

Verbinding A8-A9

Scopewijzigingen

Naar aanleiding van het coalitieakkoord ‘Duurzaam doorpakken!’

Versie 3.2

Oktober 2019

Inhoudsopgave

1. Inleiding

Het project Verbinding A8-A9 bevindt zich in de planstudiefase. Op dit moment wordt door een consortium van vijf partijen gewerkt aan een Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9. Het Landschapsplan heeft tot doel om vast te leggen welke herstelmaatregelen voor de instandhouding en versterking van de uitzonderlijke universele waarde (OUV) van het UNESCO werelderfgoed Stelling van Amsterdam mogelijk zijn, waarna een weg tussen de A8 en A9 in dat landschap wordt ingepast via het voorkeustracé (Golfbaanalternatief). Op basis van het vastgestelde Plan van Aanpak is voorzien in een go/no go-moment. Zowel de Provinciale Staten van Noord-Holland als de Minister van OCW dienen een ‘go’ te geven op basis van het Landschapsplan voordat de verdere planuitwerkingsfase voor de Verbinding A8-A9 wordt uitgevoerd.

In maart 2019 zijn de verkiezingen geweest voor de Provinciale Staten. De partijen GroenLinks, VVD, D66 en PvdA hebben een coalitie gevormd en het coalitieakkoord ‘Duurzaam doorpakken!’ gepresenteerd. Het project Verbinding A8-A9 is opgenomen in het coalitieakkoord onder het thema ‘Duurzame verstedelijking en bereikbaarheid’. De volgende tekst is opgenomen in het coalitieakkoord:

“De huidige voorkeursvariant van de verbinding A8-A9 zal verder onderzocht worden. Om het landschap te sparen zal gekeken worden of het mogelijk is de weg verdiept of in een tunnel aan te leggen. In dit onderzoek worden ook klimaatadaptatie en de aansluiting van Krommenie en Assendelft op openbaar vervoer meegenomen. Leidend bij de definitieve keuze voor een voorkeursvariant is het behoud van de Werelderfgoedstatus van de Stelling van Amsterdam. Om op korte termijn iets te doen aan de grote overlast voor de omwonenden van de N203 bij Krommenie investeren we in de leefbaarheid, bijvoorbeeld in maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren.”

In dit document wordt omschreven wat de wijzigingen in het project Verbinding A8-A9 zijn naar aanleiding van het coalitieakkoord. Het gaat om wijzigingen ten opzichte van de scope uit het Plan van Aanpak Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9. In het volgende hoofdstuk worden de onderwerpen, genoemd in de tekst van het coalitieakkoord, geduid. Vervolgens wordt per onderwerp ingegaan hoe deze een plaats krijgen binnen het project. Tenslotte wordt in beeld gebracht wat dit betekent voor de planning en de kosten.

Leeswijzer

Hoofdstuk 2: Duiding onderwerpen coalitieakkoord

Hoofdstuk 3: Landschapsplan en deelprojecten

Hoofdstuk 4: Participatie

Hoofdstuk 5: Planning en kosten

2. Duiding onderwerpen coalitieakkoord

Uit de tekst van het coalitieakkoord is een aantal onderwerpen te onderscheiden:

- Verdiepte ligging van de weg
- Tunnel
- Klimaatadaptatie
- Openbaar vervoer Krommenie en Assendelft
- Werelderfgoedstatus Stelling van Amsterdam
- Korte termijn maatregelen leefbaarheid omwonenden N203 Krommenie

Elk onderwerp krijgt een uitwerking in het project. In de volgende paragrafen wordt globaal ingegaan op de aanpak per onderwerp.

2.1 Verdiepte ligging van de weg

In het huidige Landschapsplan wordt gekeken naar het aansluiten van de nieuwe verbindingsweg op de A9. Daarbij worden diverse typen aansluitingen onderzocht. Per type aansluiting wordt gekeken naar het verdiept aansluiten op de A9 en het verhoogd aansluiten op de A9. Daarnaast wordt gekeken hoe het tracé van de weg het beste de Stelling van Amsterdam kan kruisen: bovenlangs, onderlangs of door de liniedijken heen.

