

Verslag 58^e vergadering ARO, 4 oktober 2017

Aanwezige ARO-leden: de heer J. Winsemius, de heer E. Pleijster, mevrouw I. van Koningsbruggen, de heer K. Wardenaar, mevrouw E. Marcusse, de heer P. de Ruyter.

Namens de provincie: de heer T. Smeelen (voorzitter), de heer H. van Helden (secretaris, verslag), de heer B. van Leeuwen (BEL/IOT).

1. Opening en mededelingen

De heer Smeelen opent te vergadering en heet iedereen van harte welkom.

2. Verslag 57^e ARO-vergadering 30 augustus 2017

Er zijn verder geen opmerkingen. Het verslag wordt vastgesteld.

3. Voorbespreking van de agenda

In een niet-openbaar overleg worden de diverse ingebrachte plannen voorbesproken.

4. Parkeervoorzieningen Stadsstrand, gemeente Hoorn

Aanwezig bij dit agendapunt: de heer J. P. Zigenhorn (gemeente Hoorn), de heer G. Ankersmit (gemeente Hoorn), mevrouw M. Molen (Alliantie Markermeerdijken), de heer H. Eikelenboom (provincie Noord-Holland, BEL/RO).

Klaas Jan Wardenaar houdt zich afzijdig bij dit agendapunt, vanwege zijn betrokkenheid bij de dijkversterkingsplannen Hoorn-Amsterdam.

De heer Zigenhorn geeft een introductie op het plan voor de parkeervoorzieningen. Hoorn heeft de ambitie om zich meer naar het water te richten. Op dit deel van de kust is een stadsstrand voorzien ter plekke van de oeverdijk die hier in het kader van de dijkversterking zal worden aangebracht. Er is in Hoorn en omgeving een grote behoefte aan strand. Op het hoogste deel van de oeverdijk komt een fiets- en wandelpad. Tussen de bestaande dijk en de oeverdijk wordt een extra strook aangebracht om parkeren mogelijk te maken. In de aangrenzende wijk is geen ruimte voor extra parkeren, het moet dus goed geregeld worden. Er worden op twee plekken, aan de zijde Schouwburg en aan de andere kant van het strand, toegangen gemaakt voor auto's, waar direct meer permanente parkeervoorzieningen aan gekoppeld zijn. In de zone daartussen is ruimte voor parkeren op piekdagen, die een paar keer per jaar voorkomen. Deze tussenruimte ligt in het uitzicht van de bewoners van de aangrenzende flats en deze willen zo min mogelijk auto's zien. Verder is geprobeerd de auto's zoveel mogelijk uit het zicht te halen door de parkeerstrook zo laag mogelijk aan te leggen, lager dan de oeverdijk. Er is ook aan de inrichting van het strand nog meer te doen.

De heer Zigenhorn laat een aantal visualisaties zien, vanaf het water en vanuit een van de flats aan de andere zijde van de bestaande dijk. Op deze visualisaties zijn de auto's nauwelijks te zien.

In het beeldkwaliteitsplan zijn uitgangspunten opgenomen voor de parkeervoorzieningen. Het deel waar alleen op piekdagen geparkeerd mag worden krijgt een groene uitstraling, door middel van half-verharding. Er is nog geen definitieve keuze gemaakt voor de materialisering. Het parkeren groeit mee met de stapsgewijze invulling van het stadsstrand.

De ARO vraagt hoe het zit met de fasering en nadere inrichting van de parkeervoorzieningen en het stadsstrand, en of er al ontwerpuitgangspunten zijn vastgesteld. De heer Zigenhorn legt uit dat de gemeenteraad al een besluit genomen heeft over de locaties van de parkeervoorzieningen. De rest ligt nog niet vast. Het parkeren loopt in de uitwerking voorop, omdat duidelijk moet zijn hoeveel extra grond er naast de oeverdijk nodig is. Het beeldkwaliteitsplan is een eerste stap om te komen tot een verdere detaillering van het ontwerp.

De ARO mist een integraal en preciezer landschapsontwerp voor het totaal van parkeren, oeverdijk en strand. Wat nu voorligt is hooguit een eerste schets, een schema, waarbij alleen het parkeren iets verder is uitgewerkt. De ARO adviseert om het parkeren niet als losse opgave te zien en de rest van het ontwerp voor het stadsstrand naar voren te halen. Een goed ontwerpend onderzoek wordt gemist. Hoe zit het bijvoorbeeld met zichtlijnen vanaf de kenmerkende Galgenbocht op het open water? In de huidige schets is juist daar permanent parkeren en een strandpaviljoen gedacht. De verschillende onderdelen hangen nauw samen. Je zou bijvoorbeeld meer kunnen variëren met de afstanden tussen de oeverdijk en de bestaande dijk. De vraag is ook waarom het parkeren parallel aan de oude dijk is gesitueerd. Hierdoor zijn de geparkeerde auto's erg goed zichtbaar vanaf de bestaande dijk en wordt de relatie met het water verstoord. En, hoe ziet het eruit als er niet wordt geparkeerd?

