

State of conservation Verbinding A8-A9

**Kenmerk** 687428/687440

## **State of Conservation Report**

### **Planvorming Verbinding A8-A9 in werelderfgoed Stelling van Amsterdam**

**Provincie Noord-Holland  
Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap**

**september 2015**

## **1. Inleiding:**

Het Koninkrijk der Nederlanden maakt melding van de planvorming voor het infrastructurele project Verbinding A8-A9. Het project ligt in het werelderfgoed Stelling van Amsterdam, deelgebied Uitgeest-Heemskerk-Krommenie-Assendelft in de provincie Noord-Holland. Het project bevindt zich in de fase van de weging van zeven alternatieven die variëren van niets doen, het aanpassen van de huidige infrastructuur tot de aanleg van nieuwe infrastructuur. Doel van het project is de verbetering van de bereikbaarheid per auto en leefbaarheid van dit deelgebied ten noorden van Amsterdam. De stuurgroep A8-A9<sup>1</sup> is de initiatiefnemer van dit project. De provincie Noord-Holland is het bevoegd gezag.

Conform paragraaf 172 van de Operational Guidelines meldt het Koninkrijk der Nederlanden het Werelderfgoedcomité van UNESCO over de mogelijke impact op de OUV van zeven alternatieven voor een verbetering van de verbinding A8-A9. De zienswijze van het comité op de impact van de geschetste alternatieven op de uitzonderlijke universele waarde (OUV) van het werelderfgoed Stelling van Amsterdam weegt de provincie Noord-Holland mee in haar besluitvorming over het vervolg van het project.

In voorjaar 2016 wil de provincie een besluit nemen over het voorkeursalternatief. De mogelijke realisatie van de verbinding staat gepland na 2018.

De impact van deze alternatieven is onderzocht middels de methodiek van de Heritage Impact Assessment<sup>2</sup> (HIA). Naast de bevindingen uit deze HIA bevat deze melding een beschrijving van het werelderfgoed Stelling van Amsterdam, een beschrijving van het voornemen en zijn aanleiding en een beschrijving van het proces van besluitvorming.

Separaat aan deze melding stuurt het Koninkrijk der Nederlanden een tweede melding aan het Werelderfgoedcomité. Deze melding betreft het voornemen voor een ander infrastructureel project in hetzelfde deelgebied van de Stelling van Amsterdam, de aanleg van het opstel terrein. Dit project bevindt zich in een verdere fase van de planontwikkeling. Daarom is voor dit project een afzonderlijke HIA opgesteld.

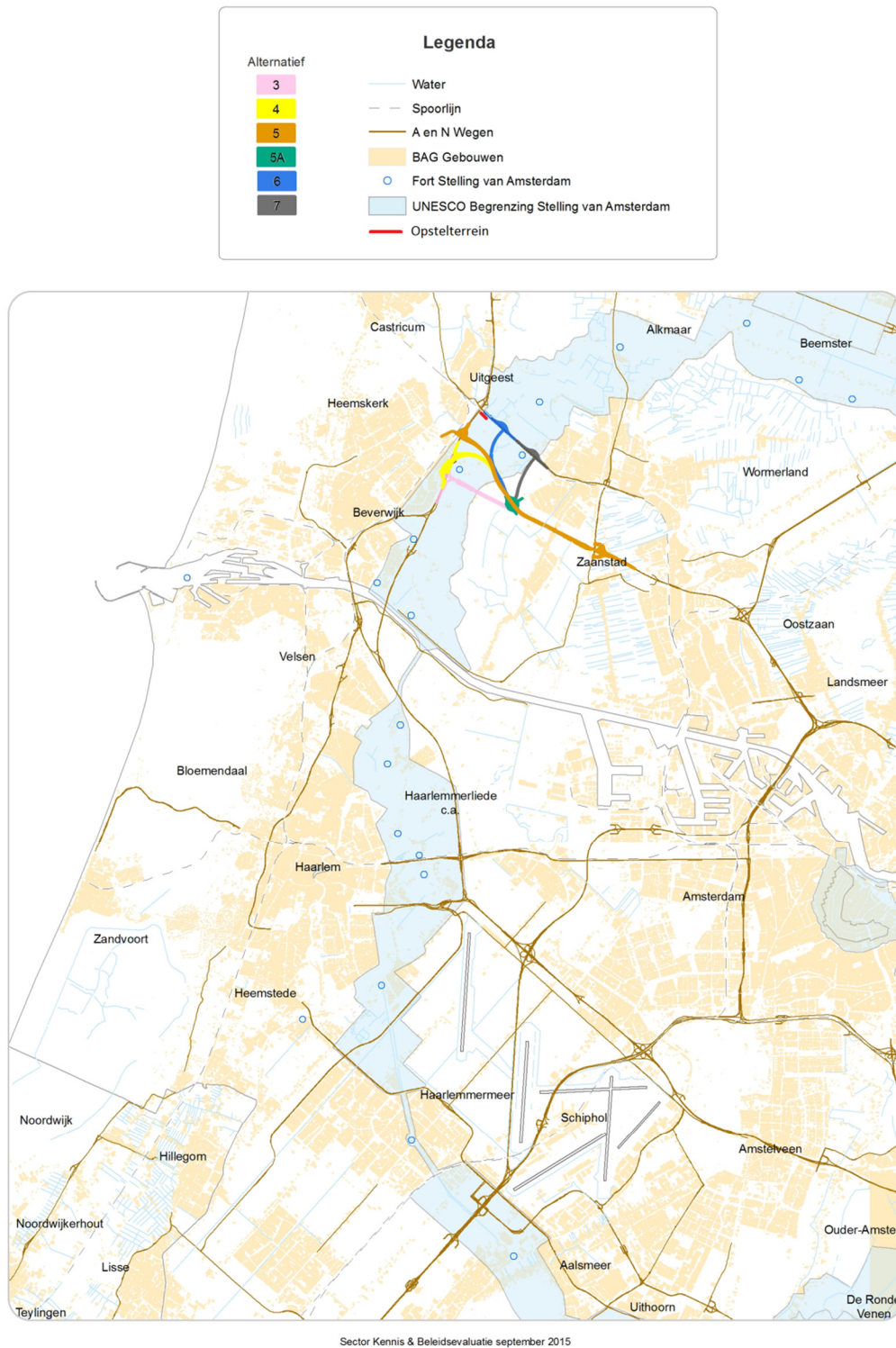
De HIA's opstel terrein en verbinding A8-A9 zijn verricht volgens dezelfde methodiek en uitgevoerd door hetzelfde onderzoeksbureau. De cumulatieve impact op de OUV van het project opstel terrein en van de verschillende alternatieven van de verbinding A8-A9 komt in beide HIA's en deze meldingen aan de orde.

Het Werelderfgoedcentrum ontving in maart 2010 een State of conservation over de verbetering van de verkeersverbinding tussen de snelwegen A8 en A9. Het centrum vroeg Nederland om informatie naar aanleiding van een melding van de Vereniging Kontakt Milieubeheer Zaanstreek. Destijds informeerde Nederland het Werelderfgoedcentrum over de stand van zaken van de planvorming. Nu bevindt de planvorming zich in een fase waarin het bevoegd gezag de impact van de alternatieven op de OUV beter in kaart kan brengen. Het bevoegd gezag wil in april 2016 een besluit nemen over het voorkeursalternatief. Dit voorkeursalternatief werkt het bevoegd gezag verder uit.

---

<sup>1</sup> De stuurgroep A8-A9 bestaat uit de bestuurders van de gemeenten Zaanstad, Uitgeest, Heemskerk, Beverwijk, Velsen, Stadsregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland.