De passage in het coalitieakkoord, “*Om het landschap te sparen zal gekeken worden of het mogelijk is de weg verdiept of in een tunnel aan te leggen.*”, leidt tot een verbreding van het onderzoek in het Landschapsplan. Niet alleen wordt gekeken naar een verdiepte ligging ter hoogte van de Stelling van Amsterdam, er wordt eveneens gekeken naar een verdiepte ligging over de, nagenoeg, gehele lengte van het tracé. Zie onderstaand kaartje. Hiermee wordt ook het landschap tussen Assendelft en de Stelling van Amsterdam gespaard.



Figuur 2.1: varianten verdiepte ligging: blauw is de huidige scope, rood wordt toegevoegd aan de scope.

2.2 Tunnel

Evenals een verdiepte ligging wordt een tunnel onderzocht om het landschap te sparen. Het gaat daarbij om dezelfde varianten in afbeelding 2.1: een tunnel over de lengte van de kruising van de Stelling van Amsterdam en een tunnel over bijna het gehele tracé van de verbindingsweg. Vanwege de complexiteit van een tunnel wordt een aantal stappen doorlopen om tot mogelijke tunnelvarianten te komen.

In eerste instantie wordt gekeken naar de juridische en technische randvoorwaarden. Zo moet voldaan worden aan de Tunnelwet die een effect heeft op de technische (on)mogelijkheden. Vervolgens wordt bekeken welke mogelijkheden er liggen, ook qua uitvoering (bijvoorbeeld boren of ontgraven van de tunnel). Daarna volgt een indicatie van de omgevingseffecten met aandacht voor het ‘tunnelmondeffect’ waarbij een hogere concentratie van fijnstof vrijkomt. Tevens volgt een indicatie van de kosten van het realiseren van de tunnel.

Bovenstaande wordt verwoord in een beslisnotitie om zo te bepalen of het realiseren van een tunnel een haalbare kaart is en opgenomen wordt in het definitieve Landschapsplan.

2.3 Klimaatadaptatie

Het onderwerp klimaatadaptatie is woordelijk benoemd in het coalitieakkoord. In de huidige opdracht voor het Landschapsplan is reeds het onderwerp klimaatadaptatie opgenomen. Dat neemt niet weg dat dit onderwerp in het Landschapsplan nadrukkelijk naar voren moet komen. Het consortium wordt dan ook gevraagd om hier extra aandacht aan te besteden, onder andere door het uitvoeren van een klimaatstresstest.

2.4 Openbaar vervoer Krommenie en Assendelft

Wanneer gestart wordt met een verkenning naar het oplossen van een knelpunt, wordt allereerst gekeken naar het oplossend vermogen van oplossingen die geen infrastructuur betreffen; de ‘Ladder van Verdaas’ wordt afgelopen. Het gaat dan om ruimtelijke ordening (woningen dichterbij werk plaatsen en andersom), verkeersmanagement (werknemers verleiden anders, op andere tijden of minder te reizen) en het verbeteren van de andere vervoersmodaliteiten zoals openbaar vervoer en fiets. Bij de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) uit 2016 is reeds naar het openbaar vervoer gekeken. Destijds is gebleken dat extra openbaar vervoerde leefbaarheidsproblemen in Krommenie en Assendelft en de bereikbaarheidsproblemen tussen de IJmond en Zaanstad/Amsterdam niet oplost.

In het coalitieakkoord is opgenomen: *“In dit onderzoek worden ook klimaatadaptatie en de aansluiting van Krommenie en Assendelft op openbaar vervoer meegenomen.”*. Het onderzoek naar het openbaar vervoer richt zich dan ook op de reizen van, naar en door Krommenie en Assendelft. Het gaat daarbij om bijvoorbeeld de reizen tussen Alkmaar / Uitgeest / IJmond en Zaandam / Amsterdam enerzijds en anderzijds om de reizen van en naar Krommenie en Assendelft. In het onderzoek wordt gekeken wat de mogelijkheden zijn om het openbaar vervoer (trein en bus) op deze relaties te verbeteren. Als indicator wordt gebruikt de modal-split (verhouding van het gebruik van de verschillende vervoerwijzen) en de verkeersdruk op de N203. Ten opzichte van de NRD betekent dit dat er meer lokaal wordt gekeken naar oplossingen in het openbaar vervoer. Daarnaast wordt de combinatie gezocht met de fiets.

