedeeltelijk aangetast.

Hoewel Nederland lof verdient voor het behoud van de monumentale attributen van de SvA, zoals de forten, staat hier de landschappelijke dimensie als uitdrukking van de Outstanding Universal Value op het spel. In die zin zullen de inspanningen van Nederland om deze onderdelen te restaureren en in stand te houden, cruciaal zijn voor het behoud van het erfgoed in de toekomst.

De missie is zich ervan bewust dat de kwetsbaarheden van de SvA zich eveneens op andere locaties voordoen, zoals ook werd onderkend in de aanvraag voor een kleine wijziging van de begrenzing in 2016, en dat de – met name infrastructurele – ontwikkelingsdruk in diverse delen van het erfgoed aanzienlijk is.

Ten eerste is de missie van mening dat de mogelijkheid van een bufferzone moet worden onderzocht op basis van een duidelijke inkadering in de omgeving, in ieder geval voor de meest kwetsbare gedeelten van het erfgoed.

Ten tweede zijn herstelwerkzaamheden nodig voor sommige landschappelijke gebieden, zoals in dit rapport is aangegeven.

Ten derde stelt de missie voor om naar aanleiding hiervan een meer gedetailleerde strategische benadering voor het erfgoed als geheel en de bredere context uit te werken, met name inzake infrastructuur, omdat het lastig is om infrastructurele projecten los van elkaar te bekijken binnen de nauwe begrenzing van segmenten van het erfgoed, zoals uit dit rapport blijkt.

Bijlage 4 – MKBA en Meerkosten

Uit de resultaten van de planMER studie blijkt dat het Nul-plusalternatief een beperkte bijdrage levert aan de doelstellingen voor de bereikbaarheid en geen bijdrage levert aan de doelstellingen voor de leefbaarheid in de kernen. De maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) laat ook zien dat dit alternatief niet opbrengt wat het kost: een MKBA ratio van 0,5-0,6.

Het Heemskerkalternatief en Golfbaanalternatief dragen wel bij aan het behalen van de doelstellingen voor de bereikbaarheid en de leefbaarheid. Het Heemskerkalternatief kent een MKBA ratio van ongeveer 0,9-1,0 en het Golfbaanalternatief 1,3-1,5.

In onderstaande tabel is een overzicht van de kosten en de MKBA ratio weergegeven. Voor de MKBA ratio geldt dat is uitgegaan van het hoogste punt in de bandbreedte van de kosten.

Alternatief	Kosten	MKBA ratio (laag scenario)	MKBA ratio (hoog scenario)
Nul-plusalternatief	230 miljoen	0,5	0,6
Heemskerkalternatief	468-504 miljoen	1,0	0,9
Golfbaanalternatief	288-324 miljoen	1,5	1,3

Meerkosten verdiepte ligging

De aandachtspunten van ICOMOS lijken bij een verdiepte ligging van het wegtracé, inclusief een verdiepte aansluiting op de A9, een goede invulling te geven. Onderzocht moet worden op welke wijze ook voldaan kan worden aan de door ICOMOS genoemde aandachtspunten voor het voorkeursalternatief als aanvulling op de nu uitgewerkte inpassingsvarianten van de ontwerpboeken 3.0.

Bij een keuze van een verdiepte ligging bij het Heemskerkalternatief gaat het om een verdiepte ligging vanaf de onderdoorgang bij de Kilzone t/m een verdiepte aansluiting Heemskerk. De fly-over zoals nu in het ontwerp zit wordt dan een fly-under, onder de verdiepte aansluiting (dus niveau -2). Bij het Golfbaanalternatief zou het kunnen gaan om een verdiepte ligging vanaf de Groenedijk t/m een verdiepte aansluiting met de A9. Vervolgens liggen hier ook kansen om het landschap tussen de liniedijken te herstellen.

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

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

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

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

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

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

memonummer	00 versie 2
datum	17 januari 2018
aan	[REDACTED] Provincie Noord-Holland
van	[REDACTED] Antea Group
kopie	[REDACTED] Antea Group
project	Planstudie en plan-MER tbv voorkeursalternatief A8/A9
projectnr.	0413605.00
betreft	Indicatie kosten verdiepte ligging ivm Stelling van Amsterdam

1 Aanleiding

Een nieuwe verbinding tussen de A8 en A9, zoals voorzien in het Heemskerk- en het Golfbaanalternatief doorkruist de Stelling van Amsterdam. ICOMOS heeft hierover namens UNESCO advies uitgebracht. Dit is aanleiding om de kosten te beschouwen van een aanpassing van deze alternatieven, waarbij binnen de Stelling van Amsterdam deze alternatieven onder het maaiveld worden gebracht.



Figuur 1 Ligging van de Stelling van Amsterdam (conform Besluit algemene regels ruimtelijke ordening)

2 Aanpak

Deze studie betreft een indicatie van het verschil in kosten met de alternatieven zoals deze zijn opgenomen in het PlanMER Verbinding A8 – A9. Dit is gedaan op basis van expert judgement en kentallen. Er zijn geen ontwerpen opgesteld. De hoeveelheden en kentallen komen voort uit eerder gemaakte ramingen, aangevuld met fotomateriaal en door derden en opdrachtgever aangeleverde bronnen en uitgangspunten.

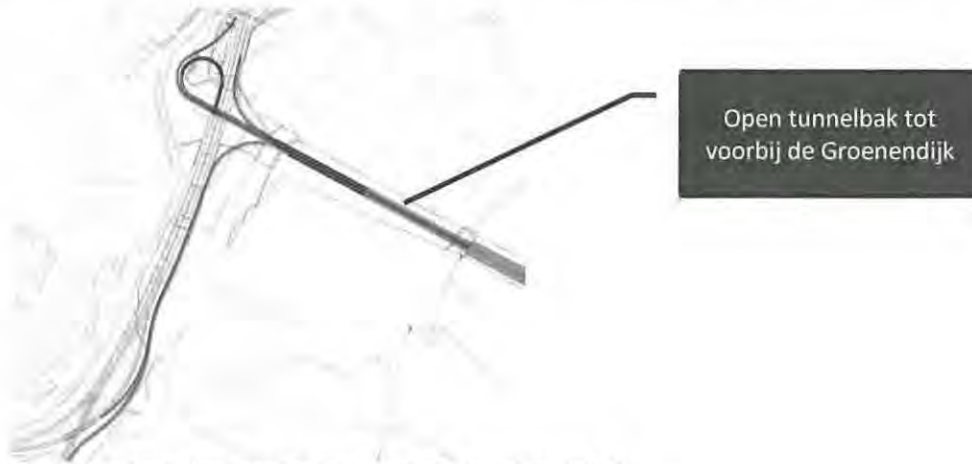
Civieltechnische en constructieve zaken zijn meegenomen, alsmede de impact van de buisleidingenstraat, het aanliggende spoor en het huidige overige wegennet. De verdere verkeerstechnische consequenties en ruimtelijke inpassing zijn niet in beeld gebracht.

De ramingen hebben een opbouw gelijk aan de ssk-format. Alle ramingselementen zijn ingevuld. De bedragen zijn gepresenteerd inclusief btw. Binnen de scope is de raming derhalve compleet.

3 Beschrijving van de verdiepte varianten

3.1 Golfbaanalternatief verdiept

Ten tijde van het MER is globaal een verdiepte aansluiting in het Golfbaanalternatief bekeken. In het geval van een verdiepte ligging, is een gedeeltelijke klaverbladoplossing aannemelijk, evenals een aanpassing van de oostbaan van de A9 tot de A22. In verband met het ICOMOS advies, is nu ook een verdiepte ligging voorzien van de A8-A9 verbinding tot voorbij de Groenedijk over circa 800 meter. Circa 300 meter ten oosten van de Groenedijk ligt de nieuwe verbinding weer op maaiveld.

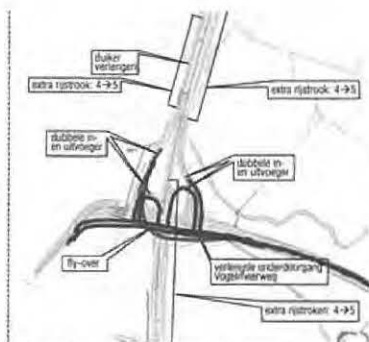


Figuur 2: Indicatie verdiepte aansluiting in Golfbaanalternatief

De verdiepte ligging is grotendeels 'in het vrije veld' te realiseren. Echter om de onderdoorgang onder de A9 te realiseren zijn rijbaanversmalling en meerdere weekendafsluitingen aannemelijk. Gedurende de bouwperiode (ca 1 jaar) is aannemelijk dat er extra tijdelijke verharding komt voor de tijdelijke A9. Deze tijdelijke verharding ligt binnen de Stelling van Amsterdam.

3.2 Heemskerkalternatief verdiept

Een verdiepte Heemskerkaansluiting is niet eerder onderzocht, gezien de huidige aansluiting ongelijkvloers bovengronds is. Echter, het ICOMOS advies impliceert dat de huidige aansluiting niet bovengronds in oostelijke richting kan worden verlengd voor de A8- A9 verbinding. De gehele bestaande aansluiting is om die reden nu ondergronds voorzien op niveau -1. De voorziene fly-over uit het MER komt nu op -2. Andere aansluitingsvormen liggen, gezien de beperkte ruimte vanwege de nabijheid van de spoorlijn, niet voor de hand. Verbindingsbogen zouden het spoor meermaals ongelijkvloers moeten kruisen. Om de Communicatieweg aan te sluiten wordt deze vanaf de rotonde aangepast, evenals de tussenliggende buisleidingstraat. Ten oosten van de A9 gaat de A8-A9 verbinding onder maaiveld in een open bak van circa 1,5 kilometer tot voorbij de Kilzone. In feite sluit deze hiermee aan op het oostelijk deel van de tunnel onder de Kilzone, zoals voorzien in het MER. De aanpassingen aan de A9 zijn vergelijkbaar gesteld met de aanpassingen zoals voorzien in het MER.



Figuur 3 Indicatie ontwerp Heemskerkalternatief. De aansluiting op -1 (paars) de verbindingsboog op 02 (rood)

Deze aansluiting met omkering van de huidige verhoogde ligging in een verdiepte ligging is complex. Ook indien de nieuwe aansluiting ten zuiden naast de bestaande komt (op de Trompet) is dit vanwege het nabijgelegen spoor, de buisleidingstraat en de aanpassing van de Communicatieweg het geval. Aannemelijk is dat in de bouwfase Heemskerk (zeker één jaar) niet aangesloten kan blijven. Om de onderdoorgangen onder de A9 te realiseren zijn rijbaanversmalling en meerdere weekendafsluitingen aannemelijk. Gedurende de bouwperiode (meer dan 1 jaar) is aannemelijk dat er extra tijdelijke verharding komt voor de tijdelijke A9. Deze tijdelijke verharding ligt binnen de Stelling van Amsterdam. Daarnaast kan tunnelveiligheid gevolgen hebben voor de ontwerpogave en kosten voor de 'fly-under' op niveau -2.

