

ADVIESMISSIE ICOMOS

STELLING VAN AMSTERDAM
KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

RAPPORT
Voorstel verbinding A8-A9

Data adviesmissie: 5-7 oktober 2017

Inhoud

1. WOORD VAN DANK

2. SAMENVATTING EN AANBEVELINGEN

3. ACHTERGROND VAN DE MISSIE

- 3.1. Geschiedenis van de inschrijving
- 3.2. Criteria en Outstanding Universal Value
- 3.3. Onderzoek van de staat van instandhouding door het Werelderfgoedcomité
- 3.4. Onderbouwing van de missie (Terms of Reference, programma en samenstelling van het team zijn te vinden in de bijlagen)

4. NATIONAAL BELEID VOOR HET BEHOUD EN BEHEER VAN HET WERELDERFGOED

- 4.1. Wetgeving inzake beschermde gebieden
- 4.2. Institutioneel kader
- 4.3. Managementstructuur

5. INVENTARISATIE EN BEOORDELING

- 5.1. **Beschrijving voorgestelde veranderingen: verbinding A8-A9**
 - 5.1.1. Algemene overwegingen
 - 5.1.2. Nul-plusalternatief
 - 5.1.3. Heemskerkalternatief
 - 5.1.4. Golfbaanalternatief
- 5.2. **Overwegingen bij de beoordeling van de voorgestelde veranderingen**
 - 5.2.1. Redenen voor de verbinding A8-A9
 - 5.2.2. Staat van instandhouding in het plangebied
- 5.3. **Criteria voor de beoordeling van de voorgestelde veranderingen**
 - 5.3.1. Impact van de voorgestelde veranderingen op de OUV
 - 5.3.2. Impact van de voorgestelde veranderingen op de leefbaarheid
 - 5.3.3. Impact van de voorgestelde veranderingen op het vervoer
- 5.4. **Beoordeling van de alternatieven**
 - 5.4.1. **Aanbevelingen**

6. BEOORDELING VAN DE STAAT VAN INSTANDHOUDING VAN HET ERFGOED

7. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

8. BIJLAGEN

- 8.1. Terms of Reference
- 8.2. Reisschema en programma
- 8.3. Samenstelling van het team van de missie
- 8.4. Overige betrokken personen en organisaties
- 8.5. Geraadpleegde documentatie
- 8.6. Kaarten
- 8.7. Foto's

1. WOORD VAN DANK

De 'mission expert' wil graag iedereen bedanken die betrokken is geweest bij de organisatie en coördinatie van deze adviesmissie. De twee dagen van de missie waren zorgvuldig georganiseerd, en zowel de Nederlandse overheid (de State Party) als de betrokken landschapsarchitecten waren vertegenwoordigd. Dit betekende dat op al onze vragen en informatieverzoeken onmiddellijk kon worden ingegaan, wat bevorderlijk was voor het soepele verloop van de werkzaamheden en een goed inzicht in de materie.

Daarnaast heeft Nederland binnen een week na de missie aanvullende documenten aangeleverd, waarvoor wij dankbaar zijn, omdat op basis daarvan dit rapport kon worden afgerond. Wij willen dan ook onze erkentelijkheid uitspreken aan de Nederlandse overheid en aan onze permanente begeleiders tijdens de missie, die wij danken voor hun ondersteuning, heldere aanpak en transparante analyse.

Ook willen wij alle publieke en private partijen bedanken die tijdens de werkbezoeken en de bijeenkomsten in verband met de missie tijd voor ons hebben vrijgemaakt en hun mening hebben gegeven.

Tot slot willen wij onze dank uitspreken aan het Nederlandse comité – Hildebrand P.G. de Boer, lid van ICOMOS Nederland, die ons tijdens deze missie ondersteunde – en aan het Parijse ICOMOS-team. De missie was georganiseerd met medewerking van de World Heritage Unit van ICOMOS Parijs, met name Rebecca Currie en directeur Regina Durighello. Alle bovengenoemde personen willen wij bedanken voor hun uitnodiging en het in ons gestelde vertrouwen.

2. SAMENVATTING EN AANBEVELINGEN

De Nederlandse overheid had een ICOMOS-adviesmissie uitgenodigd om een voorstel voor een infrastructuurproject binnen het werelderfgoed Stelling van Amsterdam (hierna SvA) te beoordelen.

Het doel van deze adviesmissie, die plaatsvond van 5 t/m 7 oktober 2017, was om de voorgestelde alternatieven voor een verbindingsweg (A8-A9) in het noordwestelijke deel van de SvA in de provincie Noord-Holland te onderzoeken. De alternatieven werden beoordeeld in relatie tot de vervoersstrategie van het gebied, waarbij werd gekeken naar de eventuele positieve en negatieve effecten op de Outstanding Universal Value (OUV) van het erfgoed en naar mogelijke mitigerende maatregelen of verkeerskundige verbeteringen. Tot slot moest de missie ook beoordelen of de planologische maatregelen ten aanzien van de uitvoering van de verbinding A8-A9 voldoende waren.

Dit rapport is de uitkomst van deze adviesmissie. De 'mission expert' heeft hiervoor niet alleen bezoeken ter plaatse afgelegd en gesprekken gevoerd met de verantwoordelijke autoriteiten en andere belanghebbenden, maar ook de benodigde door Nederland aangeleverde technische documenten en ander materiaal bestudeerd.

In een eerdere fase waren zeven varianten afgewogen, waarbij rekening is gehouden met de ligging van de forten en andere attributen van de Stelling van Amsterdam (kanalen, dijken, inundatiegebieden, e.d.) waarin de Outstanding Universal Value (OUV) van het erfgoed tot uitdrukking komt. Op basis van een beoordelingsproces zijn er sinds 2015 in overleg met ICOMOS uit deze zeven alternatieven inmiddels drie gekozen: het Nul-plusalternatief, het Heemskerkalternatief en het Golfbaanalternatief. ICOMOS heeft driemaal advies uitgebracht over dit proces.

De eerste keer, in 2015, stelde ICOMOS dat, uitgaande van de door Nederland verstrekte documenten, het Nul-plusalternatief de minste impact leek te hebben op de OUV van het erfgoed. Desondanks was het advies dat *“ook moest worden onderzocht of dit wel een duurzame vervoersoplossing zou zijn, gezien het gebruik van een deel van een bestaande rijksweg”*.

Het ICOMOS-rapport van 2016 bevatte geen nieuwe aanbevelingen, aangezien er geen nadere documentatie over de voorgestelde verbinding voorlag om te beoordelen. Pas in april 2017 werd ICOMOS weer om advies gevraagd. In haar advies van 2017 bleef ICOMOS erop wijzen dat het Nul-plusalternatief nog steeds de minste impact op het erfgoed leek te hebben. Desondanks was de

aanbeveling dat *“een meer diepgaande analyse van de mogelijke effecten van het Nul-plusalternatief op de SvA, met name bij de aansluiting met de A9, wenselijk zou zijn om eventuele effecten ten gevolge van het project te monitoren”*. Op basis van de HIA, 3D-modellen en de analyse was ICOMOS van mening dat de andere alternatieven *“aanzienlijke negatieve effecten lijken te hebben op de tastbare attributen van het Werelderfgoed en de landschappelijke dimensie daarvan, welke van groot belang is om de betekenis van de Stelling van Amsterdam te kunnen begrijpen en waarderen”*.

Deze missie heeft zich daarom geconcentreerd op de drie geselecteerde alternatieven (hoewel ook de voorlopige alternatieven zijn bestudeerd) en onderschrijft de gemaakte selectie. Dit missierapport is gebaseerd op door Nederland verstrekte nadere documentatie en op bezoeken en gesprekken ter plaatse.

In de cultuurhistorische en sociaal-economische context die in dit rapport wordt geschetst, namelijk het feit dat de verbinding tussen de A8 en A9 noodzakelijk is en dat de uitdrukking van de Outstanding Universal Value in het landschap reeds gedeeltelijk is aangetast, zijn twee aspecten in aanmerking genomen bij het beoordelen van de mogelijke alternatieven.

Vanuit een breder perspectief was dit gedeelte van het landschap van de Stelling van Amsterdam ten tijde van de inschrijving kennelijk al gedeeltelijk aangetast. Sindsdien heeft er verdere ontwikkeling plaatsgevonden en de thans voorgestelde projecten vormen een aanzienlijk risico op een toename van negatieve effecten. Om de integriteit en authenticiteit van het erfgoed en daarmee ook de leesbaarheid van dit ‘defensielandschap’ te kunnen behouden, dient er dan ook een einde te komen aan de versnippering en het steeds verder geïsoleerd raken van de afzonderlijke verdedigingsstructuren. De instandhouding van de integriteit en authenticiteit van tastbare attributen is daarom een centraal aandachtspunt geweest bij de beoordeling van de alternatieven en de uiteindelijke aanbeveling.

Op basis van de beoordeling van het Nul-plusalternatief, het Heemskerkalternatief en het Golfbaanalternatief concludeert de missie dat het Nul-plusalternatief de enige oplossing is die geen verlies van erfgoed en geen onaanvaardbare impact op de OUV met zich meebrengt, maar dat deze wel een nadelig effect heeft op de leefbaarheid in de omgeving van het erfgoed en bovendien geen duurzame vervoersoplossing vormt.

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 mogelijk wel aan de drie bovengenoemde criteria voldoen, te weten: bescherming van de OUV, leefbaarheid en mobiliteit.

Dergelijke nieuwe opties moeten worden onderzocht volgens de bovenstaande aanbevelingen, namelijk om duidelijke visuele studies en virtuele beelden van het landschap als geheel te presenteren, inclusief de bestaande kenmerken die afbreuk doen aan de kernkwaliteiten. Daarbij dient te worden uitgegaan van kaarten, een HIA en een zelfde beoordelingsprocedure als bij de eerder onderzochte alternatieven. Verder kan het nuttig zijn om een modelstudie naar de verkeerseffecten en een aanvaardbare doorstroming uit te voeren en de geluidsbelasting te beoordelen.

De missie merkt op dat sommige tastbare attributen, zoals de forten, sterk aanwezig zijn en goed bewaard zijn gebleven in het gebied, evenals de continuïteit daartussen, die bepalend is voor de verdedigingslinie. De landschappelijke expressie van het gebied zelf als cultuurlandschap, via andere kenmerken zoals de geomorfologie van het landschap en het watersysteem, als uitdrukking van de Outstanding Universal Value, is echter reeds gedeeltelijk aangetast.

Hoewel Nederland lof verdient voor het behoud van de monumentale attributen van de SvA, zoals de forten, staat hier de landschappelijke dimensie als uitdrukking van de Outstanding Universal Value op het spel. In die zin zullen de inspanningen van Nederland om deze onderdelen te restaureren en in stand te houden, cruciaal zijn voor het behoud van het erfgoed in de toekomst.

De missie is zich ervan bewust dat de kwetsbaarheden van dit segment van de SvA zich eveneens op andere locaties voordoen, zoals ook werd onderkend in de aanvraag voor een kleine wijziging van de begrenzing in 2016, en dat de – met name infrastructurele – ontwikkelingsdruk in diverse delen van het erfgoed aanzienlijk is.

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.

De missie wil Nederland bedanken voor de bereidheid om het overleg over dit erfgoed voort te zetten en voor het samenstellen van de benodigde aanvullende documentatie voor deze beoordeling: de HIA en de MER over de verbinding A8-A9 alsook de uitvoerige ruimtelijke analyse en de aanvullende rapporten. De kwaliteit en transparantie daarvan hebben in hoge mate bijgedragen aan de totstandkoming van dit rapport.

3. ACHTERGROND VAN DE MISSIE

3.1. Geschiedenis van de inschrijving

De Stelling van Amsterdam werd ingeschreven op de Werelderfgoedlijst tijdens de 20^e sessie van het Werelderfgoedcomité, gehouden van 2 t/m 7 december 1996 in Merida (Yucatan, Mexico).

3.2. Criteria en Outstanding Universal Value

De Stelling van Amsterdam (SvA) is een complete verdedigingsring rondom Amsterdam met een lengte van ruim 135 km. De linie is gebouwd tussen 1883 en 1920 en bestaat uit een ingenieus netwerk van 45 forten, die een uniek samenspel vormen met een ingewikkeld systeem van dijken, sluizen, kanalen en inundatiepolders. Het is een groots voorbeeld van een fortificatie gebaseerd op het principe van tijdelijke inundatie van het land.

Sinds de 16^e eeuw hebben de Nederlanders hun bijzondere waterbouwkundige kennis ingezet voor verdedigingsdoeleinden. Het gebied rond de vestingwerken is verdeeld in polders, elk met een eigen peil en omgeven door dijken. Iedere polder heeft zijn eigen inundatievoorzieningen. De diepte van de inundatie was een kritische succesfactor voor de Stelling: het water moest te diep zijn om te doorwaden en te ondiep om te bevaren. Het waterpeil werd geregeld met inlaatsluizen en damsluizen. Er werden forten gebouwd op strategische plaatsen waar wegen of spoorwegen de verdedigingslinie doorkruisten (accessen). Deze waren zorgvuldig op een afstand van maximaal 3500 m van elkaar gesitueerd. Deze afstand werd bepaald door de reikwijdte van het geschut in de forten. De eerste forten zijn gebouwd van baksteen, de latere van beton.

De landforten spelen wereldwijd een belangrijke rol in de ontwikkeling van de militaire bouwkunst. Ze markeren de overgang van de opvallende (bak)stenen gekazematteerde forten in de Montalembert-traditie naar de stalen en betonnen constructies die hun hoogste perfectioneringsniveau zouden bereiken in de Maginotlinie en de Atlantikwall. Ook de combinatie van vaste posities met de inzet van mobiele artillerie tussen de forten was een geavanceerde toepassing.