In het coalitieakkoord is eveneens veel ruimte voor de fiets. Fiets en openbaar vervoer zijn veelal met elkaar verbonden omdat de fiets een belangrijk onderdeel is van het voor- en natransport van het openbaar vervoer. Daarom wordt in het onderzoek het onderwerp fiets betrokken. Daarbij gaat het om maatregelen die nodig zijn om de doorfietsroutes uit het Perspectief Fiets te kunnen realiseren en het wegnemen van lokale knelpunten om de fietsroute naar stations en/of bushaltes te verbeteren. Stallingsmogelijkheden bij de stations en haltes zijn daar eveneens onderdeel van.

Omdat het om een onderwerp gaat dat niet direct een link heeft met het huidige Landschapsplan, wordt een apart traject gestart om dit te onderzoeken. Een plan van aanpak wordt hiervoor opgesteld inclusief een kostenraming en inzet van personeel.

2.5 UNESCO-Werelderfgoedstatus Stelling van Amsterdam

De Stelling van Amsterdam heeft sinds 1996 de status van werelderfgoed van UNESCO. In het coalitieakkoord is het volgende opgenomen: *“Leidend bij de definitieve keuze voor een voorkeursvariant is het behoud van de Werelderfgoedstatus van de Stelling van Amsterdam.”*

Het werelderfgoed Stelling van Amsterdam heeft een belangrijke positie in het Landschapsplan. Niet voor niets wordt eerst gekeken naar herstelmaatregelen voor de instandhouding en versterking van het werelderfgoed, voordat gekeken wordt hoe een weg via het tracé van het Golfbaanalternatief ingepast kan worden.

In het coalitieakkoord is uitgesproken dat behoud van de status van het UNESCO-werelderfgoed Stelling van Amsterdam leidend is bij de definitieve beslissing over het voorkeursalternatief.

Met de minister van OCW is afgesproken dat, op basis van het Landschapsplan en de daarin voorgestelde maatregelen voor de Stelling van Amsterdam, de minister vaststelt of bij de realisatie van de verbinding A8-A9 het behoud van de OUV van de Stelling van Amsterdam voldoende geborgd is.

De minister heeft UNESCO in november 2018 geïnformeerd over deze aanpak van het vervolgtraject via een Landschapsplan. De minister van OCW is namens de Staat der Nederland namelijk het aanspreekpunt voor UNESCO. Gedeputeerde Staten hebben zelf geen rechtstreeks contact met UNESCO.

Na de voltooiing van het Landschapsplan buigt de minister zich over het plan en geeft vervolgens advies. Na dat advies leggen wij aan u een go/no go-besluit voor. Na een 'go' neemt vervolgens de minister van OCW een go/no go-besluit. Daarna zal de minister melding doen aan UNESCO hoe verder gegaan wordt met:

- 1) de uitvoering van het Landschapsplan;
- 2) welke maatregelen tot behoud en versterking van de Stelling van Amsterdam er getroffen gaan worden;
- 3) hoe de wegverbinding A8-A9 ingepast gaat worden in het landschap.

Het ministerie van OCW staat hierbij op het standpunt dat het als land (State Party) zelf bepaalt wat acceptabel is in het behoud van de OUV van de Stelling van Amsterdam. Dit past binnen de internationaal gemaakte afspraken.

Het is vervolgens aan UNESCO wat zij met deze melding doen. UNESCO kan de melding afdoen als een mededeling, maar kan ook besluiten de melding, al dan niet begeleid met een advies van ICOMOS (adviesorgaan UNESCO), te agenderen voor een vergadering van het Werelderfgoed Comité. Dit Werelderfgoed Comité komt jaarlijks bijeen in de periode eind juni/begin juli. Afhankelijk van de reactie van UNESCO bepalen wij het vervolgtraject.