De heer Zigenhorn zegt dat de maakbaarheid van het strand een belangrijke rol heeft gespeeld bij de keuze om de fasering zo te doen. Hij hoopt op een levendig strand, dat ook aantrekkelijk is buiten de piekdagen. De ARO blijft erbij dat er eerst een ontwerp voor het totaal nodig is. Hiermee voorkom je ook dat er in de toekomst bijvoorbeeld ondernemers komen met plannen die ten koste gaan van de kwaliteit. Een groot deel van het jaar is er geen sprake van stranddagen. Het moet ook zonder het parkeren een goed ontwerp zijn.

De commissie mist ook referenties van bestaande stranden in het IJsselmeer, Markermeer en IJmeer. De heer Ankersmit reageert hierop dat er ook gekeken is naar referenties elders in het IJsselmeergebied, maar dat het daar vaak gaat om kleinschalige stranden. Mevrouw Molen zegt dat het klopt dat er nog geen sprake is van een ontwerp, maar de maten liggen wel vast. Het beeldkwaliteitsplan biedt houvast bij de verdere uitwerking.

De ARO zegt dat er scherpe keuzes gemaakt moeten worden. Is het een park? Is het een strand? Wat is de gewenste kwaliteit? Komen er veel of weinig extra objecten? Ook in de detaillering van het parkeren zijn nog veel keuzes te maken voor wat betreft de relatie met het strand en bijvoorbeeld draaicirkels. Het is echt een ontwerp-opgave waar een goed landschapsbureau opgezet moet worden. Deze plek verdient een goede kwaliteit. Hier is een

goed ontwerpproces voor nodig. Ook zal er meer duidelijk moeten worden over het beheer. De ambitie staat of valt met goed beheer en het bijbehorende budget.

Tenslotte heeft de ARO nog een opmerking over de visualisaties. Deze zien er realistisch uit, maar er zijn nauwelijks auto's op te zien. Dit komt voor een belangrijk deel door de gekozen standpunten: vanaf het water en vanaf slechts één, relatief laag standpunt aan de andere zijde van de bestaande dijk. Als er meerdere visualisaties worden gemaakt, vooral ook vanaf de Westfriese Omringdijk en ook ter hoogte van de meer vaste parkeervoorzieningen, wordt een realistischer beeld geschetst van de impact van het parkeren.

Conclusie, samenvatting

De ARO vindt dat de gemeente met het stadsstrand goud in handen heeft. Het moet daarom een goed ingerichte plek worden. Kijkend naar de huidige voorstellen moet er nog een grote slag gemaakt worden, zowel in het programma als in de ruimtelijke uitwerking. De ARO kan daarom niet positief adviseren. De ARO adviseert om de voorziene vervolgstap in het proces naar voren te halen en een goed, integraal en gedetailleerd landschapsonwerp te maken voor het totaal: het parkeren, de oeverdijk en strand, in onderlinge samenhang. Hiervoor is een goed ontwerpend onderzoek nodig. Hierbij moet ook aandacht zijn voor de kwaliteit van het geheel buiten de piekdagen. De uiteindelijke kwaliteit hangt ook sterk samen met het beheer en het bijbehorende budget. Ook hier moet meer aandacht aan worden besteed. Tenslotte vraagt de ARO om meer visualisaties te maken vanaf de bestaande dijk, waarop met name ook het parkeren beter is te zien.

5. Zonnepark Oudendijk, gemeente Koggenland

Aanwezig bij dit agendapunt: de heer S. Kamphues (Nuon), de heer L. Dekkers (Nuon), mevrouw M. Ruhé (CroonenBuro5), de heer R. Beugels (gemeente Koggenland), de heer J. Gijtenbeek (provincie Noord-Holland, BEL/RO).

De heer Beugels trapt af. Hij geeft aan dat duurzaamheid een belangrijke plaats inneemt in het beleid van de gemeente Koggenland. Nu komt de locatie Oudendijk in beeld. Het zonneveld dat hier wordt ontwikkeld is voor een periode van maximaal 25 jaar.

De heer Kamphues legt uit dat er op dit moment windturbines op het terrein staan. Belangrijk is dat er al kabels liggen, waardoor een netaansluiting van de zonnepanelen gemakkelijk is te realiseren. Er is nog 50 MW aan capaciteit beschikbaar. De zonnepanelen wekken 19 MW op.

