

Verkenning Verbinding A8-A9: samenvatting van de resultaten

Bijlage bij brief aan de minister van Verkeer en Waterstaat dd 27 oktober 2009

1. Inleiding

Het ontbreken van een verbinding tussen de beide rijkswegen A8 en A9 is een van de grote knelpunten in het wegennetwerk van de Metropoolregio Amsterdam. Dit knelpunt is benoemd in de structuurvisie Noord-Holland, het document Metropoolregio Amsterdam op Koers en de Gebiedsagenda Noordwest Nederland.

De provincie Noord-Holland heeft samen met stadsregio Amsterdam, de gemeente Zaanstad en de IJmond-gemeenten Beverwijk, Heemskerk en Uitgeest de problematiek verkend.

De verkeerskundige verkenning geeft aan dat additionele infrastructuur in de vorm van een nieuwe wegverbinding tussen de A8 en de A9 noodzakelijk is om de problematiek aan te pakken.

Daarnaast is dit jaar een verkenning gedaan naar de ruimtelijke kwaliteit en inpassingsmogelijkheden van deze verbinding en is een kostenraming gepresenteerd. Ook zijn de kosten op globale wijze in beeld gebracht en is binnen de regio gezocht naar draagvlak. Dit laatste is niet alleen gebeurd door maatschappelijke organisaties uit te nodigen mee te denken over de kansen en bedreigingen van deze wegverbinding, maar is ook in financiële termen gezocht naar toezeggingen van regionale en lokale overheden om mee te betalen aan dit regionale project.

Op basis van de verkenning en de inpassingsstudie heeft besluitvorming bij de regionale overheden plaatsgevonden. De regio kiest voor de Heemskerkvariant. De wijze van inpassing is een nader uit te werken opgave in de planfase. De regio is bereid het voortouw te nemen bij de verdere uitwerking en realisatie van een verbinding tussen beide autosnelwegen A8 en A9. Zij is ook bereid daarin substantieel te investeren. De regionale partijen zien de aanleg als een gemeenschappelijke opgave van het rijk en regio; het vervolg is afhankelijk van de steun die het Rijk aan het project geeft, zowel inhoudelijk als financieel. De resultaten van het proces tot nu toe biedt de regio nu aan in de vorm van een regionaal bod. Op basis van dit bod wil de regio met het rijk dit project verder gestalte gaan geven.

2. Verkeerskundige verkenning

De verkeerskundige verkenning beschrijft nut en noodzaak van en mogelijke oplossingsrichtingen voor een nieuw wegtracé tussen de A8 en de A9. Bij het onderzoeken van oplossingsrichtingen is de Ladder van Verdaas gevolgd.

2.1 Probleemstelling

Voor het verkeer vanaf de A9 in de richting van Zaanstad/Amsterdam en vice versa, ontbreekt een stuk auto(snel)weg tussen de Nauernasche Vaart en de A9 ter hoogte van Heemskerk/Uitgeest. Hierdoor raken de provinciale wegen N203 en N246 overbelast, wat resulteert in doorstromingsproblemen voor bovenregionaal, regionaal en lokaal verkeer.

De problemen op de N203 en N246 zijn van grote invloed op de leefbaarheid en de verkeersveiligheid van de omgeving en worden veroorzaakt door:

1. *Weinig flexibiliteit in het wegennetwerk ten noorden van Amsterdam*

Door het ontbreken van de schakel tussen de A8 en de A9, zijn in geval van ernstige incidenten op die wegen, geen mogelijkheid om de gevolgen van de capaciteitsvermindering op te vangen. Het verkeer kan niet over andere routes worden geleid, omdat de bestaande verbindingen al zwaar belast zijn en geen restcapaciteit hebben. Deze situatie is belastend voor economische centra als de IJmond en de regio Alkmaar, die noodzakelijkerwijs verbonden willen zijn met economische centra als Amsterdam, Schiphol en de Zaanstreek. Het bedrijfsleven wordt jaarlijks door deze inflexibiliteit van het wegennetwerk met aanzienlijke financiële schade geconfronteerd.

