

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

de Minister van Infrastructuur en Milieu  
mevrouw drs. M.H. Schulz Van Haegen - Maas Geesteranus  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

W.G. Brussaard  
BEL/VV

Doorkiesnummer (023) 514 3655  
brussaardw@noord-holland.nl

1 | 8

### **Betreft: Verbinding A8-A9: specificatie regionaal bod**

**Kenmerk**

2010 60910

Geachte minister Schultz Van Haegen - Maas Geesteranus,

**Uw kenmerk**

VenW/DGMO-2009/12311

Op 12 januari jl. heeft de minister van Verkeer en Waterstaat gereageerd op onze brief van 27 oktober 2009, die wij mede namens de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten Zaanstad, Heemskerk, Beverwijk en Uitgeest toezonden.

Wij nemen met instemming kennis van de waardering van de minister voor onze aanpak. De minister kwalificeert de door de gezamenlijke regionale partijen toegezegde financiële bijdrage van € 110 mio als 'substantieel'.

Voordat u een besluit kunt nemen over het starten van een planstudie hebt u graag antwoord op de volgende aanvullende vragen:

1. Wat is het nut en noodzaak van de nieuwe wegverbinding?
2. Waarom heeft de regio een voorkeur voor de Heemskerkvariant?
3. Welk inpassingsaanbod ligt op tafel?
4. Kan de kostenraming nader worden geactualiseerd?

Met deze brief beantwoorden wij de vragen. Wij stellen voor afspraken te maken over te nemen vervolgstappen.

Ad 1 Nut en noodzaak van de nieuwe wegverbinding

U vraagt specifiek naar nut en noodzaak van de nieuwe Verbinding A8 – A9 voor het hoofdwegennet in Noord-Holland. Voor het verkeer van en naar Amsterdam / Zaanstad ontbreekt een auto(snel)wegverbinding tussen de A8 en A9.

Postbus 3007  
2001 DA Haarlem  
Telefoon (023) 514 3143  
Fax (023) 514 3030

**Let op**

Vanaf 1 november werken de meeste medewerkers van de provincie Noord-Holland op een nieuw adres. Kijk voor meer Informatie op [www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

Houtplein 33  
Haarlem [2012 DE]  
[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

Het ontbreken van deze wegverbinding tussen de A8 en A9 betekent:

i) Overschrijding van bereikbaarheidsnormen

Verkeersberekeningen laten zien dat in het jaar 2020 de capaciteit van de meeste wegvlakken van het hoofdwegennet en onderliggende wegennet in de regio Zaanstreek - IJmond ontoereikend is. Er maken circa 20.000 motorvoertuigen per etmaal gebruik van de huidige verbindingswegen tussen de A8 en de A9 (de provinciale wegen N246 en N203). Ongeveer een kwart 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 deze provinciale wegen is onvoldoende om het sterk stijgende verkeersaanbod te verwerken.

De te verwachten vertragingen hebben tot gevolg dat op een flink aantal regionale verbindingen (onder andere op de N203 en N246) de streefwaarden voor bereikbaarheid worden overschreden. De bereikbaarheid van de regio IJmond - Zaanstreek schiet daarmee in het komende decennium tekort.

ii) Onveiligheid en verslechtering van woon- en leefmilieu

Het ontbreken van een auto(snel)wegverbinding tussen de A8 en de A9, heeft tot gevolg dat het verkeer gebruik moet maken 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. Door het grote verkeersaanbod ontstaat bovendien een veiligheidsprobleem. De N203 en N246 komen in de provinciale verkeers- en veiligheidsmonitor voor als (gevaarlijke) wegen met een hoog risicocijfer. De Verkenning Verbinding A8-A9 laat zien dat de onveiligheid op de N246 en N203 in de toekomst groter wordt als er niets wordt gedaan.

iii) Robuustheid van het netwerk

Door het ontbreken van een auto(snel)wegverbinding tussen de A8 en de A9, zijn er in geval van een ernstig incident op één van deze rijkswegen, geen mogelijkheden om de gevolgen van een capaciteitsvermindering op te vangen. Het verkeer kan niet over andere routes worden geleid, omdat de bestaande wegverbindingen al zwaar belast zijn en geen restcapaciteit hebben. Deze situatie is ongunstig voor economische centra als de IJmond en de regio Alkmaar, die noodzakelijkerwijs verbonden willen zijn met de economische centra Amsterdam en Schiphol. Het bedrijfsleven wordt door deze inflexibiliteit op het

(rijks)wegennet jaarlijks met aanzienlijke financiële schades opgezaald. De verbinding A8-A9 maakt het hele netwerk van auto(snel)wegen rondom het Noordzeekanaalgebied robuuster.