Mevrouw Ruhé gaat verder in op het ruimtelijk ontwerp. Het terrein wordt afgebakend door een karakteristiek lint, snelweg A7, een waterloop en de provinciale weg N247. Vanuit het landschap en de wensen van omwonenden zijn verschillende uitgangspunten opgesteld. Zo moet het uitzicht vanuit restaurant La Mère Anne op het zonneveld geminimaliseerd worden. De afstand tot bebouwing is minimaal 50 m. Het zicht vanaf het wegennet dient verbeterd of behouden te worden door het aanleggen van een toegankelijke groenstructuur.

Er hoeven geen nieuwe ontsluitingswegen aangelegd te worden, omdat de reeds aanwezige ontsluiting vanuit het windpark ook voor het zonnenveld kan worden gebruikt. De bestaande waterstructuur en verkaveling worden gerespecteerd, waardoor deze ook na 25 jaar nog aanwezig zijn. Uitgangspunt is verder dat verrommeling moet worden voorkomen. Mevrouw Ruhé toont de plankaart met de verschillende onderdelen. Vanaf de N247 wordt het halfopen doorzicht behouden. Rietkragen schermen het zonnepark verder af. Vanaf de A7 is sprake van een weids uitzicht over het zonnepark. Ook hier komen rietkragen tussen weg en zonnenveld. De blauwe gloed van de zonnecollectoren refereert aan water. Achter het restaurant komt een nieuwe groene pleisterplek, met een pad en een bruggetje. Een groene buffer, met o.a. braamstruiken, zorgt voor enige afscherming van de zonnecollectoren en beperkt de toegankelijkheid. Er komen geen hekwerken. Mensen komen hier voor het uitzicht/doorzicht vanaf de Westfriese Omringdijk; dit wordt behouden.

De ARO constateert dat een deel van de in de presentatie getoonde beelden vooraf nog niet bekend was bij de commissie. Een belangrijk discussiepunt is de gekartelde rand van het zonnepark in het zuidwesten, waardoor grotere en kleinere overhoeken ontstaan. Vraag is wat daar gebeurt. De beschikbaarheid van grond lijkt bepalend te zijn voor de vorm van het terrein. Om tot meer eenheid te komen zou een meer aaneengesloten, robuuster veld logischer zijn.

De heer Kamphues legt uit dat dat wel overwogen is, maar dat niet alle percelen konden worden opgekocht. De bewoners in de zuidwesthoek willen behoud van het open zicht achter hun huis. Deze mensen werken wel mee, maar willen alleen zonnecollectoren aan de achterkant van de kavels. Verder is het technisch lastig om het heel anders in te richten, omdat er maar een bepaalde hoeveelheid kabels beschikbaar is. De ARO kan het participatieproces volgen, maar adviseert om te onderzoeken in hoeverre het toch mogelijk is om er meer een eenheid van te maken, met een meer rationele opzet. Kan het geknepen veld in de noordwesthoek tegen de A7 bijvoorbeeld niet in het nog open deel aan de zuidwestzijde, zodat er een rechtere en autonomere grens aan de westzijde komt? En is de smalle kavel aan de zuidoostzijde, parallel aan de N247 wel nodig? Ook gaat de voorkeur uit naar wat bredere randen met riet (minimaal 10 m), waardoor de zonneakker iets losser in het terrein komt te liggen en waardoor de randen ook een meerwaarde kunnen krijgen voor ecologie en water(berging).

De ARO vraagt waarom is gekozen voor een zuid-opstelling van de collectoren en niet voor een oost-westopstelling, waardoor de hoogte minder kan zijn en de opbrengst gelijkmatiger. De heer Kamphues zegt hierop dat de voorgestelde oriëntatie technisch het beste werkt en de meeste opbrengst heeft. De ARO kan dit volgen, maar vraagt dan nog wel te kijken naar de precieze opstelling van de rijen met zonnecollectoren. In oost-westrichting zitten soms hoekverdraaiingen tussen de panelen in op elkaar aansluitende kavels. Het is mooier om ze allemaal op één lijn te plaatsen, ook al staan ze op verschillende kavels. Dat geeft een rustiger beeld. De heer Beugels geeft aan dat ze wel op één lijn horen te staan, maar dat dit op de kaarten wellicht niet goed is ingetekend.

De ARO heeft nog een paar opmerkingen bij het 'parkje' ter hoogte van het restaurant. Op zich is het toepassen van groen navolgbaar, maar in gedetailleerdheid en beplantingskeuze is

deze uitwerking niet in balans met de uitwerking van de rest van het terrein. Is een tuin hier wel wenselijk?