2. *Overschrijding van de bereikbaarheidsnormen uit de Nota Mobiliteit, de Netwerkanalyse Noordvleugel en het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan*

Verkeersberekeningen laten zien dat in het jaar 2020 de capaciteit van de meeste wegvlakken van het hoofdwegennet en onderliggende wegennet in de regio ontoereikend is:

Ongeveer 20.000 motorvoertuigen maken per etmaal gebruik van de huidige verbinding tussen de A8 en A9 (de provinciale route over de N246 en N203). Circa 25% van het verkeer op de N203 legt een afstand af van meer dan 50 km. Naar verwachting zal in 2020 de intensiteit per etmaal stijgen tot circa 30.000 motorvoertuigen op de N203 en circa 44.000 motorvoertuigen op de N246. De capaciteit van de provinciale route is onvoldoende om dit verkeersaanbod te verwerken. Dit leidt tot structurele files op de volgende rijkswegen:

- de A9 (ter hoogte van Uitgeest),
- de A8 (knooppunt Coenplein – Zaandijk) en
- de A10 Noord (knooppunt Coenplein – Zeeburgtunnel/N200).

Op onder andere de afstand Alkmaar – Amstelveen, is sprake van overschrijding van de streefwaarden voor bereikbaarheid uit de Nota Mobiliteit.

De vertragingen hebben eveneens tot gevolg dat op een flink aantal regionale verbindingen (onder andere de N203 en N246 tussen IJmond en Zaanstreek) de streefwaarden voor bereikbaarheid worden overschreden.

De bereikbaarheid van de regio IJmond – Zaanstreek zal daarmee in het komende decennium tekort schieten.

Ook

3. *Ernstige aantasting van het woon- en leefmilieu in de kernen Krommenie en Wormerveer*

Het ontbreken van een verbinding tussen de A8 en de A9, heeft tot gevolg dat veel verkeer noodgedwongen gebruik maakt van het onderliggende wegennet. De N203 en de N246 lopen door en langs de kernen Krommenie en Wormerveer. In de spitsperiodes ontstaan problemen met de ontsluiting en toegankelijkheid van deze kernen. De verkeersdruk zorgt voor ernstige aantasting van het woon- en leefmilieu.

4. *Verkeersveiligheid in gevaar*

Door het grote verkeersaanbod ontstaat bovendien een verkeersveiligheidsprobleem.

De N246 is één van de acht meest onveilige provinciale wegen in Noord-Holland.

De verkenning bevestigt dat de problemen op de N246 en N203 in de toekomst groter worden als er niets wordt gedaan.

2.2 **Oplossingsrichting**

Bij het zoeken naar oplossingsrichtingen zijn de stappen van de ladder van Verdaas doorlopen

1. *Ruimtelijke Ordening.* In de Noordvleugel, nu Metropoolregio Amsterdam is juist vanwege mobiliteitsaspecten ingezet op ontwikkeling langs de corridor Schiphol – Amsterdam – Almere en niet ten noorden van Amsterdam. Met de nieuwe Zaanse woonwijken als Saendelft voorzien in de lokale en regionale woonbehoefte. Met deze inzet is in de verkeersanalyses is al rekening gehouden.

2. *Beprijzen.* Beprijzen heeft weliswaar een reducerend effect op de verkeersbelasting, maar de autonome groei wordt niet opgevangen. Bijkomend effect is dat bij een congestieheffing meer verkeer gebruik gaat maken van het onderliggend wegennet.

3. *Mobiliteitsmanagement.* De Noordvleugel zet al maximaal in op mobiliteitsmanagement, via onder andere het Actieplan Ketenintegratie.

4. *Openbaar vervoer.* Het openbaar vervoer in het gebied wordt ingevuld met treinen en bussen. Op basis van de Netwerkanalyse Noordvleugel wil de regio een verhoging van het aantal intercity's van 4 naar 6 per uur tussen Alkmaar en Amsterdam. Met deze frequentieverhoging kan de reguliere groei van het openbaar vervoer worden opgevangen. Er wordt weinig substitutie verwacht met het aantal motorvoertuigen op de N203 en N246.

5. *Benutten.* Tegelijkertijd zijn benuttingmaatregelen in uitvoering als onderdeel van het tussen Rijk en regio overeengekomen Quick Wins 1 programma in het kader van de Netwerkanalyse.¹ Hierdoor ontstaat voor de korte termijn verbetering van de doorstroming. Op langere termijn zijn de effecten beperkt; bovendien biedt het geen oplossing voor de leefbaarheidsproblemen.