Criterium (ii): *De Stelling van Amsterdam is een uniek voorbeeld van een uitgebreid, geïntegreerd, Europees verdedigingswerk uit de moderne tijd, dat intact en goed geconserveerd is gebleven sinds de bouw ervan aan het einde van de 19^e eeuw. De Stelling maakt deel uit van een continuüm van verdedigingsmaatregelen die voorafgingen aan de bouw maar die ook later, vlak voor en na WO II, sommige delen zouden beïnvloeden.*

Criterium (iv): *De forten van de Stelling van Amsterdam zijn unieke voorbeelden van een uitgebreid, geïntegreerd, Europees verdedigingswerk uit de moderne tijd, dat intact en goed geconserveerd is gebleven sinds de bouw ervan aan het einde van de 19^e eeuw. Zij illustreren de overgang van baksteenbouw in de 19^e eeuw naar het gebruik van gewapend beton in de 20^e eeuw. Deze overgang, waarbij werd geëxperimenteerd met het gebruik van (vooral ongewapend) beton, is een episode in de geschiedenis van de Europese architectuur waarvan maar zeer weinig materiële overblijfselen bekend zijn.*

Authenticiteit

De fortificaties zijn bewaard gebleven zoals ze zijn ontworpen en uitgevoerd. Het gebruikte materiaal en de constructies zijn ook onveranderd gebleven. Hier en daar is sprake van achterstallig onderhoud. Er zijn geen delen van de Stelling gereconstrueerd. De Outstanding Universal Value komt tot uitdrukking in de authenticiteit van het ontwerp (de typologie van forten, sluizen, batterijen, verdedigingswallen), het specifieke gebruik van bouwmaterialen (baksteen, beton, gewapend beton), het vakmanschap (nauwgezette constructies, herkenbaar aan hun bouwkundige conditie en onberispelijkheid), en de structuur in zijn omgeving (als een samenhangend en verbonden functioneel militair systeem in het door de mens aangelegde landschap van polders en verstedelijkt gebied).

De Stelling van Amsterdam vormt een samenhangend, door de mens gemaakt landschap, waarin natuurlijke elementen zoals water en bodem door de mens zijn opgenomen in een geconstrueerd stelsel van kunstwerken, waardoor een herkenbaar landschap is gevormd.

Bescherming en management

De provincie Noord-Holland is de siteholder. De verantwoordelijkheid voor de instandhouding berust mede bij de rijksoverheid, de provincie Utrecht, 23 gemeenten en drie waterschappen. Daarnaast spelen de vele beheerorganisaties en eigenaren van diverse onderdelen van de Stelling van Amsterdam (bijv. natuurbeschermingsorganisaties en private partijen) een rol. De noordkant van de Stelling van Amsterdam overlapt gedeeltelijk met de Beemster, die ook op de Werelderfgoedlijst staat. De Stelling van Amsterdam heeft geen bufferzone.

De bescherming van het erfgoed is op diverse niveaus uitgebreid geregeld. De Stelling wordt beschermd door de Provinciale Monumentenverordening (meer dan 125 onderdelen van de Stelling zijn provinciale monumenten) en de Monumentenwet 1988 (meer dan 25 onderdelen zijn rijksmonumenten).

In 2011 heeft het Rijk de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Deze is in 2012 in werking getreden en beschermt het behoud van werelderfgoederen binnen de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. In het verlengde van dit nationale beleid is er, op basis van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), een specifiek regime voor de Stelling van Amsterdam opgenomen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Op grond van dit regime zijn provincies wettelijk verplicht om erop toe te zien dat de instandhouding van de attributen van de werelderfgoederen wordt geborgd in gemeentelijke bestemmingsplannen.

In 2005 heeft de provincie Noord-Holland een programmabureau opgericht voor de Stelling van Amsterdam (behoud en ontwikkeling van het erfgoed). Het programmabureau is belast met de implementatie van het Uitvoeringsprogramma Stelling van Amsterdam 2009-2013, dat in 2009 door Provinciale Staten van Noord-Holland is vastgesteld. Het planologische kader voor de Stelling is neergelegd in het Ruimtelijk Beleidskader (2008); de kwaliteitsborging is geregeld in het Beeldkwaliteitsplan Stelling van Amsterdam (2009).

De Stelling van Amsterdam valt sinds 2010 onder de Provinciale Structuurvisie 2040. De bijbehorende provinciale verordening noemt de kernkwaliteiten en uitzonderlijke universele waarden van de Stelling van Amsterdam en stelt regels voor het omgaan met ruimtelijke aspecten van de Stelling van Amsterdam als werelderfgoed en nationaal landschap. De betreffende gemeenten dienen deze beleidsregels in hun bestemmingsplannen te verwerken. Het gedeelte van de Stelling van Amsterdam dat in de provincie Utrecht ligt, valt onder het Streekplan Utrecht 2005-2015, dat in 2013 is vervangen door de Structuurvisie Utrecht.

Het programmabureau van de Stelling van Amsterdam wil drie bezoekerscentra inrichten: één aan de zuidoostkant van de Stelling (Fort Pampus, geopend in 2011), één aan de westkant (Fort Benoorden Spaarndam) en één in het noordwesten (Fort bij Krommeniedijk). Omdat de Stelling van Amsterdam ruimtelijk en economisch gezien in een dynamisch gebied ligt, zullen planologische instrumenten en beheersmechanismen cruciaal zijn om te voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen een nadelige invloed hebben op de Outstanding Universal Value van het erfgoed en het oorspronkelijke open karakter van het landschap.

De missie wijst erop dat in het huidige Nederlandse rijksbeleid, artikel 2.13 van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) regels stelt voor erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde. Deze omvatten ook regels voor de SvA. In bijlage 8 bij het Barro worden de kernkwaliteiten van uitzonderlijke universele waarde van de SvA opgesomd:

1. het unieke, samenhangende en goed bewaard gebleven, laat-negentiende-eeuwse en vroeg-twintigste-eeuwse hydrologische en militair-landschappelijke geheel, bestaande uit:
 - een doorgaand stelsel van liniedijken in een grote ring om Amsterdam;
 - sluizen en voor- en achterkanalen;
 - de forten, liggend op regelmatige afstand, voornamelijk langs dijken;
 - inundatiegebieden;
 - voormalige schootsvelden (visueel open) en verboden kringen (merendeels onbebouwd gebied);
 - de landschappelijke inpassing en camouflage van de voormalige militaire objecten;
2. relatief grote openheid;
3. groene en relatief stille ring rond Amsterdam.

3.3. Onderzoek van de staat van instandhouding door het Werelderfgoedcomité

Het laatste onderzoek van de staat van instandhouding van het erfgoed dateert van de 41^e sessie van het Werelderfgoedcomité, gehouden van 2 t/m 12 juli 2017 in Krakau (Polen)¹. Naar aanleiding van het Nederlandse verzoek om een kleine wijziging van de begrenzing van de SvA *adviseerde het Werelderfgoedcomité tijdens deze sessie dat Nederland, in overleg met ICOMOS en desgevraagd het Werelderfgoedcentrum, de volgende maatregelen zou treffen ter verbetering van de bescherming en het beheer van het erfgoed:*

1. *Overwegen om een bufferzone voor het werelderfgoed in te stellen teneinde de bescherming en de visuele integriteit ervan te verbeteren, met name voor gedeelten in de nabijheid van industrie- en woningbouwgebieden (en vooral bij de Geniedijk nabij luchthaven Schiphol);*
2. *Verder versterken van de wettelijke bescherming en monitoring voor de overige gebieden binnen het werelderfgoed;*
3. *Erop toezien dat de bescherming van het werelderfgoed naar behoren in alle bestaande en toekomstige bestemmingsplannen wordt opgenomen;*
4. *Verder ondersteunen van communicatie- en capaciteitsopbouwgerichte initiatieven voor lokale en provinciale overheden en belanghebbenden;*
5. *Erop toezien dat Heritage Impact Assessment-procedures worden toegepast bij alle bestemmingsplannen en ontwikkelingsvoorstellen binnen en langs de Stelling van Amsterdam (met name bij voorstellen voor uitbreidingen van Schiphol en de bijbehorende voorzieningen en omgeving);*
6. *Erop toezien dat alle grote projecten die invloed kunnen hebben op de Outstanding Universal Value van het erfgoed, conform paragraaf 172 van de Operational Guidelines worden doorgegeven aan het Werelderfgoedcentrum;*
7. *Aanleveren van een bijgewerkte inventarisatie voor het onderdeel Fort Kijkuit (nr. 042) en van actuele cijfers voor het totale oppervlak (in hectare) van het werelderfgoed;*
8. *Verder samenwerken met een grote groep publieke en private eigenaren en belanghebbenden om de instandhouding (inclusief mogelijkheden voor herbestemming) van de forten en hun omgeving te garanderen.*

3.4. Onderbouwing van de missie (Terms of Reference, programma en samenstelling van het team zijn te vinden in de bijlagen)

In 2015 liet Nederland weten dat er behoefte was aan verbetering van het wegennet in de regio en de aanpak van verkeersproblemen. Nederland heeft voor een aantal alternatieven een Heritage Impact Assessment (HIA) aangeboden, die ICOMOS samen met de verkeersproblematiek uitgebreid heeft geanalyseerd.

Uit het technische rapport van ICOMOS (november 2015) kwam een aantal aanbevelingen naar

¹ Besluit: 41 COM 8B.46

voren, die hieronder worden samengevat:

- *Het behoud van de integriteit en authenticiteit van de tastbare attributen moet een doorslaggevende rol spelen bij de uiteindelijke beslissing.*
- *Het lijkt noodzakelijk om aandacht te besteden aan de bestaande visuele ingrepen die reeds invloed hebben op de OUV (verstedelijking, A9, windturbines, enz.). Dit kan ten eerste worden gedaan door vast te stellen wat de belangrijkste zichtas van het Werelderfgoed in dit gebied is en ten tweede door 3D-landschapsmodellen te maken van de reeds bestaande kenmerken en wat er zou gebeuren bij de nieuwe projecten.*
- *Alternatief nr. 7 lijkt de minste effecten op het erfgoed te hebben, maar daarbij moet ook worden onderzocht of dit een duurzame oplossing is voor de middellange termijn [...]. Tegelijkertijd zou onderzoek moeten worden gedaan naar een meer directe oplossing (nr. 3-4-5).*
- *Onderzoek de mogelijkheid om een bufferzone in te stellen om de visuele effecten te beperken op die plaatsen waar de forten en dijken vlakbij de grens van het erfgoed liggen.*

In **2016** liet Nederland weten dat van de zeven varianten alleen alternatief 2 en 5 nog over waren voor de verbinding A8-A9, en werd aanvullende informatie verstrekt voor andere projecten. ICOMOS heeft hier in augustus 2016 een reactie op gegeven.

Alle beoogde alternatieven voor de verbinding tussen de A8 en de A9 zouden de Stelling kruisen, hoewel sommige meer veranderingen in het landschap zouden vereisen dan andere.

In **2017** (op 28 februari) heeft Nederland de Heritage Impact Assessment voor de drie gekozen alternatieven aan het Werelderfgoedcentrum gestuurd, samen met een visuele analyse van de ontwikkelingen sinds de inschrijving van het erfgoed op de Werelderfgoedlijst en 3D-modellen van de gevolgen van de nieuwe infrastructuur voor de attributen van de Stelling van Amsterdam.

In haar technische rapport over de Nederlandse Heritage Impact Assessment waarin de gevolgen van de alternatieven voor de verbinding A8-A9 werden beoordeeld, kwam ICOMOS in april 2017 met de volgende conclusies:

ICOMOS is het met Nederland eens dat, van de drie geselecteerde alternatieven, het Nul-plusalternatief de minste impact lijkt te hebben en spreekt derhalve een voorkeur uit voor deze optie voor de aanleg van de verbinding tussen de A8 en de A9.

ICOMOS is van mening dat de twee andere alternatieven infrastructurele werken vereisen die volgens de HIA, de 3D-modellen en de analyse aanzienlijke negatieve effecten lijken te hebben op de tastbare attributen van het Werelderfgoed en de landschappelijke dimensie daarvan, welke van groot belang is om de betekenis van de Stelling van Amsterdam te kunnen begrijpen en waarderen.

Eigenlijk kunnen deze varianten niet worden uitgevoerd zonder dat de cultuurhistorische kenmerken van de SvA op sommige plekken verloren gaan. Hoewel er restauratiemaatregelen zijn voorzien, kunnen deze alternatieven niet als aanvaardbare oplossingen worden beschouwd, zeker wanneer er een oplossing voorhanden is die veel minder impact heeft (het Nul-plusalternatief).

Daarnaast zouden de Golfbaan- en de Heemskerkvariant leiden tot verregaande versnippering van een landschap dat nog relatief intact en ononderbroken is in een gebied dat gaandeweg sterk is verstedelijkt, met als gevolg een aanzienlijke aantasting van de openheid en het landschappelijke karakter van de SvA.

ICOMOS is echter van mening dat een meer diepgaande analyse van de mogelijke effecten van het Nul-plusalternatief op de SvA, met name bij de aansluiting met de A9, wenselijk zou zijn om eventuele effecten ten gevolge van het project te monitoren.

Een landschappelijke analyse zou ook helpen om te bepalen welke maatregelen het meest geschikt zijn om de landschappelijke dimensie van het erfgoed veilig te stellen, gezien de kwetsbaarheid daarvan in verband met het project.

Naar aanleiding van dit eindrapport verzocht de Nederlandse Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed ICOMOS in juli 2017, overeenkomstig de *Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention*, om een adviesmissie uit te voeren met als doelstellingen om:

1. het voorgestelde voorkeursalternatief voor een verbindingsweg (A8-A9) te onderzoeken in relatie tot de volledige vervoersstrategie die aan het voorstel ten grondslag ligt en andere relevante milieuaspecten, en andere alternatieven te beoordelen;
2. de mogelijke positieve en negatieve effecten van het voorgestelde alternatief en andere alternatieven op de Outstanding Universal Value van het erfgoed te beoordelen;
3. na te gaan of de negatieve effecten van het voorgestelde alternatief kunnen worden gemitigeerd om mogelijke negatieve effecten weg te nemen of te beperken;
4. als de negatieve effecten van het voorgestelde alternatief onvoldoende kunnen worden gemitigeerd, na te denken over mogelijke andere oplossingen voor verbetering van het verkeersmanagement en/of de weginfrastructuur;
5. te beoordelen of de planologische maatregelen, regelgeving en strategieën voor de aanpak van de verbinding A8-A9, en met name het gebruik van de HIA, voldoende waren.