Doordat zowel de corridor A7 als A9 in 2020/2028 aangemerkt zijn als knelpunt, is het belangrijk om juist op deze corridors meer routealternatieven te kunnen aanbieden, zodat bij ernstige congestie of calamiteit een deel van het verkeer omgeleid kan worden. Een verbinding A8 - A9 vormt hiertoe een bijdrage. De verbinding A8 - A9 kan dan als een volwaardige omleidingsroute fungeren. Daarnaast levert de verbinding voordelen bij situaties waarin onderhoud aan rijkswegen wordt gepleegd: ook dan kan het verkeer makkelijker worden omgeleid.

In de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA) zijn zowel de corridors A7 als A9 aangemerkt als corridors waar zich in 2020/2028 mobiliteitsknelpunten voordoen. Een verbinding A8 - A9 vergroot de routealternatieven tussen de Regio Uitgeest - Alkmaar en Amsterdam. Daarnaast betekent het realiseren van deze verbinding een vergroting van de capaciteit tussen de hiervoor genoemde gebieden. In de NMCA wordt verder aangegeven dat er nadere regionale uitwerkingen worden gemaakt. Wij verwachten dat deze uitwerkingen de noodzaak van de Verbinding A8-A9 zal bevestigen. Als er vanuit het ministerie van Verkeer en Waterstaat binnenkort NMCA-resultaten beschikbaar komen, dan ontvangen wij die graag.

## Ad 2 Voorkeurstracé van de regio

### Voorkeur Tracévariant 2009

De regio heeft op basis van de verkenning "Verbinding A8 - A9" en de verkenning "Ruimtelijke kwaliteit en inpassing" in 2009 een voorlopige voorkeur uitgesproken voor de Heemskerkvariant. U vraagt waarom is gekozen voor deze variant en niet voor de Golfbaanvariant, waarbij u aangeeft dat realisatie van de Golfbaanvariant wellicht eenvoudiger is, omdat het Rijk hier veel gronden in bezit heeft. Tevens geeft u aan dat deze variant de voorkeur heeft van het college van Rijksadviseurs.

Wij hebben onze (voorlopige) voorkeur gebaseerd op de onderzoeksrapporten 'Verbinding A8-A9'(2007) en 'Verkenning Ruimtelijke Kwaliteit en Inpassing' (2009). Doorslaggevend op dat moment waren de aspecten financiën, cultuurhistorie en inpassing. In 2009 werden beide varianten in verkeerskundig opzicht gelijkwaardig aan elkaar geacht. Naar nu blijkt is bij de Heemskerkvariant geen knoop mogelijk, maar 'slechts' een aansluiting. Dit betekent dat de Golfbaanvariant op basis van de inpassing 2010 beter scoort (zie verder onder het kopje Inpassing 2010).

Wat betreft de kostenraming uit 2009 kwam de Golfbaanvariant op de tweede plaats. Het verschil in geraamde investeringskosten werd grotendeels veroorzaakt door de kosten van het verwerven van vastgoed. Hierbij werd geen rekening gehouden met het feit dat de gronden in handen zijn van het Rijk en u een tijdelijke gebruiksovereenkomst hebt gesloten met de golfbaan en beide verzorgingsplaatsen langs de A9.