6. *Uitbreiding bestaande infrastructuur.* Voor uitbreiding van de bestaande wegen ontbreekt de fysieke ruimte. Een tunnel op het bestaande tracé is zo kostbaar dat deze oplossing niet haalbaar wordt geacht, nog los van technische inpassingsproblemen.

7. *Aanleg nieuwe infrastructuur.* Het doorlopen van de stappen van de ladder van Verdaas leidt tot de conclusie dat de bijbehorende maatregelen onvoldoende bijdragen aan de oplossing van het probleem. Additionele infrastructuur in de vorm van een nieuwe wegverbinding tussen de A8 en de A9 kan wel en is een oplossing om de geschetste problemen aan te pakken.

¹ Eindrapport Verkeersmanagement N203/N246, Goudappel Coffeng, in opdracht van provincie Noord-Holland, juli 2006

De verkenning heeft geresulteerd in vier oplossingsrichtingen. Deze zijn:

- De Golfbaanvariant: een snelweg vanaf de A8 met 2x2 rijstroken (120 km/u) richting de A9 ten zuiden van de parkeerplaats langs de A9.
- De Heemskerkvariant: een snelweg vanaf de A8 met 2x2 rijstroken (120 km/u) die aansluit op de A9 bij de bestaande afslag Heemskerk.
- De Uitgeestvariant: een snelweg met 2x2 rijstroken (120 km/u). Deze variant buigt naar het noorden toe, gaat onder het spoor en de N203 door en komt ten noorden van Uitgeest uit op de A9, halverwege de bestaande afslagen Castricum en Akersloot.
- De N203-variant: de A8 wordt hier verlengd als N8 (provinciale weg) en is een autoweg met 2x2 rijstroken (80 km/u). De weg loopt om de nieuwe wijk Saendelft heen, buigt naar het noorden, gaat onder het spoor en de bestaande N203 door en sluit aan op de N203 bij de westpunt van Krommenie. Vanaf dit punt tot aan de A9 blijft het een weg met 2x2 rijstroken.

2.3 Effecten

Doorstroming hoofdwegennet

Door aanleg van een extra oost-west-verbinding in het hoofdwegennet ontstaat een alternatieve route voor met name de A9 en de A10 West. De doorgetrokken A8 kan een vitale rol gaan vervullen in de regionale netwerksturing.

De kwetsbaarheid van het huidige netwerk wordt schrijnend zichtbaar als bij calamiteiten hoofdwegen geheel of gedeeltelijk gestremd raken, zoals bij de brand in het koelschip bij Beverwijk op 30 januari 2007 en recentelijk de vliegtuigcrash langs de A9 bij het knooppunt Rottepolderplein.

Het nieuwe tracé verbetert de bereikbaarheid in de regio IJmond / Zaanstreek en verder gelegen gebieden langs de A9, zoals de regio Alkmaar. Het netwerk kan meer verkeer verwerken door de toegevoegde capaciteit, waardoor de vertragingen op netwerkkniveau afnemen. Het extra verkeer als gevolg van een andere routekeuze zit met name daar waar nog capaciteit beschikbaar is. Daarom leidt dit nauwelijks tot extra knelpunten.

De aanleg van een directe verbinding tussen A8 en A9 levert een verbetering op van de mogelijkheden verkeer te sturen op het hoofdwegennet.

Richtings(on)gelijkheid

Op grote delen van de rijkswegen rondom Amsterdam is er in de referentiesituatie in de ochtendspits de ene kant op file en in de avondspits de andere kant op. De andere wegrichting is in beide spitsen veel minder druk. Er is met andere woorden een sterke spitsgerichtheid. Door de verbinding A8-A9 ontstaat een aantal alternatieve routes, waardoor mogelijkheden ontstaan de grootste files te vermijden en snellere routes te kiezen. De spitsgerichtheid, met name aan de noordkant van Amsterdam, neemt af en de beschikbare netwerkcapaciteit wordt beter benut.

Leefbaarheid en veiligheid

Door substantiële vermindering van het verkeer over de bestaande N203 verbetert de leefbaarheid in met name de kern Krommenie aanzienlijk. Na aanleg van een nieuwe verbinding zullen minder omwonenden last hebben van geluidhinder en luchtverontreinigende emissies.