Tussen 5 en 7 oktober 2017 werd de adviesmissie conform het bovenstaande verzoek uitgevoerd. Alle aanvullingen waar in het meest recente ICOMOS-rapport (april 2017) om was gevraagd, waren op tijd aangeleverd voor de missie, met name een meer diepgaande analyse en een landschappelijke analyse van de voorstellen. ICOMOS bedankt Nederland voor het uitwerken van deze aanvullende informatie over de verbinding A8-A9, die van een uitstekende professionele kwaliteit is.

Desondanks werd tijdens de missie de volgende informatie ook nog wenselijk geacht en derhalve bij Nederland opgevraagd:

- 1a: Presentation DLA by Joanna Geldhof.pdf
- 1b: Presentation A8-A9 ICOMOS.pdf
- 1c: 20171006 ICOMOS by Bosch Slabbers.pdf
- 2a: ONTWERPBOEK 3 DEF maart 2017 Nul-plusalternatief (Nederlandse versie).pdf.
- 2b: ONTWERPBOEK 3 DEF maart 2017 Heemskerkalternatief (Nederlandse versie).pdf.
- 2c: ONTWERPBOEK 3 DEF maart 2017 Golfbaanalternatief (Nederlandse versie).pdf.
- 3. Arguments choice junction with A9.pdf. Toelichting van de redenen waarom de kruising van het Golfbaanalternatief met de A9 op maaiveldniveau niet mogelijk is;
- 4. Spatial policy on agricultural farms.pdf. Toelichting van het ruimtelijk beleid voor agrarische gebouwen/uitbreidingen en het systeem voor toezicht op de bouwkwaliteit in de provincie Noord-Holland;
- 5. Zoning-plan area DLA A8-A9 with explanation.pdf. Kaart met alle bestemmingsplannen in het gebied van de Stelling van Amsterdam/verbinding A8-A9, met toelichting in het Engels;
- 6. Area DLA A8-A9 and restriction areas.pdf. Enkele screenshots van de kaart met de ruimtelijke regelgeving in het gebied Stelling van Amsterdam/verbinding A8-A9, met korte toelichting in het Engels;
- 7. Historical map 1900 area DLA A8-A9.pdf. Screenshot van de historische kaart (1900) van de Stelling van Amsterdam voor het onderzochte gebied;
- 8. Explanation Minor Boundary Modification.pdf. Kaart met de begrenzing van de Stelling van Amsterdam in het onderzochte gebied, waarop staat aangegeven welke delen van de Stelling in dit gebied tot de kleine grenswijziging behoorden;
- 9. Transformations and future transformations area DLA A8-A9.pdf. Kaart met alle transformaties (of geplande transformaties) in het onderzochte gebied tussen 1996 (jaar van inschrijving op de Werelderfgoedlijst) en nu;

10. Map roadstructure.pdf. Kaart van de mobiliteitsstructuur rond Amsterdam;
11. Advice Board of Government Advisers sept. 17.pdf. Engelse vertaling van het advies van het College van Rijksadviseurs over de Stelling en de A8-A9;
12. Landschappelijke analyse Stelling van Amsterdam en Nieuwe Hollandse Waterlinie (Nederlandse versie).pdf. Deze landschappelijke analyse zal worden meegenomen bij de grote wijziging van de begrenzing van de Stelling van Amsterdam;
13. Background information stakeholders.pdf. Lijst met de namen en achtergrond van de belanghebbenden met wie de 'mission expert' heeft gesproken;
14. Costs overview.pdf. Kostenoverzicht van de drie alternatieven.

Deze informatie werd op 13 oktober aangeleverd, zodat de aandachtspunten in de Terms of Reference van de missie zoals voorgesteld door Nederland konden worden beoordeeld.

Deze complexe zaak betreft de mogelijke impact op de OUV van het erfgoed en de duurzame instandhouding daarvan, de beleving van de OUV van het erfgoed door bezoekers en inwoners, alsook de sociaal-economische dynamiek waarin de SvA is ingebed. De missie heeft ook realistische toekomstige beheersmatige ingrepen in het erfgoed bestudeerd. De doelstellingen van de Terms of Reference zijn gezien in de context van de structuur van het rapport, zoals voortvloeit uit de beschreven werkwijze.

4. NATIONAAL BELEID VOOR BEHOUD EN BEHEER VAN HET WERELDERFGOED

4.1. Wetgeving inzake beschermde gebieden

Via het beleid voor ruimtelijke ordening en monumentenzorg heeft Nederland een duidelijk kader voor het behoud van de OUV van de Stelling van Amsterdam. In die zin is de bescherming van het erfgoed op diverse niveaus uitgebreid geregeld. De Stelling wordt beschermd door de Provinciale Monumentenverordening (meer dan 125 onderdelen van de Stelling zijn provinciale monumenten) en de Monumentenwet 1988 (meer dan 25 onderdelen zijn rijksmonumenten).

In 2011 heeft het Rijk de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Deze is in 2012 in werking getreden en beschermt het behoud van werelderfgoederen binnen de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. In het verlengde van dit nationale beleid is er, op basis van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), een specifiek regime voor de Stelling van Amsterdam opgenomen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Hierin specificeert het Rijk de begrenzing van de Stelling van Amsterdam (volgens het Nominatiedossier van 1996) en een regime voor ruimtelijke ontwikkelingen. Op grond van dit regime zijn provincies wettelijk verplicht om erop toe te zien dat de instandhouding van de attributen van de werelderfgoederen wordt geborgd in gemeentelijke bestemmingsplannen.

De provincies moeten de regels van het beschermingsregime uitwerken in eigen verordeningen. De provincie Noord-Holland heeft dit gedaan in de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (2010) en de Provinciale Structuurvisie 2040 (2011). De provincie Utrecht heeft dit gedaan in haar Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (2013) en Provinciale Ruimtelijke Verordening (2010). Een provinciale beleidsstrategie is bindend voor maatregelen van de provincie. De verordeningen leggen vervolgens gemeenten de verplichting op om het beschermingsregime in hun bestemmingsplannen op te nemen. De extra regelgeving voor werelderfgoederen wordt dus doorvertaald in bestemmingsplannen.

De Stelling van Amsterdam valt sinds 2010 onder de Provinciale Structuurvisie 2040. De bijbehorende provinciale verordening noemt de kernkwaliteiten en uitzonderlijke universele waarden van de Stelling van Amsterdam en stelt regels voor het omgaan met ruimtelijke aspecten van de Stelling van Amsterdam als werelderfgoed en nationaal landschap. De betreffende gemeenten dienen deze beleidsregels in hun bestemmingsplannen te verwerken. Het gedeelte van de Stelling van Amsterdam dat in de provincie Utrecht ligt, valt onder het Streekplan Utrecht 2005-2015, dat in 2013 is vervangen door de Structuurvisie Utrecht.

Naast de bescherming van werelderfgoederen via de Barro-regels zijn er in Nederland diverse

procedures die bij ontwikkelingsplannen moeten worden gevolgd. De plan- en besluitvorming voor de aanleg en verbetering van wegen van provinciaal belang valt onder de procedure die is neergelegd in de Wet ruimtelijke ordening: het inpassingsplan.

Onderdeel van die procedure is de milieueffectrapportage (MER), waarmee de initiatiefnemer de gevolgen voor het milieu (inclusief die voor het erfgoed) van het voorgestelde project in kaart brengt. Voor de verbinding A8-A9 is de HIA opgesteld door het bevoegd gezag, te weten de provincie Noord-Holland. Naast de milieueffecten van een project kan het bevoegd gezag ook expliciet de gevolgen van het project voor de OUV van het werelderfgoed meenemen in de besluitvorming.

Zoals gezegd, concludeert ICOMOS dat de bescherming van de afzonderlijke onderdelen van het erfgoed op diverse niveaus uitgebreid is geregeld. Het gedecentraliseerde Nederlandse ruimtelijke-orderingssysteem betekent echter dat het gemeentelijke bestemmingsplan de basis daarvan vormt. Dit is het toetsingskader voor aanvragen van initiatiefnemers voor ontwikkelingen zoals bouwwerken of functionele veranderingen in het grondgebruik. Bij het opstellen en uitvoeren van hun ruimtelijke beleid zijn gemeenten verplicht het cultureel erfgoed in aanmerking te nemen.

Het gedecentraliseerde systeem heeft er in het verleden toe geleid dat ten tijde van de indiening van de nominatie van de Stelling van Amsterdam door de Nederlandse overheid er op gemeentelijk en regionaal niveau reeds besluiten waren genomen die niet in het nominatiedossier stonden, hetgeen heeft geresulteerd in veranderingen met ernstige gevolgen voor de Outstanding Universal Value van het erfgoed in het gebied waar men nu de verbinding A8-A9 wil ontwikkelen (zie paragraaf 5.2.2., 'Staat van instandhouding in het plangebied' in dit rapport).

Naar aanleiding daarvan is er specifiek voor de instandhouding van werelderfgoed op rijksniveau een extra beschermingsbeleid geformuleerd in het eerder genoemde Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Dit is voor zowel de provinciale als gemeentelijke overheid bindend.

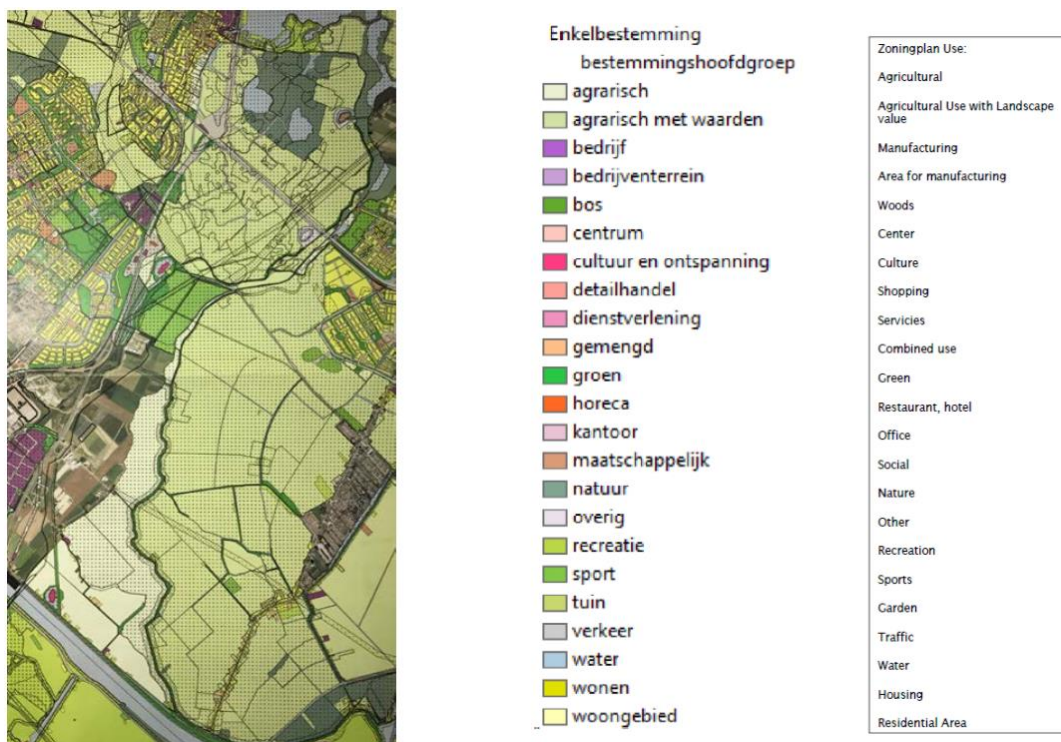
Desondanks lijkt de 'samenhang' tussen de ene en de andere wetgeving – betreffende verschillende schaalniveaus (gemeentelijk, regionaal, nationaal, enz.) en verschillende concepten (cultuur, natuur, enz.) – niet duidelijk te zijn geïnventariseerd met betrekking tot het werelderfgoed. Tijdens het bezoek is gevraagd om planologische informatie. Deze is door Nederland welwillend aangeleverd. Hierin zijn de verschillende toegestane vormen van gebruik binnen de SvA te zien.

Hierbij gaat het om het gereserveerde gebied voor de Schiphol-baan, milieubeschermingsgebieden, de nieuwe bouwvoorschriften (voor woningen en kantoren) en landbouwpercelen. Ook de begrenzing van de SvA en andere gebieden of afzonderlijke monumenten met geologische of archeologische waarde zijn in kaart gebracht.

Omdat dit planologische kaarten zijn, bevatten ze geen informatie over de attributen van het werelderfgoed (dus niet alleen de afzonderlijke monumenten maar ook andere attributen zoals de openheid van het landschap, de inundatiegebieden, de schootsvelden, geomorfologische en culturele aspecten, enz.). Daarom wordt het dringend noodzakelijk geacht om nauwkeurig kaartmateriaal te produceren dat zowel de planologische maatregelen als de attributen van uitzonderlijke universele waarde weergeeft. Een dergelijk integraal totaalbeeld van het erfgoed zal het vervolgens mogelijk maken om de integriteit en authenticiteit van het erfgoed te tonen en te beschermen (zie afbeelding 2 volgende bladzijde).