<sup>2</sup> Guidance on Heritage Impact Assessments for Cultural World Heritage Properties; A publication of the International Council on Monuments and Sites; January 2011



Figuur 1: kaart westelijk deel Stelling van Amsterdam en de ligging van de twee initiatieven

## **2. The World Heritage Site of the Defence Line of Amsterdam**

De Stelling van Amsterdam is op 6 december 1996 door het The World Heritage Committee van de UNESCO toegevoegd aan Werelderfgoedlijst. Basis van inschrijving zijn de criteria ii, iv en v. In 2012 heeft Nederland het Werelderfgoedcomité een 'Retrospective Statement of Outstanding Universal Value' (RSOUV) voorgelegd. Deze RSOUV is nog niet besproken in het Werelderfgoedcomité. De tekst van deze concept RSOUV dient als basis voor de HIA en deze melding.

Date of inscription	1996
Criteria	(ii), (iv), (v)
Property	14953.3000 ha Provinces of Noord-Holland (NH) and Utrecht (UT)
	N52 22 28 E4 53 35
Ref	759

### *Brief synthesis<sup>3</sup>*

The Stelling van Amsterdam (Defence Line of Amsterdam) is a complete ring of fortifications extending more than 135 km around the city of Amsterdam. Built between 1883 and 1920, the ring consists of an ingenious network of 45 forts, acting in concert with an intricate system of dikes, sluices, canals and inundation polders, and is a major example of a fortification based on the principle of temporary flooding of the land. Since the 16th century, the people of the Netherlands have used their special knowledge of hydraulic engineering for defence purposes. The area around the fortifications is divided into polders, each at a different level and surrounded by dikes. Each polder has its own flooding facilities. The depth of flooding was a critical factor in the Stelling's success; the water had to be too deep to wade and too shallow for boats to sail over. Water levels were maintained by means of inlet sluices and barrage sluices. Forts were built at strategic locations where roads or railroads cut through the defence line (accesses). They were carefully situated at intervals of no more than 3500 m, the spacing being determined by the range of the artillery in the forts. The earlier ones were built of brick, the later of massed concrete. The land forts have an important place in the development of military engineering worldwide. They mark the shift from the conspicuous brick/stone casemated forts of the Montalembert tradition, in favour of the steel and concrete structures that were to be brought to their highest level of sophistication in the Maginot and Atlantic Wall fortifications. The combination of fixed positions with the deployment of mobile artillery to the intervals between the forts was also advanced in its application.

### *B Management and protection requirements*

Protection of the sites is multi-level and comprehensive. The Province of Noord-Holland is the site-holder. Site management is also in the hands of the national government, the Province of Utrecht, 23 municipal authorities and three water boards. In addition, the many management bodies and owners of sections of the Stelling van Amsterdam (e.g. nature conservation organisations and private parties) play a role. The north side of the Stelling van Amsterdam overlaps with the Beemster Polder, another World Heritage Site. The Stelling van Amsterdam WHS has no buffer zone.

De provincies Noord-Holland en Utrecht stelden in 2015 het Managementplan 2015 vast. Het plan biedt duidelijkheid over wat de provincies, als siteholders, tot en met 2020 doen om de kernkwaliteiten van het Werelderfgoed te behouden en te beschermen. Daarnaast gaat de provincie Noord-Holland in het uitvoeringsprogramma Stelling van Amsterdam 2014-2016 in op de behoud van de Stelling van Amsterdam en de ontwikkeling van het werelderfgoed tot een herkenbaar en samenhangend gebied met een bijzondere beleefwaarde.

### *C Uitbreiding van de werelderfgoedsite*

Nederland werkt nu aan een uitbreiding van de Stelling van Amsterdam met de verdedigingslinie Nieuwe Hollandse Waterlinie<sup>4</sup>. Januari 2018 wil Nederland deze uitbreiding indienen bij het

<sup>3</sup> De gehele tekst van de (R)SOUV is te lezen in bijlage 1 van Stelling van Amsterdam Heritage Impact Assessment Verbinding A8-A9

Werelderfgoedcomité van UNESCO. Nederland heeft ICOMOS gevraagd te adviseren over de aanpak van deze uitbreiding. De Upstream Assistance Mission vond op 21, 22 en 23 september 2015 plaats. De haalbaarheid van deze uitbreiding, vraagstukken over bescherming en beheer in relatie tot de grote ruimtelijke druk (urban development) en minor boundary modifications zijn onderwerpen van gesprek.

#### *D Ruimtelijke druk in de regio Amsterdam*

De Stelling van Amsterdam ligt als een ring in het economisch en stedelijk kerngebied van Nederland. In dit gebied spelen diverse ontwikkelingen op het terrein van woningbouw, bedrijvigheid, landbouw, recreatie en toerisme, integraal waterbeheer, infrastructuur, natuur en landschap en erfgoed. Al deze ontwikkelingen zijn van invloed op de Stelling van Amsterdam. Soms ontstaan er spanningen tussen behoud van erfgoed en de groei van de mobiliteit of bedrijvigheid. In het stuk hieronder staat beschreven hoe de overheden met deze ontwikkelingen en de bescherming van de OUV omgaan. Aan bod komen het planologische beschermingskader, het stelsel monumentenbeleid en de procedures voor planvorming van projecten.

#### *E Beschermingskader*

Het kader voor de instandhouding van de OUV van de Stelling van Amsterdam realiseert Nederland via de stelsels van ruimtelijke ordening en de monumentenzorg.

##### Planologische bescherming

Het Nederlandse stelsel van de ruimtelijke ordening is gedecentraliseerd. Iedere bestuurslaag (rijksoverheid, gemeente en provincie) draagt zijn eigen verantwoordelijkheid. Centraal in dit stelsel staat het bestemmingsplan van de gemeentelijke overheid. Dit is het toetsingskader voor aanvragen van initiatiefnemers voor ontwikkelingen, zoals bouwwerken of functionele veranderingen in het grondgebruik. Gemeenten moeten bij het opstellen en uitvoeren van hun ruimtelijke beleid rekening houden met het cultureel erfgoed. Specifiek voor de instandhouding van werelderfgoed heeft het Rijk een extra beschermingsbeleid geformuleerd dat bindend is voor de bestuurslagen provincie en gemeente.

Dit extra beschermingsbeleid legde het Rijk vast in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)<sup>5</sup>. Behoud en versterking van werelderfgoed is één van de dertien nationale belangen die het Rijk in deze structuurvisie vastlegde. De structuurvisie is bindend voor het handelen van de nationale overheid.

Ontwikkelingen zijn in werelderfgoedgebieden als de Stelling van Amsterdam mogelijk, mits deze de aan de OUV verbonden kernkwaliteiten behouden of versterken. De realisatie van dit nationale belang borgde het Rijk in 2012 in regelgeving (Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, Barro). In de regelgeving van het Barro is de begrenzing van de Stelling van Amsterdam vastgelegd (conform het nominatiedossier uit 1996) en legt het rijk een regime vast voor ruimtelijke ontwikkelingen. Uitgangspunt van het Barro-regime is dat binnen het werelderfgoed Stelling van Amsterdam geen activiteiten mogelijk zijn die de aan de OUV verbonden kernkwaliteiten<sup>6</sup> aantasten. De kernkwaliteiten betreffen objecten (forten, sluizen,

---

<sup>4</sup> <http://whc.unesco.org/en/tentativelists/5631/>

<sup>5</sup> Summary National Policy Strategy for Infrastructure and Spatial Planning: <http://www.government.nl/issues/spatial-planning-and-infrastructure/documents-and-publications/publications/2013/07/24/summary-national-policy-strategy-for-infrastructure-and-spatial-planning.html>

<sup>6</sup> Kernkwaliteiten (opgenomen in de regelgeving van het Barro):

1. Het unieke, samenhangende en goed bewaard gebleven, laatnegentiende-eeuwse en vroegtwintigste-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 schootvelden (visueel open) en verboden kringen (merendeels onbebouwd gebied);

etc.), structuren (dijken, kanalen), gebieden (inundatiegebieden, schootsvelden) en de samenhang tussen deze drie elementen. De planologische bescherming richt zich met name op de gebieden buiten de forten.