4 Resultaat

De meerkosten van een verdiepte ligging binnen de Stelling van Amsterdam betreffen ten opzichte van de raming zoals opgenomen in het planMER:

- Golfbaanalternatief: Ca. € 151 mln, incl btw. (€ 125 mln excl. btw)
- Heemskerkalternatief Ca. € 202 mln, incl btw. (€ 168 mln excl. btw)

De totale kosten voor de beide alternatieven zijn opgenomen in tabel 1. Omdat voor de verzorgingsplaats op de A9 meerdere mogelijkheden zijn, is een bandbreedte opgenomen, conform het planMER.

Tabel 1: Totale kosten van de alternatieven in miljoen euro, inclusief verdiepte ligging A9-aansluiting, excl. btw.

	Voorzien (conform MER) (excl btw)	Indicatie meerkosten verdiepte aansluiting A9 (excl. btw)	Totaal (excl. btw)
Golfbaanalternatief	€ 288 - 324	€ 125	€ 413 - 449
Heemskerkalternatief	€ 468 - 504	€ 168	€ 636 - 672

Hierbij wordt opgemerkt dat rekening is gehouden met 15% nader te detailleren kosten. De ervaring leert dat de niet beschouwde ontwerpzaken veelal een kostenverhogend effect op de voorliggende ramingen hebben. Te denken is aan nadere kosten voor de landschappelijke inpassing binnen de Stelling van Amsterdam, grootschalige maatregelen in de realisatiefase om Heemskerk bereikbaar te houden, detailontwatering en grondwater, nadere eisen aan het ontwerp inzake rij- en stopzicht en verkeers- en tunnelveiligheid, etc.

Memo

memonummer
datum 28 februari 2018
aan provincie Noord-Holland
van [REDACTED]
[REDACTED]
project Verbinding A8-A9
projectnr. 413605
betreft opties naar aanleiding van advies ICOMOS

Inleiding

ICOMOS heeft advies uitgebracht over de Verbinding A8 – A9 in relatie tot de Stelling van Amsterdam (SvA). ICOMOS ondersteunt geen van de huidige opties en vraagt om verder te zoeken naar andere opties. In deze notitie wordt ingegaan op mogelijke opties die invulling kunnen geven aan het advies van ICOMOS over de Verbinding A8 – A9. Hiertoe wordt tevens de alternatievenontwikkeling en trechtering in het kader van de notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) en de eerste en tweede fase planMER beschouwd in relatie tot zowel het projectdoel als de SvA.

Vraagstelling ICOMOS

In het advies van ICOMOS is de volgende passage opgenomen:

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 mogelijk wel aan de drie bovengenoemde criteria voldoen, te weten: bescherming van de OUV (Outstanding Universal Value), leefbaarheid en mobiliteit.

Dergelijke nieuwe opties moeten worden onderzocht volgens 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 (Heritage Impact Assessment) 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.

Er moet dus worden gezocht naar opties die voldoen aan drie in het ICOMOS advies opgenomen criteria of doelen. Het gaat om de navolgende doelen, met toegevoegd een duiding en vertaling in aspecten die kunnen worden gehanteerd bij de beoordeling van mogelijke opties:

- **bescherming van de Outstanding Universal Value (OUV)**, hierbij gaat het (samen) om de integriteit en authenticiteit van de SvA; in de HIA die in 2015 is gemaakt voor de Verbinding A8 – A9 zijn deze aspecten verder uitgewerkt ten behoeve van de beoordeling van de alternatieven die op dat moment in het onderzoek waren betrokken;
- **leefbaarheid**: dit kan worden geïnterpreteerd als het terugdringen van effecten door geluid en lucht (vooral door het doorgaande verkeer in de traverse door Krommenie en Assendelft) in de leefomgeving, met daaraan toegevoegd het niet laten ontstaan van nieuwe knelpunten;
- **mobiliteit**: dit kan worden geïnterpreteerd als het leveren van een substantiële bijdrage aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het oplossen van de bestaande knelpunten in de doorstroming en voor de verkeersveiligheid (waarbij ook maatregelen zonder uitbreiding van infrastructuur een bijdrage kunnen leveren, bijvoorbeeld smart mobility).

Essentie van het trechteren van alternatieven in relatie tot de OUV van de SvA.

In de eerste en tweede fase planMER is gezocht naar alternatieven rekening houdend met de OUV van de SvA en invulling geven aan de projectdoelstellingen:

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

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

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



Figuur 1: Van links naar rechts: de alternatieven in de NRD, planMER fase 1, en planMER fase 2

Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD)

De 14 alternatieven uit de notitie reikwijdte en detailniveau omvatten meer dan alleen wegalternatieven. Er is, in lijn met de Ladder van Verdaas, breder gekeken:

- **Ruimtelijke ordening**: In de NRD is geconstateerd dat de situatie zoals die was in 2014 al een probleem vormt, nog los van de ruimtelijke ontwikkelingen. *De huidige inzichten laten zien dat de laatste jaren de druk op de ruimtelijke ordening alleen maar groter is geworden. De woningbouwopgave in de Metropoolregio Amsterdam is groot. Maatregelen om deze groei te sturen zullen de hoeveelheid verkeer hoogstens temperen, maar niet verminderen.*
- **Mobiliteitsmanagement**: Bij mobiliteitsmanagement wordt ingezet op, bijvoorbeeld, P+R, carpoolen, alternatieve vervoerswijzen, flexibele werktijden en thuis-/telewerken. Eerdere studies hebben aangetoond dat deze maatregelen een beperkt effect hebben op de filevorming. Daarnaast is een aantal van deze maatregelen reeds toegepast in het gebied, waaronder P+R voorzieningen. *Er zijn geen nieuwe mobiliteitsmanagementmaatregelen te verwachten die een dermate probleemoplossend vermogen hebben dat deze invulling geven aan de projectdoelstelling.*

- **Openbaar vervoer:** Diverse studies hebben aangetoond dat zelfs met forse investeringen in de kwaliteit van het openbaar vervoer, de effecten op het autoverkeer beperkt zijn. *In de studies van de planMER is reeds rekening gehouden met het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS), dat uitgaat van zes intercity's tussen Alkmaar en Amsterdam en zes sprinters tussen Uitgeest en Amsterdam. Daarmee is de ruimte op het spoor ingevuld. Dit biedt het onvoldoende oplossing voor de problematiek in het gebied.*
- **Beter benutten bestaande infrastructuur:** Bij het beter benutten van bestaande infrastructuur gaat het, onder andere, om slimmere kruispuntoplossingen, betere afstelling verkeerslichten en uitbreiden of verlengen van opstelstroken. In 2013 heeft de provincie een aantal effectieve benuttingsmaatregelen uitgevoerd. *De provincie werkt continu, provincie breed, aan het verbeteren van de doorstroming aan de hand van het optimaliseren van verkeerslichten en het toepassen van andere systemen. Deze aanpassingen hebben wel effect, maar dragen onvoldoende bij aan de doelstellingen.*
- **Nieuwe infrastructuur:** Voor nieuwe infrastructuur is het zoekgebied al snel duidelijk. Ten noorden van Krommenie is het niet mogelijk om aan te sluiten op de A9 zonder grootschalig de SvA en ook het Uitgeestermeer te kruisen. Een verbinding tussen de N244 en de A9 ligt dusdanig noordelijk dat deze de druk op de N203 door Krommenie niet vermindert. Aan de zuidzijde is het Noordzeekanaal een natuurlijke grens. In de NRD zijn in de tussenliggende zone negen nieuwe wegalternatieven beschouwd. Voor de nieuwe wegalternatieven geldt dat deze allemaal de SvA raken. Qua oplossend vermogen voldoen de alternatieven die ten zuiden van de golfbaan aansluiten op de A9 niet aan de doelstelling. Dit komt omdat het meeste doorgaande verkeer op de huidige N203 van/naar Alkmaar rijdt. De zuidelijke alternatieven verlagen de druk op de N203 onvoldoende. Van de noordelijke alternatieven zijn twee alternatieven afgefallen vanwege de impact op het landschap (tevens SvA) en het minder oplossend vermogen voor de IJmond. De overige zeven alternatieven zijn verder uitgewerkt in de eerste fase planMER. *Er zijn geen nieuwe inzichten die nu zouden leiden tot een andere afweging.*

PlanMER 1e fase

In de eerste fase van de planMER is een selectie gemaakt van drie uit de zeven alternatieven. Eén van de zeven alternatieven is het handhaven/verbeteren van de huidige situatie. Geen van de alternatieven voldoet volledig aan alle criteria. Zo is het opwaarderen van de huidige infrastructuur positief voor de SvA, maar draagt dit beperkt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid en de leefbaarheid. De alternatieven met nieuwe infrastructuur dragen wel bij aan een verbeterde bereikbaarheid en leefbaarheid, maar hebben effect op de SvA.

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

- **Nul-plusalternatief (via N246):** Het opwaarderen van de N246 langs het Noordzeekanaal bleek vanwege een te zuidelijke ligging geen oplossing te zijn. Hierdoor is het Nul-plusalternatief aangepast naar de route via de N246 en N203, door Krommenie.
- **Alternatief 4:** Dit alternatief sluit op dezelfde locatie aan op de A9 als het Golfbaanalternatief, maar passeert de golfbaan direct ten noorden ervan. De positieve effecten op de bereikbaarheid zijn iets minder groot dan die van het Golfbaanalternatief. Daarnaast doorsnijdt alternatief 4 over grotere afstand de SvA.
- **Alternatief 6:** Alternatief 6 draagt minder dan het Golfbaanalternatief en Heemskerkalternatief bij aan de bereikbaarheid, omdat de route langer is en niet direct aansluit op de A9. Ook voor dit alternatief geldt dat de impact op de SvA groot is: er wordt een groot deel van het inundatiegebied doorsneden en in dit gebied wordt een nieuwe aansluiting gemaakt op de N203.
- **Alternatief 7:** Dit alternatief is bedoeld om het landschap en de SvA zo veel mogelijk te ontzien. Het geheel ontzien is echter niet mogelijk. Bij de aansluiting met de N203 raakt alternatief 7 het natuurmonument Ham en Crommenie alsook de SvA (wat in een Nul-plusalternatief niet het geval is). Daarbij voldoet dit alternatief niet aan de projectdoelstelling. Qua bereikbaarheid scoort dit alternatief minder omdat dit alternatief een langere route kent dan de andere alternatieven en niet direct aansluit op de A9. Hierdoor blijft de Communicatieweg een aantrekkelijke sluiproute en rijdt er over de N203 door Krommenie in dit alternatief

nog steeds relatief veel verkeer. Hierdoor verslechtert ook de verkeersveiligheid ten opzichte van de referentiesituatie. *Uit een nader analyse ten tijde van PlanMER fase 2 blijkt dat dit alternatief zelfs minder verkeer faciliteert dan het Nul-plus alternatief, waarmee dat alternatief zowel op de SvA als doelbereik beter scoort.*

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

- Nul-plusalternatief (door Krommenie)
- Heemskerkalternatief
- Golfbaanalternatief

Uit de voorgaande beschouwing blijkt vanuit de SvA en in relatie tot het doelbereik er geen aanleiding is om deze trechtering te heroverwegen.

