

Nota voorkeursalternatief Planstudie Verbinding A8-A9

29 mei 2018



A8-A9

INHOUD

3	 	1	Inleiding
3			Aanleiding en probleemstelling
4			Coalitieakkoord 2015-2019 “Ruimte voor groei”
4			Leeswijzer
5	 	2	Voorgeschiedenis project
5			Rijkswegennet
5			Verkenning
5			MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam / Uitvoeringsagenda
6			Samenwerkingsovereenkomst Verbinding A8-A9 (SOK)
7	 	3	Notitie Reikwijdte en Detailniveau als start van de Planstudie
8	 	4	Planstudie MER fase 1: van zes naar drie alternatieven
9	 	5	Planstudie MER fase 2: de drie alternatieven
9		5.1	Onderbouwing nut en noodzaak
9		5.2	Beoordelingskader
10		5.3	Beoordeling van de alternatieven
10		5.3.1	Doelbereik: bereikbaarheid en leefbaarheid
11		5.3.2	Criteria Wetgeving en Beleid
13		5.3.3	Financiële criteria: Kosten en baten
14		5.3.4	Marktbenadering
14		5.3.5	Toets van de trechtering uit fase 1
16	 	6	Proces van beraadslaging en besluitvorming
16		6.1	Procesbetrokkenheid
16		6.1.1	Maatschappelijke klankbordgroep
16		6.1.2	Tijdelijk projectbureau en informatieavonden
17		6.1.3	Stuurgroep verbinding A8-A9
17		6.2	Inspraak
17		6.2.1	Resultaten uit de inspraak
17		6.2.2	Advies Commissie voor de M.E.R.
18		6.2.3	Advies Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO)
18		6.2.4	Advies ICOMOS en College van Rijksadviseurs
19		6.2.5	Overleg met de ministers van OCW en I&W
21	 	7	Keuze van het Voorkeursalternatief
21		7.1	Onderzoek
21		7.2	Omgeving
22		7.3	Bestuur
22		7.4	Conclusie: het golfbaanalternatief is het voorkeursalternatief
25	 	8	Dekkingsvoorstel
26	 	9	Vervolg

INLEIDING

Aanleiding en probleemstelling voor een planstudie Verbinding A8-A9

In verschillende provinciale, regionale en landelijke verkeersstudies is geconstateerd dat de bereikbaarheid van de noordrand van de regio Amsterdam te wensen overlaat. Vastgesteld is dat er, zonder aanvullende maatregelen, een bereikbaarheidsprobleem optreedt binnen het gebied ten oosten van de A9 en ten westen van de A7-A8:

- De regionale streefwaarden van de Vervoerregio Amsterdam voor reistijden van deur-tot-deur op het Rijks- en regionale netwerk in dit gebied worden niet gehaald.
- De provinciale streefwaarden voor reistijden op trajecten worden niet gehaald.
- De bestaande hoofdverbindingen binnen de noordrand van de regio Amsterdam hebben een sterke noord-zuidoriëntatie. In oost-westrichting moet doorgaand verkeer gebruik maken van de onderliggende wegenstructuur, die hiervoor minder geschikt is.
- Bij een stremming van de A9 is geen goed alternatief voorhanden, aangezien het bestaande onderliggend wegennet zwaar belast is en het netwerk geen restcapaciteit heeft om gestremd verkeer op te vangen.

Tevens is geconstateerd dat de N203 en de N246, die direct langs en door de woongebieden van Krommenie, Assendelft en Wormerveer lopen, vanwege de grote verkeersdrukke voor ernstige leefbaarheidsproblemen zorgen. Het gaat hier om geluidhinder, luchtverontreiniging, verkeersonveiligheid en barrièrewerking. Omdat het Rijk zich concentreert op knelpunten elders op het hoofdwegennet (bijvoorbeeld A7-A8), is in het kader van het MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam afgesproken, dat de regio op zoek gaat naar een oplossing voor de problematiek in het gebied rondom de N203 en N246.



Coalitieakkoord Provincie Noord-Holland 2015-2019 “Ruimte voor groei”

In het coalitieakkoord 2015-2019 “Ruimte voor groei” is over de Verbinding A8-A9 aangegeven: “De provinciale wegen N203 en N246 ter hoogte van Krommenie en Wormerveer hebben op dit moment onvoldoende capaciteit om het stijgende verkeersaanbod te verwerken. Hierdoor rijdt veel doorgaand verkeer door de kernen. Uit onderzoek is gebleken dat enorme verkeersknelpunten ontstaan als in de Zaanstreek geen aanpassingen plaatsvinden.

Het is daarom van belang dat er een verbindingsweg van 2x2 rijstroken tussen de A8 en de A9 wordt gerealiseerd. Niet alleen omdat dit de robuustheid van het wegennet verbetert, maar ook om het economische belang, de leefbaarheid en bereikbaarheid van deze regio te kunnen garanderen. We besteden hierbij specifieke aandacht aan de Stelling van Amsterdam. Bij de uiteindelijke tracékeuze moet niet alleen rekening worden gehouden met verkeerskundige, maar ook met landschappelijke, financiële en economische aspecten. De toegezegde regionale bijdragen zijn voorwaardelijk voor de verdere uitwerking en realisatie van de verbindingsweg.”

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de voorgeschiedenis van het project. De hoofdstukken 3, 4 en 5 gaan in op de verschillende stappen van de PlanMER. Achtereenvolgens zijn dat de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (3), de eerste fase van de PlanMER met de trechtering van zes naar drie alternatieven (4) en de tweede fase van de PlanMER waarin drie alternatieven zijn uitgewerkt (5). In hoofdstuk 6 wordt het proces van beraadslaging en besluitvorming toegelicht. Hoofdstuk 7 vervolgt met de keuze van het voorkeursalternatief. Hoofdstuk 8 beschrijft het dekkingsvoorstel. Het slothoofdstuk 9 gaat in op het vervolgproces.

VOORGESCHIEDENIS PROJECT

Rijkswegennet

De geschiedenis van de A8 gaat terug tot eind jaren '50, toen de verbinding als "Coentunnelweg" is opgenomen in het 1200 kilometerplan. In 1961 wordt een Tracébesluit genomen voor de aanleg van de weg tussen de Coentunnel en Beverwijk, inclusief het deel van Westzaan tot Heemskerk.

Tussen 1966 en 1974 is de A8 gefaseerd aangelegd tussen de Coentunnel en Westzaan. Van de verdere aanleg van de A8 door het Rijk is het niet gekomen. Tussen de jaren '50 en jaren '70 heeft het Rijk wel de gronden tussen de A8 en A9 verworven voor een doortrekking tot aan de A9 volgens het tracé van het Golfbaanalternatief.

Vanaf 2004 is het initiatief voor een verbinding A8-A9 overgenomen door de provincie Noord-Holland en de gemeenten in het gebied. In de streekplanuitwerking Randzone Saendelft van 2004 kondigen Gedeputeerde Staten (GS) aan een studie naar de verkeerskundige nut en noodzaak van de verbinding tussen de A8 (Zaandam) en A9 (Heemskerk) uit te gaan voeren. In de streekplanuitwerking Saendelft werd al een reservering opgenomen om de A8-A9 in het plangebied van de Randzone ruimtelijk mogelijk te maken.

Verkenning

In 2007 start de provincie Noord-Holland samen met de gemeenten en de Vervoerregio Amsterdam de verkenningsfase voor de Verbinding A8-A9. Hiertoe wordt een stuurgroep Verbinding A8-A9 in het leven geroepen. In de verkenningsfase worden verschillende producten opgeleverd:

- a MIT verkenning verbinding A8-A9 (2007). Doel van de verkenning was inzicht te verkrijgen in nut en noodzaak van een verbinding tussen de A8 en de A9 en het in kaart brengen van kansrijke structurele oplossingen voor de langere termijn voor de bereikbaarheid en leefbaarheid.
- b Verkenning ruimtelijke inpassing en kwaliteit (2009).

Op basis van beide rapporten doet de regio in oktober 2009 een aanbod aan het Rijk om de Verbinding A8-A9 te realiseren op basis van het Heemskerkalternatief, indien het Rijk bereid is financieel bij te dragen.

De minister van I&M vroeg om een nadere uitwerking en gaf tegelijkertijd een advies van het College van Rijksadviseurs (CRA) mee. Het CRA gaf aan de meeste kansen voor inpassing te zien bij het Golfbaanalternatief, waarbij de inpassing van de Stelling van Amsterdam en het openhouden van het landschap op een buitengewone manier moesten plaatsvinden.

De vragen van het Rijk zijn in een studie 'aanvullende verkenning varianten' (2010) beantwoord, vergezeld van een rapportage van de provinciaal adviseur ruimtelijke kwaliteit (PARK), met ideeën voor de ruimtelijke inpassing van het Heemskerk- en Golfbaanalternatief. Zij gaf aan dat het Golfbaanalternatief de mogelijkheid biedt om het systeem van de Stelling van Amsterdam dat door de aanleg van de A9 ernstig is verstoord, weer gedeeltelijk te herstellen en weer zichtbaar te maken.

De verbinding A8-A9 is opgenomen in de Structuurvisie provincie Noord-Holland 2040 (vastgesteld door Provinciale Staten op 23 mei 2010). Ook in de Regionale Mobiliteitsvisie (2013) van de IJmond-gemeenten is er aandacht voor de verbinding. De Vervoerregio Amsterdam heeft de verbinding in de Investeringsstrategie Weg 2020 (2010) opgenomen.

MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam / Uitvoeringsagenda

Op basis van het door de regio aangepaste bod (2010) en de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) hebben Rijk en regio in het bestuurlijk overleg MIRT van november 2011 afgesproken gezamenlijk een MIRT-onderzoek uit te voeren om meer zicht te krijgen op de knelpunten en mogelijke oplossingen op de noordcorridor (A7/A8/A10) en op de A9 Uitgeest - knooppunt Raasdorp, voor de periode na 2020, waaronder de Verbinding A8-A9.