De provincies zijn verplicht de regels voor het beschermingsregime uit te werken in verordeningen. De provincie Noord-Holland werkte dit uit in de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (2010) en de provinciale Structuurvisie 2040 (2011). De provincie Utrecht in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (2013) en Provinciale Ruimtelijke Verordening (2017).

Een provinciale structuurvisie is bindend voor de activiteiten van de provincie. Door de verordening is de gemeente op zijn beurt weer verplicht het instandhoudingsregime op te nemen in het bestemmingsplan. De extra regelgeving voor werelderfgoed landt op deze manier in het bestemmingsplan.

#### Stelsel monumentbeleid

Forten en andere bouwwerken van de Stelling van Amsterdam zijn beschermd als monument. Het merendeel van deze forten en bouwwerken in het Noord-Hollandse deel van de Stelling van Amsterdam valt onder het regime van de provinciale monumentenverordening. Het overige deel van de Noord-Hollandse bouwwerken en forten en de bouwwerken en forten in het Utrechtse deel van de Stelling van Amsterdam vallen onder het regime van de nationale Monumentenwet 1988. Een initiatiefnemer heeft een monumentenvergunning nodig bij restauratie, sloop, verbouwing of op een andere manier wijzigen van een monument, ongeacht of het een rijksmonument of provinciaal monument is. De gemeente is hierin bevoegd gezag. De planvorming voor de verbinding A8-A9 raakt geen monumenten. Vooral het stelsel van de planologische bescherming is relevant voor deze melding.

#### *procedures planvorming projecten*

Naast de bescherming van het werelderfgoed via de regelgeving van het Barro, zijn er diverse procedures waaraan het verloop van de planvorming van initiatieven in Nederland moet voldoen. De plan- en besluitvorming voor de ontwikkeling en verbetering van autowegen van provinciaal belang valt onder de procedure van de Wet ruimtelijke ordening, het inpassingsplan. Onderdeel van de procedure is de Milieueffectrapportage (m.e.r.). Met de m.e.r. maakt de initiatiefnemer de milieugevolgen (waaronder erfgoed) van een voorgenomen project verder inzichtelijk. Voor de Verbinding A8-A9 stelt het bevoegd gezag een HIA op. De provincie Noord-Holland is voor de verbinding A8-A9 het bevoegd gezag. Samen met onder andere de milieugevolgen van een project kan het bevoegd gezag dan expliciet de impact van een project op de OUV van het werelderfgoed betrekken bij de besluitvorming.

- 
- de landschappelijke inpassing en camouflage van de voormalige militaire objecten;
  2. Relatief grote openheid;
  3. Groene en relatief stille ring rond Amsterdam.

### **3. De voorgenomen ruimtelijke ingreep**

Doel van de verbinding A8-A9 is de verbetering van de bereikbaarheid per auto en leefbaarheid van dit deelgebied ten noorden van Amsterdam.

#### **3.1 Aanleiding Verbinding A8-A9**

Al sinds de jaren 60 spreken Rijk en provincie over de nut en noodzaak van een ontbrekende schakel in het rijkswegennet A7, A8 en A9 in het gebied ten noorden van Amsterdam. De bestaande hoofdverbindingen binnen de Noordrand van de regio Amsterdam hebben een sterke noord-zuidoriëntatie. In oost-westrichting moet doorgaand verkeer gebruik maken van het onderliggende lokale en regionale wegennet. De huidige verbinding tussen de rijkswegen A8 en de A9, die bestaat uit een gedeelte van de N246 en een gedeelte van de N203, kan het (doorgaande) verkeer onvoldoende verwerken.

In verschillende provinciale, regionale en landelijke verkeersstudies is geconstateerd dat de bereikbaarheid van de noordrand van de regio Amsterdam te wensen overlaat. Zonder aanvullende maatregelen treedt er een bereikbaarheidsprobleem op binnen het gebied ten oosten van de A9 en ten westen van de A7-A8. Tevens is geconstateerd dat de N203 en de N246, welke gesitueerd zijn direct langs de woongebieden van Krommenie, Wormerveer en Assendelft, vanwege de grote verkeersdrukte voor ernstige leefbaarheidsproblemen zorgen.

Rijk en regio voerden in 2013 een gezamenlijk onderzoek uit naar de verkeersknelpunten ten noorden van Amsterdam (MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam). Uit dit onderzoek blijkt dat een verbinding tussen de A8 en A9 leidt, in combinatie met uitbreiding van de capaciteit van de rijksweg A8 tussen de knooppunten Zaandam-Coenplein (Amsterdam Noord), tot aanzienlijke reistijd-baten. De verbinding leidt verder tot een verbetering van de leefbaarheid in grote delen van Zaanstad, draagt bij aan de robuustheid van het wegennet en kent een goede kosten/baten verhouding. De gemeenten Velsen, Uitgeest, Beverwijk, Heemskerk, Zaanstad, de Stadsregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland zijn vervolgens een planstudie gestart naar de verbinding A8-A9. Het Rijk startte daarnaast een verkenning gericht op de capaciteitsuitbreiding van de noord-zuid verbinding van de rijksweg A7/A8/A10 tussen Purmerend en de Coentunnel in Amsterdam Noord.

#### **3.2 Probleemstelling**

*Een geschikte oost-west verbinding ontbreekt*

Het verkeersnetwerk ten noorden van Amsterdam ontbeert een goede oost-westverbinding. De huidige oostwest-verbinding via de N203 en N246 kan het verkeer niet aan en leidt in Krommenie, Assendelft en Wormerveer tot leefbaarheidsproblemen.

De bestaande hoofdverbindingen in Noord-Holland Noord, waaronder de A9 en de corridor A7-A8, hebben een sterke noord-zuidoriëntatie. Verkeer in west-oost-richting (en vice versa) wordt afgewikkeld over provinciale wegen, waaronder de N203 en (deels) de N246, gedeeltelijk met gelijkvloerse aansluitingen en gelijkvloers overstekend langzaam verkeer. In het netwerk van auto(snel)wegen ontbreekt een hoogwaardige schakel tussen de A8 en de A9. Bij een stremming van de A9 is er geen goed alternatief voorhanden, aangezien het bestaande onderliggend wegennet zwaar belast is en het netwerk geen restcapaciteit heeft om gestremd verkeer op te vangen. Uit onder andere het MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam blijken verstoringen door incidenten te leiden tot een groot aantal voertuigverliesuren (gebrek aan robuustheid).

*Slechte doorstroming leidt tot slechte bereikbaarheid in de regio*

De slechte doorstroming van het autoverkeer op de N203 en de N246 tussen Uitgeest en de A8 bij Westzaan leidt tot bereikbaarheidsproblemen op (boven)regionaal en lokaal niveau in het gebied tussen Alkmaar, Purmerend, de IJmond en Amsterdam. Ondanks het ruime profiel van twee rijstroken per richting kunnen de N203 en de N246 het verkeersaanbod niet goed verwerken, terwijl alternatieve

routes via de A9 of de A7/A8 in de spits ook vast staan. Doordat de kruispunten, en in het bijzonder de aansluiting tussen de N246 en de N203, het verkeer niet kunnen verwerken, ontstaan files. Niet alleen het doorgaande (boven)regionale verkeer wordt daardoor geconfronteerd met vertraging, ook de kernen in de directe omgeving van de weg zijn minder goed bereikbaar. De bereikbaarheidsproblemen brengen onnodig lange reistijden en hoge kosten met zich mee, voor zowel individuele automobilisten, als voor bedrijven en belemmeren de ruimtelijk-economische ontwikkeling in de regio.