Aandachtspunt op het gebied van luchtkwaliteit is het effect op bepaalde plaatsen langs het hoofdwegennet door de verkeersaantrekkende werking van de nieuwe verbinding.

Een nieuwe verbinding A8-A9 wordt “duurzaam veilig” ingericht. Dat geldt ook voor de af te waardenen N203. Door deze maatregelen mag verwacht worden dat de risico's op ongevallen kleiner worden en de verkeersveiligheid in het plangebied toeneemt. Het verkeer gaat rijden over veiliger wegen.

Op lokale wegen als de Communicatieweg mag vermindering van het sluipverkeer worden verwacht. Ook dit is positief voor leefbaarheid en veiligheid.

2.4 Business Case

Van de onderzochte varianten is een business case gemaakt. De uitkomsten geven een indicatie van het benodigde budget voor de bekostiging van de verschillende varianten. Naast de realisatiekosten is gerekend met de kosten van 30 jaar beheer en onderhoud. Er zijn geen noemenswaardige gebiedsontwikkelingsprojecten die kunnen bijdragen aan de bekostiging van de infrastructuuropgave.

Tevens is gekeken naar tolstructuur. Conclusie is dat tol leidt tot sterke vermijdingseffecten, omdat sprake is van een gratis parallelverbinding. Tol is hier daarom geen geschikt financieringsmiddel.

Er is eveneens een mini-OEI uitgevoerd. Hoewel een definitief oordeel afhangt van een volwaardige kosten-baten-analyse, laten de resultaten zien dat een positief saldo van baten en kosten goed mogelijk is bij verschillende varianten.

3. Verkenning Ruimtelijke Kwaliteit en Inpassing

De verbinding A8-A9 heeft onder andere effecten op het strategisch groenproject Omzoom, het Unesco-Werelderfgoedmonument Stelling van Amsterdam, fietsroutes, het archeologische interessante gebied van het Oer IJ. Partijen hebben gezamenlijk onderzoek laten verrichten naar inpassingsopties. De resultaten zijn weergegeven in het rapport “Ruimtelijke Kwaliteit en Inpassing”.

3.1 Inpassing vier tracévarianten

Voor elke van de vier varianten uit de verkeerskundige verkenning is in deze studie een optimale en een sobere inpassingsoptie uitgewerkt, gericht op een goede ruimtelijke kwaliteit. De ruimtelijke kwaliteiten van het studiegebied zijn tijdens een ontwerpatelier in een ‘top-5’ van de meest belangrijke waarden bijeengebracht:

1. *De Stelling van Amsterdam*
2. *De openheid van het landschap*
3. *Rust en natuur*
4. *Recreatie*
5. *Archeologische waarden Oer-ij en kreekruggen*

Er is sprake van optimale inpassing wanneer voor de waarden van het gebied op een concrete en duidelijk vertaalde wijze maatregelen zijn genomen om de ruimtelijke kwaliteiten te waarborgen en te versterken.

3.2 De Stelling van Amsterdam

Het beschermen van de waarden van de Stelling van Amsterdam (en daarmee de oude zeedijken die in het studiegebied aanwezig zijn) bestaat uit het behouden van de forten en bouwwerken, de doorgaande routes over de dijken en de openheid van de schootsvelden en kernzone. In de optimale inpassingopties worden de Stelling van Amsterdam en de dijken volledig gespaard door de wegverbinding onder- of bovenlangs te leiden, zonder de dijken aan te tasten. De open schootsvelden en kernzones komen hier en daar in het geding. Bij de sobere inpassing wordt de dijk fysiek doorsneden. De herkenbaarheid van de continuïteit van het dijkprofiel staat hierbij voorop, bijvoorbeeld door de vormgeving van de coupure. De doorgaande routes op de dijken worden in alle uitgewerkte inpassingopties ongelijkvloers uitgevoerd.

3.3 De openheid van het landschap

De openheid van het landschap is op grote delen van het tracé een gevoelige en kwetsbare waarde. In beide inpassingopties is het uitgangspunt dat op de plaatsen waar de beleving van openheid het grootst is, wegen niet hoger dan op maaiveldniveau liggen. Bij optimale inpassing ligt de nieuwe wegverbinding geheel of half verdiept in het landschap. Vanuit de omgeving is er een minimale beleving van de aanwezigheid van de nieuwe wegverbinding. De lokale infrastructuur blijft op zijn huidige ligging op maaiveld gehandhaafd. Bij een sobere inpassing ligt de weg op maaiveld en kruist lokale infrastructuur onderlangs. Maatregelen op het niveau van de inrichting kunnen de beleving van de weg in de omgeving minimaliseren.