4.2. Institutioneel kader

De provincie Noord-Holland is de siteholder. Daarom heeft de provincie Noord-Holland in 2005 een programmabureau opgericht voor het behoud en de ontwikkeling van de Stelling van Amsterdam. Dit programmabureau is belast met de implementatie van het Uitvoeringsprogramma Stelling van Amsterdam 2009-2013, dat in 2009 door Provinciale Staten van Noord-Holland is vastgesteld. Het planologische kader voor de Stelling is neergelegd in het Ruimtelijk Beleidskader (2008); de kwaliteitsborging is geregeld in het Beeldkwaliteitsplan Stelling van Amsterdam (2009).



4.3. Managementstructuur

In 2015 hebben de provincies Noord-Holland en Utrecht het Managementplan 2015 vastgesteld. In dit plan wordt uiteengezet wat de provincies, als siteholders, tot en met 2020 gaan doen om de kernkwaliteiten van het werelderfgoed in stand te houden en te beschermen. Daarnaast gaat het Uitvoeringsprogramma Stelling van Amsterdam 2014-2016 van de provincie Noord-Holland nader in op het behoud van de Stelling van Amsterdam en de ontwikkeling van het werelderfgoed tot een herkenbaar, samenhangend gebied met een bijzondere belevingswaarde.

Het beheer is mede in handen van de rijksoverheid, de provincie Utrecht, 23 gemeenten en drie waterschappen. Daarnaast spelen de vele beheerorganisaties en eigenaren van diverse onderdelen van de Stelling van Amsterdam (bijv. natuurbeschermingsorganisaties en private partijen) een rol.

Aangezien er slechts een 5 pagina's tellende Engelse samenvatting van het Managementplan 2015 was ingediend, kan ICOMOS niet beoordelen in hoeverre dit voldoende is.

5. INVENTARISATIE EN BEOORDELING

5.1. Beschrijving van voorgestelde veranderingen: verbinding A8-A9

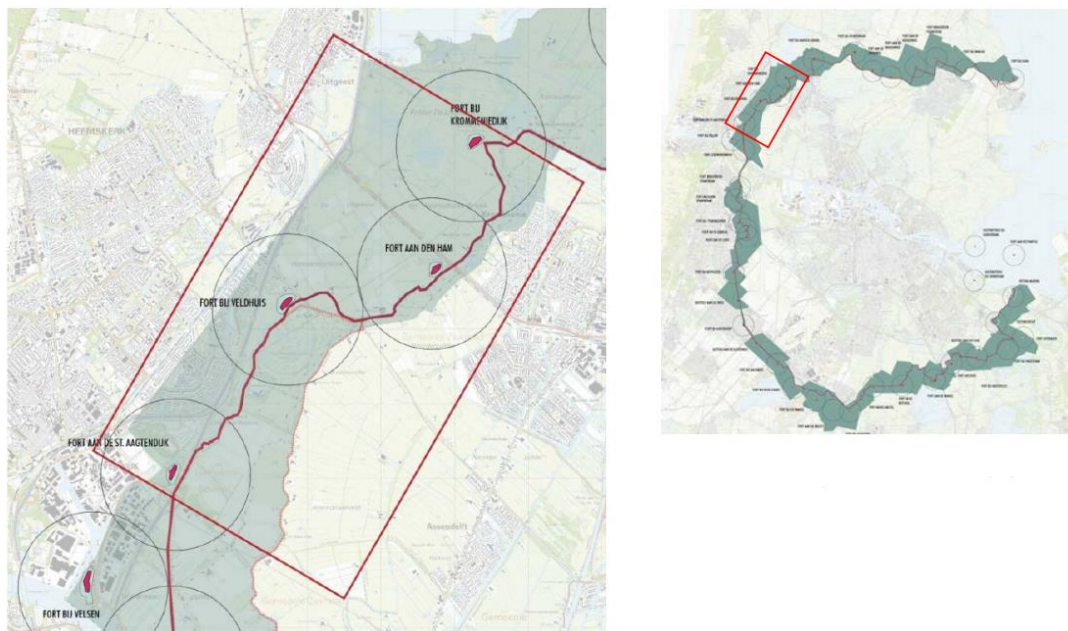
5.1.1. Algemene overwegingen

In 2015 liet Nederland weten dat er behoefte was aan verbetering van het wegennet in de regio rond Amsterdam. In het State of Conservation Report wordt uitgelegd hoe groot de stedelijke en economische druk is zo dichtbij Amsterdam. Met name wordt benadrukt dat het noodzakelijk is om de ontbrekende schakel tussen de diverse snelwegen in de provincie Noord-Holland aan te leggen en de doorstroming van het lokale en regionale verkeer te bevorderen, zodat de leefbaarheid voor de plaatselijke bevolking verbetert. Het rapport verwijst ook naar het beschermingskader en het ruimtelijkeordeningsbeleid:

“Al sinds de jaren ‘60 spreken Rijk en provincie over nut en noodzaak van een ontbrekende schakel in

het rijkswegennet A7, A8 en A9 in het gebied ten noorden van Amsterdam. [...] De huidige verbinding tussen de rijkswegen A8 en de A9, die bestaat uit een gedeelte van de N246 en een gedeelte van de N203, kan het (doorgaande) verkeer onvoldoende verwerken.” (oktober 2015, SOC-rapport p. 7).

Nederland wil daarom een verbindingsweg tussen de A8 en de A9 aanleggen in het deelgebied Uitgeest-Heemskerk-Krommenie-Assendelft in de provincie Noord-Holland, die het bevoegde gezag is voor de uitvoering.



Afbeelding 3: Ligging van de voorgestelde verbindingsweg ten opzichte van de SvA

Aanvankelijk waren er zeven varianten, waarin rekening werd gehouden met de ligging van de fort en andere attributen van de Stelling van Amsterdam (kanalen, dijken, inundatiegebieden, e.d.) waarin de Outstanding Universal Value (OUV) van het erfgoed tot uitdrukking komt. Op basis van een beoordelingsproces is er sinds 2015 in overleg met ICOMOS inmiddels een keuze gemaakt voor drie van deze zeven alternatieven: het Nul-plusalternatief, het Heemskerkalternatief en het Golfbaanalternatief. ICOMOS heeft in dit verband driemaal advies uitgebracht.

De eerste keer, in 2015, oordeelde ICOMOS op basis van de door Nederland verstrekte documenten dat het Nul-plusalternatief de minste impact leek te hebben op het erfgoed. Desondanks was het advies dat “ook moest worden onderzocht of dit wel een duurzame vervoersoplossing zou zijn, gezien het gebruik van een deel van een rijksweg”.

Het ICOMOS-rapport van 2016 bevatte geen nieuwe aanbevelingen, aangezien er geen nadere documentatie over de voorgestelde verbinding voorlag om te beoordelen. Pas in 2017 werd ICOMOS weer om advies gevraagd. In dit rapport van 2017 wees ICOMOS er wederom op dat het Nul-plusalternatief nog steeds de minste impact op het erfgoed leek te hebben. Desondanks was de aanbeveling dat “een meer diepgaande analyse van de mogelijke effecten van het Nulplusalternatief op de SvA, met name bij de aansluiting met de A9, wenselijk zou zijn om eventuele effecten ten gevolge van het project te monitoren”. Op basis van de HIA, 3D-modellen en de analyse was ICOMOS van mening dat de andere alternatieven “aanzienlijke negatieve effecten lijken te hebben op de tastbare attributen van het Werelderfgoed en de landschappelijke dimensie daarvan, welke van groot belang is om de betekenis van de Stelling van Amsterdam te kunnen begrijpen en waarderen”.

Deze missie heeft zich daarom toegespitst op de drie geselecteerde alternatieven (hoewel ook de voorlopige alternatieven zijn bestudeerd) en onderschrijft de gemaakte selectie. Dit nieuwe rapport is gebaseerd op door Nederland ingediende nadere documentatie en op bezoeken en gesprekken ter plaatse.

Behalve één van de varianten (Nul-plusalternatief) liggen de andere twee voorgestelde alternatieven in het werelderfgoed. Het alternatief dat niet in het werelderfgoed ligt, bevindt zich aan de rand ervan (er is geen bufferzone).

De studies voor het project zijn uitgevoerd overeenkomstig de nationale, provinciale en lokale regelgeving, rekening houdend met de *Operational Guidelines for the implementation of the World Heritage Convention*. Daarom is er een uitgebreide HIA uitgevoerd conform het ICOMOS-document *Leidraad voor Heritage Impact Assessments inzake culturele werelderfgoederen* (2011).

Hieronder volgt een korte beschrijving en becommentariëring van de drie alternatieven. Nadere informatie is te vinden in de uitgebreide documentatie die Nederland heeft aangeleverd, met name de HIA, de MER en de ontwerpboeken voor de drie alternatieven.



Afbeelding 4: De drie voorgestelde alternatieven

5.1.2. Nul-plusalternatief

Deze optie betreft de verbetering van bestaande routes – de provinciale wegen N203 en N246 – en heeft naar verwachting geen significante effecten op het Werelderfgoed Stelling van Amsterdam (SvA). Er is immers geen sprake van grote ontwikkelingen aangezien wordt uitgegaan van de opwaardering van bestaande wegen. Bij deze optie zijn de effecten geconcentreerd in Krommenie-Assendelft.

Effecten op OUV:

- Omdat deze optie buiten de SvA ligt, zijn er geen directe effecten.
- Voor dit alternatief is geen specifieke visualisatie van effecten uitgewerkt en zijn in de HIA ook geen compenserende maatregelen opgenomen.

Verkeerseffecten:

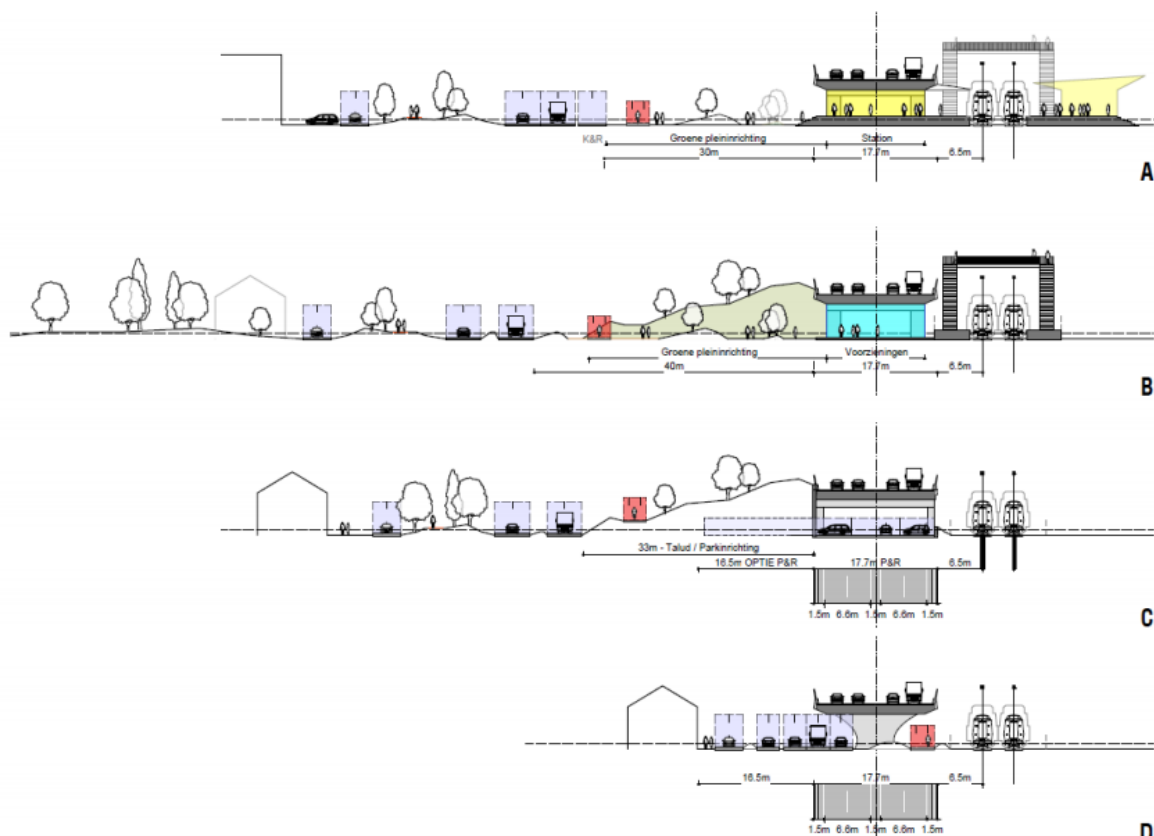
Volgens de ICOMOS-toetsing door verkeerskundigen zal dit alternatief leiden tot meer doorgaand verkeer in stedelijke gebieden en dus tot meer luchtverontreiniging en geluidshinder. In dit gebied

worden de normen al overschreden, en de situatie zal naar verwachting verergeren als dit alternatief wordt uitgevoerd. Dit alternatief voldoet niet aan de Nederlandse MER-normen.

Bij het Nul-plusalternatief blijkt uit de dwarsdoorsneden in de ontwerpboeken hoe lastig het verkeersmanagement is in een dichtbevolkt gebied. Het autoverkeer wordt hier omgeleid en het treinverkeer zal toenemen door de komst van het nieuwe opstelsterrein voor treinen vlakbij de aansluiting van de N203 op de A9 (met elke 6 minuten een trein). Verder ligt er een vaart, die wordt gebruikt door vrachtschepen, en er is het kruisende verkeer tussen Krommenie en Assendelft, zowel voertuigen als voetgangers, omdat veel van de plaatselijke voorzieningen zich aan de ene of de andere kant van de nieuwe voorgestelde verbinding bevinden (er wonen 35.000 mensen en er liggen acht scholen op minder dan 200 meter van deze weg).

Wat vervoersoplossingen betreft, heeft dit alternatief als belangrijk minpunt dat het verkeer van de A8 een klein stukje over een provinciale weg (N203) wordt geleid voordat het op de A9 terechtkomt, wat niet helemaal bevredigend is omdat hier in de toekomst files kunnen ontstaan.