Vervolgens is het MIRT onderzoek Noordkant Amsterdam uitgevoerd. Aan de hand van het MIRT onderzoek Noordkant Amsterdam is een uitvoeringsagenda overeengekomen tussen Rijk en regio. Afspraak is dat het Rijk een MIRT-verkenning start op het traject A7/A8 (corridorstudie Amsterdam-Hoorn) en een MIRT-onderzoek start op het traject A9 Alkmaar-Raasdorp (NoWa). De regio besloot om een samenwerkingsovereenkomst op te stellen en daarna te starten met een provinciale planstudie voor de Verbinding A8-A9

Samenwerkingsovereenkomst Verbinding A8-A9 (SOK)

Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Zaanstad, Velsen, Beverwijk, Heemskerk en Uitgeest zijn in 2014 een samenwerkingsovereenkomst aangegaan, waarin afspraken zijn vastgelegd over:

- a Het opstellen van een planstudie Verbinding A8-A9.
- b Het komen tot een sluitende begroting voor de Verbinding A8-A9, waarbij het Heemskerkalternatief als uitgangspunt wordt genomen.
- c Het bepalen van een voorkeur voor de wijze van marktbenadering voor de Verbinding A8-A9.
- d Het voorbereiden van bestuurlijke besluitvorming. Dit zodanig dat daarna kan worden overgegaan naar de planuitwerkingsfase.

NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU ALS START VAN DE PLANSTUDIE

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

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

In de NRD zijn de doelstellingen operationeel gemaakt door subdoelstellingen aan te geven en indicatoren om de doelstellingen te kunnen meten.

Er zijn diverse soorten maatregelen mogelijk om de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen op te lossen. Dit kan door nieuwe weginfrastructuur zijn, maar ook door andere maatregelen, zoals bijvoorbeeld het verbeteren van het openbaar vervoeraanbod of het aanpassen of verbreden van bestaande infrastructuur. In het kader van de NRD zijn, op basis van de Ladder van Verdaas, verschillende maatregelen geïnventariseerd en beoordeeld op oplossend vermogen, wetgeving en beleid en financiering. Op basis van de beoordeling van de maatregelen zijn zes realistische en onderscheidende alternatieven geselecteerd. Deze selectie was nodig, omdat niet alle denkbare maatregelen in de planstudie kunnen worden onderzocht en omdat niet alle genoemde maatregelen even realistisch en onderscheidend zijn. De beoordeling van de maatregelen is beschreven in de bijlage bij de NRD.

De ontwerp NRD heeft ter inzage gelegen. Ook is advies gevraagd en ontvangen van de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.). Vervolgens is een Nota van Beantwoording (vastgesteld door GS op 3 maart 2015) opgesteld. De ontwerp NRD en de Nota van Beantwoording vormen samen de NRD.

De Commissie voor de m.e.r. heeft daarbij adviezen gegeven over de trechtering van alternatieven en de afbakening van de belangrijkste milieuaspecten. Deze adviezen zijn meegenomen bij het opstellen van de PlanMER.



PLANSTUDIE MER FASE 1: VAN ZES NAAR DRIE ALTERNATIEVEN

De planstudie is vervolgens opgepakt in twee fases. In de eerste fase zijn de zes alternatieven uit de NRD uitgewerkt. Voor de indicatoren van de NRD zijn deelrapportages opgesteld. Op basis van deze onderzoeken en externe adviezen hebben GS in april 2016 besloten twee alternatieven (Nul-plus- en Heemskerkalternatief) verder uit te werken. Na consultatie van de Commissie voor de m.e.r. hebben GS in juli 2016 besloten het Golfbaanalternatief aan deze uitwerking toe te voegen.

PLANSTUDIE MER FASE 2: DE DRIE ALTERNATIEVEN

De tweede fase van de PlanMER is gestart met een ontwerpproces. Voor de drie alternatieven zijn per alternatief varianten ontworpen. Op 17 januari 2017 hebben GS een voorkeursontwerp voor elk van de drie alternatieven vastgesteld. Deze voorkeursontwerpen zijn vervolgens onderworpen aan een MER-onderzoek. De resultaten zijn terug te vinden in het planMER rapport. Dit rapport bevat de afweging van alle alternatieven. Niet alleen zijn de drie alternatieven uit fase 1 meegenomen, ook is geanalyseerd of de eerdere afweging van zes naar drie alternatieven nog steeds valide is.

5.1 ONDERBOUWING NUT EN NOODZAAK

De verkeersanalyse van de MER bevestigt de probleemanalyse uit de NRD. De verkeersdruk blijft toenemen op de provinciale wegen N203 en N246 en dit leidt tot toename van de bereikbaarheidsproblemen en leefbaarheidsproblemen in Krommenie en Assendelft. De doorstroming in de spits op de N203 en N246 tussen de A8 en A9 voldoet nu niet aan de doorstromingsnormen zoals vastgesteld in de investeringsagenda Noord-Hollandse infrastructuur (iNH*i*). Zowel bij een laag groeiscenario, als bij een hoog groeiscenario, neemt de verkeersdruk verder toe en is er sprake van een probleem met de bereikbaarheid en leefbaarheid.

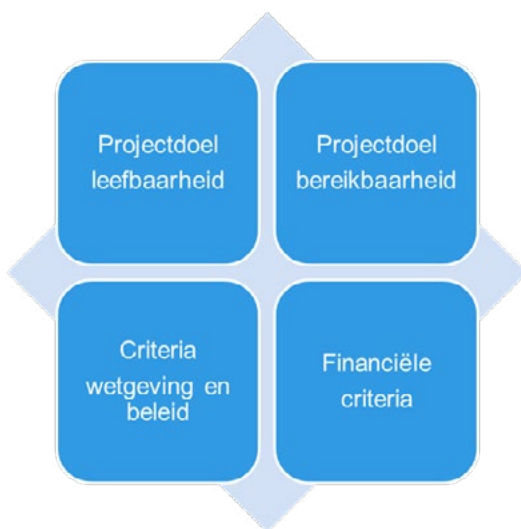
In de Investeringsagenda Weg heeft de Vervoerregio Amsterdam streefwaarden geformuleerd voor deur-tot-deur relaties. Uit de verkeersanalyse blijkt, dat lokaal en met name regionaal de streefwaarden op relaties door het plangebied niet worden gehaald.

Daarnaast zijn vorm en functie van de N203 niet in overeenstemming met elkaar. De weg is ingericht als een gebiedsontsluitingsweg, maar fungeert in belangrijke mate als een stroomweg tussen de A8 en de A9. Dit leidt tot sluipverkeer, barrièrewerking en milieubelasting en gaat ten koste van de leefbaarheid van de nabijgelegen woongebieden Krommenie, Assendelft en Wormerveer.

5.2 BEOORDELINGSKADER

Conform het beoordelingskader uit de NRD worden de drie alternatieven op vier aspecten met elkaar vergeleken.

De beoordeling van de alternatieven op de criteria uit het beoordelingskader is in het definitieve planMER rapport in een tabel weergegeven. Het betreft een beoordeling op hoofdlijnen volgens de MER systematiek.



Projectdoel leefbaarheid (gezondheid, verkeersveiligheid, barrièrewerking, sluipverkeer)

Projectdoel bereikbaarheid (reistijden, snelheid trajecten, robuustheid)

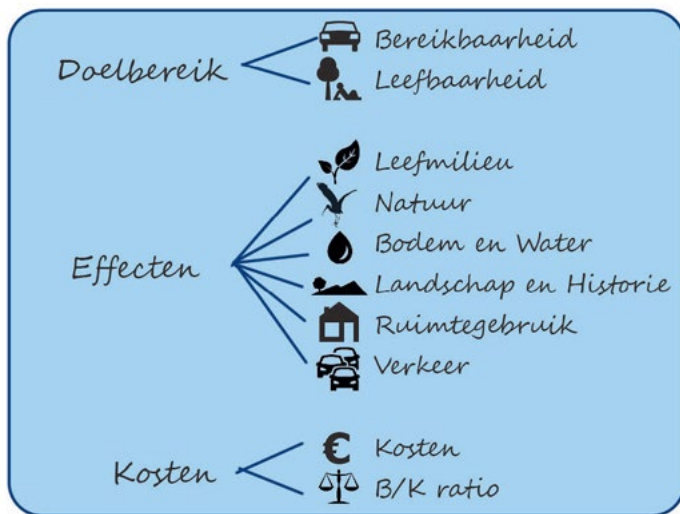
Criteria wetgeving en beleid (MER, LER, EER, HIA).¹⁾ Het gaat hier om de effecten van de alternatieven op de (leef)omgeving

Financiële criteria (investeringskosten en MKBA)

¹⁾ MER = milieu effect rapportage; LER = landbouw effect rapportage; EER = economische effect rapportage; HIA = heritage impact assessment t.b.v. outstanding universal value van het UNESCO werelderfgoed Stelling van Amsterdam; MKBA = maatschappelijke kostenbatenanalyse.

5.3 BEOORDELING VAN DE ALTERNATIEVEN

De eerste stap in de beoordeling van de alternatieven is de toetsing aan het doelbereik. De tweede stap is het toetsen aan de criteria wetgeving en beleid (het toetsen van de effecten) en de financiële criteria.



5.3.1 Doelbereik: bereikbaarheid en leefbaarheid

Ten aanzien van de toetsing aan doelbereik is onderscheid gemaakt in twee doelen:

- het verbeteren van de **bereikbaarheid**
- het verbeteren van de **leefbaarheid**

Bereikbaarheid

Voor bereikbaarheid wordt geconcludeerd dat alle alternatieven voldoen aan de doorstromingsnormen uit de investeringsagenda Noord-Hollandse infrastructuur. Binnen het plangebied verbetert in alle alternatieven de bereikbaarheid. De verkeersdruk op de N246 en N203 neemt af.

Verbetering reistijd

Er wordt voldaan aan de reistijd doelstellingen voor trajecten. De bereikbaarheid van de hele regio verbetert vooral in het Heemskerk- en Golfbaanalternatief. De reistijd in oost-west richting neemt bij deze alternatieven op sommige relaties met meer dan vijf minuten af. In het Nul-plusalternatief is het resultaat beperkt. Bij het Golfbaanalternatief verbetert de bereikbaarheid van de IJmond van en naar het oosten sterk. Ook geeft dit alternatief minder verkeersdruk op de nu al overbelaste wegen binnen Heemskerk (bij de aansluiting Heemskerk) dan het Heemskerkalternatief.

Robuustheid

Het toevoegen van capaciteit aan de oost-west verbinding tussen de A9 en A7/A8 zorgt voor een robuuster wegstelsel in de regio. De bestaande A8 (met een brug over de Zaan) zal niet op korte termijn verbreed worden, zodat hier in de spitsen geen extra capaciteit wordt toegevoegd. Omdat de nieuwe verbindingsweg voor veel automobilisten een goed alternatief wordt, zeker in de ochtend- en avondspits, is op die momenten op de nieuwe weg weinig capaciteit meer over en wordt de intensiteit bepaald door de doorstromingsmogelijkheden op de A8. Extra verkeer rijdt dus vooral buiten de spitsen over de nieuwe verbindingsweg.