*Hoog verkeersaanbod leidt tot grote leefbaarheidsproblemen in Krommenie, Assendelft en Wormerveer*  
Door het hoge verkeersaanbod zorgen de N203 en de N246 voor leefbaarheidsproblemen in Krommenie, Assendelft en Wormerveer. Er is sprake van bovengemiddelde geluidsoverlast en een matige luchtkwaliteit. Ook is op beide wegen de verkeersveiligheid een probleem. Ten gevolge van de verkeersopstoppingen op de N203 en de N246 is bovendien sprake van sluipverkeer door onder meer Assendelft. Doordat de intensiteit van het wegverkeer in het plangebied in de toekomst toeneemt, komen de bereikbaarheid en de leefbaarheid verder onder druk te staan.

*Problematiek wordt herkend door bewoners en belanghebbenden*

De problematiek ten aanzien van de leefbaarheid en de bereikbaarheid wordt in grote mate herkend door belanghebbenden en bewoners in de regio. Met de klankbordgroep is eind juni 2014 een bespreking georganiseerd over de probleem- en doelstelling van het project. Tijdens bewonersbijeenkomsten, in Assendelft en Heemskerk, is hierover ook van gedachten gewisseld. In de bijeenkomsten zijn suggesties en aanvullingen gedaan door de betrokkenen. Geconcludeerd moet worden dat er draagvlak is voor de aanpak van de geconstateerde problematiek.

## **3.2 achtergrond bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen**

### **3.2.1 Bereikbaarheidsproblemen**

De huidige oost-westverbinding via de N203 en N246 kan het verkeersaanbod niet verwerken. Er staan dagelijkse files en de streefwaarden voor een acceptabele bereikbaarheid van de provincie Noord-Holland (trajectsnelheden) en van de Stadsregio Amsterdam (reistijden van deur tot deur) worden niet gehaald.

De N203 doorsnijdt Krommenie en Assendelft, de N246 is de doorgaande weg in noord-zuidrichting. Er is veel doorgaand verkeer richting Amsterdam (ochtendspits) en terug (avondspits). Er zijn veel gelijkvloerse, met verkeerslichten geregelde, kruispunten. Vooral in de ochtendspits loopt het vast bij de aansluiting van de N203 op de N246. Door de aanwezigheid van een spoorlijn en bebouwing direct aan de provinciale weg is er geen tot zeer beperkt ruimte om maatregelen te treffen om het verkeer beter af te wikkelen.

*Regionale streefwaarden voor reistijden van deur tot deur worden niet gehaald*

De Stadsregio Amsterdam heeft een onderzoek uitgevoerd naar de kwaliteit van het regionale wegennetwerk en de mate waarin de streefwaarden voor reistijden worden gehaald. De streefwaarden voor de reistijden van deur tot deur zijn gebaseerd op het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan en houden rekening met acceptabele filevorming en vertraging in stedelijke gebieden.

Op een aantal representatieve relaties in de regio Alkmaar, Purmerend, Amsterdam, IJmond worden de reistijdstreefwaarden nu en in de toekomst niet gehaald en is sprake van een matige tot slechte bereikbaarheid (zie tabel 3.1). Het betreft de reistijden in de ochtendspits. In de tabel is ook de ongestoorde reistijd in de daluren (free flow) gegeven. De reistijden zijn tot stand gekomen op basis van gemeten reistijden in 2011 en relatieve verschillen tussen de huidige situatie en 2020. De

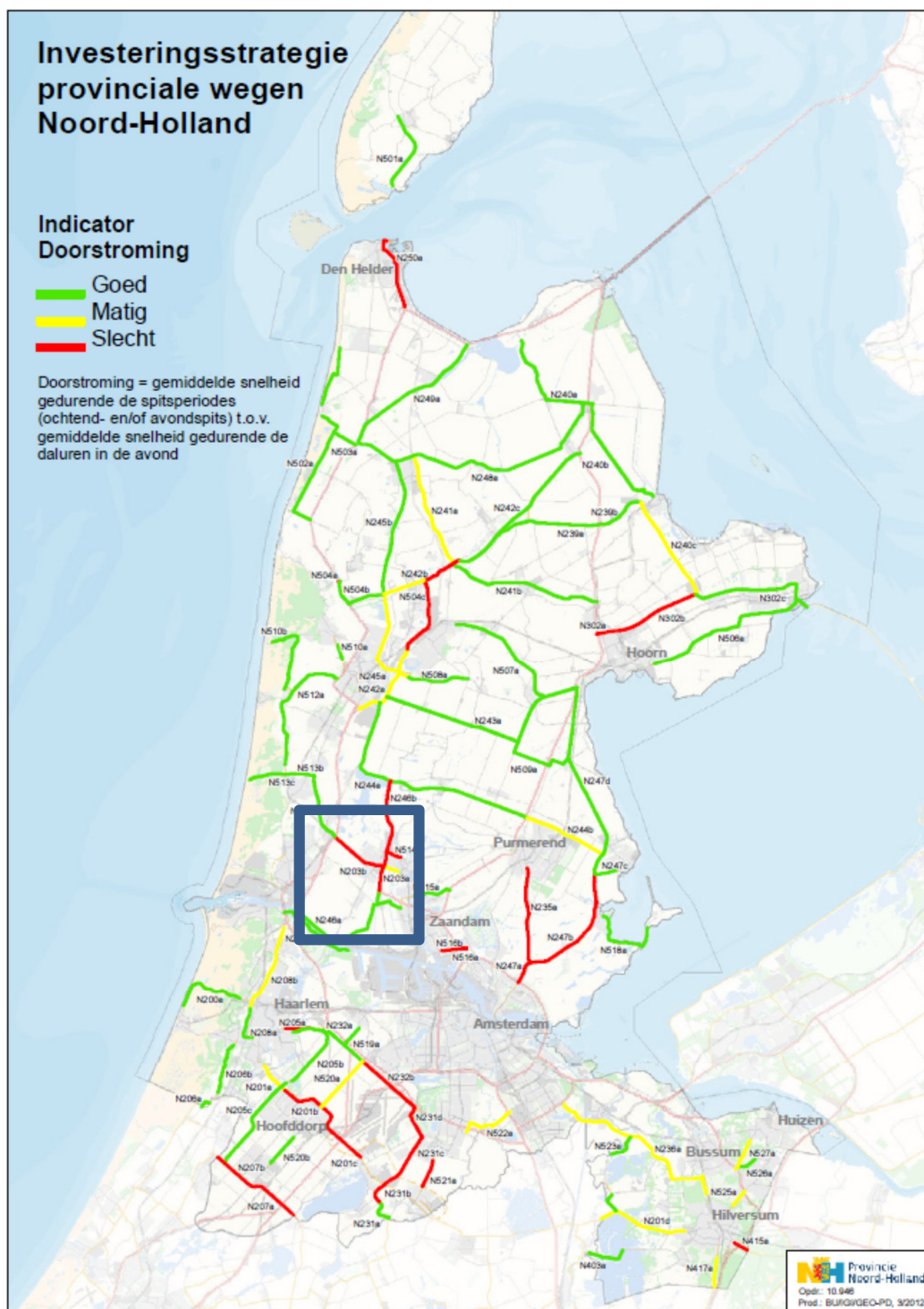


N203 en N246 zijn in de Investeringsagenda Weg benoemd als een belangrijke oorzaak van de slechte reistijden in de regio en de aanpak van dit knelpunt heeft van de Stadsregio Amsterdam de hoogste prioriteit gekregen.