De heer Beugels zegt dat het voorliggende plan de uitkomst is van een informatieavond met bewoners en eigenaren. De punten die daar genoemd zijn, zijn ook nader uitgewerkt. Voorkomen moet worden dat er achter het restaurant een restgebiedje ontstaat. De voorgestelde inrichting is van meerwaarde voor het restaurant. Er is bijvoorbeeld ook een moestuin voorgesteld, maar daar was geen voorkeur voor. De ARO vindt wel dat de beplantingskeuze, met onder andere braam en rhododendron, detoneert op deze plek. Verder is de knik in de noordelijk grens niet zo logisch. De heer Dekkers zegt dat dit een bestaande sloot is.

Een aandachtspunt van de ARO is de snelweg A7. Uitgangspunt zou moeten zijn dat deze als autonoom element in het landschap blijft liggen, bijvoorbeeld doordat er meer afstand is tussen weg en zonneakker. De heer Beugels zegt hierop dat Rijkswaterstaat juist op zoek is naar dit soort plekken, om zonne-energie te koppelen aan rijkswegen. De ARO blijft erbij dat er dan toch wat meer afstand zou moeten zijn, zodat vanuit de auto het zonneveld als eenduidige, robuuste autonome vorm waarneembaar is.

Tenslotte vraagt de ARO ook om meer duidelijkheid over het beheer van het terrein onder en tussen de zonnecollectoren. Gaat het om gras of bijvoorbeeld een meer natuurlijke inrichting? De heer Kamphues geeft aan dat dit nog nader moet worden bepaald. Gedacht kan worden aan schapen.

Conclusie, samenvatting

De ARO kan zich goed vinden in de locatie van de zonneakker en het uitgangspunt dat het sloten- en verkavelingspatroon intact blijft. Voordat de ARO een positief advies kan geven vraagt het planontwerp echter nog wel een ontwerpslag, zowel in de vorm van het totale terrein als in de gedetailleerdheid van de uitwerking. Een meer robuuste, eenduidige vorm en begrenzing is wenselijk, met name aan de westzijde. Gezorgd moet worden dat de rijen met zonnecollectoren goed op één lijn staan, ook al staan ze op verschillende kavels. De randen van het terrein zouden breder moeten (respectzone), zodat er ook meer ruimte ontstaat voor natuur en water. Verder adviseert de ARO om meer aandacht te besteden aan het beheer van het terrein onder en tussen de zonnecollectoren. De ARO vraagt ook om goed te kijken naar de hoek met het groen achter het restaurant, zowel wat betreft de inrichting als de beplantingskeuze.

6. Woningbouw Sluisbuurt Zeeburgereiland, Amsterdam

Aanwezig bij dit agendapunt: mevrouw M. Milanovic (stedenbouwkundige Sluisbuurt), de heer S. de Boer (jurist gemeente Amsterdam), de heer T. Gerlings (provincie Noord-Holland, BEL/RO).

Mevrouw Milanovic vertelt over de woningbouwopgave van Amsterdam; de behoefte aan woningen is groot. Er zijn verschillende verdichtingslocaties, waar Sluisbuurt er één van is.

Sluisbuurt ligt op een landschappelijk bijzondere plek, waar drie grote wateren (Binnen-IJ, buiten-IJ en Amsterdam-Rijnkanaal) samenkomen. De plek vormt tevens de afronding van de oostelijke wijken en langs de westoever loopt een belangrijke ecologische verbingszone. Veel netwerken komen hier samen. De buurt zorgt voor een verknoping van de eilanden met de stad en zorgt voor een versterking van de IJ-oevers. De locatie is een van locaties voor hoogbouw die in de Structuurvisie van Amsterdam zijn aangewezen. Er is in het plan veel aandacht besteed aan de zichtbaarheid van de hoogbouw, zowel gezien vanuit de stad als vanuit het landschap. Om hoog te kunnen bouwen en toch de zichtbaarheid te beperken, is uitgegaan van slanke woontorens. Er wordt weliswaar niet in het landschap gebouwd, maar de relatie tussen stad en landschap verandert wel: de stad zal vanuit het landelijk gebied nadrukkelijker aanwezig zijn. Vanaf Schellingwoude en het IJ zullen de torens het meest zichtbaar zijn.

De ARO geeft aan dat aan deze kant van Amsterdam historisch gezien altijd sprake was van een zachte, geleidelijke overgang tussen stad en land (en water), zoals bijvoorbeeld ook bij de Amstelscheg het geval is. Hieruit zou geconcludeerd kunnen worden dat vanuit historisch perspectief deze stap naar hoogbouw niet logisch is, dat de stad niet naast, maar tegenover het landschap gezet wordt. Mevrouw Milanovic zegt hierop dat dit verschillend geïnterpreteerd kan worden. Ooit zijn de Oranjesluizen gebouwd, die een grote invloed hadden op de ontwikkeling en het karakter van de stad. Vanaf dat moment is Amsterdam zich meer gaan richten op uitbreiding in westelijke richting. Bij Sluisbuurt wordt overigens wel geprobeerd om de bebouwing langs de oevers lager te houden.