3.4 Rust en Natuur

De natuurwaarde van de Kil worden bewaakt door de verbindende functie in stand te houden. In de optimale inpassingoptie gebeurt dat door de nieuwe wegverbinding onder de Kil door te leiden, in de sobere optie door de Kil met een (doorvaarbare) duiker met faunapassage onder de nieuwe wegverbinding door te leiden. Het tracé van de weg loopt door een weidevogelgebied. Bij aanleg van de weg zullen maatregelen genomen worden die de impact van de weg op het weidevogelgebied minimaliseren. Daarnaast zal het weidevogelgebied dat verstoord wordt door aanwezigheid van de weg elders in Noord-Holland gecompenseerd worden.

3.5 Recreatie

Om de recreatieve waarde van het studiegebied te behouden is het ten eerste het uitgangspunt dat recreatiegebied de Omzoom zoveel mogelijk volgens het voorgenomen ontwerp wordt uitgevoerd. Recreatieve routes in het gebied worden in alle inpassingopties gehandhaafd.

3.6 Archeologische waarde van de kreekruggen en het Oer-IJ

Het uitgangspunt voor het beschermen van de archeologische waarden op de kreekruggen van het Oer-IJ is om deze in alle opties zoveel mogelijk te ontzien en eventuele doorsnijdingen zo kort mogelijk te maken. Voor behoud van deze waarde is de (half)verdiepte ligging van de nieuwe verbinding niet gewenst. Voor een ligging van de weg op maaiveld moet verder onderzoek uitwijzen of het mogelijk is het bodemarchief onder het

dek van de nieuwe weg te kunnen conserveren. Wanneer dit niet mogelijk is, zullen archeologische opgravingen plaats vinden alvorens tot aanleg wordt overgegaan.

4. Financiën

4.1 Kosten

De totale geraamde investeringskosten zijn voor de verschillende inpassingopties als volgt bepaald:

Referentie MIT-Verkenning	Referentie MIT-Verkenning*	Optimale inpassingsoptie	Sobere inpassingsoptie
<i>Golfbaanvariant</i>			
155	169	345	185
<i>Heemskerkvariant</i>			
123	137	357	156
<i>Uitgeest-variant</i>			
159	180	458	201
<i>N203-variant</i>			
114	125	460	450

Genoemde bedragen in miljoenen euro, exclusief BTW en prijspeil 2007.

** De kosten in de kolommen zijn de indicatief aangepaste bedragen van de MIT Verkenning op basis van een aantal kengetallen van Grontmij*

Ter toelichting:

De kostenberekening uit de verkeerskundige verkenning is in de inpassingsstudie opnieuw tegen het licht gehouden: de kolom referentie MIT verkenning versus de kolom MIT verkenning*.

De breed gedragen voorkeursvariant - de Heemskerkvariant - komt op basisniveau op € 137 miljoen. Uitgegaan is van de huidige aansluiting A9 bij Heemskerk.

Voor 18,5 miljoen euro aan meerkosten is de weg op een aantal punten beter in te passen: een doorvaarbare duiker en omlegging van de fietsroute bij de Binnen Delft, bij Aansluiting Saendelft lokale weg onder de A8-A9 – die daar op maaiveld ligt – door en de Stelling van Amsterdam wordt op maaiveld gekruist, waarbij de lokale verbinding gehandhaafd blijft met een langzaam verkeerstunnel en een duiker onder de A8-A9 door. De kosten bedragen dan 156 miljoen euro.

Een weg die goeddeels beneden maaiveld wordt aangelegd (optimale inpassing) kost 357 miljoen euro. Door de provincie Noord-Holland is daarnaast nog een combivariant berekend waarbij alleen de Stelling van Amsterdam via een onderdoorgang wordt gekruist; deze is geraamd op 226 miljoen euro. Tenslotte zijn de kosten van een optie met een verlengde tunnel onder Assendelft berekend. Deze is geraamd op € 174 miljoen. Indien beide inpassingsopties worden uitgevoerd kost de weg € 244 miljoen. Beide laatste opties zijn niet in de tabel opgenomen.