Van	Naar	Afstand (kilometers)	Streefwaarde reistijd (minuten)	Reistijd daluren	Reistijd in 2013 (minuten)	Reistijd in 2030 (GE) (minuten)
Beverwijk	Amersfoort	77 km	77 min	51 min	77 min	79 min
Alkmaar	Amsterdam	40 km	44 min	32 min	48 min	52 min
Beverwijk	Purmerend	29 km	37 min	25 min	38 min	53 min

Tabel 3.1 Reistijden representatieve deur-tot-deur relaties ten opzichte van de streefwaarde en reistijd in de daluren (oranje=matig en rood=slecht)

De provincie Noord-Holland heeft onderzoek uitgevoerd naar de doorstroming op de provinciale wegen in Noord-Holland. Daarbij is de verhouding tussen de reistijd in de spits afgezet tegen de free-flow snelheid. In de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur wordt geconcludeerd dat voor de N203 en de N246 tussen de A8 en A9 de doorstroming slecht is (figuur).



Figuur 2: Doorstroming op provinciale wegen in Noord-Holland

*Onderliggend wegennet heeft onvoldoende capaciteit om forenzenstroom te accommoderen*  
 De bovenregionale mobiliteit is relatief groot tussen Noord-Holland Noord, Alkmaar, IJmond en Haarlem en tussen Noord-Holland Noord, Hoorn, Purmerend, Zaanstad en Amsterdam. Door het plangebied rijdt relatief veel bovenregionaal verkeer, dat geen herkomst of bestemming in het gebied

heeft. Op de N203 is het percentage doorgaand verkeer 40%. De verbinding van de A9 via de N203 en N246 naar de A7/A8 is een kortere verbinding van de regio Alkmaar naar de regio Amsterdam dan via de A9 en de A4. Bovendien staat de A9 vaak vast, zodat het verkeer uitwijkt naar de N203 en de N246. Een belangrijke factor bij dit bovenregionaal verkeer is de sterke scheefheid in de woon-werkbalans; veel mensen die werken in de regio Amsterdam, de IJmond of Haarlem wonen in de kop van Noord-Holland. Ook vanuit het plangebied zelf is sprake van een grote uitgaande forenzenstroom op regionaal niveau.

Per etmaal rijden er circa 41.000 motorvoertuigen over de N203 in Krommenie en circa 43.000 over de N246 ter hoogte van de aansluiting met de A8. Analyses wijzen uit dat, als gevolg van de toenemende welvaart en autobezit enerzijds en een verwachte verdere scheefgroei van de woon/werkbalans anderzijds, de mobiliteit in het gebied verder zal toenemen en leidt tot een zwaardere belasting van het wegennet. Afhankelijk van de economische groei neemt het aantal autoverplaatsingen als gevolg van het bovenregionale autoverkeer tussen de 12% (laag groeiscenario) en 35% (hoog groeiscenario) toe. De capaciteit van de provinciale wegverbindingen N203 en N246 is, met name tijdens de spitsperiode, onvoldoende om dit bovenregionale verkeer in beide groeiscenario's adequaat te faciliteren. Ook buiten de spitsperiodes is er op de N203 en de N246 vanwege de aanwezige verkeersregelininstallaties en snelheidsbeperkingen in Krommenie en Assendelft sprake van veel vertraging voor het regionaal verkeer.

In de probleemanalyse van de planstudie Verbinding A8-A9 worden de verkeersstromen en de knelpunten in het gebied gedetailleerd in beeld gebracht. Er wordt een analyse gemaakt van de herkomsten en bestemmingen van het verkeer op de N203 en de N246, de gemiddelde afstand die het verkeer aflegt en de meest belangrijke routes.

(Plan)jaar en scenario		N203	N246	Bron
	Capaciteit per richting	2800	3600	CROW Handboek wegontwerp
2010	Drukste richting	2000 (OS)	2100 (AS)	VENOM
	I/C-verhouding	0,71	0,58	
2020 – laag	Drukste richting	2000 (AS)	2700 (AS)	VENOM
	I/C-verhouding	0,71	0,75	
2020 – hoog	Drukste richting	2100 (OS/AS)	2900 (AS)	VENOM
	I/C-verhouding	0,75	0,81	
2030 – laag	Drukste richting	2000 (AS)	2800 (AS)	VENOM
	I/C-verhouding	0,71	0,78	
2030 – hoog	Drukste richting	2300 (OS)	2900 (AS)	VENOM
	I/C-verhouding	0,82	0,81	

Legenda (definities op basis van het regionaal verkeersmodel VENOM):

Geen of weinig file (I/C-verhouding tot 0,7)
File (I/C-verhouding 0,7 – 0,9)
Structurele file (I/C-verhouding vanaf 0,9)

Tabel 3.2 verhouding intensiteit/capaciteit op de N203 en N246 nu en in de toekomst (2020 en 2030).

### 3.2.2 Leefbaarheid- en verkeersveiligheidsproblemen

De hoge verkeersintensiteit op de N203 en de N246 zorgt voor leefbaarheidsproblemen in de vorm van geluidhinder, luchtverontreiniging, verkeersonveiligheid en barrièrewerking. Doordat de verkeersintensiteit tot 2030 op deze wegen verder toeneemt, nemen ook deze leefbaarheidsproblemen toe.

#### *Ernstige geluidhinder op de N203, de Communicatieweg en de N246*

Bij een geluidbelasting van meer dan 48 dB is er sprake van hinder, bij een belasting hoger dan 58 dB is sprake van ernstige hinder. Zowel in de huidige situatie als de toekomstige situatie is er sprake van een hoog aandeel geluidgevoelige bestemmingen met een geluidbelasting van meer dan 48 dB. Langs de N203 en de Communicatieweg bevinden zich gezamenlijk meer dan 250 geluidgevoelige bestemmingen waar sprake is van ernstige geluidhinder.

#### *Matige luchtkwaliteit in het 'middengebied'*

Autoverkeer produceert uitlaatgassen die de lokale luchtkwaliteit verslechteren. Van deze stoffen zijn stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>) de belangrijkste. Stikstofdioxide en fijn stof bevinden zich op veel plaatsen in Nederland in zulke hoge concentraties, dat ze een schadelijke invloed kunnen hebben op de gezondheid van mensen in de buurt. Uit de monitoringstool van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu blijkt dat de concentraties voor fijn stof en stikstofdioxide in de gebieden rondom de provinciale wegen gekwalificeerd worden als 'matig', maar nog wel onder de wettelijke grenswaarden liggen.

#### *Verkeersonveilige situaties op de N203 en N246*

Zowel de N246, tussen de A8 en Wormerveer (de kruising met de N203), als de N203, tussen de A9 en de N246, behoren tot de provinciale wegen waar verkeersveiligheid een knelpunt is. Op basis van hoeveelheden (vracht-) verkeer, wegkenmerken (wel of geen gescheiden rijbanen, wel of niet toegankelijk voor landbouwvoertuigen, aantal kruisingen, etc.) en aantal ongevallen zijn de meest onveilige provinciale weggedeelten in Noord-Holland benoemd. Vanwege de hoge intensiteit aan voertuigen en hoge verkeersdruk kennen de N246 en de N203 locaties met grote kans op ongevallen.