PlanMER 2e fase

De tweede fase van de planMER is bedoeld om een voorkeursalternatief te bepalen. Hiertoe zijn inpassende ontwerpen van de alternatieven uitgewerkt (met aandacht voor de SvA) en beoordeeld. Hierbij zijn de aspecten zoals genoemd door ICOMOS betrokken.

Nul-plusalternatief: Het Nul-plusalternatief scoort voor de bereikbaarheid beduidend minder dan het Heemskerk- en het Golfbaanalternatief. Voor de doelstelling m.b.t. de leefbaarheid voldoet dit alternatief dan ook niet. Ondanks dat dit alternatief goed scoort ten aanzien van de SvA (er is geen nieuwe doorsnijding), is deze vanwege het beperkte doelbereik geen oplossing.

Heemskerk- en Golfbaanalternatief: Deze alternatieven scoren goed op het aspect bereikbaarheid. Beide alternatieven dragen bij aan het behalen van de doelstellingen voor de bereikbaarheid, maar ook voor de leefbaarheid. Voor wat betreft de SvA scoren beide alternatieven – ondanks de aandacht voor de SvA in het ontwerpproces – niet goed: ze doorsnijden beide het stellinggebied. Voor beide alternatieven resteert een opgave voor de inpassing in de SvA in de planuitwerking.

Op basis van de voorgaande beschouwing blijkt dat geen van de in de NRD benoemde afgevalen oplossingsrichtingen of alternatieven in relatie tot de SvA heroverwogen dienen te worden.

Een bredere beschouwing van de mogelijkheden in relatie tot de SvA

Als onderdeel van het advies van ICOMOS wordt opgemerkt dat in bestaande situatie de OUV van de SvA deels al zijn aangetast zijn door andere ruimtelijke ontwikkelingen. In de termen van het advies: de landschappelijke dimensie als uitdrukking van de OUV staat op het spel. Dit geeft aanleiding om bovenop de voorgenoemde beschouwing van het eerdere trechteren ook te zoeken naar opties die niet alleen te kijken naar oplossingsrichtingen voor de Verbinding A8-A9 zelf, maar ook breder te kijken naar maatregelen die een bijdrage leveren aan het versterken van de OUV. Dit betekent dat in principe drie groepen van opties kunnen worden onderscheiden, namelijk:

- andere tracés: dit is de groep van opties die bestaan uit een ander tracé voor de verbinding tussen de A8 en de A9;
- optimaliseren van de beschouwde alternatieven: deze groep bevat de opties die bestaan uit maatregelen om de impact van de reeds beschouwde alternatieven (Nul-plusalternatief, Heemskerkalternatief en Golfbaanalternatief) op de OUV verder te verminderen;
- herstel en versterken landschappelijke expressie: bij deze groep gaat het om opties die er, als flankerende maatregelen, op zijn gericht de 'landschappelijke expressie' te verbeteren 'omdat de landschappelijke dimensie (...) van groot belang is om de betekenis van de SvA te kunnen begrijpen en waarderen'. Deze groep maatregelen vormt als het ware de basis voor een saldo- of compensatiebenadering waarbij de (resterende) negatieve effecten van de ingreep worden gecompenseerd door positieve effecten elders. Een dergelijke saldobenadering (met compensatie) is bij effecten op natuurwaarden niet ongebruikelijk¹.

¹ Voor natuurgebieden die vallen onder de Europese Habitat- en Vogelrichtlijn geldt bijvoorbeeld een duidelijk regime ten aanzien van ingrepen die effect kunnen hebben op de instandhoudingsdoelstellingen. In dit regime kan bij voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen uiteindelijk een ADC-

Andere tracés

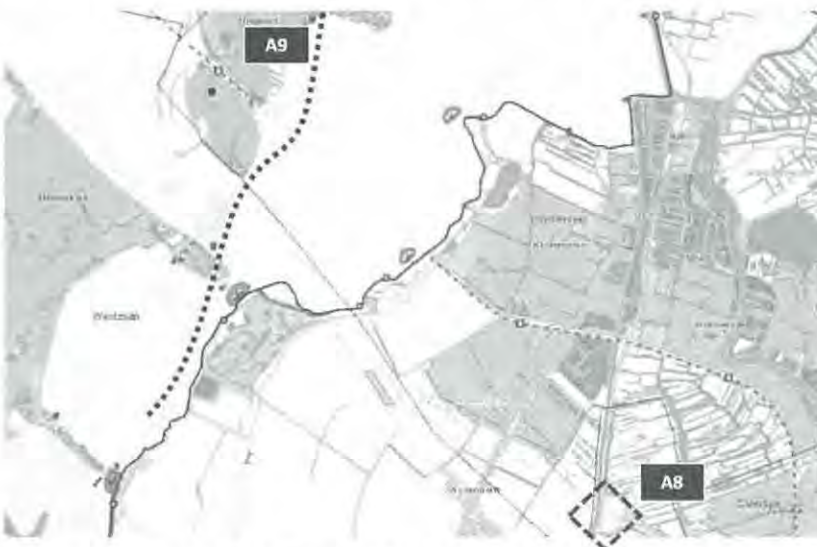
Zoals hiervoor beschreven, blijkt dat de bestaande knelpunten met betrekking tot de doorstroming, bereikbaarheid en leefbaarheid niet kunnen worden opgelost door maatregelen zonder uitbreiding van de infrastructuur. Maatregelen als mobiliteitsmanagement, verbeteren van andere modaliteiten (OV, fiets) e.d. dragen onvoldoende bij aan het oplossen van de knelpunten. Om de knelpunten te kunnen oplossen is nieuwe infrastructuur nodig of moet de bestaande infrastructuur worden verbeterd. In het planMER zijn daarom drie alternatieven onderzocht waarvan twee (het Heemskerk- en Golfbaanalternatief) bestaan uit nieuwe infrastructuur en een (Nul-plusalternatief) bestaat uit het verbeteren van bestaande infrastructuur (in feite deels nieuwe infrastructuur te plaatse van reeds bestaande wegen).

De SvA ligt tussen de twee te verbinden snelwegen A8 en A9 (figuur 2). Daardoor zijn geen oplossingen mogelijk die de SvA niet doorsnijden. Alleen het Nul-plusalternatief, dat gebruik maakt van bestaande infrastructuur, leidt niet tot een nieuwe doorsnijding en verdere versnippering. Gezien de op te lossen bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen zijn alternatieven die verder naar het noorden of verder zuidelijk aantakken op de A9 geen realistische alternatieven. Ook voor dergelijke andere tracés geldt overigens dat een doorsnijding van de SvA onvermijdelijk is; een verbinding tussen de A8 en A9 doorsnijdt altijd de tussenliggende SvA.

In de voorgaande stappen in het proces is een groot aantal mogelijke tracés in beeld gebracht. Dit heeft geleid tot de drie alternatieven die uiteindelijk in de 2^e fase van het planMER zijn onderzocht. Het advies van ICOMOS onderschrijft deze selectie van alternatieven.

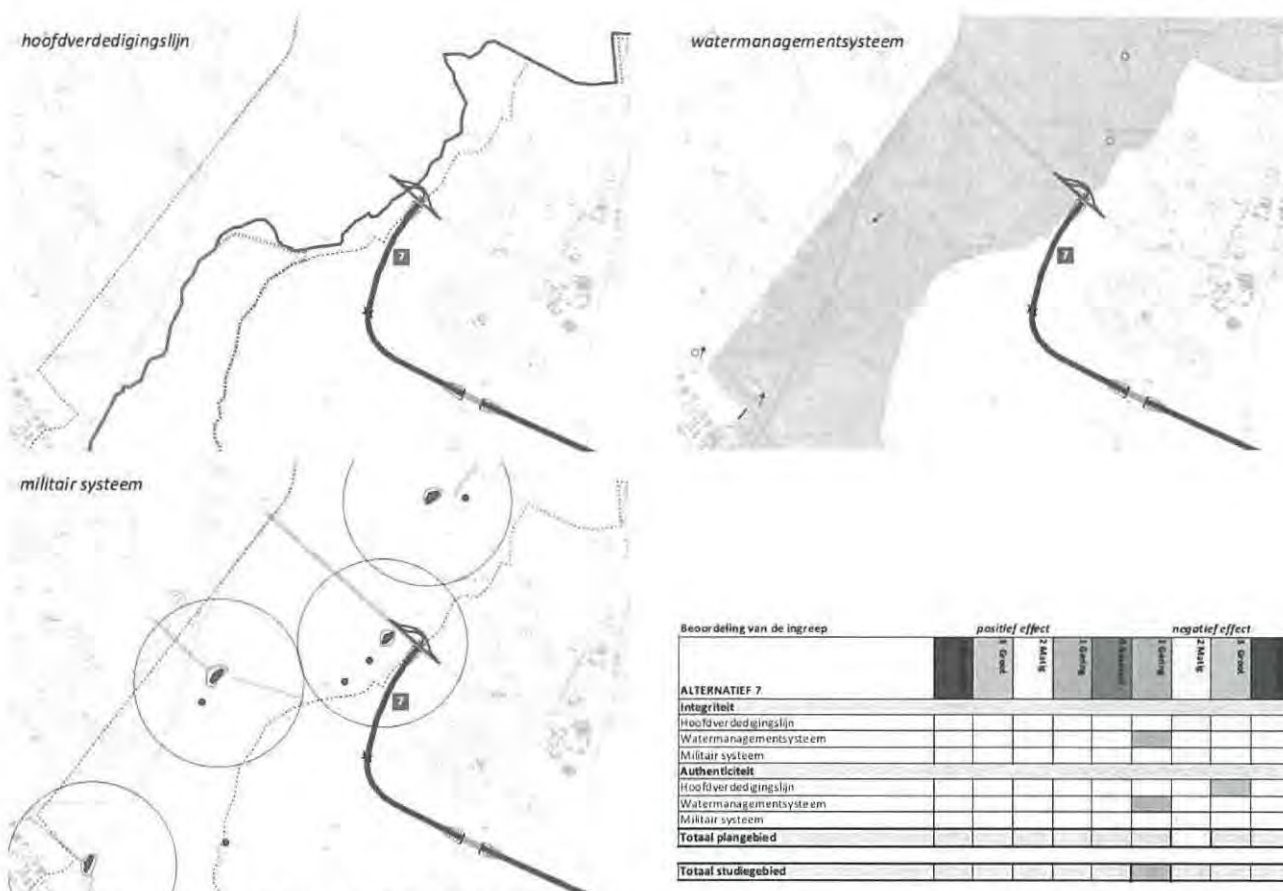
Als onderdeel van het planMER en in de voorgaande paragrafen is heroverwogen of eerder afgevalen alternatieven mogelijk alsnog (bijvoorbeeld vanwege de SvA) kansrijk zouden kunnen zijn. Hierbij is ook het in het voortraject afgevalen alternatief 7 heroverwogen, dat net als het Nul-plusalternatief binnen de SvA gebruik maakt van de N203. In het planMER is het afvallen van dit alternatief nogmaals beschreven en (aanvullend) gemotiveerd. Kort samengevat is de conclusie in het planMER dat alternatief 7 minder bijdraagt aan het oplossen van de problemen dan het Nul-plusalternatief tegen vergelijkbare kosten en met (als gevolg van de te maken aansluiting op de N203 nabij fort aan den Ham) grotere impact op de SvA (figuur 3). Er zijn - ook met het advies van ICOMOS - geen redenen om deze conclusie aan te passen.