Vanuit de commissie wordt aangegeven dat de ARO gaat over de redeneerlijn waarmee tot dit voorstel wordt gekomen en de impact, vanuit het landschap gezien. De keuze voor hoogbouw is een extreem concept, dat voor het eerst in deze vorm wordt toegepast. Zijn er ook alternatieven onderzocht, met minder impact? Bij IJburg is er bijvoorbeeld sprake van een heel zorgvuldig plan, waarbij de relatie met het water en uitzicht een belangrijke rol spelen. In de continuïteit van het IJ is Sluisbuurt een incident. Wat was de eerste ingang: maximaal bouwen of behoud van een bijzondere plek? Mevrouw Milanovic erkent dat het een plan met impact is, maar er zijn al meer plekken waar hoger gebouwd wordt of gebouwd gaat worden. Het is dus geen radicale stap, maar de hoogte is wel wat groter dan op andere locaties. In de Structuurvisie Amsterdam 2040 wordt deze hoogte mogelijk gemaakt, waarbij een aantal torens echt hoog zal zijn en een groter deel wat lager. Er zijn dichtheidsonderzoeken gedaan die uiteindelijk hebben geleid tot dit voorstel. Vanuit de plek is een hoogteaccent op zijn plaats. Het is ook de voorloper van meer hoogbouw in Amsterdam. De heer de Boer vult aan dat het gaat om het zoeken naar ensembles met een gemiddelde hoogte van 60 m.

De ARO vraagt of er gestuurd is op maximaal contrast met de omgeving. Mevrouw Milanovic zegt hierop dat in de Structuurvisie het uitgangspunt is om binnen de stad maximaal te verdichten en het landschap maximaal open te houden. Het contrast is hier dus een gevolg van. Dit is een heel ander uitgangspunt dan bijvoorbeeld de Vinex-wijken die in en op de overgang naar het landschap zijn gebouwd.

De ARO merkt op dat normaal gesproken hoogbouw geassocieerd wordt met het centrum van een stad. Dat is hier niet het geval: het komt als centrum over, maar dat is het niet. De ARO mist ook een ruimtelijke visie op Sluisbuurt in relatie tot de overige plekken met hoogbouw aan het Binnen-IJ als Havenstad en Noord. Mevrouw Milanovic zegt hierop dat je ook één grotere toren zou kunnen bouwen - binnen het hoogbouwensemble - direct grenzend aan de sluisen, maar het uitgangspunt was om het geheel als éénzijdige buurt over te laten komen. De ARO constateert dat er geen enkel hoogstedelijk milieu zo dicht bij het landschap wordt gebouwd. Het is daardoor ook niet te vergelijken met bijvoorbeeld Overhoeks dat meer bij het centrum ligt. In feite is het 'hoogbouw in Durgerdam'. Wat betekent dit voor het woonmilieu? De buurt lijkt nu erg op de stad georiënteerd en minder op het landschap.

Mevrouw Milanovic zegt dat het 'waterplein' Binnen-IJ en een groene zone hier in elkaar grijpen. Sluisbuurt is dus, mede ook door fietsverbindingen, wel degelijk aan het landschap gekoppeld.

De commissie zegt dat smallere torens moeilijker te maken zijn en daarom duurder zullen zijn. De vraag is of de kwaliteit van de torens op zichzelf daarmee gegarandeerd is. Mevrouw Milanovic geeft aan dat er meerdere gerenommeerde architectenbureaus actief zijn, die al ervaring hebben met hoogbouw.

Conclusie, samenvatting

De ARO begrijpt dat deze ontwikkeling voortkomt uit de Structuurvisie Amsterdam 2040 en goed onderbouwd is met verschillende studies. Het plan heeft in de stad en de omgeving een grote discussie opgeroepen en deze is breed gevoerd. Het resultaat is dat er voor- en tegenstanders zijn. De ARO richt zich wat betreft de advisering op de impact op het landschap. Vanuit dat perspectief kan gesteld worden dat de impact op de directe omgeving en op grotere afstand groot is.

Het is een complex en veelzijdig vraagstuk, dat de opmaat is voor meer hoogbouw in Amsterdam. De ARO mist in die zin een ruimtelijke visie op Sluisbuurt in relatie tot de overige plekken met hoogbouw aan het Binnen-IJ als Havenstad en Noord. Kijkend naar de landschappelijke lijn centrum-IJ-oevers-Zeeburg-IJburg is het plan in deze omvang en schaal juist een incident. De vraag of de ruimtelijke impact in verhouding staat tot de urgentie van het kwantitatieve vraagstuk is een politieke afweging.