2.6 Korte termijn maatregelen leefbaarheid Krommenie

Het laatste onderwerp in de tekst van het coalitieakkoord over de Verbinding A8-A9 is de korte termijn maatregelen leefbaarheid Krommenie. De tekst luidt: *“Om op korte termijn iets te doen aan de grote overlast voor de omwonenden van de N203 bij Krommenie investeren we in de leefbaarheid, bijvoorbeeld in maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren.”* Hiermee komt de coalitie tegemoet aan de wens uit de omgeving Krommenie om snel stappen te maken met het oplossen van de problematiek. Voor de maatregelen is een budget gereserveerd in het coalitieakkoord van € 11 miljoen.

Omdat het om korte termijn maatregelen gaat zal dit onderzoek parallel gaan lopen aan het proces van het Landschapsplan. Het doel van het onderzoek is om vast te stellen of de leefbaarheid voor de omwonenden van de N203 bij Krommenie op korte termijn (tot 2025) te verbeteren is. Zo ja, met welk breed gedragen pakket aan maatregelen dit bereikt kan worden. Met breed gedragen wordt bedoeld dat ten minste een meerderheid van de bestuurders van Zaanstad en vertegenwoordigers van de bewoners en bedrijven van Krommenie en Assendelft-Saendelft achter de maatregelen staan. Bij het onderzoek worden tenminste experts, bewoners en bestuurders betrokken. Het begrip leefbaarheid omvat de thema's luchtkwaliteit, geluidsbelasting, verkeersveiligheid, sluisverkeer en barrièrewerking, zoals verwoord in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau uit 2014.

Het onderzoek kan grofweg in drieën gedeeld worden: een analysefase, een participatiefase en een adviseringsfase. In de analysefase wordt in beeld gebracht waar de leefbaarheid op dit moment en naar de toekomst toe (2030) tekort schiet. Het gaat dan om berekende waarden van de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit en een analyse van de verkeersveiligheid. Parallel aan deze analyse wordt de participatiefase voorbereid waarin ook de beleving van de omwonenden wordt gepeild. Daar waar de beleving en de wettelijke normen uit elkaar lopen is extra aandacht nodig. Daarnaast wordt in de participatiefase samen met omwonenden, experts, bestuurders en andere belanghebbenden gewerkt aan mogelijke oplossingen. Vervolgens wordt in de adviseringsfase alle verzamelde informatie bij elkaar gebracht en een advies uitgebracht door het bureau aan de provincie over de eventuele maatregelen voor het verbeteren van de leefbaarheid op zowel korte als lange termijn. Een plan van aanpak hiervoor wordt opgesteld inclusief een kostenraming en inzet van personeel.

3. Landschapsplan en deelprojecten

Zoals in het vorige hoofdstuk aangegeven wordt een aantal onderwerpen geïntegreerd in het Landschapsplan en worden twee aparte onderzoekstrajecten gestart. Met deze drie trajecten wordt de besluitvorming voor een go / no go-moment voorbereid.

3.1 Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9

Binnen het Landschapsplan wordt de verbreding opgezocht, naast het prominenter naar voren brengen van het onderwerp klimaatadaptatie. Zo wordt onder andere gekeken naar onderwerpen als biodiversiteit, bodemdaling, recreatie en toerisme. Het consortium dat het Landschapsplan aan het maken is, maakt een beslisnotitie over de mogelijkheden voor een verdiepte ligging en/of een tunnel. Uit deze notitie moet blijken of een verdiepte ligging en/of tunnel haalbaar is en integraal onderdeel kan uitmaken van het Landschapsplan. Ondertussen loopt het proces van het Landschapsplan door, daar waar het gaat om de herstelmaatregelen voor de instandhouding en versterking van het werelderfgoed Stelling van Amsterdam. In het Landschapsplan krijgt klimaatadaptatie een prominenter plek. Na het gereedkomen van de beslisnotitie wordt de participatie rond het Landschapsplan geïntensiveerd. Zie verder hoofdstuk 4 over participatie.

3.2 Korte termijn maatregelen leefbaarheid Krommenie

Gelijktijdig aan het Landschapsplan wordt een apart onderzoek gestart naar de korte termijn maatregelen om de leefbaarheid voor de omwonenden van de N203 in Krommenie te verbeteren. Dit onderzoek vergt een intensief participatietraject. Zie ook hoofdstuk 4. Bij de participatie worden zowel omwonenden, bedrijven, maatschappelijke organisaties, bestuurders als experts betrokken. Delen van de uitkomsten voor de langere termijn kunnen geïntegreerd worden in het Landschapsplan. De korte termijn maatregelen kunnen apart van het project Verbinding A8-A9 uitgevoerd worden, maar worden wel meegenomen in het besluitvormingstraject richting het go / no go-moment.