Leefbaarheid

Het Heemskerk- en Golfbaanalternatief leveren een grotere bijdrage aan het verbeteren van de leefbaarheid dan het Nul-plusalternatief binnen het studiegebied. De verkeersstromen op de N203 in Krommenie en via de Communicatieweg en Dorpsstraat nemen af. Dit heeft positieve gevolgen voor het leefmilieu.

Gezondheid

De effecten op gezondheid zijn in beeld gebracht aan de hand van Daly's²⁾ voor de onderwerpen lucht en geluid. Alle alternatieven dragen bij aan de doelstelling voor gezondheid, door een afname van het aantal Daly's voor lucht en geluid gezamenlijk. Het aantal Daly's voor luchtkwaliteit in de drie alternatieven verandert niet relevant. Vanwege de wegaanpassing zijn er zowel positieve als negatieve effecten die elkaar grotendeels opheffen. De doelstelling van 10 % afname van Daly's voor

2) DALY = Disability-adjusted life years. Dit is een gecombineerde maat voor levensduurverkorting en afname van gezondheid van een populatie mensen (in dit geval de inwoners binnen het beschouwde studiegebied).

luchtkwaliteit voor het deelgebied Krommenie en Assendelft wordt niet gehaald. Het aantal Daly's voor geluid neemt bij het Heemskerkalternatief en het Golfbaanalternatief het sterkst af. Hierbij is rekening gehouden met een toename van de geluidsbelasting op woningen bij de aansluiting met de A9. In het Golfbaanalternatief worden meer woningen beïnvloed (Broekpolder) dan in het Heemskerkalternatief. Hierdoor is in dit alternatief de afname van het aantal Daly's minder groot dan in het Heemskerkalternatief. Bij het Nul-plusalternatief is er een beperkte afname van het aantal Daly's voor geluid. Het Heemskerkalternatief en het Golfbaanalternatief leveren met een afname van 9 à 10% een bijdrage aan de doelstelling van minimaal 10% minder Daly's voor het onderdeel geluid. Bij het Nul-plusalternatief wordt deze doelstelling niet gehaald.

Barrièrewerking

In alle alternatieven zal de barrièrewerking in Krommenie minder worden (betere oversteekbaarheid) door een viaduct in de bebouwde kom bij het Nul-plusalternatief of door een versmalling van de bestaande weg in het Heemskerkalternatief en het Golfbaanalternatief. De barrière die een gestrekt alternatief oplevert is niet zo groot, omdat de verbindingen die de weg kruisen gehandhaafd blijven of zelfs verbeteren door het toevoegen van extra routes.

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid neemt in het plangebied toe bij het Golfbaanalternatief en het Heemskerkalternatief. Dit komt door:

- 1 Het scheiden van het doorgaande verkeer en het lokale verkeer binnen Krommenie.
- 2 Het rustiger worden van een aantal wegen, die minder geschikt zijn voor grote verkeersstromen.
- 3 Minder grote kruispunten met een verkeersregelininstallatie.

Voor het Nul-plusalternatief geldt dat meer verkeer over gebiedsontsluitingswegen rijdt. Ondanks dat bovenstaande ook voor dit alternatief geldt, verbetert daarom de verkeersveiligheid per saldo niet. Op regionaal niveau maakt bij het Heemskerkalternatief en het Golfbaanalternatief wel meer verkeer gebruik van veilige stroomwegen met ongelijkvloerse kruisingen (bv. de A7 en A9 in plaats van de N246). Hierdoor verbetert in de hele regio bij deze alternatieven de verkeersveiligheid.

Sluipverkeer

Het Heemsker- en Golfbaanalternatief bieden een goed alternatief voor verkeer tussen de A8 en Heemskerk, dat nu nog het onderliggend wegennet gebruikt. Dit leidt tot een halvering van verkeer op de Communicatieweg-West. Deze weg wordt samen met de Dorpsstraat als sluiproute gezien. Het Nul-plusalternatief laat op deze locaties nauwelijks een afname zien.

Beoordeling doelbereik		Nul-plusalternatief	Heemskerkalternatief	Golfbaanalternatief
Bereikbaarheid	Verbetering reistijd	+	++	++
	Robuustheid	+	+	+
Leefbaarheid	Gezondheid	0	+	+
	Barrièrewerking	++	++	++
	Verkeersveiligheid	0	++	++
	Sluipverkeer	0	+	+

5.3.2 Criteria Wetgeving en Beleid: de effecten

Bij een milieueffectbeoordeling (planMER) scoren alternatieven, waarbij een nieuwe weg wordt aangelegd logischerwijs negatiever dan een Nul-plusalternatief waarbij een bestaande route wordt opgewaardeerd.

Het Heemskerkalternatief en het Golfbaanalternatief hebben een negatiever effect op natuur, landschap en historisch kapitaal en ruimtegebruik dan het Nul-plusalternatief. Aan de andere kant scoren deze alternatieven positiever op leefmilieu dan het Nul-plusalternatief. Met mitigerende maatregelen en herstelmaatregelen voor de Stelling van Amsterdam zijn er vanuit wet- en regelgeving geen belemmeringen voor realisatie van de alternatieven. De mitigerende maatregelen worden in de vervolgfase nader bepaald en uitgewerkt.

Er zijn nauwelijks verschillen in de effecten tussen het Heemsker- en Golfbaanalternatief. Alleen voor natuur is het Golfbaanalternatief minder negatief beoordeeld dan het Heemskerkalternatief, omdat er minder gebied met natuurwaarden wordt doorsneden.

Leefmilieu

Met betrekking tot het leefmilieu is er in alle alternatieven sprake van een afname van het aantal geluidgehinderden in Krommenie en Assendelft. De afname is het grootst bij het Heemsker- en Golfbaanalternatief. Hier staat wel een toename van geluid ten zuiden van Saendelft en Broekpolder tegenover. Ten aanzien van luchtkwaliteit is in alle alternatieven de verandering ten opzichte van de achtergrondconcentraties beperkt en niet onderscheidend. Tot slot scoren het Heemsker- en Golfbaanalternatief positiever dan het Nul-plusalternatief voor externe veiligheid. Dit omdat deze alternatieven resulteren in een afname van het vervoer van gevaarlijke stoffen in Krommenie.

Natuur

Het effect van het Nul-plusalternatief op de natuurwaarden is neutraal beoordeeld. Er is geen sprake van aantasting van Natuurnetwerk Nederland, weidevogelleefgebieden of beschermde soorten. Er is enkel sprake van een beperkt effect op Natura 2000 gebied als gevolg van vermessing/verzuring. Echter, het project Verbinding A8-A9 is aangemeld als prioritair project, waardoor er in het Programma Aanpak Stikstof (PAS) reeds rekening wordt gehouden met de wijziging in stikstofdepositie als gevolg van de Verbinding A8-A9. Ook het Heemskerk- en Golfbaanalternatief hebben een effect op Natura 2000 gebied als gevolg van vermessing/verzuring, waarvoor het PAS van toepassing is. Het Heemskerkalternatief leidt tot grotere effecten op weidevogelleefgebieden en beschermde soorten door een groter ruimtebeslag in weidevogelleefgebied en leefgebied van habitatoorten.

Bodem en water

De effecten op bodem en water zijn niet onderscheidend tussen de alternatieven. In alle alternatieven treden door een toename van verharding en bodemzetting effecten op, waarvoor mitigerende maatregelen mogelijk zijn.

Landschap en historisch kapitaal

Het Nul-plusalternatief leidt niet tot aantasting van de universele waarden van UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam. Het Heemskerk- en Golfbaanalternatief hebben wel een negatief effect. Bij beide alternatieven is sprake van doorsnijding van de hoofdverdedigingslijn en het inundatieveld en aantasting van de beleefbaarheid van de stelling. Het Heemskerkalternatief doorsnijdt het inundatiegebied over een grotere lengte dan het Golfbaanalternatief, maar tast de schootvelden van Fort Veldhuis minder aan. Samengevat zijn de effecten van beide alternatieven vergelijkbaar en daarom niet onderscheidend.³⁾ Het Nul-plusalternatief heeft geen effecten op landschappelijke-, cultuurhistorische- en archeologische waarden. Het Heemskerk- en Golfbaanalternatief hebben effect op de betreffende waarden. Het Golfbaanalternatief doorsnijdt daarnaast het provinciale monument (Noorder IJ- en Zeedijken), Het Heemskerkalternatief doorsnijdt een wettelijk beschermd archeologisch monument alsmede een archeologisch waardevol gebied.

Economische effectrapportage

De economische effectrapportage laat zien, dat de effectbeoordeling op economie op de alternatieven niet verschilt.

Ruimtegebruik

Het Heemskerk- en Golfbaanalternatief hebben een negatiever effect op ruimtegebruik dan het Nul-plusalternatief door impact op recreatie en landbouw en sloop van enkele woningen. Het Golfbaanalternatief heeft door de doorsnijding van de golfbaan meer effect op recreatie, het Heemskerkalternatief heeft door een grotere afname van landbouwareaal en het amoveren van twee in plaats van één agrarisch bedrijf een negatiever effect op landbouw dan het Golfbaanalternatief. Er is een LER (landbouw effect rapportage) opgesteld, die als bijlage bij het rapport ruimtegebruik is opgenomen. Het Nul-plusalternatief heeft geen effecten op landbouw. Het Heemskerkalternatief scoort iets slechter dan het Golfbaanalternatief als de effecten bekeken worden.

Verkeer

Voor de intensiteit en capaciteit (I/C-verhoudingen) treden bij alle alternatieven zowel positieve als negatieve effecten op. De effecten zijn het grootst bij het Heemskerk- en Golfbaanalternatief. De effecten zijn bij een hoge en lage economische groei vergelijkbaar, mede doordat de verkeeraantrekende werking in de drukke spitsrichting beperkt wordt door andere wegvakken in de omgeving, waaronder de A8 en A9 (noord). Over het geheel genomen is dit aspect daarom voor alle alternatieven neutraal beoordeeld.

Beoordeling effecten		Nul-plusalternatief	Heemskerkalternatief	Golfbaanalternatief
Leefmilieu	Effect op leefmilieu	+	++	++
Natuur	Effecten natuurwaarden	0	--	-
Bodem en water	Effect op bodem en water	-	-	-
Landschap en historisch kapitaal	Effect op UNESCO Stelling van Amsterdam	0	--	--
	Effect op landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden alsmede kansen	0	--	--
Ruimtegebruik	Effect op ruimtegebruik	-	--	--
Verkeer	Intensiteit/ capaciteit verhouding	0	0	0

Ten behoeve van de afweging van de alternatieven zijn aanvullende onderzoeken verricht.