4.2 Dekking

Provinciale Staten van Noord-Holland hebben 29 juni 2009 besloten de verbinding A8-A9 op te nemen in de lijst met prioritaire projecten in het kader van de Tweede Investeringsimpuls Noord-Holland (TWINH) met een indicatieve bijdrage van 50 miljoen euro plus een post pm ten behoeve van inpassingsmaatregelen. Het definitief labelen aan projecten vindt plaats aan de hand van een uitgewerkt voorstel per project.

De gemeenteraad van Zaanstad heeft reeds maximaal 14 miljoen euro beschikbaar gesteld, onder de voorwaarde dat aan de inpassing van de weg voldoende aandacht wordt besteed.

De Stadsregio Amsterdam hanteert als uitgangspunt een bijdrage van 50% uit de Brede Doeluitkering op basis van een sober en doelmatig ontwerp. Daarbij geldt dat de Verbinding A8-A9 deels buiten het gebied van de Stadsregio ligt. De stadsregio gaat op dit moment uit van een bijdrage van 35 a 40 miljoen euro.

De IJmond heeft als regio een indicatieve bijdrage van 7 miljoen euro genoemd.

Besluitvorming hierover is nog gaande. Voorts wordt er nog gesproken met de regio Alkmaar en met het bedrijfsleven.

Samenvattend kan nu al worden gerekend met een regionale bijdrage van circa € 110 miljoen.

5. Dialoog met stakeholders

In het najaar van 2008 zijn op basis van de verkeerskundige verkenning twee rondetafel gesprekken georganiseerd met stakeholders van bewonersorganisaties, bedrijfsleven, landbouw, milieuorganisaties en cultureel erfgoed. Bij de stakeholders bleek steun aanwezig voor het project (hoe eerder hoe beter). De steun was niet unaniem; er is aandacht gevraagd voor de landschappelijke inpassing van de weg.

Vervolgens zijn de stakeholders uitgenodigd bij de start van de studie "Ruimtelijke Kwaliteit en Inpassing". De stakeholders is gelegenheid geboden inbreng te leveren op de wijze waarop een weg het best zou kunnen worden ingepast. De resultaten van de bijeenkomst zijn meegenomen in het rapport. De resultaten zijn teruggekoppeld in een aparte bijeenkomst.

De regionale partijen achten de steun van maatschappelijke organisaties in de regio van belang vanwege de economische kracht van de regio en de ruimtelijke kwaliteit van het gebied. Wil de economische activiteit en de economische kracht van de regio zich in de toekomst kunnen handhaven en kunnen uitbreiden dan zal de overheid moeten investeren in de bereikbaarheid en de doorstroming in en om de metropoolregio Amsterdam. Het bedrijfsleven heeft de resultaten die studies laten zien ook aan ons bevestigd: Aanleg van de A8-A9 is een investering die een betere bereikbaarheid bewerkstelligt. Bedrijven zien hun schadeposten teruglopen en dat zal de economie in de regio stimuleren.

6. Vervolg

Basis voor vervolgstappen

De betrokken regionale partijen zien de financiering van de aanleg van de verbinding A8-A9 als een gemeenschappelijk opgave van Rijk en regio. De inpassingstudie is in een relatief korte tijdsperiode uitgevoerd en heeft een verkennend karakter. Het rapport MIT-verkenning tezamen met deze verkenning naar ruimtelijke kwaliteit en inpassing, vormt een voldoende basis voor vervolgstappen.

De regio spreekt daarbij nadrukkelijk een voorkeur uit voor de Heemskerkvariant. De Heemskerkvariant is een verkeerskundig gezien goede oplossing die, zoals de verkenning aangeeft, op een aanvaardbare manier de Stelling kan kruisen.

De Uitgeestvariant scoort op geen enkel punt als beste. De N203 variant op maaiveld is nadelig voor de Stelling van Amsterdam, de ruimtelijke ontwikkeling van de uitleglocatie Kreekrijk en voor de Omzoom en scoort verkeerskundig minder. Een ingepaste variant kost meer dan 400 miljoen euro en het nadelig effect op de Stelling blijft. De Golfbaanvariant is ondanks inpassingsmaatregelen niet naar behoren in te passen ten opzichte van de Stelling van Amsterdam.