Afbeelding 5: Nul-plusalternatief met mogelijke dwarsdoorsneden

5.1.3. Heemskerkalternatief

Deze optie betreft een tracé voor de verbindingsweg dat tot halverwege samenvalt met dat van het Golfbaanalternatief en dan afbuigt naar het noordoosten, om op een punt midden tussen de Golfbaan- en de Nul-plusvariant aan te takken op de A9. Deze optie buigt langs de rand van het schootsveld van Fort Veldhuis en sluit aan op de A9 bij de bestaande aansluiting Heemskerk. Dit alternatief interfereert op drie punten met de SvA: de onderdoorgang bij de Kilzone, de aansluiting bij Heemskerk en het wegprofiel.

Onderdoorgang Kilzone

Effecten:

- Volgens de HIA zorgt de 120 meter lange tunnel onder de Kilzone ervoor dat de Hoogedijk en de kenmerken daarvan onaangetast blijven. Toch heeft ICOMOS hier ernstige twijfels bij, omdat dit betekent dat de aarden wallen zouden moeten worden heraangelegd nadat de onderdoorgang klaar is, hetgeen afbreuk doet aan de authenticiteit van het oorspronkelijke geheel.

Aansluiting Heemskerk

De aansluiting bij Heemskerk vergt aanpassingen aan de huidige aansluiting, alsook de verplaatsing van energie- en andere infrastructuur om voldoende ruimte vrij te maken voor de vernieuwde aansluiting. Om het aantal benodigde rijbanen en opstelstroken te kunnen faciliteren, zou er direct ten noorden van het huidige viaduct, ter hoogte van de aansluiting met de A9, een extra viaduct moeten worden aangelegd. Het verkeer zou hier met kruispunten met een verkeersregelininstallatie (VRI) worden afgewikkeld.

Effecten

- Deze aansluiting zou de grootste visuele impact en geluidshinder opleveren in het gebied, hetgeen de begrijpelijkheid van de integriteit van het erfgoed onmiskenbaar in hoge mate zou beïnvloeden.

Wegprofiel:

De bestaande autoweg naar Heemskerk zou worden verbreed met een tweede rijstrook en

aangesloten op de bestaande rotonde. De autoweg zou dus het inundatiegebied van de SvA ten oosten van de A9 doorkruisen. Om de visuele impact van de weg te verminderen, zou het profiel zo open mogelijk worden gehouden.

Effecten:

- Er zou toch sprake zijn van impact op de authenticiteit van het erfgoed. De vorm en het ontwerp van de hoofdverdedigingslijn worden immers aangetast doordat de gedekte weg ter hoogte van de verbindingsweg wordt verplaatst van de voet naar de kruin van de dijk.
- De oorspronkelijke functie van een gedekte weg zou daarmee verloren gaan.
- Hetzelfde geldt voor de waterkerende functie: doordat de dijk niet meer intact is, gaat deze functie verloren.
- De getoonde dwarsdoorsneden kunnen wellicht de visuele impact verminderen, maar de geluidsniveaus zouden sterk toenemen en sterke hinder opleveren in het gebied.

Verkeerseffecten:

Wat vervoersoplossingen betreft, biedt deze optie volgens de ICOMOS-toetsing door verkeerskundigen een directere verbinding naar Heemskerk en ook een alternatief voor automobilisten door handhaving van de bestaande N8-verbinding. Deze biedt ook een alternatieve route tussen de A8 en A9, waardoor dit deel van het wegennet minder gevoelig wordt voor verstoringen. Het verkeer op de N8 zal vermoedelijk afnemen, waardoor dit alternatief de geluidshinder en luchtverontreiniging in Assendelft en Krommenie kan verminderen.

Met betrekking tot de attributen van OUV worden de veranderingen qua integriteit en authenticiteit duidelijk beschreven in het volgende fragment uit de door Nederland ingediende HIA (p. 63-65):

“Integriteit van het plangebied:

Hoofdverdedigingslijn

Er vindt een kleine verandering plaats doordat een deel van de hoofdverdedigingslijn niet langer intact is ter plaatse van de doorsnijding van de nieuwe weg middels een coupure. Er is sprake van een matig negatief effect (-2).

Watermanagementsysteem

In het watermanagementsysteem vindt een verandering plaats in de belangrijke historische landschappelijke structuur van de SvA. Een deel van het, voor de inundatievelden karakteristieke, polderlandschap zal worden aangetast. Daardoor zullen bijvoorbeeld de verkavelings- en slotenstructuur niet langer meer intact zijn. Er is sprake van een matig negatief effect (-2).

Militair systeem

De objecten van het militaire systeem blijven onaangetast. De doorsnijding vindt plaats tussen Fort Veldhuis en Fort aan Den Ham, aan de rand van het schootsveld van Fort Veldhuis. Door de doorsnijding tussen beide forten zou de onderlinge (zicht)relatie tussen de forten gering worden aangetast. Daarom scoort dit alternatief gering negatief (-1).

Authenticiteit van het plangebied:

Hoofdverdedigingslijn

Er vindt een matige verandering plaats ten aanzien van de authenticiteit van de hoofdverdedigingslijn. De vorm en het ontwerp van de hoofdverdedigingslijn worden aangetast doordat de gedekte weg van de voet van de dijk wordt verplaatst naar de kruin van de dijk ter plaatse van de verbinding. De oorspronkelijke functie als gedekte weg gaat daarmee verloren. Hetzelfde geldt voor de waterkerende functie: doordat de dijk niet langer intact is gaat deze verloren.

Ten slotte wordt de beleving en het begrijpen van de Stelling ernstig aangetast doordat de doorsnijding juist plaatsvindt op een unieke en cruciale plek: daar waar de enkele hoofdverdedigingslijn zich splitst in een dubbele linie. Door realisatie van de weg op deze cruciale plek wordt het begrijpen van deze splitsing van de hoofdverdedigingslijn aangetast. Er is dan ook sprake van een groot negatief effect (-3).

Watermanagementsysteem

De objecten van het watermanagementsysteem blijven onaangetast. Er vindt echter wel een kleine verandering plaats doordat de weg het inundatieveld doorsnijdt. Kenmerkend voor het inundatieveld is het open polderlandschap dat ingezet werd voor de inundatie. Deze kenmerken worden aangetast door het stedelijke beeld van de weg. Er is dan ook sprake van een matig negatief effect (-2).

Militair systeem

Doordat de verbinding zich (nagenoeg) buiten de schootskringen bevindt, worden ontwerp en vorm niet aangetast. Ook het gebruik en de functie blijven intact. De beleving wordt echter wel aangetast: de verbinding zal zichtbaar zijn vanuit de verschillende bij de Stelling van Amsterdam behorende objecten (Fort Veldhuis, Fort aan Den Ham en bijbehorende nevenbatterijen en magazijnen). Daarom scoort dit alternatief gering negatief (-1).

Conclusie

De realisatie van Alternatief 5 (Heemskerkvariant) heeft een matig negatief effect (-2) op de universele waarden in het plangebied.

Integriteit van het studiegebied:

Een klein gedeelte van de hoofdverdedigingslijn en het inundatievlakte worden doorsneden en deze zijn hierdoor niet langer intact.

[Ter aanvulling wil de missie opmerken dat de verbinding tussen twee schootsvelden zou lopen, waardoor het zicht tussen de forten visueel sterk zou worden aangetast. Verder zou de visuele hinder van de dubbele fly-over een sterke visuele impact hebben op het gehele gebied.]

Authenticiteit van het studiegebied:

[Het Heemskerkalternatief] doorsnijdt de hoofdverdedigingslijn op een unieke en cruciale plek in de Stelling van Amsterdam, namelijk daar waar de enkele linie zich splitst in een dubbele. Dit is een negatief effect ten opzichte van de totale Stelling van Amsterdam. Op de overige aspecten behorende bij het watermanagementsysteem en het militair systeem is het effect ten opzichte van de totale linie verwaarloosbaar."

De missie is van mening dat de visuele hinder van de dubbele fly-over een sterke visuele impact zou hebben op het gehele gebied.

Mogelijke mitigerende maatregelen:

Alles bij elkaar zou dit alternatief een fors negatief effect hebben op het gebied, en Nederland stelt dan ook mitigerende maatregelen voor (Spatial Impact Assessment, p. 77):

- *Natuur- en watercompensatie door het verbreden van kreken en watergangen, de aanleg van ecologische oevers, natte natuurontwikkeling en agrarisch natuurbeheer;*
- *Verwijdering van de verzorgingsplaatsen, tankstations en bijbehorende bebouwing zodat het schootsveld wordt vrijgemaakt en daarmee de openheid rond het fort deels wordt hersteld;*
- *Versterking van de leesbaarheid en ecologische kwaliteit van het landschap door het waterpeil te verhogen (voor een grotere diversiteit aan vegetatie), en agrarisch natuurbeheer;*
- *Herstel van de inundatiekering (oorspronkelijk acces van het fort) zodat dit aan weerszijden van de A9 weer zichtbaar wordt;*
- *Herstel van het verloren gegane gedeelte van de Groenedijk (ten noorden van de Communicatieweg) en aanleg van een recreatiepad bovenop de dijk;*
- *Vergroting van de herkenbaarheid van de Kil (een voormalige zeearm) door de waterloop te verbreden en in de omringende Kilzone een vorm van ecologisch landbouwbeheer te ontwikkelen met een hogere grondwaterstand en meer soortendiversiteit;*
- *Verbetering van de kwaliteit van de inundatiezone / open schootsveld door de aanplant van een bomenrij (essen) evenwijdig aan de A9 langs bedrijventerrein De Trompet;*
- *Verbetering van het lokale recreatieve netwerk door het acces Zuidermaatweg door te trekken naar de Communicatieweg / Vogelmeerweg;*
- *(Her)beplanting langs de randen van landbouwbedrijven om de visuele impact van de grote schuren te verminderen;*
- *Herstel van de leesbaarheid van de Liniewal met een duidelijke coupure door de wal bij de Communicatieweg en herstel van de route en het zicht langs de wal richting Fort Veldhuis.*



20

5.1.4. Golfbaanalternatief

Deze optie verbindt de A8 in een rechte lijn met de A9, waarbij de liniedijk wordt gekruist met een viaduct om de SvA niet te doorbreken. Dit tracé loopt vlak langs de golfbaan en heeft daar ook impact op.

Deze optie kruist de SvA tweemaal: bij de Sint Aagtendijk om de aansluiting met de A9 te maken en bij de Groenedijk.

Kruising Sint Aagtendijk

Deze zou liggen op een punt waar een grote aansluiting met de A9 moet worden aangelegd, allemaal binnen de begrenzing van de SvA, waarbij gebruik wordt gemaakt van een fly-over; de weg zou over een lengte van 120 m op palen worden gelegd om de kenmerken en het landschap van de SvA niet te verstoren.

Effecten:

- Uit de 3D-modellen blijkt dat de snelweg op palen een dominant aanwezige factor zou blijven.
- Daarbij wordt met name de beleving aangetast door de constructie van de fly-over die het landschappelijke beeld verder zou verstedelijken.
- De doorgaande lijn van de hoofdverdedigingslijn wordt minder beleefbaar.
- De herkenbaarheid van de hoofdverdedigingslijn zal afnemen.
- De nu nog aaneengesloten tweede liniewal wordt opgeknipt. Door de doorsnijding middels een coupure in de tweede liniewal worden eveneens de beleving, de herkenbaarheid en toegankelijkheid aangetast.
- Er is sprake van een groot negatief effect (-3) op de hoofdverdedigingslijn.
- Daarnaast zouden de op- en afritten de defensieve gracht van de SvA en het landschap rond Fort Veldhuis grotendeels aantasten.
- De samenhang van de SvA en van het fort zou hierdoor worden ondermijnd.

Kruising Groenedijk

Effecten:

- De nieuwe weginfrastructuur zou dwars door een belangrijke landschapsstructuur gaan – de tweede liniewal (Groenedijk), de enige dubbele linie binnen de SvA – die de betekenis van het erfgoed en de landschappelijke en recreatieve waarden weergeeft, waardoor de openheid en zichtbaarheid verloren gaan.
- Ook de relatie tussen de St. Aagtendijk, Fort Veldhuis, de bijbehorende nevenbatterij en het vrije schootveld zou worden aangetast.
- Verder zou de kruising op maaiveldniveau zijn, waarbij de dijk zelf wordt verhoogd zodat landbouw- en recreatieverkeer de autoweg op hoogte kan kruisen.
- Bovendien zou door de aanleg van de weg een minimale verandering plaatsvinden in het watermanagementsysteem.
- Door de aanwezigheid van de golfbaan is het karakteristieke open polderlandschap van de inundatievlakte eerder al getransformeerd, maar door de aanleg van de weg zou het groene karakter op de locatie verloren gaan.
- Het gebied zal een verder verstedelijkt karakter krijgen.
- Met name de – bij de inundatievlakte behorende – beleving van open polderlandschap wordt verder aangetast, hetgeen een negatief effect heeft op de kernkwaliteiten van het erfgoed.

Verkeerseffecten:

- De getoonde dwarsdoorsneden kunnen wellicht de visuele impact verminderen, maar de geluidsniveaus zouden sterk toenemen en sterke hinder opleveren in het gebied.

Wat vervoersoplossingen betreft, kan volgens de ICOMOS-toetsing door verkeerskundigen de verkeersintensiteit in Assendelft en Krommenie dalen, waardoor luchtverontreiniging en geluidshinder afnemen. Dit alternatief vereist een nieuwe aansluiting op de A9, niet ver van het knooppunt A9/A22, waar beide wegen vermoedelijk een hoge verkeersintensiteit en rijsnelheid hebben. Situering van de nieuwe aansluiting vlakbij het bestaande knooppunt A9/A22 kan leiden tot opstoppen (terugslag) en ernstige filevorming door de korte in- en uitvoegstroken. Voor automobilisten die van/naar de A9 richting Alkmaar rijden, kan het zijn dat de bestaande route via de N8 nog steeds dezelfde reistijd oplevert. Dit betekent dat de nieuwe verbindingsweg wellicht niet optimaal zal worden benut.