Wat betreft cultuurhistorie is het tracé van de Heemskerkvariant geoptimaliseerd op de ligging van de twee forten van de Stelling van Amsterdam. Het tracé loopt waar de schootscirkels van Fort Veldhuis en Fort aan de Ham elkaar net niet raken. De Golfbaanvariant snijdt de dubbele dijk van de Stelling van Amsterdam en loopt binnen de schootscirkel van Fort Veldhuis. De Stelling van Amsterdam behoort tot het Werelderfgoed en is tevens gekwalificeerd als Nationaal Landschap. De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed geeft in de 'State of Conservation of the World Heritage site of the Defence Line of Amsterdam' van januari 2010 aan de Golfbaanvariant als niet wenselijk te zien, vanwege de vele doorsnijdingen van fysieke onderdelen en de verstoring van het schootsveld van Fort Veldhuis en St. Aagtendijk.

Het College van Rijksadviseurs (CRA) spreekt uit voor de inpassing juist kansen te zien voor de Golfbaanvariant, gelet op het behoud van de openheid van het Nationaal Landschap Laag Holland. Bij deze variant zal de inpassing van de Stelling van Amsterdam op een bijzondere wijze moeten plaatsvinden. Het knooppunt bij de A9 waar de Stelling van Amsterdam en het Fort Veldhuis zeer dicht bij de weg liggen moet volgens het CRA als een integrale ontwerpogave worden beschouwd.

### Ad 3. Welk inpassingsaanbod ligt op tafel

#### Inpassingsaanbod 2009

In uw brief vraagt u ons te verduidelijken welk inpassingsaanbod er nu voorligt. U wijst op het advies van het CRA met betrekking tot inpassing en vraagt om een aangepaste berekening voor beide varianten.

In onze brief van 30 oktober 2009 hebben wij een voorkeur uitgesproken voor een wegverbinding A8-A9 volgens de Heemskerkvariant. Uitgangspunt hierbij was een weg van het type regionale stroomweg met 2x2 rijstroken. Wat betreft inpassing hadden wij in dat stadium nog geen keuze gemaakt uit één van de inpassingsalternatieven. Wij zagen de inpassing als ontwerpogave voor de planfase, waarbij behoud van regionaal draagvlak niet onbelangrijk is. Het bod van de regio van € 110 mio was gebaseerd op de in 2009 beschikbare studies en de daarin uitgewerkt inpassingsmogelijkheden.

## Inpassing 2010

De majeure inpassingsopties van een verbinding A8-A9 zijn de kruising met het lint van Assendelft, de aansluiting van de Vinex-locatie Saendelft, de kruising met de Stelling van Amsterdam en de verknoping A8-A9. Dit is ook zo door het College van Rijksadviseurs geconstateerd. Wij hebben een nadere analyse gemaakt van de inpassingsopties.

### i) Aansluiting Saendelft

Het CRA vraagt ons te onderzoeken of het mogelijk is de aansluiting Saendelft te combineren met de knoop A8, waar de huidige afslag naar Saendelft is gelokaliseerd.

Een globale ontwerpschets maakt duidelijk dat een aansluiting naar Saendelft mogelijk is in combinatie met de knoop van de nieuwe verbindingsweg op de A8 bij de Nauernasche Vaart. Vanuit landschappelijk oogpunt ontlast deze oplossing het gebied ten zuiden van Saendelft, waardoor betere kansen ontstaan voor de verdere inrichting van het recreatieve uitloopgebied De Omzoom. Een en ander kan worden gerealiseerd binnen het ruimtebeslag van de bestaande aansluiting A8 – N246 en met inachtneming van reguliere hellingspercentages en bochtstralen. Verkeerstechnisch zijn alle bewegingen van en naar Saendelft en de N246 mogelijk.

Deze oplossing dient te worden doorgerekend op effecten op netwerk- en wijkniveau. Een eerste inschatting is dat de oplossing verkeerskundig voldoende robuust is, maar afbreuk zou kunnen doen aan draagvlak bij direct betrokkenen. Deze uitwerking heeft landschappelijk gezien voordelen, maar brengt wel meerkosten van circa € 11 mio met zich mee. Over de Nauernasche Vaart is een extra brug nodig, terwijl voor de kruising van de verbindingsweg A8 – A9 en de Communicatieweg nog steeds een tunnel nodig is.

In de planstudie kunnen de opties van een gecombineerde en zelfstandige aansluiting van Saendelft beide worden uitgewerkt. We stellen voor dat met het resultaat van de planstudie een definitieve keuze gemaakt zal worden over de wijze van aansluiting Saendelft en wel op basis van verkeerskundige, landschappelijke en financiële overwegingen.