Verdere uitwerking

De inpassing kan verder worden uitgewerkt in een planstudie. Optimalisatie van het tracé is daarbij ook mogelijk. De ruimtelijke kwaliteit van de weg en zijn omgeving wordt bewaakt door het opstellen van een beeldkwaliteitplan en een landschapsplan. Hierin worden concrete randvoorwaarden en ontwerpvoorstellen gegeven, bijvoorbeeld over de omgang met verkavelingstructuren, lokale structuren en aansluitingen. Daarbij dienen ook de nodige onderzoeken te worden gedaan. Bij de verdere uitwerking wordt er steeds meer bekend over de precieze ligging van het wegtracé en het ruimtebeslag van kruispunten en aansluitingen. Bij de inrichting van het wegprofiel moet er aandacht blijven voor de zorgvuldige inpassing van de weg in de omgeving. Bijvoorbeeld voor de ruimtelijke impact van kunstwerken en wegelementen als verlichting, geleiderail en bebording. Voorbeelden zijn in het wegdek geïntegreerde reflectoren, dynamische verlichting en brede bermen om geleiderail overbodig te maken.

Betekenisgeving en beleving

De nieuwe wegverbinding biedt kansen om het verhaal van de waarden die het kruist te vertellen. Uit de interviews en workshops is het idee ontstaan om het verhaal van het landschap te vertellen aan de weggebruiker en de recreatieve gebruiker binnen het studiegebied. De vormgeving van de kruising van de Stelling van Amsterdam en de Noorder IJ- en Zeedijken bieden aanleiding om het verhaal en de betekenis deze structuren duidelijk te maken, bijvoorbeeld door middel van de vormgeving van de kunstwerken. Om de bekendheid van het Oer-IJ te vergroten kan de aanleg van de weg worden gebruikt om met verwijzingen langs de weg te duiden op de aanwezigheid van het Oer-IJ. In het kader van de culturele planologie van het Oer-IJ zal dit een onderdeel kunnen zijn van een grotere visie voor de beleving van het Oer-IJ.

Toekomstwaarde

Het uitgangspunt voor de inpassingstudie is een wegverbinding A8-A9 van het type *regionale stroomweg* conform het Handboek Wegontwerp (CROW). Indien in de toekomst de opwaardering tot de status van een *nationale stroomweg* of *autosnelweg* volgens de Richtlijnen Ontwerp Autosnelwegen (ROA) gewenst is, vereist dit op onderdelen van het wegontwerp zeer ingrijpende en kostbare wijzigingen en/of aanvullingen. Dit betreft onder meer de lengte en vormgeving van de tunnel onder het dorpslint van Assendelft en de inrichting van de aansluitingen op de A9. Het verdient aanbeveling om met alle betrokkenen te onderzoeken in hoeverre voor de verbinding A8-A9 nu reeds op de toekomstige status van autosnelweg geanticipeerd zou kunnen worden.

7. Verzoek op basis van een regionaal bod.

De aanleg van de A8 is in de jaren zeventig van de vorige eeuw voortvarend van start gegaan. De regionale overheden zien goed perspectief op het realiseren van een verbinding A8-A9 om u nu een aanbod te doen. De verbinding werk oplossend en is nuttig en noodzakelijk, vanwege nationale, regionale en lokale bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

De wens van de regio is de weg te realiseren in de periode 2014-2017. Hiermee zou de aanleg goed aansluiten op andere grote infrastructurele werken in de regio zoals de Westrandweg. De regio is bereid een fors bedrag voor deze weg op tafel te leggen en het voortouw te nemen in het vervolg door middel van het trekken van een planstudie. Het is dan wel zaak om inzicht te krijgen in de wens en de mogelijkheid van het Rijk om het ontbrekende deel mee te financieren.

De regio verzoekt het Rijk daarom nu de bereidheid uit te spreken een substantiële bijdrage aan het project A8-A9 te verstrekken vanuit de verantwoordelijkheid van het Rijk voor het hoofdwegenet, de robuustheid van het netwerk en de daarmee samenhangende aansluitpunten, de inbreng van bestaande rijkseigendommen en de gezamenlijke zorg voor een kwalitatief goede inpassing, in het bijzonder het behoud van de Stelling van Amsterdam als Unesco-werelderfgoed.