#### *Hoge intensiteiten van wegverkeer op lokale wegen*

Tijdens de spitsperioden is de verkeersdruk op de N203 en de N246 hoog en zoeken veel weggebruikers (zowel lokaal als doorgaand verkeer) een route door het gebied via wegen als de Communicatieweg en de Dorpsstraat om de file te vermijden. Bij ongevallen en calamiteiten op de hoofdwegen in het studiegebied (bijvoorbeeld een ongeluk in de Velsertunnel of Coentunnel) zoeken weggebruikers een alternatieve route, waardoor extra verkeer op de lokale wegen ontstaat. Dit geeft in toenemende mate overlast bij de omwonenden door extra milieubelasting en een stijging van de verkeersonveiligheid.

#### *Huidige provinciale wegen vormen een barrière voor Krommenie en Assendelft*

De N203 vormt, samen met het spoor, een barrière voor de woonkernen Krommenie en Assendelft. Zowel de fysieke infrastructuur als de mate waarin deze infrastructuur kan worden overgestoken door langzaam verkeer, bepaalt de mate van barrièrewerking. Naar mate de verkeersdruk op deze weg toeneemt, neemt ook (het gevoel van) barrièrewerking toe.

### **3.3. Beschrijving alternatieven**

#### *3.3.1 Inleiding: selecteren van realistische en onderscheidende alternatieven*

De planstudie is een formele procedur. Het bevoegd gezag moet duidelijk beargumenteren waarom het definitieve voorkeursalternatief de optimale oplossing is en waarom het andere mogelijke oplossingen niet verder onderzoekt. Dit betekent dat naast het bestuurlijke voorkeursalternatief ook andere realistische alternatieven worden onderzocht en getoetst aan het doelbereik.

### 3.3.2 Inventarisatie mogelijke maatregelen

Er zijn diverse soorten maatregelen mogelijk om de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen op te lossen. Dit kan door de aanleg van nieuwe weginfrastructuur zijn, maar ook door andere maatregelen. Bij het inventariseren van maatregelen is rekening gehouden met de *Mobiliteitsladder van Verdaas*. Het principe van deze 'ladder' is dat eerst wordt nagegaan of het mogelijk is om het probleem op te lossen zonder nieuwe infrastructuur aan te leggen. Alle stappen kunnen, al dan niet in combinatie, bijdragen aan het oplossen van het probleem. De gehanteerde stappen zijn:

- A. Ruimtelijk ordening, zoals locaties woningbouw, kantoren en bedrijventerreinen;
- B. Mobiliteitsmanagement: bijvoorbeeld carpoolen, thuiswerken;
- C. Verbeteren openbaar-vervoeraanbod: meer treinen en betere aansluitingen;
- D. Beter benutten van het bestaande infrastructuur: afstelling verkeerslichten, vormgeving kruispunten;
- E. Aanpassen of verbreden van het bestaande infrastructuur: bijvoorbeeld wegverbreding of ongelijkvloerse oplossingen;

Bij het selecteren van kansrijke alternatieven is ook gekeken naar infrastructurele maatregelen buiten de Stelling van Amsterdam. Uit de analyse blijkt echter dat nieuwe verbindingen die te ver van de bestaande route N203 – N246 liggen te weinig verkeer aantrekken om de problematiek ten aanzien van leefbaarheid en bereikbaarheid op te lossen. Dat geldt aan de zuidkant voor bijv. het opwaarderen van de bestaande route langs het Noordzeekanaal (N246). Dat geldt ook aan de noordkant voor een kortsluiting tussen de N244 en de A9 ter hoogte van Akersloot. De conclusie is dat er geen andere realistische alternatieven denkbaar zijn. In het nul-plusalternatief (alternatief 2) dat in de planstudie wordt meegenomen, wordt het verkeer wel gestimuleerd om over bestaande wegen te rijden.

De alternatieven zijn kwalitatief beoordeeld op oplossend vermogen, wet- en regelgeving en financiering. Op basis van die beoordeling zijn zes realistische alternatieven geselecteerd en een referentiealternatief.

In het plangebied is er zowel voor het autoverkeer als het openbaar vervoer sprake van een capaciteitsprobleem. Geen van beide problemen zijn op te lossen door alleen te investeren in één van de modaliteiten. Eerdere studies geven bijvoorbeeld aan dat een zeer forse kwaliteitssprong in het openbaar vervoer een beperkt effect heeft op de omvang van het autoverkeer. Investeren in het openbaar vervoer om de voor de A8-A9 geconstateerde problemen op te lossen is niet kansrijk voor de problemen op de weg.

### 3.3.3 Selectie van zeven alternatieven voor de planstudie

Op basis van de beoordeling van de maatregelen zijn zeven realistische en onderscheidende alternatieven geselecteerd die worden meegenomen in de planstudie Verbinding A8-A9: zes alternatieve oplossingen en het nulalternatief (referentie). Voor een gedetailleerde beschrijving van de alternatieven wordt verwezen naar de HIA.



Figuur 3: indicatieve ligging van de te onderzoeken alternatieven

1. Het nulalternatief: in de planstudie worden realistische alternatieven op hun milieueffecten onderzocht en vergeleken met de referentiesituatie. Het nulalternatief beschrijft de situatie in 2030, zonder uitvoering van het voornemen. Uitgangspunt voor het nulalternatief is dat alle andere ruimtelijke en economische ontwikkelingen waarover nu (ontwerp-) besluiten zijn genomen, zoals de plannen voor woningbouw en bedrijvigheid in Zaanstad en de IJmondgemeenten, zijn uitgevoerd. Het nulalternatief geeft aan wat de effecten zijn als helemaal geen maatregelen worden getroffen en is van belang om nut en noodzaak van de te nemen maatregelen aan te tonen.
2. Nul-plusalternatief: een combinatie van maatregelen zonder een nieuwe wegverbinding aan te leggen. Met dit alternatief wordt nagegaan of het mogelijk is om de geconstateerde problematiek op te lossen zonder een nieuwe weg aan te leggen. Het nul-plusalternatief betreft een combinatie van maatregelen in de ruimtelijke ordening, mobiliteitsmanagement en het beter benutten en opwaarderen van bestaande infrastructuur.
3. Nieuwe wegverbinding van de A8 naar de A9 tussen Beverwijk en Heemskerk ('Golfbaan').
4. Nieuwe wegverbinding van de A8 naar de A9 tussen Beverwijk en Heemskerk, ten noorden van de golfbaan;
5. Nieuwe wegverbinding van de A8 naar de A9-aansluiting Heemskerk ('Heemskerk');
6. Nieuwe wegverbinding tussen de A8 en de N203 ten oosten van de A9;
7. Nieuwe wegverbinding tussen de A8 en de N203 direct ten westen van de Krommenie.

### 3.4 Samenhang met het opstelsterrein

In het noordwestelijk deel van de Stelling van Amsterdam is ProRail initiatiefnemer van een opstelsterrein voor treinen langs de N203 nabij Uitgeest. Dit gebied komt overeen met het zoekgebied voor een A8-A9 verbinding. Voor het beoogde opstelsterrein zal ook een HIA worden opgesteld als onderdeel van de besluitvormingsprocedure. In beide HIA's zal de cumulatie van de effecten van beide projecten op het UNESCO-werelderfgoed moeten worden beschreven.

#### 4 Heritage Impact Assessment (aanvullen met gegevens die 18 september vrijkomen)

In opdracht van de provincie Noord-Holland voerden de bureaus LandID en Cultuurhistorische Projecten de Heritage Impact Assessment Verbinding A8-A9 uit. De mogelijke effecten van de zeven alternatieven voor de verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid op de OUV zijn in beeld gebracht. Voorstellen zijn gedaan voor oplossingen om een negatieve impact op de OUV te verminderen. Daarnaast brachten de onderzoekers in beeld wat de gezamenlijke impact is van de realisatie van één van de zeven alternatieven voor de verbinding A8-A9 en de realisatie van het opstel terrein.