3.3 Aanvullend onderzoek openbaar vervoer en fiets

Ook voor de onderwerpen openbaar vervoer en fiets wordt een apart onderzoekstraject gestart. De uitkomsten van het onderzoek kunnen input zijn voor het Landschapsplan en leveren eventueel aparte quick wins op die de betreffende partijen (bijvoorbeeld provincie, gemeente, vervoerders) kunnen uitvoeren.

3.4 Samenkomst en besluitvorming

Nadat het Landschapsplan en de beide onderzoeken klaar zijn volgt een go / no go-moment bij Gedeputeerde Staten (GS). GS neemt op basis van de resultaten van de drie onderzoeken (Landschapsplan, Korte termijn Krommenie en OV & fiets) in samenhang besluiten over het vervolgtraject.

Voor het uitvoeren van de korte termijn maatregelen leefbaarheid Krommenie en maatregelen voor openbaar vervoer en fiets kunnen aparte trajecten gestart worden naar het go / no go-moment bij GS.

In het schema op de volgende pagina is de samenhang weergegeven.

4. Participatie

De wijzigingen in het proces om te komen tot het Landschapsplan en de wens voor nader onderzoek leidt tot een aanscherping van de participatieaanpak. In dit hoofdstuk wordt op hoofdlijnen ingegaan op de thema's die spelen in de omgeving rond het project Verbinding A8-A9. Bewoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties in de regio IJmond-Zaanstreek denken al jaren met de provincie en haar partners mee over een nieuwe wegverbinding

tussen de A8 en de A9. In deze gesprekken staat een aantal onderwerpen centraal. Die komen voort uit een gedeeld besef van het kernprobleem.

4.1 Kernprobleem: leefbaarheid en bereikbaarheid rondom N203

Over de N203 in Krommenie rijden zo'n 40.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit autoverkeer rijdt vlak langs de woningen. De geluidsbelasting op deze woningen is hoog, in een aantal gevallen komt de berekende geluidsbelasting hoger uit dan 70 dB(a) terwijl de voorkeurswaarde 48 dB(a) bedraagt. De bewoners vlakbij de N203 zitten de gehele dag in een druk restaurant terwijl de voorkeurwaarde op het geluidsniveau van een stil bos ligt. Gezien de korte afstand van de woningen tot de weg en het aantal kruispunten op de route (N203) door Krommenie zijn de mogelijkheden voor geluidswerende maatregelen (schermen) en het aanbrengen van geluid reducerend asfalt (vanwege wringend verkeer) beperkt.

Bewoners rondom de N203 klagen ook over de effecten van het autoverkeer op de luchtkwaliteit. Vooral fijnstof – stofdeeltjes kleiner dan 10 micrometer - wordt gezien als een gezondheidsrisico. Het verkeer produceert fijnstof door de verbranding van motorbrandstoffen en de slijtage van banden, remmen en wegdek. Gemiddeld is het verkeer in Nederland verantwoordelijk voor een derde van de emissie van fijnstof. Industrie, luchtvaart, scheepvaart en wonen (open haarden, houtkachels) dragen ook bij.

Er rijdt veel verkeer over de N203. Circa de helft van de verkeersbewegingen over de N203 is doorgaand verkeer vanaf de A9 richting de A8 (vice versa) en heeft dus geen bestemming of herkomst in Krommenie of Assendelft. Door de hoeveelheid verkeer is sprake van een slechte doorstroming en worden regionale streefwaarden voor reistijden van deur-tot-deur niet gehaald. Het (onderliggend) wegennet kan de hoeveelheid verkeer niet aan waardoor op bepaalde routes onwenselijk sluipverkeer ontstaat. Als we niets doen neemt de problematiek alleen maar toe, mede door de woningbouwopgave in de Metropool Regio Amsterdam (240.000 extra woningen).