7. *Verbinding A8-A9*

Aanwezig bij dit agendapunt: mevrouw M. Visser-Poldervaart (Antea), de heer S. Koole (BoschSlabbers), de heer P.J. Labrijn (provincie Noord-Holland, BEL/MOB), de heer V. Evers (provincie Noord-Holland, BEL/MOB).

De heer Labrijn geeft een toelichting op het proces. Hij geeft aan dat het een samenwerkingsproject is van meerdere partijen: de Vervoerregio Amsterdam, de gemeenten Zaanstad, Velsen, Beverwijk, Heemskerk en Uitgeest, en de provincie Noord-Holland. Hij gaat in op de verkenning tot 2014 en de planstudie die in twee fasen heeft plaatsgevonden. Het

plan zit nu in de fase van het bepalen van het voorkeursalternatief. Daarna volgen de planuitwerking (uitwerken voorkeursalternatief en Provinciaal Inpassingsplan) en uiteindelijk de realisatie. Voor elk van de drie overgebleven alternatieven is na een traject van afstemming met de omgeving en deskundigen een voorkeursontwerp gemaakt. Op basis hiervan is een MER en MKBA opgesteld. Kort samengevat blijkt het Nulplusalternatief geen doelbereik te hebben en maatschappelijk onrendabel te zijn. Het Heemskerkalternatief en het Golfbaanalternatief scoren beide wel positief op doelbereik, maar hebben als belangrijk nadeel dat ze een negatief effect hebben op de Stelling van Amsterdam. De belangrijkste aandachtspunten zijn het geluid in de Broekpolder, behoud van het Werelderfgoed de Stelling van Amsterdam en de financiering. ICOMOS (adviseur van UNESCO), heeft zorgen bij de twee alternatieven die door de Stelling lopen en adviseert op basis van de voorgelegde ontwerpen en visualisaties om te kiezen voor het Nulplusalternatief. ICOMOS is nu uitgenodigd om in oktober op bezoek te komen en meegenomen te worden in de integrale opgave en afweging.

GS heeft nog geen besluit genomen welk voorkeursalternatief het wordt. De keuze zal plaatsvinden op basis van het PlanMER, aanvullend geluidsonderzoek, inspraakreacties en adviezen van de Commissie m.e.r., ICOMOS en de ARO. Vandaag ligt het plan dus voor bij de ARO. Aan de adviescommissie wordt gevraagd welke punten over de inpassing nog kunnen worden meegegeven aan GS, welke aanbevelingen er zijn ten aanzien van de inpassing ter hoogte van de Stelling van Amsterdam en welke aanbevelingen de commissie heeft over de uitwerking van het voorkeursalternatief in de BesluitMER-fase.

De ARO vraagt of ICOMOS nu alleen adviseert over de Stelling van Amsterdam en niet over het gelaagd historische landschap dat er vlakbij ligt. De heer Labrijn bevestigt dit.

Nulplusalternatief

De commissie vraagt of ook gekeken is naar het Nulplusalternatief als extremere variant waarbij men sterker ingrijpt in de omgeving en bijvoorbeeld vastgoed opkoopt. Met een budget op basis van de geraamde kosten van de andere alternatieven zouden wellicht wel 400 of 500 woningen kunnen worden verworven, waardoor er meer ruimte wordt geschapen. Dan benader je het op een economische manier, in plaats van alleen naar de weg kijken. De heer Koole zegt dat rekening gehouden is met het smalste gedeelte van het tracé, waar woningen dicht op de weg staan. Daar is weinig bewegingsruimte. De heer Labrijn geeft aan dat het opkopen van vastgoed de problematiek niet wegneemt. De weg moet aansluiten op de omgeving en er zijn ongelijkvloerse kruisingen nodig voor het langzame verkeer. Het probleem dat lokaal en doorgaand verkeer gebruik maken van dezelfde weg wordt daarmee niet weggenomen. Er moet in alle gevallen rekening gehouden worden met het doorgaande verkeer én het bestemmingsverkeer.

Golfbaanalternatief

De ARO zegt dat het lijkt alsof er een verschil zit in het uitwerkingsniveau van het Heemskerkalternatief en het Golfbaanalternatief. Het Heemskerkalternatief is duidelijk uitgewerkt ter hoogte van de kruising met de Stelling van Amsterdam en de Kilzone. Hier is gezocht naar meerwaarde. Bij het Golfbaanalternatief is de kans die er ligt nu niet opgepakt en uitgewerkt. Het Golfbaanalternatief lijkt een rechte lijn die overal doorheen snijdt. De