De onderzoekers stelden de HIA op volgens de richtlijnen die ICOMOS in 2011 formuleerde in Guidance on Heritage Impact Assessments for Cultural World Heritage Properties. In een begeleidingsgroep hadden vertegenwoordigers van de volgende organisatie zitting: gemeente Uitgeest (namens de gemeenten in het deelgebied van de Stelling van Amsterdam), provincie Noord-Holland (siteholder; bevoegd gezag Verbinding A8-A9), Ministerie van Infrastructuur en Milieu (bevoegd gezag PHS-aanleg treinopstel terrein; initiatiefnemer treinopstel terrein), ProRail (uitvoerder PHS-aanleg treinopstel terrein), Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (werelderfgoed), Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (expertisecentrum cultureel erfgoed, focal point werelderfgoed Nederland).

De opzet en uitwerking van de HIA is te lezen in het rapport in de bijlage. Een samenvatting van de belangrijkste effecten van de geplande ingrepen staat hieronder: effecten van de zeven alternatieven, oplossingsrichtingen door verdere optimalisaties van de alternatieven en de cumulatie van de effecten verbinding A8-A9 en PHS opstel terrein.

##### A Effecten van de zeven alternatieven

De negatieve effecten van de zeven alternatieven op de OUV van het plangebied en studiegebied scoren van 0 (neutraal) tot -3 (groot) op een schaal van 0 tot en met -4.

Beoordeling plangebied	positief effect				negatief effect				
	4 Zeer groot	3 Groot	2 Matig	1 Gering	0 Neutraal	1 Gering	2 Matig	3 Groot	4 Zeer groot
Uitgangssituaties									
De alternatieven vergeleken									
ALTERNATIEF 1									
ALTERNATIEF 2									
ALTERNATIEF 3									
ALTERNATIEF 4									
ALTERNATIEF 5									
ALTERNATIEF 6									
ALTERNATIEF 7									
OPSTELTERREIN									

Beoordeling studiegebied	positief effect				negatief effect				
	4 Zeer groot	3 Groot	2 Matig	1 Gering	0 Neutraal	1 Gering	2 Matig	3 Groot	4 Zeer groot
Uitgangssituaties									
De alternatieven vergeleken									
ALTERNATIEF 1									
ALTERNATIEF 2									
ALTERNATIEF 3									
ALTERNATIEF 4									
ALTERNATIEF 5									
ALTERNATIEF 6									
ALTERNATIEF 7									
OPSTELTERREIN									

##### B Oplossingsrichtingen

Vanuit het perspectief de impact op de OUV zo neutraal mogelijk te houden, is per alternatief gezocht naar oplossingsrichtingen. Deze oplossingen beoordeelden de onderzoekers opnieuw.

De effecten op de OUV van deze oplossingsrichtingen variëren tussen neutraal (0) tot matig (-2) op een schaal van 0 tot en met -4 voor het plangebied en voor het studiegebied van het gehele werelderfgoed. Op basis van deze uitkomsten hebben de onderzoekers een inschatting gemaakt van het risico voor de aantasting van de OUV van het werelderfgoed en zijn status. De resultaten zijn te zien in onderstaande tabel.

VARIANTEN (OPTIMAAL)	PLANGEBIED	STUDIEGEBIED	RISICO
ALTERNATIEF 2	NEUTRAAL	NEUTRAAL	GEEN RISICO
ALTERNATIEF 3	MATIG NEGATIEF (-2)	MATIG NEGATIEF (-2)	BEHOORLIJK RISICO
ALTERNATIEF 4	MATIG NEGATIEF (-2)	MATIG NEGATIEF (-2)	BEHOORLIJK RISICO
ALTERNATIEF 5	GERING / MATIG NEGATIEF (-1/-2)	GERING / MATIG NEGATIEF (-1/-2)	BEPERKT TOT BEHOORLIJK RISICO
ALTERNATIEF 6	MATIG NEGATIEF (-2)	MATIG NEGATIEF (-2)	BEHOORLIJK RISICO
ALTERNATIEF 7	NEUTRAAL /GERING NEGATIEF (0,-1)	NEUTRAAL	GEEN RISICO

Conclusietabel effectbeoordeling Verbinding A8-A9.

Schaal van beoordeling: neutraal (0) tot en met zeer groot (-4)

### C *Cumulatie alternatieven verbinding A8-A9 en opstel terrein*

De gecombineerde effecten van initiatieven verbinding A8-A9 en het opstel terrein op de OUV van het plan- en studiegebied is te zien in de tabel hieronder. De risico inschatting van de combinatie van de ingrepen voor de aantasting van de OUV van het werelderfgoed en zijn status is tevens in de tabel verwerkt. Het gaat om de effecten van de geoptimaliseerde alternatieven.

COMBINATIES (CUMULATIE)	PLANGEBIED	STUDIEGEBIED	RISICO
ALTERNATIEF 2 + OPSTEL (combinatie 2)	GERING NEGATIEF (-1)	GERING NEGATIEF (-1)	BEPERKT RISICO
ALTERNATIEF 3 + OPSTEL (combinatie 3)	MATIG/GROOT NEGATIEF (-2/-3)	MATIG/GROOT NEGATIEF (-2/-3)	BEHOORLIJK TOT WEZENLIJK RISICO
ALTERNATIEF 4 + OPSTEL (combinatie 4)	GROOT NEGATIEF (-3)	GROOT NEGATIEF (-3)	WEZENLIJK RISICO
ALTERNATIEF 5 + OPSTEL (combinatie 5)	MATIG/GROOT NEGATIEF (-2/-3)	MATIG/GROOT NEGATIEF (-2/-3)	BEHOORLIJK TOT WEZENLIJK
ALTERNATIEF 6 + OPSTEL (combinatie 6)	GROOT NEGATIEF (-3)	GROOT NEGATIEF (-3)	WEZENLIJK RISICO
ALTERNATIEF 7 + OPSTEL (combinatie 7)	GERING NEGATIEF (-1)	GERING NEGATIEF (-1)	BEPERKT RISICO
ALTERNATIEF 5 + OPSTEL A9 (combinatie 8)	GROOT NEGATIEF (-3)	GROOT NEGATIEF (-3)	WEZENLIJK RISICO

Conclusietabel effectbeoordeling cumulatie (op basis van de optimale varianten)