3) Na afronding van de PlanMER en volgend uit het gesprek met de minister van OCW van 25 april 2018 lijken herstelmaatregelen het meest haalbaar in het gebied van het Golfbaanalternatief. In dit gebied is de grootste winst te behalen door het koppelen van de herstelmaatregelen aan het uitwerken van een tracéontwerp.

Aansluitingen A9

In het GS-besluit van januari 2017 over de Voorkeursontwerpen is aangegeven, dat de regio nog in gesprek was met Rijkswaterstaat om te bezien welke vormgeving de aansluiting op de A9 moesten krijgen om te kunnen voldoen aan de ontwerpeisen van Rijkswaterstaat met betrekking tot verkeersveiligheid en capaciteit. De conclusies uit die gesprekken, beschreven in het aanvullend onderzoek “notitie A9 aansluitingen” van mei 2017, zijn dat bij het Heemskerkalternatief een uitbreiding van de weefvakken naar het noorden en zuiden en een fly-over in zuidoostelijke richting noodzakelijk zijn. De aansluiting Heemskerk ligt relatief dicht op aansluiting 10 Castricum waardoor ook ten noorden van die aansluiting maatregelen nodig zijn om het benodigde aantal rijstroken te realiseren. Bij het Golfbaanalternatief zijn enkele aanpassingen met weefvakken en in- en uitvoegstroken tussen de aansluiting Heemskerk aan de noordzijde en de A22 aan de zuidzijde nodig. De kosten van deze aanpassingen bedragen voor het Heemskerkalternatief €148 mln inclusief BTW en voor het Golfbaanalternatief €20 mln inclusief BTW. Uit het aanvullend onderzoek blijkt, dat de extra effecten die optreden bij het mogelijk maken van een aansluiting op de A9 geen aanleiding vormen om de beoordeling van de alternatieven in het MER aan te passen. Dit omdat de extra effecten marginaal zijn en niet onderscheidend zijn voor de score in het MER.

Verzorgingsplaatsen A9

Als gevolg van het mogelijk maken van een nieuwe aansluiting op de A9 en de aanpassingen van de A9 bij het Heemskerk- en Golfbaanalternatief moeten de verzorgingsplaatsen en tankstations aan weerszijden van de A9 worden verplaatst. Langs de A9 zijn hiervoor een aantal mogelijke locaties. Hierbij moet rekening gehouden worden met

- de vereisten voor de aansluiting van verzorgingsplaatsen (lengte van in- en uitvoegers, afstand tussen aansluitingen e.d.);
- de onderlinge afstanden van verzorgingsplaatsen en tankstations;
- belemmeringen voor de inpassing.

Het betreft locaties bij aansluiting Castricum en Akersloot. Een meer noordelijke locatie bij Heiloo wordt door Rijkswaterstaat niet geaccepteerd als alternatief voor de huidige locatie, vanwege de onderlinge afstand met andere tankstations.

De verzorgingsplaatsen op deze locaties zijn mogelijk, maar resulteren in negatieve effecten op (vooral) landschap, natuurwaarden en cultuurhistorische elementen. De effecten zijn lokaal en leiden ten opzichte van de alternatieven als geheel niet tot een onderscheidende beoordeling van de alternatieven in de PlanMER.

De kosten van een verplaatsing variëren van € 23 mln tot € 59 mln, afhankelijk van de te kiezen locatie.

Extra onderzoek geluidseffecten op de Broekpolder

In juli 2017 hebben GS besloten om, in het kader van de Verbinding A8-A9 een extra onderzoek te laten doen naar de mogelijkheden om bij het Golfbaanalternatief de geluidseffecten op de wijk Broekpolder (Heemskerk/Beverwijk) te mitigeren. De reden van het onderzoek was om inzicht te krijgen of de geluidsbelasting van het Golfbaanalternatief op de Broekpolder vergelijkbaar te maken is met de geluidsbelasting van het Heemskerkalternatief op de wijk.

De resultaten van het aanvullend onderzoek laten zien, dat het mogelijk is om de geluidsbelasting in de Broekpolder bij het Golfbaanalternatief onder het niveau te krijgen van het Heemskerkalternatief en van de autonome ontwikkeling. Dit kan door het toepassen van geluidsreducerend asfalt op de A9 en de nieuwe verbindingsweg, het verlagen van de snelheid op de hoofdrijbaan van de A9 of een verdiepte aansluiting.

5.3.3 Financiële criteria: Kosten en baten

De kosten voor de alternatieven, inclusief de aanpassingen aan de A9 en de verplaatsingskosten voor verzorgingsplaatsen en tankstations, zijn geraamd op (prijsspeil 2017):

Investeringskosten	Nul-plusalternatief	Heemskerkalternatief	Golfbaanalternatief
Voorziene kosten in mln	197	254	208
Incl. risicoreservering exclusief BTW in mln	230	297	245
Extra kosten aansluiting A9 inclusief BTW in mln		148	20
Extra kosten verplaatsen tankstations* inclusief BTW in mln		23-59 bandbreedte	23-59 bandbreedte
Totaal	230	468-504	288-324
Levensduurkosten (100 jaar) ex BTW	63	172	162

* Kosten lopen uiteen afhankelijk van de te kiezen locatie, combinatie van locaties aan de oostzijde en westzijde zijn mogelijk.

Maatschappelijke Kostenbatenanalyse (MKBA)

De kosten in kostenraming en de MKBA-kosten verschillen. Dit wordt veroorzaakt doordat in de MKBA naast de kosten van de fysieke aanleg ook de kosten van milieueffecten en de daling van de waarde van onroerend goed zijn meegenomen. Bovendien zijn alle waarden, zoals de levensduurkosten, contant gemaakt met een discontovoet. Uitgegaan is van de goedkoopste oplossing van het verplaatsen van de tankstations.

Bij een kosten-baten verhouding boven de 1,0 wegen de maatschappelijke kosten op tegen de maatschappelijke baten. Bij het Golfbaanalternatief is bij hoge en lage groei sprake van een duidelijke positieve ratio. Bij het Heemskerkalternatief zijn de kosten en baten ongeveer vergelijkbaar, maar is bij een hoge groei de ratio onder de 1,0. Bij het Nul-plusalternatief wegen de kosten niet op tegen de baten. Dit alternatief is maatschappelijk onrendabel.

MKBA (laag scenario)	Nul-plusalternatief	Heemskerkalternatief	Golfbaanalternatief
Baten	€ 130	€ 557	€ 572
Kosten	-€ 245	-€ 567	-€ 384
Saldo kosten/baten	-€ 114	-€ 10	€ 188
B/K verhouding	0,53	0,98	1,49

MKBA (hoog scenario)	Nul-plusalternatief	Heemskerkalternatief	Golfbaanalternatief
Baten	€ 140	€ 518	€ 500
Kosten	-€ 245	-€ 567	-€ 384
Saldo kosten/baten	-€ 104	-€ 49	€ 116
B/K verhouding	0,57	0,91	1,30

Beoordeling MKBA	Nul-plusalternatief	Heemskerkalternatief	Golfbaanalternatief
Laag	0,53	0,98	1,49
Hoog	0,57	0,91	1,30

5.3.4 Marktbenadering

Er is onderzoek gedaan naar mogelijke vormen van marktbenadering. Op basis van de quick scan Public Private Comparator (PPC) van Bouwend Nederland, een advies van PPS Support en de kennis en ervaring bij de provincie Noord-Holland is een advies opgesteld. Dit advies stelt voor om te kiezen voor de wijze van marktbenadering Design & Construct of Engineering & Construct, al of niet in combinatie met Maintain. De keuze van de wijze van marktbenadering is niet onderscheidend voor het te kiezen alternatief.

5.3.5 Toets van de trechtering uit fase 1

Met de kennis die opgedaan is in fase 2 van de planstudie is beoordeeld of er aanleiding is om de eerder afgevalen alternatieven (4, 6 en 7) alsnog als mee te nemen in de 2e fase en te beschouwen ten opzichte van de nu uitgewerkte drie alternatieven (Nul-plus-, Heemskerk- en Golfbaanalternatief). Alternatief 4 (om de Golfbaan heen) verhoudt zich nog steeds negatief ten opzichte van het Heemskerk- en het Golfbaanalternatief vanwege de grotere impact op de Stelling van Amsterdam en de landbouw. Bovendien is het tracé langer en minder logisch dan de tracés van het Heemskerk- en het Golfbaanalternatief. De kosten die in deze fase aanvullend zijn voorzien voor het Golfbaanalternatief, vanwege aanpassing aan de A9, zouden ook opgaan voor alternatief 4.

Voor alternatief 6 geldt nog steeds dat deze relatief duur is, een grote impact op de Stelling van Amsterdam heeft en weinig bijdraagt aan het doelbereik. Ook bij dit alternatief is, evenals bij het Heemskerkalternatief, een tunnel onder de Kilzone wenselijk voor de inpassing, waardoor de kosten –zonder extra bijdrage aan het doelbereik – verder oplopen. Er is geen aanleiding om dit alternatief alsnog te beschouwen in fase 2.

Voor alternatief 7 geldt, net als voor alternatief 6, dat deze een beperkt doelbereik heeft en relatief duur is. Het voornaamste voordeel van dit alternatief is, dat deze volgens het ontwerp uit fase 1 de Stelling van Amsterdam niet raakt. Echter de aansluiting op de bestaande N203 is hierin dusdanig krap ontworpen dat concessies zijn gedaan aan het veilig wegontwerp. Daarnaast kan het nodig zijn om maatregelen te nemen om de geluidsbelasting van de nieuwbouwwijk Kreekrijk te beperken. Bij alternatief 7 is het in principe mogelijk de aansluiting Saendelft (zoals opgenomen in het Heemskerk- en het Golfbaanalternatief) in het tracé op te nemen.