4.2 Onderwerp 1: ervaring bewoners en berekeningen luchtkwaliteit

Leefbaarheid gaat over de vraag of voldaan wordt aan wettelijke normen en tegelijkertijd vormen bewoners van een buurt, wijk of dorp hun eigen oordeel over hun woongebied als leefbaar of niet. Zowel in Krommenie als in de wijk Broekpolder (Heemskerk/Beverwijk) ervaren mensen de luchtkwaliteit (fijnstof) als een groot probleem voor de gezondheid. Onderzoeken wijzen uit dat blootstelling aan fijnstof tot gezondheidsproblemen voor mensen met COPD maar ook jongere kinderen en ouderen kan leiden.

Tijdens de PlanMER fase van de Verbinding A8-A9 bleek op geen enkele locatie de concentratie fijnstof de wettelijke normen te overschrijden. De hoogste conform wettelijke richtlijnen berekende waardes kwamen uit op 22 microgram/m³ terwijl de wettelijke norm 40 microgram/m³ is en de WHO-advieswaarde 25 microgram/m³. Bovendien draagt het autoverkeer voor een deel bij aan deze concentraties. De concentratie fijnstof veroorzaakt door de industrie en luchtvaart, de achtergrondconcentratie, is een bepalende factor.

4.3 Onderwerp 2: Krommenie of Broekpolder

De bewoners rondom de N203 willen het autoverkeer langs hun woningen verminderen en de bewoners van de wijk Broekpolder (Heemskerk/Beverwijk) willen daar niet de gevolgen van ondervinden. Zij zien het verkeer over de A9 naar de nieuwe verbinding met de A8 toenemen en vrezen de negatieve gevolgen in de vorm van geluidsoverlast en verslechterde luchtkwaliteit.

Ook in Broekpolder blijven de concentraties fijnstof, na realisatie van het Golfbaanalternatief voor de Verbinding A8-A9, onder de wettelijke norm en de WHO-advieswaarde. De berekende maximale geluidsniveaus in de wijk zijn lager dan in Krommenie. De hoogste berekende belasting is rond 60 dB(a) bij een aantal woningen in de eerstelijns bebouwing, na aanleg van de nieuwe verbinding. De geluidsbelasting in de wijk is met maatregelen terug te brengen. Deze maatregelen behelzen:

- Ligging (verdiept)
- Snelheidsbeperking
- Geluid reducerend asfalt

- Geluidwerende voorzieningen (geluidscherm/-wal)
- Isolerende maatregelen aan de woning

NB: bij het realiseren van bouwwerken “in de hoogte” (zoals geluidwerende voorzieningen) vormt de uitzonderlijke universele waarde van de Stelling van Amsterdam een mogelijk beperkend kader.

4.4 Onderwerp 3: het kruisen van de golfbaan

De eigenaar van het golfbaanterrein en bewoners uit Broekpolder hebben aangegeven geen voorstander te zijn van het Golfbaanalternatief. De golfbaan wordt doormidden gesneden en de nieuwe verbinding sluit bij Broekpolder aan op de A9. Zij hebben dan ook in het verleden gepleit voor een andere variant, waarbij de nieuwe verbinding wat noordelijker bij de aansluiting Heemskerk aansluit op de A9 en het tracé door het open gebied ten noordoosten van het fort Veldhuis gaat.

Een tracé door dit open gebied vermijdt onder meer de golfbaan. Het is echter kostbaarder en creëert een andere uitdaging. Zo doorsnijdt het een gebied dat nu vrij open is en nog aansluit op het strategisch landschap zoals dat als universele waarde van de Stelling van Amsterdam wordt gezien. De keuze voor het Golfbaanalternatief is mede ingegeven door het feit dat er in dat deel van de Stelling reeds veel ontwikkelingen hebben plaatsgevonden. Het aanleggen van de Verbinding A8-A9 biedt dan een kans om dit gebied te verbeteren.

4.5 Onderwerp 4: ontsluiten Saendelft en niet door groen landschap

Het Golfbaanalternatief krijgt een aansluiting op de wijk Saendelft (Assendelft). De bewoners van deze wijk kunnen hun wijk nu alleen verlaten en bereiken via de N203 of via de Noorderveenweg (S154). Dit leidt in de spitsperiode tot opstoppingen en vertragingen. Na realisatie van het Golfbaanalternatief hebben zij een nieuwe ontsluiting tot hun beschikking via de verbinding A8-A9.