Dit betekent dat alternatief 7 geen optie is die voldoet aan de criteria bescherming van de OUV, leefbaarheid en mobiliteit (althans niet beter dan het Nul-plusalternatief).



Figuur 2: Te verbinden autosnelwegen A8 en A9 en de Stelling van Amsterdam (bron ondergrond: www.Noord-Holland.nl)

toets nodig zijn waarin wordt gekeken of er alternatieven zijn (A), of er dwingende redenen van maatschappelijk belang zijn (D) en wat aan compensatie noodzakelijke is (C).



Figuur 3: Alternatief 7 zoals beoordeeld in de HIA (2015)

Optimaliseren beschouwde alternatieven

Het gaat bij dit type maatregelen om aanpassingen die als doel hebben de ingreep (de nieuwe infrastructuur bij het Golfbaan- of Heemskerkalternatief) meer in overeenstemming brengen met de OUV.

Dit roept de vraag op waaruit dergelijke maatregelen kunnen bestaan en vooral welke visie er aan ten grondslag kan liggen. Worden de maatregelen gericht op het zo veel mogelijk onzichtbaar maken van de nieuwe infrastructuur (door verdiepte ligging, tunnelbakken, onderdoorgangen en dergelijke) of juist op het herkenbaar en beleefbaar houden van de nieuwe ingreep, tegelijkertijd met het beter beleefbaar maken van de SvA en het benadrukken van de verschillen tussen de historische SvA en de nieuwe infrastructuur?

Bij deze laatste optie gaat het om het benadrukken van de verschillen tussen enerzijds de SvA - een ingenieus systeem dat optimaal en uitgekiend gebruik maakt van de landschappelijke gegevenheden van hoogteligging, watersysteem, destijds reeds bestaande wegen en dijken e.d. - en anderzijds de 21^e eeuwse ingreep van een nieuwe snelweg die zich grotendeels onttrekt aan de landschappelijke onderlegger en daarop een nieuw element vormt. Dergelijke combinaties van oud en nieuw, met nieuwe, herkenbare en contrasterende toevoegingen aan historische, monumentale gebouwen en structuren wordt veelvuldig en met succes toegepast².

In het 21^e eeuwse volle Nederland is het de kunst om op een goede en zorgvuldige manier oud met nieuw te verenigen. Het is balanceren tussen behoud en versterken van het oude en het toevoegen van nieuwe elementen. Balanceren om (in termen van ruimtelijke kwaliteit) de toekomstwaarde en de gebruikswaarde van historische elementen te verbeteren, met behoud en versterking van de beleevingswaarde. Balanceren om zorgvuldig en uitgekiend iets nieuws toe te voegen met respect voor het oude. Dit is in zekere zin vergelijkbaar met de inspanningen die de eind 19^e eeuwse ontwerpers van de SvA moesten doen om de nieuwe functie die toen moest worden

² Voorbeelden zijn museum De Fundatie in Zwolle en het provinciehuis van Noord-Holland. De doorsnijding van de SvA van de A4 ten zuiden van Schiphol is zichtbaar gemaakt vanaf de snelweg en recent is ook de doorsnijding van de kering van de Nieuwe Hollandse Waterlinie door de A15 beter zichtbaar gemaakt. Momenteel wordt bij de verbreding van de A27 Houten – Hooipolder het door deze weg doorsneden Fort Altena (tevens Nieuwe Hollandse Waterlinie) herkenbaarder en beter beleefbaar gemaakt.

ingevoegd (de SvA) in te passen in het landschap en het destijds bestaande systeem van water, grondslag, hoogteligging, wegen en waterlopen, et cetera³.

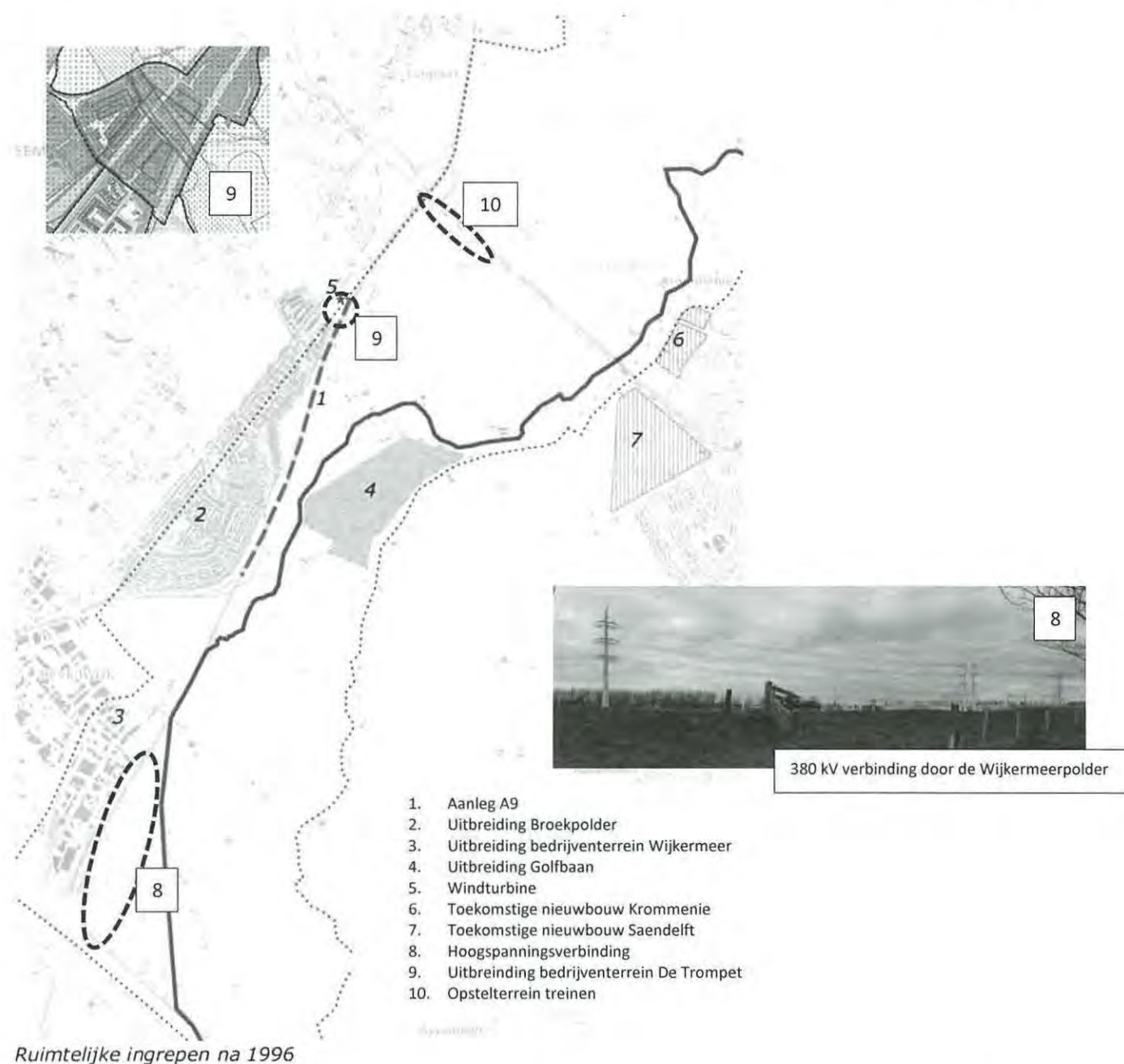
Op een hoog abstractieniveau is dus het zorgvuldig inpassen van een verbinding tussen de A8 en de A9 een continuering van het Hollandse inpassingsvernuft waarvan de SvA een exponent is. In dat perspectief is een uitgekiend vormgegeven en ingepaste - maar niet verborgen - verbinding A8 – A9 een nieuwe toevoeging aan het landschappelijke en cultuurhistorische verhaal.

Herstel en versterken landschappelijke expressie

Het advies van ICOMOS somt een aantal ontwikkelingen op die in het studiegebied impact hebben op de SvA. Deze opsomming komt ook al voor in de HIA (2015, figuur 4). Zichtbaar is dat vooral ten zuiden van de Communicatieweg ruimtelijke ingrepen hebben plaatsgevonden (en nog gaan plaatsvinden, los van verbinding A8 – A9), zowel in de inundatiegebieden (A9, Broekpolder) als binnen de linie (Golfbaan). Ten noorden van de Communicatieweg hebben zich geen wezenlijke ruimtelijke ontwikkelingen voorgedaan. In dit gebied was de A9 in 1996 al aanwezig. In dit gebied speelt wel de ontwikkeling van het opstelterrein. In de bestaande situatie is hier de landschappelijke expressie - integriteit en authenticiteit - grotendeels nog aanwezig.

Opties gericht op herstel en versterking van de landschappelijke expressie kunnen daarom vooral worden gericht op het meest aangetaste delen van de SvA, namelijk het gebied tussen de Communicatieweg en het Noordzeekanaal. Daarbij ligt het meer voor de hand deze maatregelen te koppelen aan het Golfbaanalternatief. Daarbij wordt opgemerkt dat, gezien vanuit de landschappelijke expressie, het Heemskerkalternatief in een meer ongerept en gevoeliger gebied ligt dan het Golfbaanalternatief.

³ En ook die ontwikkeling staat in de eeuwenlange traditie van het gebruik maken van de landschappelijke gegevens; dit gaat terug tot de eerste bewoners van het Oer IJ estuarium.