ARO ziet dit als een gemiste kans, waardoor dit alternatief vanuit de inpassing minder aantrekkelijk lijkt. Het is het alternatief met de minste ambitie als het gaat om inpassing. De heer Koole legt uit dat alle alternatieven wat betreft diepgang gelijkwaardig zijn uitgewerkt. De ARO vindt het golfterrein een vreemde eend in de bijt als het gaat om de Stelling. De commissie vraagt of er ter hoogte van de golfbaan geen andere uitwerking mogelijk is. Stel dat deze verdwijnt, dan zijn er kansen om het gebied van de Stelling te verbeteren? Deze kansen zijn nu niet in beeld gebracht. Zijn er garanties dat er verbeteringen mogelijk zijn, vergelijkbaar met het Heemskerkalternatief? De heer Koole legt uit dat daar vroeg in de ontwerpfase al over is gesproken en dat de mogelijkheden zijn verkend. Er liggen ook afspraken met de eigenaren van de golfbaan over het tracé, waarvan de gronden al tientallen jaren in eigendom zijn bij het Rijk. Het golfterrein is uitgebreid, in de wetenschap dat er mogelijk een weg zou komen. In de huidige uitwerking is hier bewust verder niet naar gekeken. Dat is een apart traject wat moet worden doorlopen.

De ARO zegt hierop dat er twee keuzes zijn: het wordt technisch opgelost, waarbij je weinig doet aan het landschap, of je pakt de omgeving integraal mee en zorgt dat het geheel veel kwaliteit krijgt. Het verschil in kosten tussen Heemskerk en Golfbaan zou je daarvoor kunnen gebruiken. De heer Koole legt de vraag terug: wat ziet de ARO als omgevingskwaliteit? De ARO adviseert om het natte karakter van de Kilzone en het Oer-IJ, de zone directe tegen de A9, terug te brengen bij het Golfbaanalternatief. Verder is de aansluiting bij Broekpolder erg krap en ligt deze heel dicht bij Fort Veldhuis. Alles zit hier dicht op elkaar: de woonwijk, de A9, de aansluiting en de Stelling van Amsterdam. Dit ziet er te krap en te gekunsteld uit. De heer Koole zegt dat er voor deze aansluiting negen varianten zijn bekeken, waaronder ook een verdiepte ligging van de aansluiting. De aansluiting moet ook wel werken en dat blijkt bij de meeste varianten niet het geval. In het huidige voorstel worden de benzinestations verplaatst en worden ook andere gebouwen in het schootsveld van Fort Veldhuis verwijderd, zodat er meer zicht ontstaat op en vanaf het fort. De lijn van de stelling wordt bij het Golfbaanalternatief ook gerespecteerd door met een ruim viaduct over de liniedijk en het water te gaan.

Heemskerkalternatief

Ten aanzien van de Kilzone vraagt de commissie of het herstellen van de structuur voldoende is om ICOMOS een positief advies te laten geven of dat de nabijheid van het Werelderfgoed überhaupt moeilijk acceptabel is voor ICOMOS. De heer Koole zegt dat het lastig communiceren is met ICOMOS. De communicatie verloopt via het Rijk. Bij de Kilzone is bijvoorbeeld ruimte geboden aan de 'eeuwigheidswaarde' van deze structuur. De voorste liniedijk wordt hier gerespecteerd, de tweede liniedijk aan de achterzijde van de Stelling is iets verschoven en wordt voorzien van een bommenrij. De reden waarom ICOMOS nu negatief adviseert is niet helemaal duidelijk. Daarom worden ze nu ook uitgenodigd om mee het veld in te gaan en met ons van gedachten te wisselen. De ARO vraagt of de RCE ook heeft meegekeken. De heer Labriijn bevestigt dit.

De ARO heeft een vraag over het tracé van het Heemskerkalternatief langs de Communicatieweg. Hier ontstaat nu een geknepen zone tussen Communicatieweg en de nieuwe verbinding. Als je die twee lijnen meer parallel laat lopen, krijg je een mooier en

rustiger beeld. Dat betekent dat de twee aanwezige woningen opgekocht moeten worden. De heer Koole zegt dat hier veel discussie over is geweest. Uitgangspunt was om de oude lijn van de Communicatieweg, die een relatie heeft met de Stelling van Amsterdam, in zijn waarde te laten en de nieuwe weg meer autonoom te maken. Daarmee kunnen ook de twee woningen worden gespaard. De locatie van de kruising met de Stelling die nu wordt voorgesteld is ook gunstiger. Daarnaast zijn de boogstralen van de weg in het nieuwe voorstel gunstiger. Het tracé is zo ontworpen dat het zo smal mogelijk is en een autonome lijn vormt, die zich zo goed mogelijk voegt in de verkavelingsstructuur en ten westen van de Stelling zo goed mogelijk rekening houdt met het daar aanwezig krekenpatroon. Vanuit inpassing vindt de ARO dit een interessant alternatief.