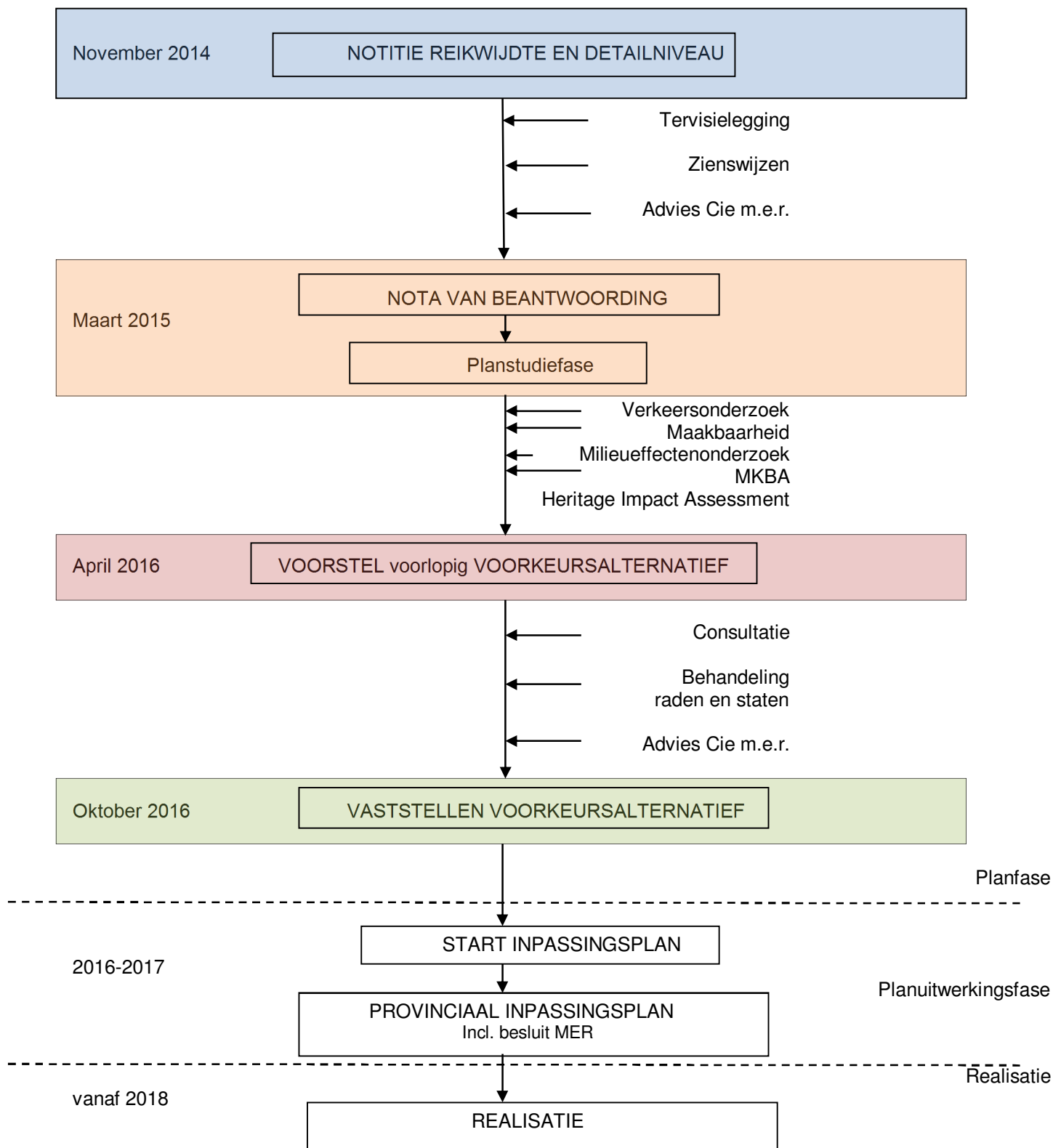
Schaal van beoordeling: neutraal (0) tot en met zeer groot (-4)



## **5 Huidige stand van zaken en vervolgstappen**

Gewerkt wordt in een milieueffect rapportage (m.e.r.) in twee fasen. De huidige fase (planfase) is bedoeld om een voorkeuralternatief te ontwikkelen. In de tweede fase MER (planuitwerkingsfase) wordt het voorkeursalternatief in detail uitgewerkt. Het proces, waarbij van zeven alternatieven uiteindelijk tot één voorkeursalternatief moet worden gekomen, is beschreven in door Gedeputeerde Staten vastgelegde Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD, 2015). Aan de keuze voor het voorkeursalternatief gaat een proces vooraf, waarin de kansrijk geachte alternatieven worden onderzocht en beoordeeld op basis van de criteria die in de NRD zijn opgenomen. Een van die criteria is de impact van een alternatief op de Stelling van Amsterdam in het plangebied.

Nederland legt de uitkomsten van de HIA A8-A9 ter advisering voor aan UNESCO. Het advies van UNESCO wordt betrokken bij het vaststellen van het voorkeursalternatief. De planning van het project is er op gericht om in 2018 over te gaan tot de realisatie van de verbetermaatregelen. De onderstaande planning op hoofdlijnen is daarbij leidend. Er is onderscheid gemaakt naar een planstudiefase, planuitwerkingsfase en realisatiefase. Het proces van de A8-A9 is in onderstaand schema weergegeven.



## **6 Verzoek aan het UNESCO Werelderfgoedcentrum**

De Stelling van Amsterdam ligt als een smalle ring midden in het economisch kerngebied van Nederland. In dit kerngebied spelen diverse ontwikkelingen op het terrein van woningbouw, bedrijvigheid, recreatie, waterbeheer, infrastructuur en natuur. Al deze ontwikkelingen kunnen van invloed zijn op de uitzonderlijke universele waarde van het werelderfgoed. De Nederlandse regering maakt voortdurend afwegingen of het deze ontwikkelingen wel of niet kan combineren met de internationale verplichting voor instandhouding van de OUV en op welke wijze deze ontwikkelingen dan met de instandhoudingsopgave te combineren zijn.

Op dit moment is er nog geen onomkeerbaar, juridisch bindend besluit genomen over de ligging van het opstel terrein of de keuze voor een verbinding A8-A9. In december 2015 willen gemeenten, ministerie van I&M (mede namens het ministerie van OCW) en de provincie Noord-Holland in een bestuurlijk overleg een definitieve keuze maken over de locatie van het opstel terrein. In april 2016 neemt de provincie Noord-Holland een voorkeursbesluit over de verbinding A8-A9. Ten behoeve van de besluitvorming zijn twee HIA's opgesteld om het afzonderlijke en gecombineerde effect van de initiatieven inzichtelijk te maken. Daarnaast is op verschillende manieren het belang van het werelderfgoed geborgd in de procedures voor de planvorming.

De Nederlandse regering vraagt het UNESCO Werelderfgoedcentrum te adviseren over de aanpak van beide initiatieven, gelegen in een werelderfgoed te midden van het stedelijke en economische kerngebied van Nederland. Middels deze melding vraagt Nederland het Werelderfgoedcomité van UNESCO zijn zienswijze op de initiatieven te geven en mee te denken over oplossingen die de impact op het werelderfgoed minimaliseren. De Nederlandse regering vraagt UNESCO in de zienswijze de volgende punten te betrekken:

1. Is het HIA-onderzoek inhoudelijk voldoende uitgewerkt en navolgbaar?
2. Deelt u de conclusies over de effecten van de wegalternatieven op de OUV en de mate van risico hiervan op de instandhouding van het werelderfgoed?
3. Deelt u de conclusies over de effecten van de combinaties van alternatieven voor verbinding A8-A9 en het opstel terrein op de OUV en de mate van risico hiervan op de instandhoudingsverplichting van het werelderfgoed?
4. Welke combinaties van alternatieven voor de verbinding A8-A9 en het opstel terrein acht u acceptabel in relatie tot de instandhoudingsverplichting van het werelderfgoed?
5. Heeft u aanvullende opmerkingen over de voorgestelde oplossingsrichtingen voor de verbinding A8-A9 die het risico op aantasting van het werelderfgoed moeten minimaliseren?
6. Aan te geven op welke wijze u uw betrokkenheid ziet in de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief van de verbinding A8-A9 in de planuitwerkingsfase?

Op 15 december 2015 wordt een regionaal bestuurlijk overleg gehouden over het opstel terrein. De zienswijze van UNESCO betreft Nederland in dit overleg. Vanwege de tijd die nodig is voor de inhoudelijke en bestuurlijke voorbereiding, vraagt de regering het UNESCO Werelderfgoedcentrum om binnen zes weken na ontvangst van deze melding zijn zienswijze te willen geven.

### **Bijlagen**

- 1) Heritage Impact Assessment A8-A9
- 2) Notitie Reikwijdte en Detailniveau