Figuur 4: Ruimtelijke ingrepen in het studiegebied na 1996. In samenhang met de ontwikkeling van Broekpolder (nr 2 op het kaartje) en de verschuiving van de A9 is ook de hoogspanningsverbinding verplaatst naar de (smalle) zone tussen de snelweg en de liniedijk. Op dit kaartje is nog niet de ontwikkeling van het opstel terrein voor treinen (nr 10, langs de N203 nabij de aansluiting op de A9)⁴ en de mogelijke(kleine) uitbreiding van het bedrijventerrein De Trompet (nr 9, planologisch mogelijk, maar nog niet gerealiseerd; bestemmingsplan volgens www.ruimtelijkeplannen.nl) opgenomen. In het zuidelijk deel is inmiddels een nieuwe 380 kV hoogspanningsverbinding gebouwd (nr 8, met hoogspanningsstation in het bedrijventerrein Wijkerveer). Verder kan worden opgemerkt dat de A9 (lijn 1) het inundatiegebied doorsnijdt maar al aanwezig was in 1996 (bron: HIA, 2015, aangevuld)

⁴ Dit voornemen is nog niet planologisch vastgelegd. Het voornemen voor het opstel terrein moet nog worden vertaald in een ontwerp tracébesluit. Het is niet bekend wat de stand van zaken hierover is en in hoeverre ICOMOS hierover nog gaat adviseren

Samenvatting en conclusie

Het advies van ICOMOS biedt een opening om niet alleen te kijken naar andere alternatieven (tracés) voor de Verbinding A8 – A9, maar ook om te kijken naar flankerende maatregelen die gezamenlijk kunnen bijdragen aan de doelstellingen bescherming van de OUV, leefbaarheid en mobiliteit.

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

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

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

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

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 25 april 2018 9:19
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED] van
Onderwerp: persbericht over Stelling van Amsterdam
Bijlagen: 2018 04 25 Plan verbetering landschap SvA A8-A9 (3).docx

[REDACTED]

Ter informatie.

In de ochtend hebben we een BO over de stelling van Amsterdam. De provincie brengt hierover waarschijnlijk deze week een persbericht uit. Wij gaan niet actief communiceren over het BO. Het bericht is afgestemd met ons, [REDACTED] is betrokken. Daarnaast is bij dit project ook [REDACTED] betrokken. Hij zit bij het BO.

[REDACTED]

Persbericht 25-4-2018

Plan om landschap te verbeteren bij verbinding A8-A9

Gedeputeerde Staten (GS) van Noord-Holland gaan in overleg met de ministeries van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) en Infrastructuur en Waterstaat (IenW) een landschapsplan maken om de verbinding tussen de A8 en de A9 zo goed mogelijk in te passen in het werelderfgoed de Stelling van Amsterdam. Bij een inpassing wil de provincie de waarde van het UNESCO-werelderfgoed de Stelling van Amsterdam zo goed mogelijk behouden en op verschillende plekken herstellen.

Verbeteren landschap

In dit landschapsplan worden de eerdere richtinggevende aanbevelingen over herstel en inpassing van een verbinding van het adviesorgaan van UNESCO, ICOMOS, meegenomen. Daarbij valt bijvoorbeeld te denken aan het herstellen van de inundatiekeringen en aan het herstellen van het verloren gegane gedeelte van de Groenedijk. Ook het verbreden van de waterloop van de voormalige zeearm de Kil en in de omringende Kilzone een vorm van ecologisch landbouwbeheer ontwikkelen met een hogere grondwaterstand en meer soortendiversiteit zou daar bijvoorbeeld aan kunnen bijdragen, aldus ICOMOS.

ICOMOS sprak zich in november 2017 uit over de effecten van een wegverbinding A8-A9 op de Stelling van Amsterdam. Om het landschapsplan te kunnen opstellen, moeten Gedeputeerde Staten (GS) deze zomer over een voorkeursalternatief voor de verbindingsweg besluiten.

Oplossing

De provincie vindt het van belang dat er een oplossing komt voor het vraagstuk van leefbaarheid en bereikbaarheid in het gebied tussen de A8 en A9. Zij vindt het uitdrukkelijk ook belangrijk dat de uitzonderlijke universele waarde van het UNESCO-werelderfgoed van de Stelling van Amsterdam behouden blijft. Op dit moment zijn het Nul-plusalternatief, het Golfbaanalternatief en het Heemskerkalternatief nog in beeld voor een verbinding A8-A9. Van die drie biedt het Golfbaanalternatief de beste kansen om de weg optimaal in te passen in het landschap rondom de Stelling van Amsterdam. Er zijn geen nieuwe inzichten die het noodzakelijk maken om andere alternatieven (opnieuw) te onderzoeken.

Vervolg

Voorafgaand aan het besluit over het voorkeursalternatief wordt advies gevraagd aan de stuurgroep Verbinding A8-A9. Het besluit over het voorkeursalternatief wordt vervolgens voorgelegd aan Provinciale

Meer informatie

F. Paardekooper

Telefoon: (023) 5144572

paardekooper@noord-holland.nl

Postbus 3007

2001 DA Haarlem

Telefoon 023-5143143

Fax 023-5143030

Houtplein 33

2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl

Staten. De provincie Noord-Holland en het ministerie van OCW nemen in 2019 een besluit over het landschapsplan.

[REDACTED]
Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 8 mei 2018 17:41
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: vervolgvraag Noordhollands Dagblad over A8-A9 / Stelling van Amsterdam

[REDACTED] n.
[REDACTED]

Met vriendelijke groet,
[REDACTED]

[REDACTED]
www.cultureelerfgoed.nl



UNESCO WERELDERFGOED IN NEDERLAND

Nederland heeft tien UNESCO Werelderfgoederen. Deze zijn uniek in de wereld. Ze vertellen het bijzondere verhaal van Nederland en de Nederlanders op het gebied van water en waterbeheer, burgersamenleving en (land)ontwerp.

WWW.WERELDERFGOED.NL

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 8 mei 2018 17:23
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: vervolgvraag Noordhollands Dagblad over A8-A9 / Stelling van Amsterdam

Dag [REDACTED]

[REDACTED]. Kan je aangeven welke contacten er dan zijn geweest tussen Nederland en ICOMOS over de A8/A9 na het verschijnen van het ICOMOS advies in najaar 2017?

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 8 mei 2018 16:35
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: vervolgvraag Noordhollands Dagblad over A8-A9 / Stelling van Amsterdam

[REDACTED]!
Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED] poort | kamer 3.49

[REDACTED]
[REDACTED].nl
www.cultureelerfgoed.nl



UNESCO WERELDERFGOED IN NEDERLAND

Nederland heeft tien UNESCO Werelderfgoederen. Deze zijn uniek in de wereld. Ze vertellen het bijzondere verhaal van Nederland en de Nederlanders op het gebied van water en waterbeheer, burgersamenleving en (land)ontwerp.

WWW.WERELDERFGOED.NL

Van: [REDACTED]

Verzonden: dinsdag 8 mei 2018 16:24

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: Fwd: vervolgvraag Noordhollands Dagblad over A8-A9 / Stelling van Amsterdam

Dag [REDACTED]e,

Wat vind je van het antwoord van C [REDACTED]?

Is er na de [REDACTED] beantwoording van ICOMOS nog contact geweest over dit dossier met ICOMOS?

Groet [REDACTED]

Op 8 mei 2018 om 14:55 heeft [REDACTED]
het volgende geschreven:

[REDACTED]

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

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Op 8 mei 2018 om 09:08 heeft [REDACTED]
[REDACTED] volgende geschreven:

Ha J [REDACTED]

Zie hieronder het bericht. [REDACTED]

[REDACTED]?

Groet, [REDACTED]

Van: [REDACTED]

Verzonden: maandag 7 mei 2018 18:36

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: vervolgvraag Noordhollands Dagblad
over A8-A9 / Stelling van Amsterdam

Beste C [REDACTED]

In het stuk 'Brief verbinding A8-A9 etc' staat op
pagina 2 'Het ministerie van OCW heeft op ons
verzoek verduidelijkende vragen gesteld aan
ICOMOS. Naar aanleiding van de reactie van
ICOMOS... etc'.

Je kunt het stuk vinden via de agenda van de
Statencommissie Mobiliteit en Financiën

<https://ibabsonline.eu/Agenda.aspx?site=NoordHolland&agendaId=220374bd-a322-46ea-a66a-a58410d14a2a&FoundIDs=>

Mijn vraag: is er wel of geen contact geweest? En zo
ja: wat was de reactie van ICOMOS? En kan ik die
tekst van Icomos krijgen?

Dank je wel,

[REDACTED] Noordhollands Dagblad
[REDACTED]

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: maandag 28 mei 2018 14:43
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: Verbinding A8-A9: Start PvA vervolgfase waaronder Landschapsplan

Goedemiddag allen,

Morgen (29 mei) nemen GS van Noord-Holland een besluit over het voorkeursalternatief van de Verbinding A8-A9. De verwachting is dat er een voorkeur wordt uitgesproken over het Golfbaanalternatief. Dat betekent dat wij de komende tijd invulling willen geven aan de vervolgfase van het project. Die fase start met het opstellen van een Landschapsplan, gevolgd door een PIP procedure en een TB procedure. Voor het opstellen van een Plan van Aanpak voor de vervolgfase hebben we een bureau (Antea Group) ingeschakeld. Het lijkt ons goed om met elkaar even van gedachten te wisselen over de kaders van het Landschapsplan en wat daarna komt. Tevens is er gelegenheid voor [REDACTED] van Antea Group om kennis met jullie te maken en een aantal vragen in de week te kunnen leggen.

Na overleg met [REDACTED] kom ik op het volgende voorkeursmoment:
Woensdag 13 juni tussen 10:00 tot 12:00 uur in Den Haag of Haarlem.

Andere mogelijkheden zijn:
Woensdag 13 juni tussen 13:00 tot 15:00 uur in Den Haag of
Donderdag 14 juni van 14:30 tot 16:00 uur in Den Haag.

Graag hoor ik van jullie of je op woensdag 13 juni om 10:00 uur kunt, wat je voorkeur heeft voor locatie, en als je niet kan, welk moment dan je voorkeur geniet.
Bij een definitief vergaderverzoek ontvangen jullie nog wat meer details over de agendapunten voor het overleg.

Alvast bedankt!

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: woensdag 30 mei 2018 13:22
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: FW: Project A8-A9 Stelling van Amsterdam
Bijlagen: brief bussemaker 3 juli.pdf; Advies ICOMOS Verbinding A8-A9 NEDERLANDSTALIG (november 2017).pdf; concept brief 7-3-2018 Minister OCW-IenW.doc

De brief

Groet [REDACTED]

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

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

Groet, [REDACTED] e

Van: [REDACTED]
Verzonden: maandag 28 mei 2018 16:33
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: Project A8-A9 Stelling van Amsterdam

Geacht mevrouw F [REDACTED] t

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]

Aan de minister van I. Van Engelshoven, minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen
Aan de Tweede Kamercommissie OCW

[REDACTED]

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

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

Datum: 25-mei- 2018

Onderwerp: Behoud van status UNESCO werelderfgoed Stelling van Amsterdam bij keuze Verbinding A8 - A9.