Alternatief 7 is in het kader van de afweging in fase 2 nogmaals verkeerskundig beschouwd. Daaruit blijkt dat alternatief 7 voor de bereikbaarheid van de regio minder bijdraagt dan het Heemskerk- en Golfbaanalternatief en ook het Nul-plusalternatief. Daarmee biedt dit alternatief voor wat betreft doelbereik geen perspectief tegenover het Heemskerk- en Golfbaanalternatief. Omdat het alternatief in kosten vergelijkbaar is met het uitgewerkte Nul-plusalternatief, een kleiner doelbereik heeft en het

nieuwe tracé leidt tot (milieu)hinder biedt alternatief 7 geen duidelijke meerwaarde boven het Nul-plusalternatief. Alternatief 7 kan worden gekarakteriseerd als een (ingrijpende en kostbare) maatregel om het lokale bereikbaarheids- en leefbaarheidsknelpunt van de bestaande N203 door Krommenie-Assendelft op te lossen, met een beperkte meerwaarde voor de bereikbaarheid op een wat hoger schaalniveau. Deze onderlinge vergelijking tussen het Nul-plusalternatief en alternatief 7 speelde echter ook al bij de afweging in de vorige fase van de planstudie. De nieuwe verkeersgegevens werpen op die vergelijking geen nieuw licht.

Uit voorgaande blijkt dat er geen aanleiding is om de reeds afgefallen alternatieven alsnog te beschouwen in de 2^e fase van de planstudie.

6 PROCES VAN BERAADSLAGING EN BESLUITVORMING

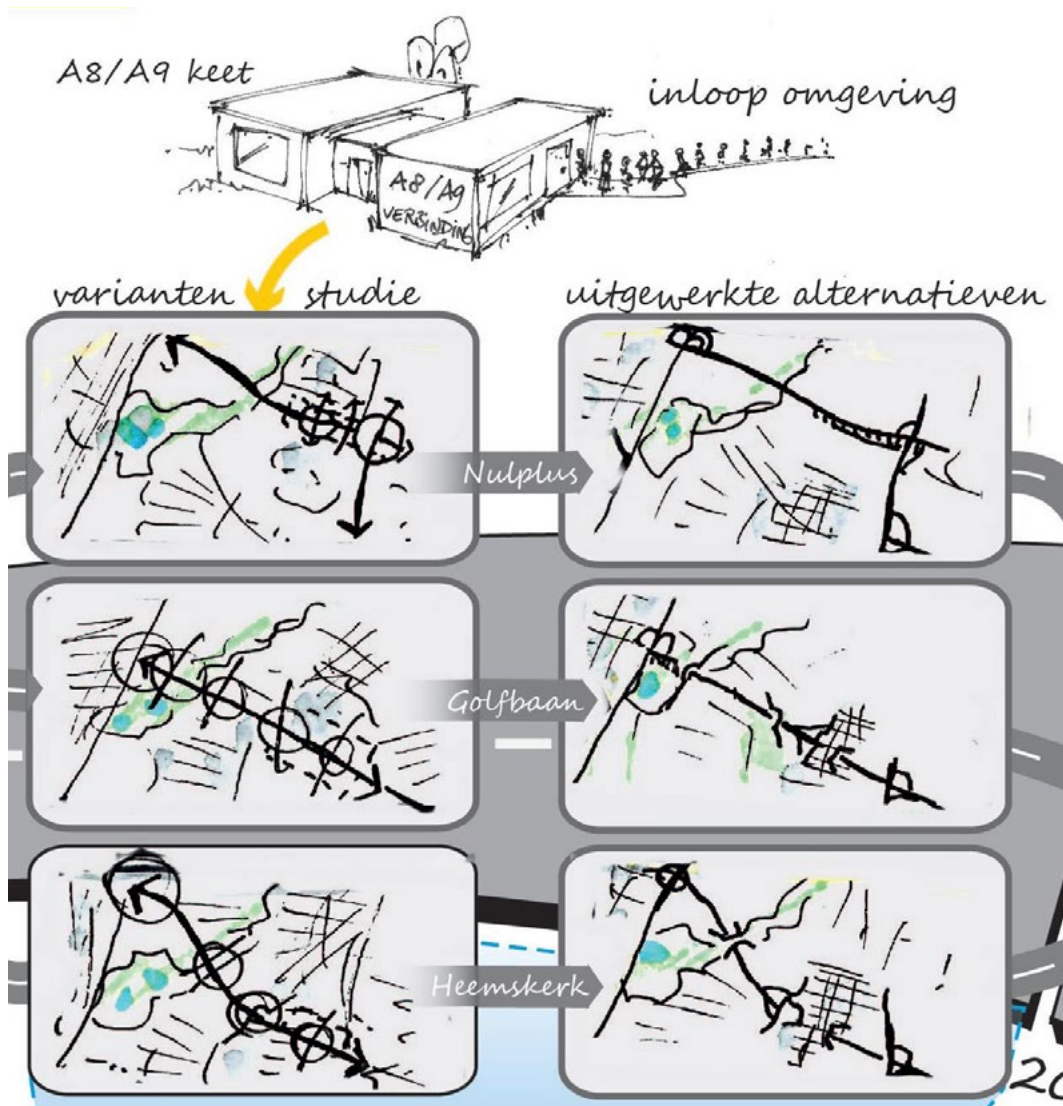
6.1 PROCESBETROKKENHEID

6.1.1 Maatschappelijke klankbordgroep

Gedurende de planstudie Verbinding A8-A9 is gebruik gemaakt van (lokale) kennis en expertise van stakeholders in het gebied om de kwaliteit van het onderzoek te verbeteren. Het opstellen van de MER is mede begeleid door een klankbordgroep met vertegenwoordigers van bewonersgroepen, bedrijfsleven en natuurverenigingen uit het plangebied. De klankbordgroep is gevraagd om te reageren op volledigheid, navolgbaarheid en leesbaarheid van de producten die in het kader van deze planstudie zijn vervaardigd.

6.1.2 Tijdelijk projectbureau in assendelft en informatieavonden

Bij het uitwerken van de ontwerpen van de drie nader onderzochte alternatieven heeft het projectteam acht weken inloopsessies in het tijdelijke projectbureau georganiseerd waarbij bewoners en andere belanghebbenden ideeën konden inbrengen voor de ontwerpen van de verschillende alternatieven. Deze ideeën zijn meegenomen in het ontwerpproces. De informatieavonden vonden plaats in het kader van de diverse beslismomenten van de planstudie in Heemskerk en in Assendelft.



6.1.3 Stuurgroep verbinding A8-A9

Ten behoeve van de uitvoering van de Samenwerkingsovereenkomst hebben de partijen een overlegstructuur gevormd met een bestuurlijke stuurgroep, een managementoverleg en een ambtelijke begeleidingscommissie. Rijkswaterstaat West Nederland Noord neemt deel vanuit haar rol als weg- en netwerkbeheerder van de aansluitende rijkswegen. De stuurgroep heeft als taak de begeleiding en bewaking van de tijdige totstandkoming van een planstudie en een sluitende begroting voor de realisatiefase van de Verbinding A8-A9, het vaststellen van de in dat kader door de projectgroep op te leveren producten en het vrijgeven van de resultaten ter besluitvorming door de deelnemende partijen.

6.2 Inspraak

De resultaten van de PlanMER onderzoeken hebben ter inzage gelegen van 17 juli tot en met 1 oktober 2017. Belanghebbenden en geïnteresseerden hebben de mogelijkheid gekregen om een inspraakreactie (zienswijze) op de vrijgegeven onderzoeksrapporten in te dienen. De planstudie bestaat uit een milieueffectrapportage, kostenraming en de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA).

Daarnaast is advies ingewonnen van ICOMOS, Commissie voor de m.e.r. en Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO).

6.2.1 Resultaten uit de inspraak

Er zijn 286 zienswijzen ingediend. In de Nota van Beantwoording zijn alle zienswijzen van een reactie voorzien. Alle zienswijzen zijn opgenomen in de bijlage bij de Nota van Beantwoording (NvB).

Geen van de alternatieven kent louter voorstanders. Tegen elk alternatief bestaat maatschappelijke weerstand. De grote lijn daarin is, dat de bewonersgroepen tegen de alternatieven zijn die effecten hebben op hun woongebied. Dat geldt zowel voor het Nul-plusalternatief (o.a. Krommenie/Wormerveer), Heemskerkalternatief (Busch en Dam) en het Golfbaanalternatief (Broekpolder). De natuur- en milieuorganisaties zijn tegen zowel het Golfbaan- als het Heemskerkalternatief en voorstander van het Nul-plusalternatief. Dit alternatief doorkruist niet het open landschap, tast het UNESCO werelderfgoed Stelling van Amsterdam niet aan en zorgt niet voor aantasting van landschappelijke en recreatieve waarden van het gebied en de belangen van de landbouwsector.

De vertegenwoordigers van het overkoepelende bedrijfsleven zijn geen voorstander van het Nul-plusalternatief. Zij zijn voorstander van het Golfbaanalternatief. Dit alternatief levert de grootste bijdrage aan de rijtijdwinsten en daarmee de economie van de regio.

Er zijn geen zienswijzen binnengekomen die aanleiding geven tot aanpassingen in het verrichte onderzoek. De PlanMER is op een juiste en volledige wijze uitgevoerd. Dit wordt bevestigd door de conclusies van de Commissie voor de m.e.r.

Veel inspraakreacties betreffen zorg over de mogelijke negatieve milieueffecten in de Broekpolder. GS hebben in juli 2017 besloten tot aanvullend onderzoek naar de geluidseffecten en de wijze waarop ze kunnen worden voorkomen of verminderd. In dit onderzoek zijn mogelijke maatregelen benoemd, zoals het toepassen van geluidsreducerend asfalt op de A9 en de nieuwe verbinding.

Veel van de inspraakreacties lopen vooruit op de uitwerking van het voorkeursalternatief. In deze fase van het project is toegewerkt naar de afronding van de PlanMER rondom de drie alternatieven. Pas als het voorkeursalternatief is vastgesteld, kan begonnen worden met de planuitwerking. In de planuitwerking, met een provinciaal inpassingsplan (PIP) en een tracébesluit (TB), wordt gefocust op de verdere detaillering van het gekozen voorkeursalternatief. Daarbij moeten alle effecten tot in detail in beeld worden gebracht en moet worden aangegeven hoe eventuele ongewenste effecten worden gecompenseerd of gemitigeerd.

6.2.2 Advies Commissie voor de M.E.R.

De PlanMER is beoordeeld door de Commissie voor de m.e.r. Deze onafhankelijke commissie, die waakt over de kwaliteit van milieu effect onderzoeken, heeft het volgende eindoordeel gepubliceerd:

“De Commissie vindt het rapport helder en overzichtelijk. Het wordt onderbouwd met omvangrijke bijlagen. Voor elk van de overgebleven drie alternatieven is één variant uitgewerkt. Daarbij is duidelijk aangegeven welke andere oplossingen zijn afgefallen en om welke reden. Uit het rapport blijkt dat de drie varianten op bereikbaarheid en leefbaarheid positief scoren. De Commissie vindt dat er met dit rapport een goede milieubasis ligt voor een keuze voor het voorkeursalternatief.”