Afbeelding 9: Golfbaanalternatief, met het talud van het viaduct door het gebied van het erfgoed



Afbeelding 10: Golfbaanalternatief, met het viaduct door het gebied van het erfgoed

Met betrekking tot de attributen van OUV worden de veranderingen qua integriteit en authenticiteit duidelijk beschreven in het volgende fragment uit de door Nederland ingediende HIA (p. 63-57):

Integriteit van het plangebied :

Hoofdverdedigingslijn

Alternatief 3 zorgt voor een verandering in enkele belangrijke landschappelijke structuren van het Werelderfgoed. De weg passeert op twee plaatsen de hoofdverdedigingslijn: als fly-over over de hoofdverdedigingslijn (St. Aagtendijk) en middels een coupure door de tweede liniewal Groenedijk. De hier gelegen dubbele linie is uniek voor de gehele Stelling van Amsterdam. Door een fly-over te realiseren blijft de St. Aagtendijk als element intact. De coupure in de tweede liniewal (Groenedijk) betekent echter wel dat een deel van deze dijk niet langer intact is. Er is dan ook sprake van een matig negatief effect (-2).

Watermanagementsysteem

Door de aanleg van de weg vindt een verandering plaats in het huidige aanwezige golfbaanlandschap. Dit landschap is groen en de ingreep is in bepaalde mate omkeerbaar. Met de weg wordt een permanente infrastructurele functie aan het gebied toegekend. Dit betekent een geringe verandering in de kernkwaliteiten van de SvA. Door de aanwezigheid van de golfbaan is het karakteristieke open polderlandschap van de inundatievlakte te al eerder getransformeerd tot een meer besloten landschap zonder de kenmerkende poldersloten. De aanleg van de weg heeft dan ook een gering negatief effect (-1).

Militair systeem

De fysieke objecten van het militaire systeem blijven onaangetast, maar het van oorsprong open schootsveld van Fort Veldhuis wordt wel aangetast door de fly-over en de verbinding. Het nu nog deels vrije zicht vanuit het fort wordt met de ingreep belemmerd door de nieuwe fly-over. Een deel van het open schootsveld gaat verloren. Daarom is er sprake van een matig negatief effect (-2).

Authenticiteit van het plangebied:

Hoofdverdedigingslijn

De St. Aagtendijk wordt gepasseerd middels een fly-over (snelweg op palen). De St. Aagtendijk blijft daardoor als element intact, maar de fysieke doorgang komt te vervallen door de beperkte hoogte van de fly-over waar deze de St. Aagtendijk passeert. Daarbij wordt met name de beleving aangetast door de constructie van de fly-over die het landschappelijke beeld verder zou verstedelijken. De doorgaande lijn van de hoofdverdedigingslijn wordt minder beleefbaar. De herkenbaarheid van de hoofdverdedigingslijn zal afnemen. De nu nog aaneengesloten tweede liniewal wordt opgeknipt. Door de doorsnijding middels een coupure in de tweede liniewal worden eveneens de beleving, de herkenbaarheid en toegankelijkheid aangetast. Er is sprake van een groot negatief effect (-3) op de hoofdverdedigingslijn.

Watermanagementsysteem

Door de aanleg van de weg vindt een minimale verandering plaats in het watermanagementsysteem. Door de aanwezigheid van de golfbaan is het karakteristieke open polderlandschap van de inundatievlakte al eerder getransformeerd. Maar door de aanleg van de weg zal het groene karakter op de locatie verloren gaan. Het gebied zal een verder verstedelijkt karakter krijgen. Met name de – bij de inundatievlakte behorende – beleving van open polderlandschap wordt verder aangetast. Er is sprake van een gering negatief effect (-1).

Militair systeem

Door de aanleg van de weg vindt een kleine verandering plaats. Openheid en zichtrelaties waren belangrijke ontwerpaspecten van het militair systeem en de functie van de forten: voor de verdediging was een vrij schootsveld vereist. Door de verbinding en de fly-over gaat de openheid en het zicht (open schootsveld) verloren. Maar ook de beleving en het begrijpen van de relatie tussen de St. Aagtendijk, Fort Veldhuis, de bijbehorende nevenbatterij en het vrije schootsveld worden aangetast. Zowel het ontwerp als de functie worden aangetast door de verbinding en vanuit het fort goed zichtbare fly-over. Daarom is er sprake van een matig negatief effect (-2).

Conclusie

De realisatie van Alternatief 3 (Golfbaanvariant) heeft een matig negatief effect (-2) op de universele waarden in het plangebied.

Integriteit van het studiegebied:

De hoofdverdedigingslijn, het watermanagementsysteem en het militair systeem worden doorsneden. De reeds aanwezige golfbaan samen met alternatief 3 betekenen een verdere relatieve verstedelijking van deze plek in het systeem. Dit houdt een afname van de herkenbaarheid van de nagenoeg complete stellingzone in. De verbinding heeft op zichzelf een gering negatief effect op het watermanagementsysteem, vanwege de aanwezigheid van de golfbaan, waardoor het oorspronkelijk open polderlandschap al eerder verloren is gegaan. Dit deel van de SvA is bijzonder omdat hier een dubbele linie ligt. De dubbele linie wordt met deze ingreep aangetast. De doorsnijding van de dubbele linie (hoofdverdedigingslijn) en de verboden kring van Fort Veldhuis (militair systeem) heeft een matig negatief effect op de gehele Stelling.

Authenticiteit van het studiegebied:

Dit alternatief betekent een gering tot matig negatief effect op de gehele Stelling, vanwege de doorsnijding van de dubbele verdedigingslijn (hoofdverdedigingslijn en tweede liniewal). Deze dubbele wal is uniek voor de Stelling van Amsterdam. Beide liniedijken worden in dit alternatief aangetast. Ook wordt de beleving van het schootsveld vanuit Fort Veldhuis aangetast door de fly-over die het vrije zicht ontnemt.

Mogelijke mitigerende maatregelen:

Omdat dit alternatief een fors negatief effect hebben op het gebied, stelt Nederland onder meer de volgende mitigerende maatregelen voor:

- Verwijdering van elementen die de leesbaarheid van de SvA en de bijbehorende kenmerken nu verstoren;
- Verwijdering van de verzorgingsplaatsen, tankstations en bijbehorende bebouwing zodat het schootsveld wordt vrijgemaakt en daarmee de openheid rond het fort deels wordt hersteld;
- Herstel van de inundatiekering (oorspronkelijk acces van het fort) zodat dit aan weerszijden

van de A9 weer zichtbaar wordt;

- Herstel van het verloren gegane gedeelte van de Groenedijk (ten noorden van de Communicatieweg) en aanleg van een recreatiepad bovenop de dijk;
- Herstel van de leesbaarheid van de Liniewal met een duidelijke coupure door de wal bij de Communicatieweg en herstel van de route en het zicht langs de wal richting Fort Veldhuis.
- Versterking van de leesbaarheid en ecologische kwaliteit van het landschap door het waterpeil te verhogen (voor een grotere diversiteit aan vegetatie), en agrarisch natuurbeheer;
- Vergroting van de herkenbaarheid van de Kil (een voormalige zeearm) door de waterloop te verbreden en in de omringende Kilzone een vorm van ecologisch landbouwbeheer te ontwikkelen met een hogere grondwaterstand en meer soortendiversiteit;
- Verbetering van de kwaliteit van de inundatiezone / open schootsveld door de aanplant van een bomerij (essen) evenwijdig aan de A9 langs bedrijventerrein De Trompet;
- Verbetering van het lokale recreatieve netwerk door het acces Zuidermaatweg door te trekken naar de Communicatieweg / Vogelmeerweg;
- (Her)beplanting langs de randen van landbouwbedrijven om de visuele impact van de grote schuren te verminderen.

5.2 Overwegingen bij de beoordeling van de voorgestelde veranderingen

5.2.1. Redenen voor de verbinding A8-A9

Al sinds de jaren '60 spreken het Rijk en de provincie Noord-Holland over nut en noodzaak van een ontbrekende schakel in het rijkswegennet A7, A8 en A9 in het gebied ten noorden van Amsterdam. Dit noordwesten en westen van de Stelling van Amsterdam is historisch gezien een belangrijk gebied voor stads- en vervoersontwikkeling (bijv. de historische spoorlijn, de bestaande (snel)wegen, de bebouwing, havenontwikkeling, enz.).

Ten aanzien van de vervoersinfrastructuur spelen er diverse problemen:

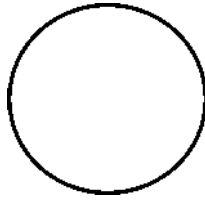
Ontbrekende infrastructuur: geen geschikte oost-westverbinding

De bestaande hoofdverbindingen binnen de noordrand van de regio Amsterdam hebben een sterke noord-zuidoriëntatie. In oost-westrichting moet het doorgaand verkeer gebruik maken van het onderliggende lokale en regionale wegennet. De huidige verbinding tussen de rijkswegen A8 en de A9, die bestaat uit een gedeelte van de N246 en een gedeelte van de N203, kan het (doorgaande) verkeer onvoldoende verwerken.

Slechte doorstroming leidt tot slechte bereikbaarheid in de regio

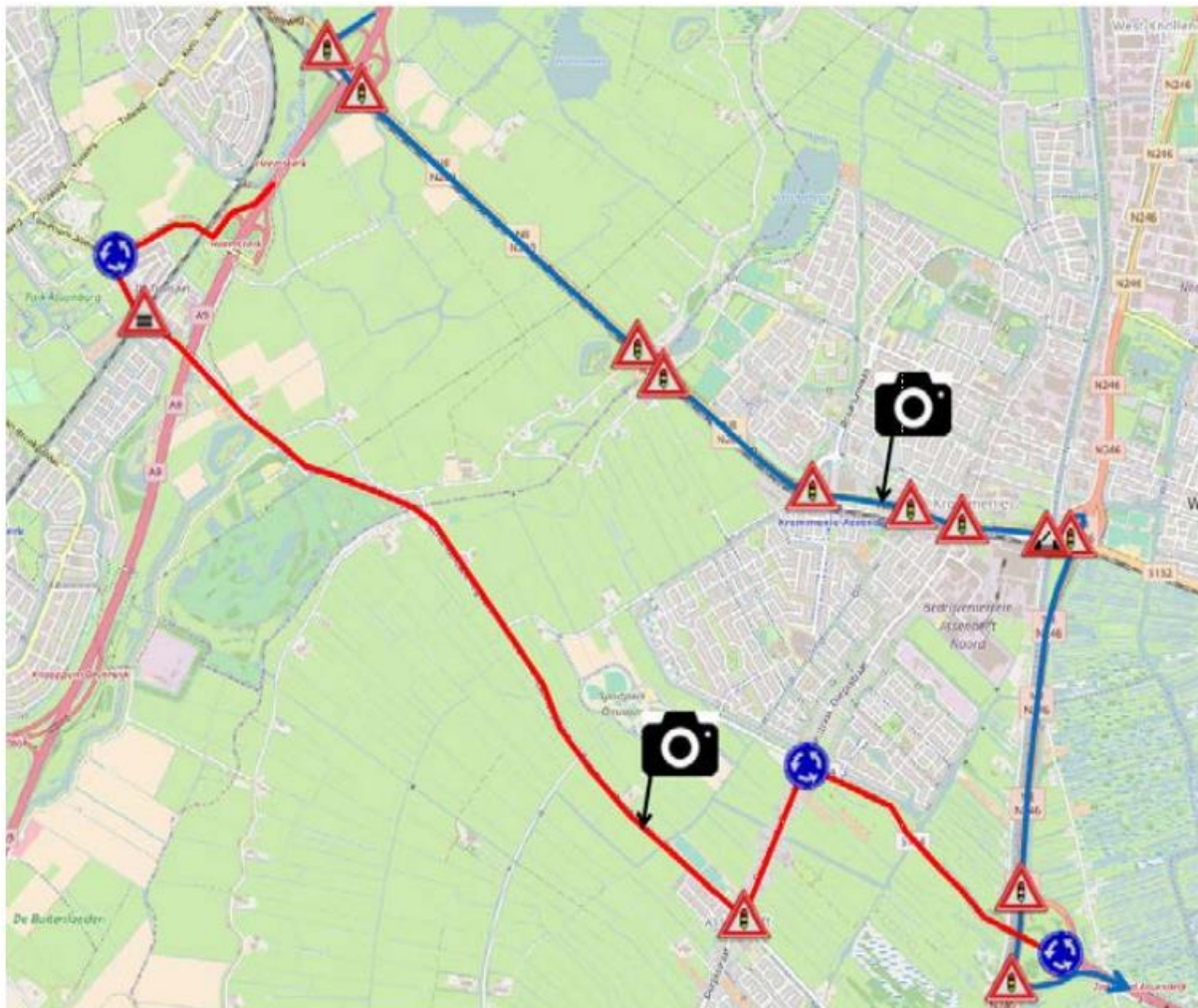
In verschillende provinciale, regionale en landelijke verkeersstudies is geconstateerd dat de bereikbaarheid van de noordrand van de regio Amsterdam te wensen overlaat. Zonder aanvullende maatregelen treedt er een bereikbaarheidsprobleem op binnen het gebied ten oosten van de A9 en ten westen van de A7-A8. Niet alleen het doorgaande (boven)regionale verkeer wordt daardoor geconfronteerd met vertraging, ook de kernen in de directe omgeving van de weg zijn minder goed bereikbaar. De bereikbaarheidsproblemen brengen onnodig lange reistijden en hoge kosten met zich mee, voor zowel individuele automobilisten als bedrijven en belemmeren de ruimtelijk-economische ontwikkeling in de regio.