Geachte mevrouw de Minister,

In het kader van het project Verbinding A8-A9, van Provincie Noord-Holland, vragen wij Uw aandacht voor het behoud van de Werelderfgoed-status van de Stelling van Amsterdam (SvA). De Verbinding A8 - A9 gaat als nieuwe weg dwars door de Stelling van Amsterdam en tast daarmee verregaand de Outstanding Universal Values (OUV) van dit Werelderfgoed aan. (In een brief van 17 juni 2017 (Uw kenmerk 2017Z085549/2017D19196) hebben wij bij uw voorganger, mevrouw Bussemaker, hier ook al aandacht voor gevraagd.)

Voorafgaand aan ons verzoek refereren we kort aan de voorgeschiedenis van het project Verbinding A8 – A9;

- In 2010 is het project Verbinding A8 - A9 opnieuw opgepakt door de provincie.
- In 2013 door het Rijk aangegeven, mede op basis van het MIRT, dat de beoogde verbinding niet van belang was voor het Rijkswegennet. Daarmee werd de verbinding afgewaardeerd tot provinciale weg.
- In 2014 is de provincie een onderzoek gestart voor de Verbinding A8 – A9 met 7 varianten. Ten behoeve van dit onderzoek is o.a. een HIA-rapport (Heritage Impact Assessment) opgesteld in november 2015 met als conclusie;
Aanleg van alternatieven dwars door de Stelling van Amsterdam leiden tot aantasting van de OUV's van dit werelderfgoed.
- In 2015 heeft Icomos op dit onderzoek gereageerd met als conclusie dat alleen variant 7 meest acceptabel zou zijn als variant die NIET door de Stelling van Amsterdam zou gaan.
- In 2016 heeft de provincie de 7 varianten getrechterd naar 3 alternatieven en besloten deze nader te onderzoeken in een MER. Waarvan twee zgn. gestrekte alternatieven, te weten Golfbaan- en Heemskerk, die DWARS door de SvA gaan en één die NIET door de SvA ging, namelijk het Nulplus-alternatief.

-
-

- Op basis van een visualisatierapport naar de effecten op de SvA heeft ICOMOS in april 2017 een duidelijk rapport geschreven, met als conclusie dat de gestrekte alternatieven de OUV's van de SvA onaanvaardbaar aantasten.
- In Mei 2017 is het MER klaar en heeft de provincie de intentie om op basis hiervan een Voorlopig Voorkeursalternatief te kiezen.
- Uw voorganger, mevrouw Bussemaker, heeft op 3 juli 2017 als volgt gereageerd naar Provincie Noord-Holland (Zie bijlage): Gezien de internationale verplichting en de kritische adviezen van ICOMOS verzoek ik u om in de besluitvorming over de verbinding A8-A9 het belang werelderfgoed prominent te borgen. Ontwikkelingen in het werelderfgoed zijn mogelijk, mits ze de uitzonderlijke universele waarde niet aantasten. Ik vraag u in aanloop van deze missie en conform de richtlijnen van het UNESCO Werelderfgoedverdrag, op dit moment geen onomkeerbare besluiten te nemen.
- Hierop heeft de provincie besloten geen Voorlopig Voorkeursalternatief te kiezen.
- Vervolgens heeft de provincie alle drie de onderzochte alternatieven voorgelegd aan Icomos.
- Op 6 en 7 oktober 2017 heeft Icomos een werkbezoek gebracht aan het gebied en in haar rapport van 9 november 2017 twee belangrijke constateringën gedaan:
De beide gestrekte alternatieven, Heemskerk en Golfbaan, inclusief hun mitigerende maatregelen, zijn niet acceptabel. De Universele Waarden van het werelderfgoed Stelling van Amsterdam worden onherstelbaar aangetast, aldus Icomos.
Geconstateerd wordt dat sinds de instelling van de status Werelderfgoed in 1996, de aantasting van de Stelling onverminderd is doorgegaan. Verschillende situaties worden benoemd waarvan de impact niet gemeld is aan Unesco. Icomos geeft in het rapport een aantal verbeteringsmaatregelen aan, zoals het verwijderen van storende elementen en het verbeteren van natuur- en landschapswaarden. En ook een meer gedetailleerde strategische benadering van het werelderfgoed als geheel ten aanzien van infrastructuur
- Wij maken u er nog op attent dat, in tegenstelling tot de provincie Noord-Holland, wij kunnen concluderen dat er nog steeds een volwaardig Nulplus alternatief beschikbaar is om de Verbinding A8 – A9 te realiseren, zonder de SvA aan te tasten. Dit alternatief kan in onze ogen nog verder worden uitgewerkt en verbeterd. En uit het MER blijkt dat dit alternatief het beste scoort als de MKBA buiten beschouwing wordt gelaten. (Geen aantasting van de groene polder en de Stelling en milieu verbetering in Krommenie-Assendelft.)

Provincie Noord-Holland heeft contact met u opgenomen, omdat zij op basis van het advies van Icomos tot de conclusie kwam dat het behoud van de Stelling van Amsterdam, ook beperkingen geeft.

Conclusie:

1. Het standpunt van het Rijk, verwoord op 3 juli 2017, is helder, geen aantasting van de Universele waarden van de Stelling van Amsterdam.
2. Het rapport van Icomos, 9 november 2017, is helder, met de aanleg van het Golfbaan- of Heemskerk alternatief worden de Universele waarden van de Stelling van Amsterdam aangetast.

Wij vragen u dan ook om de conclusies van Icomos over te nemen en de Provincie Noord-Holland mede te delen dat u niet kunt instemmen met een aantasting van de Stelling van Amsterdam door de aanleg van een Golfbaan- of Heemskerk alternatief in het dossier Verbinding A8-A9, dit om de Werelderfgoed status te waarborgen.

Met vriendelijke groet,

Houd Broekpolder Leefbaar,
Buurtcomité Bus(ch) en Dam,
LTO afdeling Noord
Open Polders Assendelft
Oer-IJ
Golfclub Heemskerk
Stichting Egijn
[REDACTED], expert Stelling van Amsterdam
Natuur- en Milieufederatie
Stichting Kontakt Milieubeheer Zaanstreek

Bijlage 1: Brief 3 juli 2017 van het Rijk aan de Provincie Noord-Holland

Bijlage 2: Rapport Icomos, 9 november 2017

Bijlage 3: Brief 17 juni 2017, uw kenmerk 2017Z085549/2017D19196.



Ministerie van Onderwijs, Cultuur en
Wetenschap

12

>Retouradres Postbus 16375 2500 BJ Den Haag

Provincie Noord-Holland
College van Gedeputeerde Staten
Postbus 3007
2001 DA HAARLEM

Erfgoed en Kunsten
Rijnstraat 50
Den Haag
Postbus 16375
2500 BJ Den Haag
www.rijksoverheid.nl

Contactpersoon

Onze referentie
1218133

Datum **- 3 JULI 2017**
Betreft keuze voorlopige voorkeursvariant Verbinding A8-A9 in werelderfgoed
Stelling van Amsterdam

Geacht College,

Op 4 juli bent u voornemens een besluit te nemen over het voorlopig voorkeursalternatief voor de Verbinding A8-A9 in het UNESCO werelderfgoed Stelling van Amsterdam. Voordat u een besluit neemt, wil ik in deze brief ingaan op het belang van het werelderfgoed. Op vrijdag 7 juli spreek ik met u verder over dit onderwerp.

De provincie Noord-Holland werkt als siteholder en ruimtelijk regisseur aan de instandhouding van het UNESCO werelderfgoed Stelling van Amsterdam. Door uw inzet ontwikkelde de verdedigingslinie zich de afgelopen 20 jaar tot een vitaal en monumentaal ensemble, toegankelijk en beleefbaar voor publiek.

Het gaat hier om een complexe opgave in een gebied dat wordt gekenmerkt door een hoge economische, maatschappelijke en ruimtelijke druk. Voor het project Verbinding A8-A9 staat u nu voor een afweging waarin belangrijke belangen als de instandhouding van werelderfgoed, leefbaarheid en bereikbaarheid aan de orde zijn.

De instandhouding van de Stelling van Amsterdam is sinds de opname van het gebied op de Werelderfgoedlijst in 1996 een internationale verplichting. Behoud en versterking van de cultuurhistorische kwaliteiten van de Stelling zijn ook van nationaal belang.

Over de beoordeling van de effecten op het werelderfgoed van drie verbindingsvarianten A8-A9, ontving u in april 2017 een advies van ICOMOS.

Gezien de internationale verplichting en de kritische adviezen van ICOMOS verzoek ik u om in de besluitvorming over de verbinding A8-A9 het belang

werelderfgoed prominent te borgen. Ontwikkelingen in het werelderfgoed zijn mogelijk, mits ze de uitzonderlijke universele waarde niet aantasten.

Onze referentie
1218133

Het UNESCO Werelderfgoedcentrum en ICOMOS worden uitgenodigd om in het najaar van 2017 de dilemma's tussen de opgaven voor leefbaarheid en bereikbaarheid en de instandhouding van werelderfgoed te bespreken. Ik vraag u in aanloop van deze missie en conform de richtlijnen¹ van het UNESCO Werelderfgoedverdrag, op dit moment geen onomkeerbare besluiten te nemen.

Vrijdag 7 juli spreek ik graag met u verder over uw project Verbinding A8-A9 en de instandhoudingsopgave van de uitzonderlijke en universele waarde van het werelderfgoed Stelling van Amsterdam.