Lucht, geluid en gezondheid waren in de inspraak een belangrijk thema's. De Commissie voor de m.e.r. oordeelt positief over de onderzoeken die op deze thema's zijn uitgevoerd en noemt ze een goede basis om een keuze voor een voorkeursalternatief te maken.

6.2.3 Advies Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO)

De ARO is in haar vergadering van 4 oktober tot de volgende bevindingen gekomen over de PlanMER:

“Het Nul-plusalternatief 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 Ag 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.”

De ARO heeft aldus aandachtspunten meegegeven voor bij de uitwerking van het voorkeursalternatief.

6.2.4 Advies ICOMOS en College van Rijksadviseurs

In oktober 2015 is ICOMOS de Heritage Impact Assessment (HIA) aangeboden. Hierin staan de effecten van de verschillende alternatieven beschreven op het UNESCO werelderfgoed de Stelling van Amsterdam. In november 2015 heeft ICOMOS hierop een reactie gegeven die voldoende ruimte leek te bieden voor oplossing van de problematiek rondom de A8-A9, ook met nieuwe infrastructuur. Wel heeft ICOMOS gevraagd om visualisaties. Deze zijn in februari 2017 aangeleverd. Op basis van deze visualisaties sprak ICOMOS in mei 2017 de voorkeur uit voor het Nul-plusalternatief. ICOMOS gaf aan, dat het Heemskerkalternatief en het Golfbaanalternatief zoals die waren gevisualiseerd zijn, voor haar niet acceptabel zijn. In juli kwam de volledige PlanMER voor de Verbinding A8-A9 beschikbaar. Conclusie hieruit is dat de voorkeur van ICOMOS, het Nul-plusalternatief, nauwelijks oplossend vermogen heeft en maatschappelijk niet rendabel is.

In een bestuurlijk overleg van 7 juli 2017 is met de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) de afspraak gemaakt om ICOMOS op basis van de uitkomsten van de PlanMER opnieuw te consulteren en ook het eerdere advies uit 2015 hierbij te betrekken.

ICOMOS heeft vervolgens op uitnodiging van het ministerie van OCW op 6 en 7 oktober 2017 een werkbezoek aan het plangebied gebracht. Een advies van het College van Rijksadviseurs (CRa) is ingebracht in het werkbezoek. Het CRa heeft als advies meegegeven om nog duidelijker in beeld te brengen waar in de Stelling aan kwaliteit te winnen is. De vertegenwoordiger van ICOMOS is ontvangen door vertegenwoordigers van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, een vertegenwoordiger van het College van Rijksadviseurs en de gedeputeerden Stelling van Amsterdam en Mobiliteit. Daarnaast heeft zij met diverse stakeholders uit het gebied gesproken.

Na het bezoek van ICOMOS aan het plangebied van de A8-A9 is door ICOMOS een advies opgesteld met de volgende aanbevelingen (volledig advies: zie bijlage bij NvB):

- *“De missie concludeert dan ook dat er op dit moment geen enkel alternatief is dat kan worden ondersteund. Daarom is het advies om verder te zoeken naar andere opties die wel aan de drie bovengenoemde belangrijkste criteria voldoen, te weten: bescherming van de OUV⁴⁾, leefbaarheid en mobiliteit.”*
- *“Ten eerste is de missie van mening dat de mogelijkheid van een bufferzone moet worden onderzocht op basis van een duidelijke inkadering in de omgeving, in ieder geval voor de meest kwetsbare gedeelten van het erfgoed.”*
- *“Ten tweede zijn herstelwerkzaamheden nodig voor sommige landschappelijke gebieden, zoals in dit rapport is aangegeven.”*
- *“Ten derde stelt de missie voor om naar aanleiding hiervan een meer gedetailleerde strategische benadering voor het erfgoed als geheel en de bredere context uit te werken, met name inzake infrastructuur, omdat het lastig is om infrastructurele projecten los van elkaar te bekijken binnen de nauwe begrenzing van segmenten van het erfgoed, zoals uit dit rapport blijkt.”*

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

Het Nul-plusalternatief kan ICOMOS niet ondersteunen omdat duidelijk is dat dit alternatief een nadelig effect heeft op de leefbaarheid en geen duurzame vervoersoplossing biedt. Daarmee voldoet dit alternatief niet aan de doelstellingen waarom er een A8-A9 wegverbinding moet worden aangelegd. Het Heemskerkalternatief en het Golfbaanalternatief kan ICOMOS niet ondersteunen, omdat deze de OUV van de Stelling te veel zullen schaden. ICOMOS adviseert om verder te zoeken naar andere alternatieven die wel aan de drie belangrijkste criteria voldoen, te weten bescherming van de OUV, leefbaarheid en mobiliteit.

Vervolgens is op verzoek van GS een overleg traject gestart met de ministers van OCW en I&W voor verder beraad op het dilemma tussen de werelderfgoedstatus van de Stelling van Amsterdam en het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid met de aanleg van een A8-A9 verbinding. GS hebben verder aangegeven dat het doel is onder andere de leefbaarheid te verbeteren in Krommenie en Assendelft en dat met inachtneming van de criteria van ICOMOS, zij geen mogelijkheden ziet om tot andere

4) Outstanding Universal Value



alternatieven of varianten van de bestaande alternatieven te komen. De PS-commissie Mobiliteit en Financiën is hierover geïnformeerd op 29 november 2017.

6.2.5 Overleg met de ministers van OCW en I&W

Op 25 april 2018 hebben het Ministerie van OCW en de Provincie Noord-Holland een bestuurlijk overleg gehad over de leefbaarheids- en bereikbaarheidsopgave in Krommenie/Assendelft, in relatie tot het UNESCO-werelderfgoed Stelling van Amsterdam.

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

Alles overwegende geeft de aanleg van een nieuwe weg in het werelderfgoed een oplossing voor het vraagstuk van de leefbaarheid en bereikbaarheid. De richtinggevende adviezen van ICOMOS bieden goede aanknopingspunten om een dergelijke wegverbinding zodanig in te passen dat de attributen (openheid, visuele samenhang en fysieke landschappelijke structuren) zo min mogelijk worden aangetast. Daarnaast geeft ICOMOS richtinggevende adviezen voor de verbetering en herstel van de OUV in het gebied. Deze herstelmaatregelen lijken het meest haalbaar in het gebied van het Golfbaanalternatief. In dit gebied is de grootste winst te behalen door het koppelen van de herstelmaatregelen aan het uitwerken van een tracéontwerp. De provincie Noord-Holland en het ministerie van OCW zijn van mening dat er een stevige basis ligt voor verdere besluitvorming. De provincie kan een weloverwogen voorkeursbesluit nemen voor een oplossing voor de vraagstukken leefbaarheid en bereikbaarheid, en recht doen aan instandhouding van het werelderfgoed.

Tijdens het overleg van 25 april 2018 hebben de bestuurders de volgende afspraken gemaakt op basis van een redenerlijn:

- 1 OCW en regio concluderen dat het proces, zoals dat doorlopen is, zorgvuldig is gedaan. De regio vindt een wegverbinding tussen de A8 en de A9 van dusdanig groot maatschappelijk belang, dat de aanleg van deze verbinding noodzakelijk is.
- 2 OCW en regio concluderen dat gezocht moet worden naar mogelijkheden om te komen tot een integraal ontwerp. De richtinggevende adviezen van ICOMOS bieden goede aanknopingspunten voor een dergelijk ontwerp van de wegverbinding waarin de waarden van het werelderfgoed zo min mogelijk worden aangetast en op een aantal plaatsen kunnen worden hersteld.
- 3 Op basis van de beschikbare informatie uit de planMER studie Verbinding A8-A9 en de ingewonnen adviezen van o.a. ICOMOS, nemen Gedeputeerde Staten van Noord-Holland voor de zomer 2018 een besluit Voorkeursalternatief.

- 4 Na het besluit Voorkeursalternatief stelt de provincie een integraal Landschapsplan op ten behoeve van het integraal ontwerp. Het ministerie van OCW denkt mee in de opdrachtformulering van het Landschapsplan. Het landschapsplan is gereed in 2019.
- 5 Dit Landschapsplan neemt het herstel van het landschap van de Stelling van Amsterdam als uitgangspunt, waarbij de weg zo optimaal mogelijk wordt ingepast en sluit aan op de richtinggevende adviezen van ICOMOS.
- 6 De ministeries van OCW en IenW, de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) en Rijkswaterstaat (RWS) worden nauw betrokken bij het tot stand komen van het Landschapsplan.
- 7 Na voltooiing van het Landschapsplan volgt een go/no-go besluit bij zowel de provincie Noord-Holland als bij de Minister van OCW.
- 8 Het ministerie van OCW informeert UNESCO over het besluit Voorkeursalternatief en het gevoerde en nog te komen proces.

Na (hoog)ambtelijk overleg heeft het ministerie van I&W aangegeven dat de minister van I&W in dit stadium niet betrokken hoeft te worden. Wel heeft de minister in het bestuurlijk overleg MIRT van 15 maart 2018 toegezegd haar medewerking te verlenen aan het te nemen Tracébesluit. In het bestuurlijk overleg MIRT is verder afgesproken dat de regio aantoont hoe de aanleg van de Verbinding A8-A9 zich verhoudt tot de hoofdogaven van het Gebiedsgericht Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA en wat het oplossend vermogen is van de Verbinding A8-A9 voor de hoofdogave van het programma, de mate waarin het extra woningbouw faciliteert en de effecten van de Verbinding A8-A9 op het hoofdwegennet (A8, A9 en A10). Rond de zomer van 2018 besluiten Rijk en regio gezamenlijk over het al dan niet opnemen van de Verbinding A8-A9 in het programma en onder welke voorwaarden.

KEUZE VAN HET VOORKEURSAALTERNATIEF

De afweging om te komen tot een voorkeursalternatief vindt plaats op drie gronden:

- **Onderzoek:** inhoudelijke conclusies
- **Omgeving:** standpunten van belanghebbenden
- **Bestuur:** belangrijkste bestuurlijke afwegingen



7.1 ONDERZOEK

De inhoudelijke afweging is opgebouwd langs de volgende stappen:

Leefbaarheid en bereikbaarheid

De eerste stap bij de keuze van het VKA is de toets of er een alternatief positief scoort op doelbereik en welk alternatief het best scoort. Zowel het Golfbaan- als het Heemskerkalternatief scoren goed. Beide alternatieven verschillen niet wezenlijk van elkaar. Het Nul-plusalternatief scoort qua effecten op de leefbaarheid slechter dan de twee gestrekte alternatieven.