### ii) Lint van Assendelft

Het CRA heeft een voorkeur voor een kortere en minder diepe tunnelbak voor de passage van het lint van Assendelft, dan waar in de Verkenning 2009 van was uitgegaan. Het Assendelverveld wordt zo ontzien en de waterloop De Kaaik hoeft niet te worden verlegd. Op 31 augustus jl. zijn de eerste schetsen voorgelegd

aan het voltallige College van Rijksadviseurs. Zij hadden grote waardering voor de getoonde inzet en gepresenteerde uitwerkingen. Het college heeft ons gevraagd nog eens te kijken naar een inpassing die uitgaat van het licht optillen van het lint. Een kortere tunnelbak levert in de verschillende uitvoeringsvarianten een aanzienlijke besparing op in de bouwkosten, in de ordegröte van € 17 tot 18 mio.

Bij de uiteindelijke keuze zal aandacht moeten worden besteed aan het spanningsveld tussen de te behouden openheid van het landschap en het op respectvolle wijze passeren van het eeuwenoude dorpslint van Assendelft. De gemeenteraad van Zaanstad heeft eerder haar voorkeur uitgesproken voor een lange tunnel zodat de verbindingsweg A8 – A9 vanaf het lint niet zichtbaar is. Wij stellen ons voor dat de verschillende opties voor de passage van het lint deel gaan uitmaken van de planfase.

#### iii) Passage Stelling van Amsterdam

Het CRA benadrukt het belang van de continuïteit van de Stelling van Amsterdam. Dit impliceert naar de mening van het college een kruising van de liniedijken waarbij de route over de dijk voor het langzame verkeer wordt gecontinueerd en aan de buitenzijde van beide dijken een natte voet wordt gerealiseerd.

In een kenniswerkplaats is aandacht geweest voor het aspect ruimtelijke kwaliteit. Er zijn nieuwe schetsen besproken waarin de aanbevelingen van het CRA als uitgangspunt hebben gediend. Het resultaat hiervan is veelbelovend en het advies treft u aan als bijlage bij deze brief. Naast specifieke uitwerkingen biedt het advies een aanzet tot een kader om huidige en toekomstige voorstellen te kunnen afwegen. Het advies strekt zich uit tot alle onderscheiden deellocties.

#### iv) Verknoping A8 – A9

Tot nu toe was de aansluiting van de verbindingsweg op de A9 voorzien als een aansluiting en niet als een volledige knoop. Het CRA noemt als aandachtspunt voor de ontwerpöpgave het realiseren van een vloeiende afbuigende weg van de A8 naar de A9.

Bij de Golfbaanvariant is het mogelijk een volledige knoop te realiseren, wat betreft ruimtebeslag, bochtstralen en benodigde hoogteverschillen.

Bij de Heemskerkvariant is geen verknoping mogelijk. Door de kruising van Communicatieweg en A9 hebben we hier te maken met een volledig kruispunt. Dit kruispunt uitvoeren als een knoop is onmogelijk vanwege het grote ruimtebeslag en het dito

ontbreken van planologisch ruimte. Het grote aantal benodigde kunstwerken en de bijhorende kosten maken een knoop hier niet realistisch.

#### Ad 4 Geactualiseerde kostenraming

Tevens zenden wij – zoals u vraagt in uw brief van 12 januari 2010 – de geactualiseerde kostenraming (zie Aanvullende Verkenning, pag. 31). In de nieuwe ramingstabel worden de Golfbaan- en Heemskerkvariant op investeringskosten vergeleken. De sobere inpassing is opnieuw doorgerekend. In de Verkenning 2009 zat een onderschatting van de kosten bij de verknoping op de A8 bij de Nauernasche Vaart.

Bij de inpassing 2010 is geraamd op basis van nieuwe schetsen voor de deellooties A8 Nauernasche Vaart, lint van Assendelft, passage Stelling van Amsterdam en verknoping / aansluiting A9. De kosten voor de Golfbaanvariant, inpassing 2010 komen uit op € 190 mio. Voor de Heemskerkvariant is het € 167 mio (bedragen zijn ex BTW).