Leefbaarheid

Tevens is geconstateerd dat de N203 en de N246, die gesitueerd zijn direct langs de woongebieden van Krommenie, Wormerveer en Assendelft, vanwege de grote verkeersdruk voor ernstige leefbaarheidsproblemen zorgen. Deze gebieden moeten naast het plaatselijke verkeer ook relatief veel bovenregionaal verkeer opvangen (naar schatting 40% van het totale verkeer op de N203). De aanwezigheid van een spoorlijn maakt het congestieprobleem nog groter.



Afbeelding 12: Fileproblematiek rond Krommenie, Wormerveer en Assendelft

De maatschappelijke noodzaak om het verkeersnetwerk te verbeteren in de onmiddellijke omgeving van het noordwestelijk deel van de Stelling van Amsterdam speelt dus een belangrijke rol, zeker omdat de algemene economische en stedelijke groei rond Amsterdam doorgaat.

Dit alles heeft de afgelopen jaren verschillende effecten gehad rond de hele Stelling van Amsterdam en soms in het werelderfgoed zelf, zoals bij dit project het geval is. ICOMOS wijst er dan ook op dat de Stelling van Amsterdam een groot beschermd gebied rond Amsterdam is, dat als groene gordel en als open ruimte fungeert, wat voor bepaalde projecten (met name infrastructurele projecten zoals wegen, spoorwegen, kanalen, havens en vliegveld) zeer aantrekkelijk is. De oppervlakte van het hele werelderfgoed is vergelijkbaar met die van de stad Amsterdam zelf.

5.2.2 Staat van instandhouding in het plangebied

Het gebied waarin de voorgestelde veranderingen gerealiseerd zouden moeten worden, binnen het beschermde erfgoed, heeft sinds de inschrijving van de SvA al met veel veranderingen te maken gehad. De ruimtelijke ontwikkelingen die in de jaren 1990 in dit gedeelte van de Stelling van Amsterdam plaatsvonden, waren het gevolg van planologische beslissingen van vóór de nominatie. En ondanks de gedeeltelijk overlappende agenda hadden deze ontwikkelingen indertijd geen invloed op de inschrijving in het Werelderfgoedregister en de algehele erkenning van de OUV. In die periode was binnen het werelderfgoed dan ook sprake van steeds verdere uitbreiding van woningbouwprojecten (verstedelijking), aanleg van vervoers- en energie-infrastructuur en grootschalige voorzieningen die veel voorkomen in de periferie van een grote stad.

Op onderstaande kaart is te zien in welk gebied de voorgestelde veranderingen zijn en/of worden gesitueerd: rond de forten bij Krommeniedijk, aan Den Ham en bij Veldhuis. De kaart toont (in blauw) de oorspronkelijke inundatiegebieden en (met zwarte lijnen) het militaire systeem rond de forten met de verschillende schootsvelden (300, 600 en 1000 meter). Erkend erfgoed is weergegeven in bruin (afbeelding 13).



Aan de hand van beleidsinformatie en een vergelijking van topografische kaarten van 1996 en 2016 is vastgesteld dat sinds de inschrijving als werelderfgoed de volgende ruimtelijke ontwikkelingen hebben plaatsgevonden (deels) binnen de UNESCO-begrenzing van de SvA:

Snelweg A9 (1996)

Aanleg van de snelweg A9 en de tunnel onder het Noordzeekanaal naar het oosten, inclusief aansluiting Heemskerk en verzorgingsplaatsen. Dit project liep al vóór de inschrijving als werelderfgoed in december 1996.

Golfbaan (1996, 2011)

Aanleg van de golfbaan in Heemskerk tussen de dubbele linie van de SvA ten oosten van de hoofdverdedigingslijn bij Fort Veldhuis. Hiermee was ook al vóór de inschrijving als werelderfgoed in december 1996 begonnen. Deze was echter niet opgenomen op de topografische basiskaart (1994) bij het Nominatiedossier, maar was wel reeds aanwezig toen de SvA in 1996 werd aangewezen als UNESCO-werelderfgoed. In 2011 werd de Heemskerker golfbaan uitgebreid met een 9-holes-baan. Door de ligging binnen het inundatiegebied is de oorspronkelijke openheid van het landschap verloren gegaan.

Tankstation (1996)

Bouw van een tankstation nabij Fort aan Den Ham.

Bedrijventerrein (2002-2012)

Aanleg van bedrijventerrein De Trompet ten westen van de A9. De oorspronkelijke bouwplannen werden goedgekeurd vóór de inschrijving als werelderfgoed in december 1996. Dit project ligt deels binnen en deels buiten de UNESCO-begrenzing.

Woonwijk Broekpolder (2006-2011)

Bouw van de woonwijk Broekpolder met voornamelijk laagbouwwooningen maar ook enkele appartementengebouwen tot 46 m hoog. De oorspronkelijke bouwplannen werden goedgekeurd vóór de inschrijving als werelderfgoed in december 1996, hoewel deze planologische reservering in het Nominatiedossier niet was vermeld. Dit project ligt deels binnen en deels buiten de UNESCO-begrenzing. Door de bebouwing van de Broekpolder is het open karakter van het erfgoed hier verloren gegaan en bezit het gebied geen bijzondere betekenis meer voor de SvA of kenmerkende attributen daarvan. (afbeelding 14)



Windturbine (2011)

Bouw van een windturbine langs de A9 bij Heemskerk. De turbine ligt binnen de begrenzing van het UNESCO-erfgoed. Na de bouw is het beleid gewijzigd, waardoor de bouw van nieuwe windturbines in de buurt van de SvA nu verboden is. Daarom mag de turbine na afloop van zijn levensduur niet worden vervangen.

Uitbreidingen landbouwbedrijven (1996-nu)

Verspreid in het studiegebied zijn er schuren vervangen of bijgebouwd met een omvang die schadelijk is voor de leesbaarheid van de attributen van het erfgoed.

Bedrijventerrein Wijkemeerpolder (1996-nu)

Het gebied tussen Fort Veldhuis en Fort aan de St. Aagtendijk is ten westen van de A9 in de

Wijkermeerpolder ter hoogte van Beverwijk bebouwd als bedrijventerrein. De ontwikkeling van het industrieterrein is gebaseerd op het 'Industrieplan de Pijp' uit 1964. Het industrieterrein was vóór 1996 planologisch vastgelegd en is na 1996 gebouwd.

Naast de bovengenoemde staan er nog andere ingrepen op stapel:

Opstelterrein voor treinen

Dit moet komen in de buurt van de aansluiting tussen de N8 en de A9. In het advies van ICOMOS hierover staat: *“Ten aanzien van het opstelterrein voor treinen geldt dat wanneer er absoluut geen andere locatie buiten het werelderfgoedgebied mogelijk is voor de bouw van het terrein, de visuele effecten zo veel mogelijk moeten worden beperkt, daarbij rekening houdend met het zeer zichtbare aspect van het verplaatsen van rollend materieel op het terrein. Een opstelterrein van korte of gemiddelde lengte langs de bestaande lijn verdient de voorkeur, met visuele afscheidingen (dijken, rijen bomen). Dit zou enigszins negatief als ‘camouflage’ kunnen worden aangeduid, maar het lijkt de enige manier te zijn om het project uit te voeren. Bovendien maakt de spoorlijn naar Uitgeest deel uit van de OUV van het erfgoed.”*

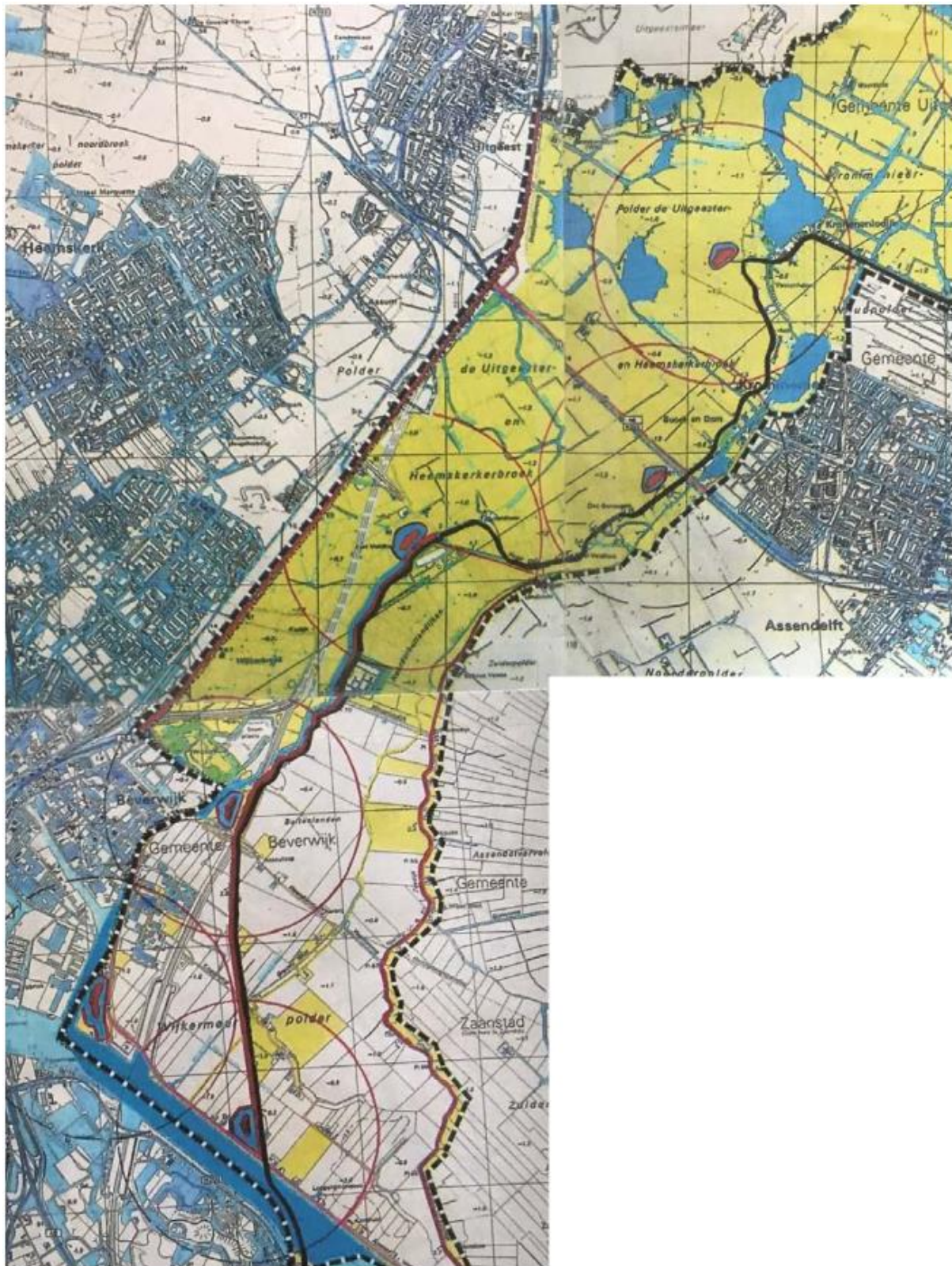
Stadsuitbreiding Krommenie en Saendelft

Zowel in Krommenie als Saendelft zullen binnenkort woonwijken worden voltooid aan de oostkant van de hoofdverdedigingslijn, dichtbij het reeds bestaande stedelijke gebied, waardoor de openheid van het landschap minder goed beleefbaar wordt.

Conclusie

Er zijn ontwikkelingen geweest binnen de grenzen van het werelderfgoed die ernstige effecten hebben gehad op de waarde ervan. De inundatiegebieden en schootsvelden van de SvA in het plangebied zijn niet meer zo uitgestrekt als toen ze werden opgenomen in het Nominatiedossier ten tijde van de aanwijzing.

Zoals in het ICOMOS-rapport van 2017 staat: *“Uit het onderzoek van de visualisaties die door Nederlandse staat zijn gemaakt en de cartografische analyse die door de externe partij is gemaakt, blijkt dat diverse veranderingen in het gebied hebben geleid tot versnippering van de continuïteit van het landschap. Daardoor kan de betekenis van de algehele werking van de verdedigingswerken en het ingenieuze gebruik van het landschap en de kunstmatige topografie voor defensieve doeleinden nu minder goed worden overgebracht.”*



Afbeelding 15: Kaart van het gebied zoals opgenomen in het nominatiedossier (1996), zonder aanduiding van deze latere transformaties



Afbeelding 16: Naast de reeds uitgevoerde en geplande veranderingen zijn, verspreid over het gebied, grootschalige uitbreidingen van landbouwbedrijven te zien, alsmede:

1. Treinopstelterrein
2. Stadsuitbreiding Krommenie en Saendelft
3. Woonwijk Broekpolder
4. Golfbaan
5. A9
6. Bedrijventerrein Wijkermeerpolder
7. Windturbine
8. Compressorstation
9. Bedrijventerrein De Trompet
10. Tankstation en verzorgingsplaats

(Kaart gemaakt door 'mission expert')

5.3. Criteria voor de beoordeling van de voorgestelde veranderingen

De voorgestelde verbinding tussen de A8 en A9 kan impact hebben op de Outstanding Universal Value van het erfgoed en ook op de sociale en economische dynamiek die invloed kan hebben op de SvA. Het onderstaande is bedoeld om te komen tot goede criteria voor het beoordelen van de voorgestelde veranderingen.

5.3.1 Impact van de voorgestelde veranderingen op de OUV

ICOMOS is onder de indruk van de kwaliteit van de analyses en evaluaties van de voorgestelde veranderingen die Nederland heeft gemaakt. Technisch gezien is de HIA uitstekend uitgevoerd en een goed voorbeeld van hoe de ICOMOS-aanbevelingen inzake het onderzoeken van de mogelijke impact op de OUV en de integriteit/authenticiteit zijn geïmplementeerd. Er is daadwerkelijk moeite gedaan om een groot aantal mogelijke oplossingen voor te stellen.