Wetgeving en Beleid (effecten)

Het Nul-plusalternatief heeft de geringste effecten.

De effecten van de beide gestrekte alternatieven verschillen niet wezenlijk van elkaar. Compensatie en mitigatie is mogelijk.

Financieel

Bij de keuze voor een wegalternatief wordt niet alleen gekeken naar de effecten van deze weg op de doelstellingen leefbaarheid en bereikbaarheid, maar ook naar de kosten die een belangrijk criterium vormen in de afwegingen voor een wegalternatief. De overheid heeft hierin een verantwoording naar haar inwoners dat zij tegen maatschappelijk acceptabele kosten een wegverbinding aanlegt.

- MKBA: Het Heemskerkalternatief heeft een baten-kosten ratio van 0,9-1,0; het Golfbaanalternatief kent een ratio van 1,3 tot 1,5 (afhankelijk van groeiscenario) en heeft daarmee de beste MKBA-ratio. Het Nul-plusalternatief is maatschappelijk onrendabel (0,5-0,6).
- Kosten: Het Golfbaanalternatief en het Nul-plusalternatief zijn goedkoper dan het Heemskerkalternatief (verschil van respectievelijk € 180 en € 238 miljoen).

7.2 OMGEVING

Elk alternatief kent voor- en tegenstanders. Er is niet één alternatief met alleen voor- of tegenstanders. De voorstanders van het ene alternatief, zijn doorgaans de tegenstanders van de anderen. Vanuit de omgeving is geen eenduidig voorkeursalternatief aan te wijzen. Met alle belangen die rond het voorkeursalternatief spelen zal in de volgende fase rekening gehouden moeten worden.

7.3 BESTUUR

In de samenwerkingsovereenkomst (SOK) wordt de bestuurlijke voorkeur voor het Heemskerkalternatief uitgesproken. De SOK-partijen hebben besluiten genomen om, onder voorwaarden, in totaal € 111 miljoen te reserveren voor de Verbinding A8-A9. In de SOK is vastgelegd, dat partijen zich inspannen om nadere financiële middelen te vinden om het project te dekken. Geen van de drie alternatieven is vanuit de huidige gereserveerde middelen te dekken.

De samenwerkende partijen zullen zich verder moeten inspannen om het gekozen voorkeursalternatief te financieren. In de SOK zijn de samenwerkende partijen er al van uitgegaan, dat de € 111 miljoen niet voldoende was. Het nog gedekte bedrag is echter substantieel hoger dan toen was voorzien.

Advies Stuurgroep 19 juni 2017

De stuurgroep Verbinding A8-A9, bestaande uit de Vervoerregio Amsterdam, de gemeenten Zaanstad, Uitgeest, Heemskerk, Beverwijk en Velsen en als adviseur Rijkswaterstaat West Nederland Noord, heeft op 19 juni kennis genomen van de conclusies van het planMER en is akkoord gegaan met het vrijgeven door van de planMER door GS.

Zienswijzen stuurgroep partijen

De verschillende partijen hebben zich in het inspraaktraject uit kunnen spreken over de PlanMER. Van Rijkswaterstaat West Nederland Noord is geen zienswijze ontvangen. De reacties van deze partners vormen voor het verdere proces een belangrijk richtsnoer.

Geen van de partijen spreekt zich uit voor het Nul-plusalternatief. Alle partijen kiezen voor één van de gestrekte alternatieven. De Vervoerregio Amsterdam complimenteert de provincie met het doorlopen proces en het inhoudelijke resultaat. Zij is van mening dat het Golfbaanalternatief de enige haalbare oplossing is. Zij vragen aandacht voor de effecten op de Broekpolder en de werelderfgoedstatus Stelling van Amsterdam.

De gemeente Zaanstad dringt in haar zienswijze aan op spoedige besluitvorming. De gemeente stelt dat er geen draagvlak is voor het Nul-plusalternatief. De gemeente maakt geen keuze tussen het Golfbaan- of Heemskerkalternatief. Tot slot stelt de gemeente dat de onderzoeken in goede samenwerking tot stand zijn gekomen.

De gemeente Uitgeest heeft geen voorkeur uitgesproken. Zij vraagt extra onderzoek naar een aantal specifieke locaties. Daarnaast geeft de gemeente aan dat het op haar grondgebied realiseren van de te verplaatsen verzorgingsplaatsen langs de A9 onbespreekbaar is.

De gemeente Velsen is voorstander van de aanleg van een verbinding tussen de A8 en de A9. Er wordt geen voorkeur voor een alternatief uitgesproken. De gemeente wil daarvoor eerst de resultaten van het geluidsonderzoek Broekpolder en het advies van ICOMOS kennen.

De gemeente Heemskerk spreekt een voorkeur uit voor het Heemskerkalternatief en wijst het Golfbaanalternatief af. De gemeente is van mening dat de PlanMER onzorgvuldig is uitgevoerd. De gemeente wijst in haar reactie op de effecten op de Broekpolder en de bedreiging van het voortbestaan van de golfclub bij een keuze voor het Golfbaanalternatief.

De gemeente Beverwijk is voorstander van een verbinding A8-A9. Het Heemskerkalternatief is de enige aanvaardbare oplossing voor Beverwijk. De effecten op de leefbaarheid in de Broekpolder is leidend voor de keuze van de gemeente. Daarnaast wordt gewezen op de mogelijk effecten op de status werelderfgoed van de Stelling van Amsterdam.

In de Provinciale Statencommissie Mobiliteit en Financiën van 7 september 2017 is de PlanMER van het project Verbinding A8-A9 aan de orde geweest. Nadat al in juni 2017 een technische toelichting was gegeven aan de commissieleden is in deze bijeenkomst, mede ook door de input van een zestal sprekers van gedachten gewisseld over de voorliggende stukken. Het verslag van die behandeling is beschikbaar op de website van Provinciale Staten. De leidende vraagstukken in de Statencommissie waren de Stelling van Amsterdam, de leefbaarheidsproblematiek in overige gebieden, de effecten op de bestaande A8, de inpassing in het landschap, de afwaardering van de N203 en de financiering.

De afspraken met de minister van OCW zijn opgenomen in de brief van GS aan PS van 26 april jl. met kenmerk 1067127/1067134. Onderdeel van die afspraken is dat GS voor de zomer een besluit voorkeursalternatief nemen (i.e. het voorliggend besluit) en dat na het besluit voorkeursalternatief de provincie een landschapsplan opstelt. Het landschapsplan heeft tot doel om de verbinding tussen de A8 en de A9 zo goed mogelijk in het landschap in te passen, zodanig dat tegelijkertijd de uitzonderlijke universele waarde van de Stelling van Amsterdam wordt versterkt. Na voltooiing van het landschapsplan volgt een go/no-go besluit bij zowel de provincie Noord-Holland als bij de minister van OCW. De minister van I&W heeft toegezegd haar medewerking te verlenen aan het te nemen Tracébesluit.

Advies stuurgroep 17 mei 2018

In de Stuurgroep Verbinding A8-A9 van 17 mei 2018 zijn de leden van stuurgroep in de gelegenheid gesteld te adviseren over het aanwijzen van het voorkeursalternatief. De Stuurgroep geeft een verdeeld advies.

Binnen de gemeente Zaanstad is er geen draagvlak voor het Nul-plusalternatief. Wat betreft de gestrekte alternatieven is er weinig verschil voor Zaanstad. Wel wijst Zaanstad op een verschil in kosten. De gemeente wil graag een spoedige besluitvorming.

De Vervoerregio Amsterdam heeft een duidelijke voorkeur voor het Golfbaanalternatief. Dit uit oogpunt van doelbereik (verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid) en kosteneffectiviteit.

De gemeente Velsen acht de Verbinding A8-A9 van belang voor de hele regio. Velsen adviseert een keuze te maken nadat eerst een landschapsplan voor zowel het Heemskerk- als het Golfbaanalternatief is gemaakt. Volgens Velsen kan dit een positief effect op het draagvlak hebben.

De gemeente Heemskerk vindt dat er een verbinding moet komen van de A8 met de A9 ter verbetering van de automobilititeit binnen de regio en in het bijzonder met Amsterdam. Heemskerk kiest daarbij voor het Heemskerkalternatief. Het op te stellen landschapsplan dient daarom ook te worden gekoppeld aan het Heemskerkalternatief.

De gemeente Beverwijk geeft aan, dat een verbinding A8-A9 wenselijk is in verband met de bereikbaarheid van de IJmond. Voor Beverwijk is het Golfbaanalternatief niet bespreekbaar. De belangrijkste randvoorwaarde voor de verbinding is de leefbaarheid van de inwoners van de Broekpolder. Beverwijk adviseert verder te gaan met het Heemskerkalternatief en hiervoor een landschapsplan te maken.

De gemeente Uitgeest spreekt geen voorkeur uit. De Raad heeft gevraagd om onderzoek naar een aantal specifieke locaties om vervolgens een standpunt in te nemen. Randvoorwaarde is, dat de te verplaatsen verzorgingsplaatsen niet op het grondgebied van Uitgeest komen.

Voor Rijkswaterstaat West Nederland Noord als adviserend lid van de stuurgroep lijkt op basis van de onderzoeksresultaten het Golfbaanalternatief het beste alternatief om verder uit te werken.

7.4 CONCLUSIE: HET GOLFBAANALTERNATIEF IS HET VOORKEURSAALTERNATIEF

Na afweging van de resultaten van het onderzoek, de inspraak vanuit de omgeving en de bestuurlijke standpunten van de partners besluiten GS het Golfbaanalternatief aan te wijzen als voorkeursalternatief.

Het Nul-plusalternatief kent geen wezenlijke bijdrage aan de doelstelling leefbaarheid en een beperkte bijdrage aan de doelstelling bereikbaarheid van het project. Het Nul-plusalternatief voldoet niet aan het financiële criterium van een MKBA-ratio >1. Bovendien kiest geen van de partners voor het Nul-plusalternatief.