Met vriendelijke groet,

de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap,



¹ Paragraaf 172, Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention

ADVIESMISSIE ICOMOS

STELLING VAN AMSTERDAM
KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

RAPPORT
Voorstel verbinding A8-A9

Data adviesmissie: 5-7 oktober 2017

Inhoud

- 1. WOORD VAN DANK**
- 2. SAMENVATTING EN AANBEVELINGEN**
- 3. ACHTERGROND VAN DE MISSIE**
 - 3.1. Geschiedenis van de inschrijving
 - 3.2. Criteria en Outstanding Universal Value
 - 3.3. Onderzoek van de staat van instandhouding door het Werelderfgoedcomité
 - 3.4. Onderbouwing van de missie (Terms of Reference, programma en samenstelling van het team zijn te vinden in de bijlagen)
- 4. NATIONAAL BELEID VOOR HET BEHOUD EN BEHEER VAN HET WERELDERFGOED**
 - 4.1. Wetgeving inzake beschermde gebieden
 - 4.2. Institutioneel kader
 - 4.3. Managementstructuur
- 5. INVENTARISATIE EN BEOORDELING**
 - 5.1. **Beschrijving voorgestelde veranderingen: verbinding A8-A9**
 - 5.1.1. Algemene overwegingen
 - 5.1.2. Nul-plusalternatief
 - 5.1.3. Heemskerkalternatief
 - 5.1.4. Golfbaanalternatief
 - 5.2. **Overwegingen bij de beoordeling van de voorgestelde veranderingen**
 - 5.2.1. Redenen voor de verbinding A8-A9
 - 5.2.2. Staat van instandhouding in het plangebied
 - 5.3. **Criteria voor de beoordeling van de voorgestelde veranderingen**
 - 5.3.1. Impact van de voorgestelde veranderingen op de OUV
 - 5.3.2. Impact van de voorgestelde veranderingen op de leefbaarheid
 - 5.3.3. Impact van de voorgestelde veranderingen op het vervoer
 - 5.4. **Beoordeling van de alternatieven**
 - 5.4.1. **Aanbevelingen**
- 6. BEOORDELING VAN DE STAAT VAN INSTANDHOUDING VAN HET ERFGOED**
- 7. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN**
- 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

1. WOORD VAN DANK

De 'mission expert' wil graag iedereen bedanken die betrokken is geweest bij de organisatie en coördinatie van deze adviesmissie. De twee dagen van de missie waren zorgvuldig georganiseerd, en zowel de Nederlandse overheid (de State Party) als de betrokken landschapsarchitecten waren vertegenwoordigd. Dit betekende dat op al onze vragen en informatieverzoeken onmiddellijk kon worden ingegaan, wat bevorderlijk was voor het soepele verloop van de werkzaamheden en een goed inzicht in de materie.

Daarnaast heeft Nederland binnen een week na de missie aanvullende documenten aangeleverd, waarvoor wij dankbaar zijn, omdat op basis daarvan dit rapport kon worden afgerond. Wij willen dan ook onze erkentelijkheid uitspreken aan de Nederlandse overheid en aan onze permanente begeleiders tijdens de missie, die wij danken voor hun ondersteuning, heldere aanpak en transparante analyse.

Ook willen wij alle publieke en private partijen bedanken die tijdens de werkbezoeken en de bijeenkomsten in verband met de missie tijd voor ons hebben vrijgemaakt en hun mening hebben gegeven.

Tot slot willen wij onze dank uitspreken aan het Nederlandse comité – Hildebrand P.G. de Boer, lid van ICOMOS Nederland, die ons tijdens deze missie ondersteunde – en aan het Parijse ICOMOS-team. De missie was georganiseerd met medewerking van de World Heritage Unit van ICOMOS Parijs, met name Rebecca Currie en directeur Regina Durighello. Alle bovengenoemde personen willen wij bedanken voor hun uitnodiging en het in ons gestelde vertrouwen.

2. SAMENVATTING EN AANBEVELINGEN

De Nederlandse overheid had een ICOMOS-adviesmissie uitgenodigd om een voorstel voor een infrastructuurproject binnen het werelderfgoed Stelling van Amsterdam (hierna SvA) te beoordelen.

Het doel van deze adviesmissie, die plaatsvond van 5 t/m 7 oktober 2017, was om de voorgestelde alternatieven voor een verbindingsweg (A8-A9) in het noordwestelijke deel van de SvA in de provincie Noord-Holland te onderzoeken. De alternatieven werden beoordeeld in relatie tot de vervoersstrategie van het gebied, waarbij werd gekeken naar de eventuele positieve en negatieve effecten op de Outstanding Universal Value (OUV) van het erfgoed en naar mogelijke mitigerende maatregelen of verkeerskundige verbeteringen. Tot slot moest de missie ook beoordelen of de planologische maatregelen ten aanzien van de uitvoering van de verbinding A8-A9 voldoende waren.

Dit rapport is de uitkomst van deze adviesmissie. De 'mission expert' heeft hiervoor niet alleen bezoeken ter plaatse afgelegd en gesprekken gevoerd met de verantwoordelijke autoriteiten en andere belanghebbenden, maar ook de benodigde door Nederland aangeleverde technische documenten en ander materiaal bestudeerd.

In een eerdere fase waren zeven varianten afgewogen, waarbij rekening is 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 zijn er sinds 2015 in overleg met ICOMOS uit deze zeven alternatieven inmiddels drie gekozen: het Nul-plusalternatief, het Heemskerkalternatief en het Golfbaanalternatief. ICOMOS heeft driemaal advies uitgebracht over dit proces.

De eerste keer, in 2015, stelde ICOMOS dat, uitgaande van de door Nederland verstrekte documenten, het Nul-plusalternatief de minste impact leek te hebben op de OUV van 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 bestaande 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 april 2017 werd ICOMOS weer om advies gevraagd. In haar advies van 2017 bleef ICOMOS erop wijzen 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 Nul-plusalternatief op de SvA, met name bij de aansluiting met de A9, wenselijk zou zijn om eventuele effecten ten gevolge van het project te monitoren”*. 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 geconcentreerd op de drie geselecteerde alternatieven (hoewel ook de voorlopige alternatieven zijn bestudeerd) en onderschrijft de gemaakte selectie. Dit missierapport is gebaseerd op door Nederland verstrekte nadere documentatie en op bezoeken en gesprekken ter plaatse.

In de cultuurhistorische en sociaal-economische context die in dit rapport wordt geschetst, namelijk het feit dat de verbinding tussen de A8 en A9 noodzakelijk is en dat de uitdrukking van de Outstanding Universal Value in het landschap reeds gedeeltelijk is aangetast, zijn twee aspecten in aanmerking genomen bij het beoordelen van de mogelijke alternatieven.

Vanuit een breder perspectief was dit gedeelte van het landschap van de Stelling van Amsterdam ten tijde van de inschrijving kennelijk al gedeeltelijk aangetast. Sindsdien heeft er verdere ontwikkeling plaatsgevonden en de thans voorgestelde projecten vormen een aanzienlijk risico op een toename van negatieve effecten. 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 mogelijk wel aan de drie bovengenoemde criteria voldoen, te weten: bescherming van de OUV, leefbaarheid en mobiliteit.

Dergelijke nieuwe opties moeten worden onderzocht volgens 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 dit segment 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 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 uitvoerige ruimtelijke analyse en de aanvullende rapporten. De kwaliteit en transparantie daarvan hebben in hoge mate bijgedragen aan de totstandkoming van dit rapport.

3. ACHTERGROND VAN DE MISSIE

3.1. Geschiedenis van de inschrijving

De Stelling van Amsterdam werd ingeschreven op de Werelderfgoedlijst tijdens de 20^e sessie van het Werelderfgoedcomité, gehouden van 2 t/m 7 december 1996 in Merida (Yucatan, Mexico).

3.2. Criteria en Outstanding Universal Value

De Stelling van Amsterdam (SvA) is een complete verdedigingsring rondom Amsterdam met een lengte van ruim 135 km. De linie is gebouwd tussen 1883 en 1920 en bestaat uit een ingenieus netwerk van 45 forten, die een uniek samenspel vormen met een ingewikkeld systeem van dijken, sluizen, kanalen en inundatiepolders. Het is een groots voorbeeld van een fortificatie gebaseerd op het principe van tijdelijke inundatie van het land.

Sinds de 16^e eeuw hebben de Nederlanders hun bijzondere waterbouwkundige kennis ingezet voor verdedigingsdoeleinden. Het gebied rond de vestingwerken is verdeeld in polders, elk met een eigen peil en omgeven door dijken. Iedere polder heeft zijn eigen inundatievoorzieningen. De diepte van de inundatie was een kritische succesfactor voor de Stelling: het water moest te diep zijn om te doorwaden en te ondiep om te bevaren. Het waterpeil werd geregeld met inlaatsluizen en damsluizen. Er werden forten gebouwd op strategische plaatsen waar wegen of spoorwegen de verdedigingslinie doorkruisten (accessen). Deze waren zorgvuldig op een afstand van maximaal 3500 m van elkaar gesitueerd. Deze afstand werd bepaald door de reikwijdte van het geschut in de forten. De eerste forten zijn gebouwd van baksteen, de latere van beton.

De landforten spelen wereldwijd een belangrijke rol in de ontwikkeling van de militaire bouwkunst. Ze markeren de overgang van de opvallende (bak)stenen gekazematteerde forten in de Montalembert-traditie naar de stalen en betonnen constructies die hun hoogste perfectioneringsniveau zouden bereiken in de Maginotlinie en de Atlantikwall. Ook de combinatie van vaste posities met de inzet van mobiele artillerie tussen de forten was een geavanceerde toepassing.

Criterium (ii): *De Stelling van Amsterdam is een uniek voorbeeld van een uitgebreid, geïntegreerd, Europees verdedigingswerk uit de moderne tijd, dat intact en goed geconserveerd is gebleven sinds de bouw ervan aan het einde van de 19^e eeuw. De Stelling maakt deel uit van een continuüm van verdedigingsmaatregelen die voorafgingen aan de bouw maar die ook later, vlak voor en na WO II, sommige delen zouden beïnvloeden.*

Criterium (iv): *De forten van de Stelling van Amsterdam zijn unieke voorbeelden van een uitgebreid, geïntegreerd, Europees verdedigingswerk uit de moderne tijd, dat intact en goed geconserveerd is gebleven sinds de bouw ervan aan het einde van de 19^e eeuw. Zij illustreren de overgang van baksteenbouw in de 19^e eeuw naar het gebruik van gewapend beton in de 20^e eeuw. Deze overgang, waarbij werd geëxperimenteerd met het gebruik van (vooral ongewapend) beton, is een episode in de geschiedenis van de Europese architectuur waarvan maar zeer weinig materiële overblijfselen bekend zijn.*

Criterium (v): Ook is het erfgoed bijzonder vanwege de unieke manier waarop het Nederlandse waterbouwkundige vernuft is ingezet voor de verdediging van de hoofdstad.

De Stelling van Amsterdam en de afzonderlijke attributen vormen een volledig, geïntegreerd verdedigingssysteem. De verdedigingswerken zijn de laatste vier decennia niet voor militaire doeleinden gebruikt. Omdat het omringende gebied tientallen jaren lang was aangemerkt als gereguleerde militaire zone, is de context van de linie bewaard gebleven dankzij de voorwaarden die werden gesteld aan de ruimtelijke ordening, hoewel ontwikkelingsdruk in de toekomst een bedreiging kan gaan vormen.

De ring van forten vormt een geheel van onderling samenhangende gebouwen en andere bouwwerken, waarvan de homogeniteit en de positie in het landschap op alle onderdelen ongewijzigd en herkenbaar is gebleven. Samen met de dijken, verdedigingswallen, waterwerken, forten, batterijen en andere militaire objecten vormen ze de hoofdverdedigingslijn en de structuur van het landschap.