Deze aansluiting is mogelijk doordat het tracé ten zuiden van Saendelft door het groene landschap tussen de SvA en de Dorpsstraat (Assendelft) gaat. Een aantal maatschappelijke organisaties, met Landschap Noord-Holland als hun penvoerder, pleit voor het uitsluiten van iedere nieuwe wegverbinding door dit groene landschap. Dit onderwerp is door deze coalitie van maatschappelijke organisaties op de agenda gezet.

4.6 Onderwerp 5: extra wegverbinding en anders oplossen

De onderzoeken tijdens de PlanMER fase wezen uit dat een extra wegverbinding nodig is voor een andere en meer robuuste oost-west verbinding voor het autoverkeer dan via de huidige N203. Het autoverkeer groeit de komende jaren autonoom en als gevolg van onder meer de woningbouwopgave in de MRA.

Betrokkenen die pleiten voor het uitsluiten van een nieuwe wegverbinding pleiten ook voor het kiezen voor andere vervoersmodaliteiten om het probleem in Krommenie-Assendelft op te lossen.

4.7 Dialoog met de omgeving

Op grond van deze analyse zijn drie thema's te onderscheiden waarover tijdens het proces van het opstellen van het Landschapsplan SvA/A8-A9 met de omgeving in gesprek wordt gegaan. De vorm waarin dat gesprek plaatsvindt kan dan nader bepaald worden.

- Thema 1: Leefbaarheid langs de nieuwe verbinding: verkeersontwikkelingen, wettelijke normen, ervaring bewoners en maatregelen
- Thema 2: Tracé uitwerking: verkeersontwikkelingen, aansluiting A9, ontsluitingen (Saendelft), bereikbaarheid
- Thema 3: Landschappelijke inpassing: ligging (maaiveld, verdiept, tunnel), Stelling van Amsterdam, groen landschap, onderdoorgang Dorpsstraat

Sinds 2014 is uitgebreid met betrokkenen in de omgeving gesproken over het project. De bovenstaande vraagstukken zijn dan ook niet nieuw. Het coalitieakkoord vraagt om het volgtijdelijk aangaan van de dialoog:

1. Het organiseren van een **Omgevingstafel** over de N203 (Krommenie-Assendelft).
Aan deze tafel nemen deel:

- a. Gemeente Zaanstad
- b. Verkeersplatform Krommenie
- c. Bewoners / bedrijven rond de N203
- d. Experts verkeer en gedrag, luchtkwaliteit, geluid

Deze tafel kan tot verschillende uitkomsten of combinaties daarvan leiden, zoals:

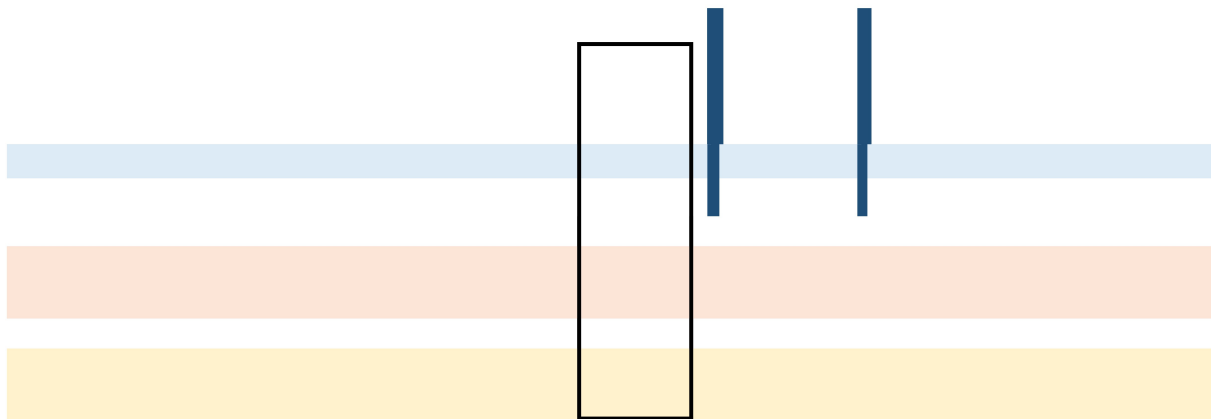
- Uitkomst 1: Het bieden van een nieuwe oost-west verbinding voor het autoverkeer is en blijft de enige oplossing voor het leefbaarheidsvraagstuk langs de N203
 - Uitkomst 2: Met goede maatregelen is de leefbaarheid naar een acceptabel niveau te krijgen
 - Uitkomst 3: Nader onderzoek naar het verminderen van de effecten is gewenst
2. Het voortzetten van de **expert meetings met wegebeheerder Rijkswaterstaat en partners** over het tracé. Deze meetings vinden in het kader van het Landschapsplan SvA/A8-A9 reeds plaats en zullen antwoord geven op de vraag op welke manieren de verbindingsweg op de A9 aangesloten kan worden. Daarbij wordt ook gekeken naar verdiepte ligging en tunnelvarianten.
 3. **Bestuurlijk overleg** met het ministerie van OCW over de vraag wordt of de werelderfgoedstatus in voldoende mate in het landschapsplan geborgd is.
 4. Nadat duidelijk is hoe de werelderfgoed status behouden is en het vervolg van het project zal gaan verlopen, organiseren we **bijpraat-sessies met eigenaren** van percelen op en langs het mogelijke tracé
 5. Nadat duidelijk is welke tracévarianten (verkeers)technisch mogelijk zijn, organiseren we een **gesprekken met betrokkenen** over het verminderen van de effecten van het verkeer op de woongebieden langs het mogelijke tracé.
 6. Nadat duidelijk is welke scenario's/richtingen in het Landschapsplan SvA / Verbinding A8-A9 mogelijk zijn, organiseren we **gesprekken over de inpassing van het mogelijke tracé in het landschap**.

5. Planning en kosten

5.1 Planning

Door de toevoegingen aan de opdracht van het Landschapsplan wordt de doorlooptijd van het Landschapsplan verlengd. In eerste instantie zou het Landschapsplan klaar zijn in het derde kwartaal van 2019, dat wordt nu het vierde kwartaal van 2020. Het onderzoek naar de korte termijn maatregelen leefbaarheid Krommenie is, uitgaande van een start in november 2019, in het vierde kwartaal van 2020 afgerond. Het onderzoek naar openbaar vervoer en fiets kan bij een start in november 2019 afgerond worden in het vierde kwartaal van 2020.

De besluitvorming door Gedeputeerde Staten over zowel het Landschapsplan als de korte termijn maatregelen Krommenie en het openbaar vervoer en fiets, kan plaatsvinden in het vierde kwartaal van 2020. Daarin vindt het go / no go-moment plaats in Gedeputeerde Staten. Zie ook onderstaand schema.



Figuur 5.1: schematische planning van de deelprojecten inclusief besluitvorming GS

Na besluitvorming in GS volgt besluitvorming bij de minister van OCW en Provinciale Staten.

De minister van OCW is namens de Staat der Nederland het aanspreekpunt van UNESCO. Gedeputeerde Staten hebben dan ook alleen via de Minister contact met UNESCO. De minister stelt vast of het landschapsplan in voldoende mate aantoont dat bij realisatie van de Verbinding A8-A9 de UNESCO werelderfgoedstatus van de Stelling van Amsterdam niet in het geding is.

De minister heeft UNESCO in november 2018 geïnformeerd over het vervolgtraject. Het ministerie staat op het standpunt dat deze aanpak leidend is voor het vervolg, passend binnen internationaal gemaakte afspraken. Het ministerie informeert UNESCO over de uitkomsten van en afspraken over het landschapsplan. UNSECO kan vervolgens besluiten om dit, begeleid met een advies van ICOMOS, te agenderen op het eerstvolgende werelderfgoedcongres.

5.2 Kosten

De extra voorbereidingskosten zijn geraamd op 1,9 miljoen euro, waarvan € 250.000 euro voor de korte termijn leefbaarheidsmaatregelen Krommenie.