In de afweging tussen het Golfbaanalternatief en het Heemskerkalternatief spelen de volgende argumenten een doorslaggevende rol:

- In het Golfbaanalternatief zijn betere mogelijkheden voor een inpassing in het landschap en de Stelling van Amsterdam. Dit is de conclusie uit het gesprek tussen de provincie en de minister van OCW van 25 april 2018. De herstelmaatregelen lijken het meest haalbaar in het gebied van het Golfbaanalternatief. In dit gebied is de grootste winst te behalen door het koppelen van de herstelmaatregelen aan het uitwerken van een tracéontwerp;
- Het huidige ontwerp van het Golfbaanalternatief is € 180 miljoen goedkoper dan het Heemskerkalternatief. Uit de MKBA ratio blijkt dat het huidige Heemskerkalternatief geen financiële ruimte biedt voor verdere inpassingsmaatregelen (MKBA ratio <1). Bij het Golfbaanalternatief is ruimte om binnen een verantwoorde MKBA verhouding te blijven na verdere inpassing van het tracé (MKBA ratio >1). De kosten die gemaakt moeten worden voor een verantwoorde inpassing van het Golfbaanalternatief, zijn maatschappelijk te verantwoorden. Bovendien is, op basis van het advies van ICOMOS ter indicatie, in beeld gebracht op welke wijze beide alternatieven verdiept kunnen worden ingepast. De conclusie is, dat de meerkosten voor het verdiepen van de Verbinding A8-A9 binnen de zone van de Stelling van Amsterdam uiteenlopen. De meerkosten van het Golfbaanalternatief worden geschat op € 125 mln. De meerkosten van het Heemskerkalternatief worden geschat op € 168 mln.

Bestuurlijk draagvlak (n.a.v. de Stuurgroep)

De partijen in de samenwerkingsovereenkomst zijn, net als in juni 2017, verdeeld in hun advies over een voorkeursalternatief voor de Verbinding A8-A9. Alle partijen vinden de aanleg van een verbinding van belang, maar over de wijze waarop bestaat

geen unanimititeit. De Vervoerregio Amsterdam kiest voor het Golfbaanalternatief. Ook adviserend lid Rijkswaterstaat lijkt dit het beste alternatief. De gemeente Heemskerk en de gemeente Beverwijk kiezen voor het Heemskerkalternatief. De gemeente Velsen en de gemeente Uitgeest maken nu nog geen keuze. In de gemeente Zaanstad is geen draagvlak voor het Nul-plusalternatief; er is een voorkeur voor een van de twee gestrekte alternatieven. De partijen zijn niet bereid het verschil in kosten tussen de beide alternatieven te dekken.

De effecten van geluid op de Broekpolder zijn in het Heemskerkalternatief beperkter dan in het Golfbaanalternatief. Uit het extra geluidsonderzoek dat GS hebben laten uitvoeren blijkt dat er mogelijkheden zijn om de geluidsbelasting op de Broekpolder op hetzelfde niveau te krijgen als bij het Heemskerkalternatief. Daarnaast zijn er mogelijkheden om de geluidsbelasting te verbeteren ten opzichte van niets doen (de referentiesituatie in 2030). GS zijn bereid om in de planuitwerking van het voorkeursalternatief samen met de gemeenten extra geluidsmaatregelen te nemen ten behoeve van de Broekpolder, gekoppeld aan de bijdragen van de gemeenten aan het project.

In volgende fase van het project wordt het voorkeursalternatief uitgewerkt. Dat is ook het moment om een aantal vragen uit de inspraak, zoals beschreven in de Nota van Beantwoording, te beantwoorden. In het bijzonder gaat het om de volgende onderwerpen:

Toename verkeer en overlast rond bestaande A8

De maximale geluidswaarden voor rijkswegen worden in de wet geluidproductieplafonds genoemd en die plafonds mogen niet overschreden worden. Bij de naleving van de geluidproductieplafonds controleert Rijkswaterstaat in hoeverre een plafond overschreden dreigt te worden. Indien dat het geval is, zal Rijkswaterstaat onderzoek doen naar maatregelen en deze waar nodig realiseren. Rijkswaterstaat is met de omgeving in overleg over hoe de door de omgeving ervaren geluidsoverlast door de constructie van de Coenbrug kan worden verminderd.

Leefbaarheid Saendelft

Een nieuwe aansluiting aan de zuidkant van Saendelft heeft tot gevolg dat de verkeersstromen in de omgeving veranderen. In deze fase van het project is gekeken of deze veranderde verkeersstromen tot (file)problemen leiden, die niet met maatregelen opgelost kunnen worden. Dat is niet het geval. Verdere detailuitwerking, zoals de gevolgen op de Parkrijklaan, worden meegenomen in de vervolgfase wanneer een voorkeursalternatief is gekozen.

Buitengebied

In het buitengebied vreest men de gevolgen van een nieuwe weg. Gewezen wordt op het open en weidse landschap, waarvan rust, stilte en beleving, regelmatig genoemd zijn als kernkwaliteiten. In de beantwoording is aangegeven dat rondom de inpassing van een verbinding is gezocht naar een optimum. Die zoektocht wordt voortgezet in de volgende fase. Dat het open gebied doorsneden gaat worden, is onvermijdelijk. En dat de situatie voor een aantal bewoners en bedrijven in het open gebied zodanig zal veranderen, dat maatwerkoplossingen gezocht moeten worden, is inherent aan een groot project.

Waterhuishouding

Bij de verdere uitwerking van het uiteindelijke voorkeursalternatief zullen de waterhuishoudkundige aspecten nader uitgewerkt worden. Hierbij is een waterneutrale, klimaatbestendige inrichting die goed is ingepast in het bestaande watersysteem een belangrijk aspect.

Afwaardering N203

De afwaardering van de N203 is in deze fase van het project niet verder uitgewerkt, wel is in de kostenraming rekening gehouden met de afwaardering van de N203 in Krommenie (€ 6,9 mln.). In de volgende fase wordt in samenwerking met de gemeente Zaanstad gewerkt aan een voorstel voor de afwaardering van de N203.

DEKKINGSVOORSTEL

De kosten van het Golfbaanalternatief bedragen € 245 miljoen (prijspeil 2017). De raming is gebaseerd op het voorkeursontwerp zoals dat door GS op 17 januari 2017 is vastgesteld. De kostenraming is exclusief BTW, exclusief indexering en marktwerking en exclusief kosten van Beheer en Onderhoud. Daarnaast zijn er nog kosten (inclusief BTW) voor de aanpassingen aan de A9 van € 20 miljoen en de verplaatsing van de tankstations. Deze zijn geraamd met een bandbreedte van € 23 – € 59 miljoen. De investeringskosten komen daarmee op € 288 – € 324 miljoen. De Life Cycle Costs zijn geraamd op € 162 miljoen voor een periode van 100 jaar.

In de planuitwerkingsfase zal een nieuwe kostenraming worden gemaakt. Daarin wordt meegenomen de uitkomst van het nog op te stellen integraal landschapsplan met het oog op de OUV van het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam.

Dekking van de investeringskosten

Op basis van de SOK is door de partijen in totaal € 111 miljoen toegezegd en gereserveerd. Het geraamde tekort van € 177 miljoen wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door hogere kosten van de verbreding van de A9, de aansluiting op de A9 en de verplaatsing van de verzorgingsplaatsen en tankstations langs de A9.

GS gaan in gesprek met het Rijk en de regionale partners in het project om te komen tot een sluitende begroting voor het Golfbaanalternatief. Zodra er zicht is op een sluitende begroting wordt er een ontwerpbesluit aan Provinciale Staten voorgelegd.

Dekking van de Life Cycle Costs

Voor de provincie Noord-Holland betekent de Verbinding A8-A9 een uitbreiding van het wegenareaal. De jaarlijkse kosten voor beheer en onderhoud nemen hierdoor toe. Vanaf het eerste jaar na ingebruikneming worden de jaarlijkse kosten opgenomen in het Provinciaal Meerjarenprogramma Onderhoud (PMO). Bij het aangaan van de SOK in 2014 is hiervoor al een raming opgenomen. De afbakening van het domein van beheer en onderhoud zal onderwerp van gesprek tussen Rijk en provincie. Bovendien wordt in de volgende fase een nieuwe kostenraming gemaakt. Om deze redenen is nu geen nieuwe raming in het PMO voor de kosten van beheer en onderhoud gemaakt.

VERVOLG

Na het vaststellen van het voorkeursalternatief door Provinciale Staten volgt de planuitwerkingsfase. Bij de Verbinding A8-A9 wordt de planuitwerkingsfase gestart met een Landschapsplan. Het Landschapsplan geeft antwoord op de vraag hoe wordt omgegaan met de aanbevelingen van ICOMOS. Door de provincie en door de minister van OCW wordt vervolgens besloten of het Landschapsplan voldoende mogelijkheden biedt om tot een haalbaar en acceptabel ontwerp te komen van de Verbinding A8-A9 in een werelderfgoedgebied. Vanaf dat punt is het een go/no-go moment om aan de slag te gaan met het verder uitwerken van het Voorkeursalternatief tot een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) en Tracébesluit (TB). De inzet is om het Tracébesluit en PIP gezamenlijk voor te bereiden. Voorgesteld wordt om de rollen en wijze van betrokkenheid samen nader uit te werken in een plan van aanpak.

Er zal ook zicht op financiële dekking moeten komen. De bij de samenwerkingsovereenkomst betrokken partijen wordt gevraagd hun bijdrage te verhogen. Het Rijk wordt een bijdrage gevraagd. Ook is een nieuwe samenwerkingsovereenkomst nodig, met deelname van het Rijk.

Het ontwerp PIP en het ontwerp Tracébesluit komen te zijner tijd ter inzage te liggen en tegen beide kan beroep ingesteld worden bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Afhankelijk van de tijd die nodig is voor het opstellen en de eventuele beroep- en bezwaarprocedures kan de uitvoeringsfase van het project in 2021 starten.

Mogelijk tijdpad

Het volgende tijdpad is indicatief.

Na de zomer 2018	Plan van aanpak PIP en Tracéwetprocedure;
1 ^e helft 2019	Landschapsplan
1 ^e helft 2020	Ontwerp PIP en Ontwerp TB
2 ^e helft 2020	Definitief PIP en TB
2 ^e helft 2021	Afronding juridische procedures

Tijdslijn Verbinding A8-A9

gebiedsanalyse project: verbinding A8-A9 inspraakmoment huidige fase



Colofon

Uitgave

Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Eindredactie

Provincie Noord-Holland
Directie Beleid | Sector Mobiliteit

Fotografie

Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging

Xeroxmediaservices

Haarlem, mei 2018