De ARO merkt op dat er sprake is van drie aansluitingen op de A9, vlak achter elkaar. De heer Koole zegt dat bij de aansluiting van het Heemskerkalternatief ook een extra hoge fly-over (op niveau 2) nodig is voor het verkeer vanuit de richting Alkmaar naar Amsterdam. Bij elke aansluiting moeten de A9, met in- en uitvoegstroken worden geoptimaliseerd, en ook bestaande kunstwerken worden aangepast. Dit zorgt ook voor extra kosten. De ARO vraagt of het Heemskerkalternatief niet aangesloten zou kunnen worden op de A9 bij Uitgeest. De heer Koole zegt dat deze variant al eerder is afgefallen. De heer Labrijn vult aan dat de spoorlijn hier een lastig obstakel is dat je moet kruisen. Dit zou voor de Stelling nog veel funester zijn en ook qua kosten niet haalbaar.

De ARO vraagt in hoeverre de visie op het Oer-IJ gebruikt is bij de uitwerking van de het Heemskerkalternatief. Het oorspronkelijke Oer-IJ boog ter hoogte van de aansluiting af richting kust. De heer Koole zegt dat je vanaf de weg het landschap en de openheid gaat beleven. De weg is zo smal mogelijk en de zijkreken van het Oer-IJ worden gerespecteerd. Het gebied blijft bruikbaar om te blijven boeren, waarmee ook de openheid wordt gegarandeerd. De ARO adviseert om de kansen uit de Visie Oer-IJ mee te nemen en bijvoorbeeld het knooppunt in het water of het riet te leggen en het meer een ecologische schakel te laten zijn. De heer Koole zegt hierop dat verruiging wel moet worden voorkomen, met het oog op de openheid van het landschap.

De ARO vraagt hoe de kosten van de alternatieven zich tot elkaar verhouden. De heer Labrijn zegt dat dit, afhankelijk van wat je precies meeneemt als volgt is: Nulplusalternatief 230 miljoen, Golfbaanalternatief 288 miljoen en Heemskerkalternatief 468 miljoen (voornamelijk door de aansluiting op de A9). De ARO constateert dat je het verschil in kosten ook terugziet in de mate van inpassing. Het Golfbaanalternatief is minder extreem en daardoor ook veel goedkoper dan het Heemskerkalternatief. De heren Koole en Labrijn geven aan dat dit gezinszins het geval is en dat het kostenverschil tussen beide alternatieven voornamelijk wordt veroorzaakt door de aansluiting op de A9, die in het Heemskerkalternatief ingrijpender is dan in het Golfbaanalternatief.

De ARO zegt dat de Stelling van Amsterdam ook in de Barro staat. Het ontzien van dit soort kwaliteiten kost geld. Dan ligt er dus ook een verantwoordelijkheid bij het Rijk. Verder vraagt de commissie zich af of je er met ICOMOS op locatieniveau wel uitkomt. ICOMOS kijkt al met argusogen naar de Stelling en wil dat er, los van de mogelijke komst van de Verbinding A8-A9, grotere bufferzones komen. Dat betekent dat je de aanleg van de weg wel zult moeten

koppelen aan het behoorlijk verbeteren van de Stellingzone. Op ontwerpniveau alleen komt je er niet.

Conclusie, samenvatting

Het Nulplusalternatief is niet uitgebreid besproken. Er zijn misschien nog wel ruimtelijke mogelijkheden om dit alternatief beter in te passen, maar de vraag is of er wel sprake is van een haalbaar alternatief. Op basis van ruimtelijke kwaliteit en inpassing komt het Heemskerkalternatief er sterk uit, vooral omdat de maatregelen in de Stellingzone goed zijn uitgewerkt. De ARO doet een aantal suggesties om het ontwerp van dit alternatief nog wat aan te scherpen. De relatie met het Oer-IJ zou ter hoogte van de aansluiting nog beter tot uiting kunnen komen door rond de aansluiting op de A9 meer water of riet toe te passen. Bij het Golfbaanalternatief ziet de ARO kansen voor een betere inpassing ter hoogte van de golfbaan. Hier is nog een verdere uitwerking nodig, waarbij ook de inrichting van de omgeving wordt meegenomen en de Stelling meer wordt ontzien en waar mogelijk wordt versterkt. Het verplaatsen van de Golfbaan zou een aanzienlijke verbetering betekenen van de kwaliteit van de Stelling. Met een betere inpassing kun je dit alternatief beter voor het voetlicht brengen en sta je sterker in de afweging.

8. Ontwikkelingen rond de ARO

Er zijn op dit moment geen belangrijke ontwikkelingen te noemen.

9. Terugblik eerdere adviezen en vooruitblik volgende ARO-vergadering

De volgende vergadering is op woensdag 8 november a.s. vanaf 16:00 uur. Chris de Bont is er dan bij als reservelid.

10. Rondvraag + afsluiting

De voorzitter sluit de vergadering.