Authenticiteit

De fortificaties zijn bewaard gebleven zoals ze zijn ontworpen en uitgevoerd. Het gebruikte materiaal en de constructies zijn ook onveranderd gebleven. Hier en daar is sprake van achterstallig onderhoud. Er zijn geen delen van de Stelling gereconstrueerd. De Outstanding Universal Value komt tot uitdrukking in de authenticiteit van het ontwerp (de typologie van forten, sluizen, batterijen, verdedigingswallen), het specifieke gebruik van bouwmaterialen (baksteen, beton, gewapend beton), het vakmanschap (nauwgezette constructies, herkenbaar aan hun bouwkundige conditie en onberispelijkheid), en de structuur in zijn omgeving (als een samenhangend en verbonden functioneel militair systeem in het door de mens aangelegde landschap van polders en verstedelijkt gebied).

De Stelling van Amsterdam vormt een samenhangend, door de mens gemaakt landschap, waarin natuurlijke elementen zoals water en bodem door de mens zijn opgenomen in een geconstrueerd stelsel van kunstwerken, waardoor een herkenbaar landschap is gevormd.

Bescherming en management

De provincie Noord-Holland is de siteholder. De verantwoordelijkheid voor de instandhouding berust mede bij 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. De noordkant van de Stelling van Amsterdam overlapt gedeeltelijk met de Beemster, die ook op de Werelderfgoedlijst staat. De Stelling van Amsterdam heeft geen bufferzone.

De bescherming van het erfgoed is 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). 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.

In 2005 heeft de provincie Noord-Holland een programmabureau opgericht voor de Stelling van Amsterdam (behoud en ontwikkeling van het erfgoed). Het 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).

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.

Het programmabureau van de Stelling van Amsterdam wil drie bezoekerscentra inrichten: één aan de zuidoostkant van de Stelling (Fort Pampus, geopend in 2011), één aan de westkant (Fort Benoorden Spaarndam) en één in het noordwesten (Fort bij Krommeniedijk). Omdat de Stelling van Amsterdam ruimtelijk en economisch gezien in een dynamisch gebied ligt, zullen planologische instrumenten en beheersmechanismen cruciaal zijn om te voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen een nadelige invloed hebben op de Outstanding Universal Value van het erfgoed en het oorspronkelijke open karakter van het landschap.

De missie wijst erop dat in het huidige Nederlandse rijksbeleid, artikel 2.13 van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) regels stelt voor erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde. Deze omvatten ook regels voor de SvA. In bijlage 8 bij het Barro worden de kernkwaliteiten van uitzonderlijke universele waarde van de SvA opgesomd:

1. het unieke, samenhangende en goed bewaard gebleven, laat-negentiende-eeuwse en vroeg-twintigste-eeuwse hydrologische en militair-landschappelijke geheel, bestaande uit:
 - een doorgaand stelsel van liniedijken in een grote ring om Amsterdam;
 - sluizen en voor- en achterkanalen;
 - de forten, liggend op regelmatige afstand, voornamelijk langs dijken;
 - inundatiegebieden;
 - voormalige schootsvelden (visueel open) en verboden kringen (merendeels onbebouwd gebied);
 - de landschappelijke inpassing en camouflage van de voormalige militaire objecten;
2. relatief grote openheid;
3. groene en relatief stille ring rond Amsterdam.

3.3. Onderzoek van de staat van instandhouding door het Werelderfgoedcomité

Het laatste onderzoek van de staat van instandhouding van het erfgoed dateert van de 41^e sessie van het Werelderfgoedcomité, gehouden van 2 t/m 12 juli 2017 in Krakau (Polen)¹. Naar aanleiding van het Nederlandse verzoek om een kleine wijziging van de begrenzing van de SvA adviseerde het Werelderfgoedcomité tijdens deze sessie dat Nederland, in overleg met ICOMOS en desgevraagd het Werelderfgoedcentrum, de volgende maatregelen zou treffen ter verbetering van de bescherming en het beheer van het erfgoed:

1. *Overwegen om een bufferzone voor het werelderfgoed in te stellen teneinde de bescherming en de visuele integriteit ervan te verbeteren, met name voor gedeelten in de nabijheid van industrie- en woningbouwgebieden (en vooral bij de Geniedijk nabij luchthaven Schiphol);*
2. *Verder versterken van de wettelijke bescherming en monitoring voor de overige gebieden binnen het werelderfgoed;*
3. *Erop toezien dat de bescherming van het werelderfgoed naar behoren in alle bestaande en toekomstige bestemmingsplannen wordt opgenomen;*
4. *Verder ondersteunen van communicatie- en capaciteitsopbouwgerichte initiatieven voor lokale en provinciale overheden en belanghebbenden;*
5. *Erop toezien dat Heritage Impact Assessment-procedures worden toegepast bij alle bestemmingsplannen en ontwikkelingsvoorstellen binnen en langs de Stelling van Amsterdam (met name bij voorstellen voor uitbreidingen van Schiphol en de bijbehorende voorzieningen en omgeving);*
6. *Erop toezien dat alle grote projecten die invloed kunnen hebben op de Outstanding Universal Value van het erfgoed, conform paragraaf 172 van de Operational Guidelines worden doorgegeven aan het Werelderfgoedcentrum;*
7. *Aanleveren van een bijgewerkte inventarisatie voor het onderdeel Fort Kijkuit (nr. 042) en van actuele cijfers voor het totale oppervlak (in hectare) van het werelderfgoed;*
8. *Verder samenwerken met een grote groep publieke en private eigenaren en belanghebbenden om de instandhouding (inclusief mogelijkheden voor herbestemming) van de forten en hun omgeving te garanderen.*

3.4. Onderbouwing van de missie (Terms of Reference, programma en samenstelling van het team zijn te vinden in de bijlagen)

In 2015 liet Nederland weten dat er behoefte was aan verbetering van het wegennet in de regio en de aanpak van verkeersproblemen. Nederland heeft voor een aantal alternatieven een Heritage Impact Assessment (HIA) aangeboden, die ICOMOS samen met de verkeersproblematiek uitgebreid heeft geanalyseerd.

Uit het technische rapport van ICOMOS (november 2015) kwam een aantal aanbevelingen naar

¹ Besluit: 41 COM 8B.46

voren, die hieronder worden samengevat:

- *Het behoud van de integriteit en authenticiteit van de tastbare attributen moet een doorslaggevende rol spelen bij de uiteindelijke beslissing.*
- *Het lijkt noodzakelijk om aandacht te besteden aan de bestaande visuele ingrepen die reeds invloed hebben op de OUV (verstedelijking, A9, windturbines, enz.). Dit kan ten eerste worden gedaan door vast te stellen wat de belangrijkste zichtas van het Werelderfgoed in dit gebied is en ten tweede door 3D-landschapsmodellen te maken van de reeds bestaande kenmerken en wat er zou gebeuren bij de nieuwe projecten.*
- *Alternatief nr. 7 lijkt de minste effecten op het erfgoed te hebben, maar daarbij moet ook worden onderzocht of dit een duurzame oplossing is voor de middellange termijn [...]. Tegelijkertijd zou onderzoek moeten worden gedaan naar een meer directe oplossing (nr. 3-4-5).*
- *Onderzoek de mogelijkheid om een bufferzone in te stellen om de visuele effecten te beperken op die plaatsen waar de forten en dijken vlakbij de grens van het erfgoed liggen.*

In 2016 liet Nederland weten dat van de zeven varianten alleen alternatief 2 en 5 nog over waren voor de verbinding A8-A9, en werd aanvullende informatie verstrekt voor andere projecten. ICOMOS heeft hier in augustus 2016 een reactie op gegeven.

Alle beoogde alternatieven voor de verbinding tussen de A8 en de A9 zouden de Stelling kruisen, hoewel sommige meer veranderingen in het landschap zouden vereisen dan andere.

In 2017 (op 28 februari) heeft Nederland de Heritage Impact Assessment voor de drie gekozen alternatieven aan het Werelderfgoedcentrum gestuurd, samen met een visuele analyse van de ontwikkelingen sinds de inschrijving van het erfgoed op de Werelderfgoedlijst en 3D-modellen van de gevolgen van de nieuwe infrastructuur voor de attributen van de Stelling van Amsterdam.

In haar technische rapport over de Nederlandse Heritage Impact Assessment waarin de gevolgen van de alternatieven voor de verbinding A8-A9 werden beoordeeld, kwam ICOMOS in april 2017 met de volgende conclusies:

ICOMOS is het met Nederland eens dat, van de drie geselecteerde alternatieven, het Nul-plusalternatief de minste impact lijkt te hebben en spreekt derhalve een voorkeur uit voor deze optie voor de aanleg van de verbinding tussen de A8 en de A9.

ICOMOS is van mening dat de twee andere alternatieven infrastructurele werken vereisen die volgens de HIA, de 3D-modellen en de analyse aanzienlijke negatieve effecten lijken te hebben op de tastbare attributen van het Werelderfgoed en de landschappelijke dimensie daarvan, welke van groot belang is om de betekenis van de Stelling van Amsterdam te kunnen begrijpen en waarderen.

Eigenlijk kunnen deze varianten niet worden uitgevoerd zonder dat de cultuurhistorische kenmerken van de SvA op sommige plekken verloren gaan. Hoewel er restauratiemaatregelen zijn voorzien, kunnen deze alternatieven niet als aanvaardbare oplossingen worden beschouwd, zeker wanneer er een oplossing voorhanden is die veel minder impact heeft (het Nul-plusalternatief).

Daarnaast zouden de Golfbaan- en de Heemskerkvariant leiden tot verregaande versnippering van een landschap dat nog relatief intact en ononderbroken is in een gebied dat gaandeweg sterk is verstedelijkt, met als gevolg een aanzienlijke aantasting van de openheid en het landschappelijke karakter van de SvA.

ICOMOS is echter van mening dat een meer diepgaande analyse van de mogelijke effecten van het Nul-plusalternatief op de SvA, met name bij de aansluiting met de A9, wenselijk zou zijn om eventuele effecten ten gevolge van het project te monitoren.

Een landschappelijke analyse zou ook helpen om te bepalen welke maatregelen het meest geschikt zijn om de landschappelijke dimensie van het erfgoed veilig te stellen, gezien de kwetsbaarheid daarvan in verband met het project.

Naar aanleiding van dit eindrapport verzocht de Nederlandse Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed ICOMOS in juli 2017, overeenkomstig de *Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention*, om een adviesmissie uit te voeren met als doelstellingen 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 waren.

Tussen 5 en 7 oktober 2017 werd de adviesmissie conform het bovenstaande verzoek uitgevoerd. Alle aanvullingen waar in het meest recente ICOMOS-rapport (april 2017) om was gevraagd, waren op tijd aangeleverd voor de missie, met name een meer diepgaande analyse en een landschappelijke analyse van de voorstellen. ICOMOS bedankt Nederland voor het uitwerken van deze aanvullende informatie over de verbinding A8-A9, die van een uitstekende professionele kwaliteit is.

Desondanks werd tijdens de missie de volgende informatie ook nog wenselijk geacht en derhalve bij Nederland opgevraagd:

- 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 bouwkwaliteit 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;