N.B.: De raming is gebaseerd op de SSK-systematiek en heeft in dit stadium een onzekerheidsmarge van 25%. In de opgestelde raming wordt er van uitgegaan dat het Rijk de gronden van Domeinen om niet inbrengt. Eventuele compensatie voor aanpassingen aan de Golfbaan en voor het uitplaatsen van de verzorgingsposten zijn PM-posten.

Als eerste valt op dat de bandbreedte ten opzichte van de raming 2009 nu belangrijk is verkleind. Het voordeel van de inbreng van gronden door het Rijk is verwerkt in de ramingstabel.

De nieuwe kostenraming valt voor beide varianten hoger uit dan die van de 'Sobere inpassingvariant 2009' als gevolg van een duurdere aansluiting voor Saendelft.

De raming van de Golfbaanvariant valt hoger uit dan die voor de Heemskerkvariant. De verklaring hiervoor is dat voor de Golfbaanvariant wordt uitgegaan van een volledige knoop bij de A9 en hogere kosten voor de dubbele passage van de Stelling van Amsterdam.

De Golfbaanvariant scoort in de inpassing 2010 verkeerskundig beter dan de Heemskerkvariant en wel op alle deelaspecten: robuustheid, veiligheid, doorstroming. Tevens wordt door de grote aandacht voor de ontwerpogave de Stelling van Amsterdam meer zichtbaar en beleefbaar. Keuze voor het Golfbaantracé betekent een behoud van de openheid van het Nationaal Landschap Laag Holland en ontziet het weidevogelgebied in de Uitgeester- en Heemskerkbroek. Ook is deze variant – zoals u schetst – sneller te realiseren doordat de gronden op het beoogde tracé al in bezit zijn van het Rijk.

Evenwel kent ook de Heemskerkvariant pluspunten als de doorsnijding van niet meer dan één dijk van de Stelling en de lagere aanlegkosten.

### Starten van de planfase

De Heemskerkvariant en Golfbaanvariant leggen wij in de Aanvullende Verkenning 2010 op een onderling vergelijkbare wijze aan u voor. Wij hopen dat uw vragen hiermee zijn beantwoord.

Resumerend kan gesteld worden dat de verbinding A8 – A9 bijdraagt aan de robuustheid van het rijkswegennet in de Metropoolregio Amsterdam. Ook voor het bedrijfsleven is deze verkeersader van groot economisch belang. De bestaande A8 met een lengte van 10 km. is aangelegd in de jaren zeventig. De weg zou oorspronkelijk langer worden, maar de bouwactiviteiten werden in 1974 gestaakt vanwege bezuinigingen. De aanleg van deze ontbrekende schakel in het hoofdwegennet zorgt er voor dat de snelweg A8 na veertig jaar wordt voltooid. Met de aanvullende verkenning is de eerdere bandbreedte in de kostenraming aanzienlijk verkleind; de onzekerheidsmarge is teruggebracht tot hetgeen gebruikelijk is in dit stadium van analyse.

Wij vragen u op basis van de aanvullende verkenning het ontbreken van de verbinding A8 – A9 te erkennen als een probleem met een nationaal belang, waarvoor een realistische oplossing haalbaar is met een – zoals u aangeeft – substantiële bijdrage door de regio van € 110 mio.

Wij stellen voor dat zowel de Heemskerk- als de Golfbaanvariant nader uit te werken varianten zijn in de planstudie. Als vertrekpunt voor de planstudie zien wij het resultaat van de Verkenning 2009 en de Aanvullende Verkenning 2010 met de hier beschreven inpassingmogelijkheden. Op basis van het resultaat van de planstudie kan de uiteindelijke keuze van tracé en inpassing tot stand komen.

Graag willen wij met u afspraken maken over het starten van een vervolgfase in de vorm van een planstudie en over financiële bijdragen van rijk en regio.

Mede namens de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten Zaanstad, Heemskerk, Beverwijk, Uitgeest en Velsen,

Hoogachtend,  
Gedeputeerde Staten  
van Noord-Holland,

provinciesecretaris

voorzitter

2 bijlage(n)