Samen met de ontwerpboeken voor de drie oplossingen biedt de HIA uitvoerige informatie over de mogelijke gevolgen van de voorstellen voor de attributen waarin de OUV van het erfgoed tot uitdrukking komt.

Daarnaast heeft het werkbezoek inzicht gegeven in bepaalde landschappelijke kwaliteiten die aan de hand van plattegronden of zelfs nauwkeurige 3D-modellen lastig te beoordelen zijn. In feite wordt de SvA gekenmerkt door 'openheid', opvallend gemarkeerd door een gecontroleerde topografie. De noodzaak om het waterpeil te reguleren, heeft een unieke geomorfologie doen ontstaan, met geaccentueerde horizontale lijnen. Het vlakke karakter en de ruimtelijke diepte zijn daarom essentieel voor de begrijpelijkheid van het erfgoed. Op kaarten en andere weergaven is dit lastig over te brengen, zoals duidelijk blijkt bij de golfbaan. Op satellietbeelden is deze misschien nauwelijks zichtbaar en op de foto's lijkt de golfbaan misschien niet storend, maar de eigen topografie van zorgvuldig gewelfde heuveltjes en bunkers contrasteert scherp met de omgeving, waardoor de beleving van het erfgoed ernstig wordt aangetast.

Nul-plusalternatief

Wat betreft de impact op de OUV van het erfgoed is ICOMOS het met Nederland eens dat het Nul-plusalternatief geen negatief effect heeft op de OUV.

Heemskerkalternatief en Golfbaanalternatief

Voor beide andere alternatieven zijn, naar het oordeel van ICOMOS, infrastructurele werken nodig die aanzienlijke negatieve visuele effecten hebben op de tastbare attributen van het werelderfgoed en de landschappelijke dimensie daarvan, welke van groot belang is om de betekenis van de Stelling van Amsterdam te kunnen begrijpen en waarderen. Daarnaast kunnen ze niet worden uitgevoerd zonder dat op sommige plekken belangrijke cultuurhistorische kenmerken – kernkwaliteiten van de OUV – verloren gaan. Deze zijn hierboven uitgebreid beschreven.

Samenvattend kan worden gesteld dat uitvoering van de voorstellen voor het Heemskerkalternatief zou leiden tot aantasting van de gedekte weg en de bijbehorende topografie, omdat deze ter plaatse van de verbindingsweg wordt verplaatst van de voet naar de kruin van de dijk. De oorspronkelijke functie als gedekte weg gaat daarmee verloren. Hetzelfde geldt voor de waterkerende functie: doordat de dijk niet langer intact is gaat deze verloren.

Een gedeelte van de hoofdverdedigingslijn en het inundatievlakte worden dus doorsneden en zijn daardoor niet langer intact. De verbindingsweg doorsnijdt de hoofdverdedigingslijn immers op een unieke en cruciale plek in de Stelling, namelijk daar waar de enkele linie zich splitst in een dubbele.

Ten aanzien van de integriteit van het erfgoed geldt dat de verbinding tussen twee schootsvelden door loopt, waardoor het zicht tussen de forten visueel sterk wordt aangetast. Verder zou de visuele hinder van de dubbele fly-over een sterke visuele impact hebben op het gehele gebied.

Uitvoering van de voorstellen voor het Golfbaanalternatief zou leiden tot het vernielen van de hoofdverdedigingslijn en de tweede liniewal met de bijbehorende topografie, die uniek is binnen de SvA. Ook de dijk vlakbij deze wal zou verloren gaan. Verder zou de verboden kring rond Fort Veldhuis worden aangetast, omdat de palen voor de fly-over op de grond komen te staan. Bovendien wordt de beleving van het schootsveld vanuit Fort Veldhuis aangetast door de fly-over bij de aansluiting. Deze ontnemt het vrije zicht in een gebied waar, door de bouw van de woonwijk Broekpolder, toch al

weinig over is van het open terrein voor het fort.

Deze beide alternatieven zouden grote negatieve effecten hebben op de OUV.

5.3.2. Impact van de voorgestelde veranderingen op de leefbaarheid

Nul-plusalternatief

Het Nul-plusalternatief – het enige zonder negatieve impact op de OUV – betekent een aanzienlijke aantasting van de leefbaarheid in het gebied vanwege de toenemende verkeersintensiteit en geluidshinder.

Ondanks diverse maatregelen om de verkeerstoename op te vangen, zal deze optie ernstige leefbaarheidsproblemen opleveren in Krommenie, Assendelft en Wormerveer, zoals aangegeven in de MER die Nederland heeft ingediend.

Hierbij gaat het om bovengemiddelde geluidshinder: Bij een geluidsbelasting van meer dan 48 dB is er sprake van hinder, bij een belasting van meer dan 58 dB is er sprake van ernstige hinder. Zowel in de huidige als de toekomstige situatie is er sprake van een hoog aandeel bestemmingen met een geluidsbelasting van meer dan 48 dB. Langs de N203 en de Communicatieweg bevinden zich gezamenlijk meer dan 250 geluidgevoelige bestemmingen waar sprake is van ernstige geluidshinder.

Vermoedelijk zal geen van de voorgestelde oplossingen leiden tot een betere luchtkwaliteit. Stikstofdioxide en fijnstof bevinden zich op veel plaatsen in Nederland in zulke hoge concentraties dat ze een schadelijke invloed kunnen hebben op de volksgezondheid. Uit de monitoringtool van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu blijkt dat de concentraties voor fijnstof en stikstofdioxide in de gebieden rondom de provinciale wegen gekwalificeerd worden als 'matig', maar nog wel onder de wettelijke grenswaarden liggen. Dit zal ook het geval zijn als het Nul-plusalternatief wordt uitgevoerd, omdat de nieuwe verbinding een belangrijke provinciale weg wordt.

Verder is op beide wegen de verkeersveiligheid een probleem. Door de mogelijke files op de N203 en de N246 is er bovendien sprake van sluipverkeer, onder meer door Assendelft. Vanwege de hoge verkeersdruk kennen de N246 en de N203 een grote kans op ongevallen, zeker omdat de verbinding door een dichtbevolkt stedelijk gebied vol scholen, woningen e.d. loopt. Dit risico wordt nog versterkt door het toenemende treinverkeer vanaf het nieuwe opstelterrein naar Amsterdam over de spoorlijn die zelf ook het stedelijk weefsel doorsnijdt en daarmee de barrièrewerking en de kans op ongevallen vergroot.

Gezien de huidige dorpsstructuur, met het bijbehorende vervoersnetwerk (inclusief spoor, scheepvaart, openbaar vervoer en privévervoer), woningen, voorzieningen e.d., is ICOMOS van mening dat het Nul-plusalternatief – zowel de ingediende als eventueel nog te ontwikkelen opties – een schadelijk effect zal hebben op de leefbaarheid in de omgeving van de weg.

Heemskerkalternatief en Golfbaanalternatief

Beide andere voorgestelde alternatieven zouden gunstig kunnen zijn voor de leefbaarheid van het gebied, omdat dan het doorgaande verkeer om de woonkernen heen wordt geleid.

Weliswaar liggen Krommenie en Assendelft buiten het werelderfgoed maar ICOMOS wil er toch op wijzen, met name omdat het erfgoed geen bufferzone heeft, dat er op dit knooppunt nog altijd aanzienlijke verkeersproblemen moeten worden opgelost om de leefbaarheid te verbeteren, zelfs als wordt gekozen voor het Heemskerkalternatief of het Golfbaanalternatief.

5.3.3 Impact van de voorgestelde veranderingen op het vervoer

Nul-plusalternatief

Als verbinding tussen de A8 en A9 vormt het Nul-plusalternatief geen alternatieve route, in tegenstelling tot beide andere varianten, hetgeen betekent dat bij het Nul-plusalternatief iedere verstoring in het netwerk tot ernstige files kan leiden, zeker tijdens spitsuren. Dit zou weer leiden tot sluipverkeer en dus een grotere kans op ongevallen en een verslechtering van de leefbaarheid.

ICOMOS betwijfelt of het Nul-plusalternatief – zowel de ingediende als eventueel nog te ontwikkelen opties – een duurzame vervoersoplossing zal bieden, gezien het gebruik van een deel van een rijksweg.

Heemskerkalternatief en Golfbaanalternatief

Het Heemskerkalternatief en het Golfbaanalternatief zijn allebei plausibele vervoersoplossingen, omdat ze een meer directe verbinding met de A9 vormen via een alternatieve route tussen de A9 en de A8, waardoor dat deel van het wegennet minder gevoelig wordt voor verstoringen. De mogelijkheid bestaat echter dat het Golfbaanalternatief onderbenut zal worden.

5.4 Beoordeling van de alternatieven

Idealiter wordt er een oplossing gevonden die geen impact heeft op de OUV, niet nadelig is voor de leefbaarheid in de omgeving van het erfgoed en een redelijk duurzame vervoersoplossing vormt.

Geen van de drie thans voorliggende alternatieven biedt die oplossing.

Nul-plusalternatief

Uit het voorgaande blijkt dat het Nul-plusalternatief de enige variant is die geen negatieve impact heeft op de OUV, maar wel nadelig is voor de leefbaarheid in de omgeving van het erfgoed en bovendien geen duurzame vervoersoplossing biedt.

Heemskerkalternatief

Deze heeft een negatieve impact op de OUV in die zin dat de structuur en de visuele kenmerken van het erfgoed worden aangetast. De geluidsbelasting zal in het hele gebied sterk toenemen en forse hinder opleveren. Het verkeer op de N8 zal vermoedelijk afnemen, dus bij dit alternatief kunnen de geluidshinder en de luchtverontreiniging in Assendelft en Krommenie minder worden.

Verkeerstechnisch gezien zou het effect positief kunnen zijn.

Golfbaanalternatief

Deze heeft eveneens een negatieve impact op de OUV in die zin dat de structuur en de visuele kenmerken van het erfgoed worden aangetast. Hoewel de verkeersintensiteit in Assendelft en Krommenie wellicht daalt en de luchtverontreiniging en de geluidshinder dus afnemen, zal de geluidsbelasting in het hele gebied sterk toenemen en forse hinder opleveren.

Verkeerstechnisch gezien zou het effect positief kunnen zijn, hoewel de vrees bestaat dat dit alternatief niet optimaal benut zal worden.

5.4.1 Aanbevelingen

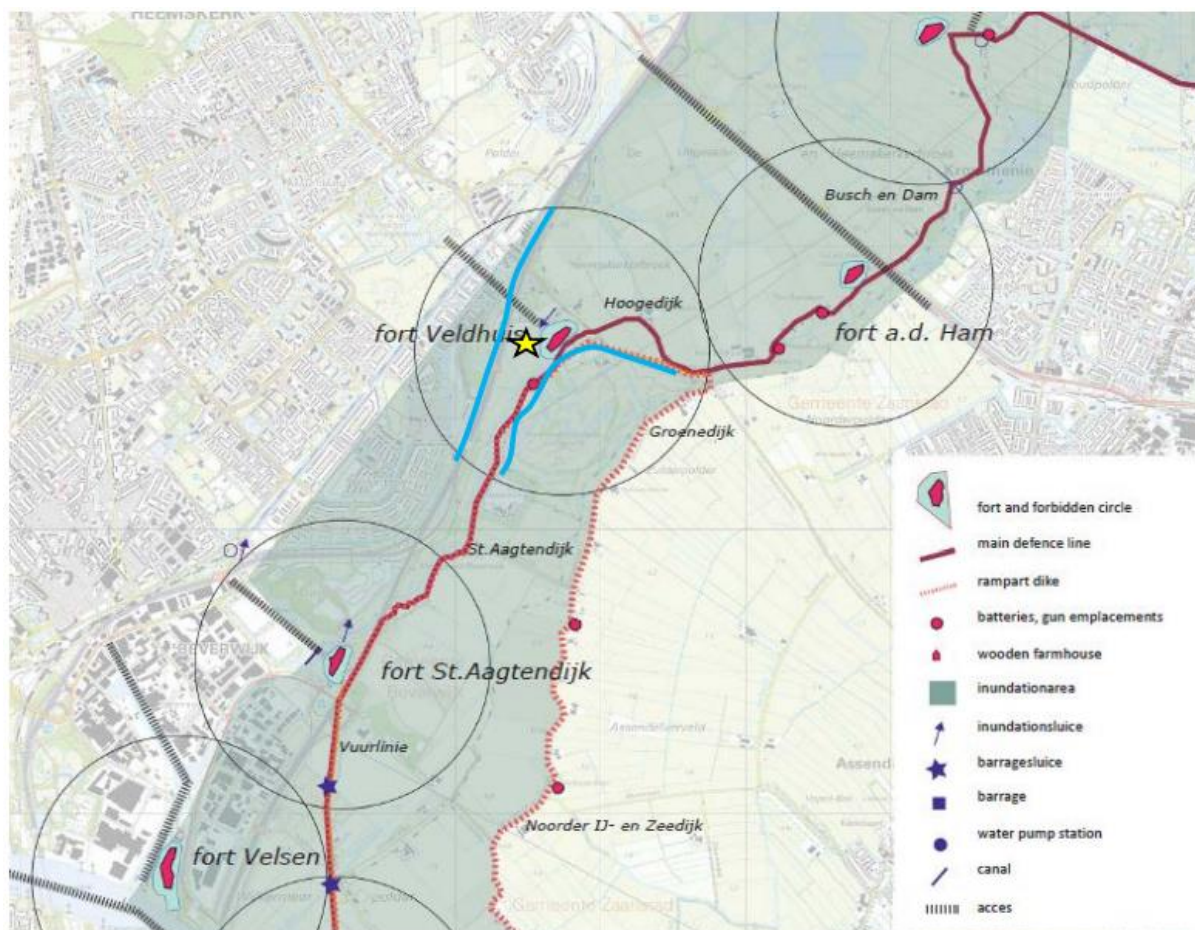
De missie is van oordeel dat geen van de drie thans voorliggende oplossingen kan worden ondersteund. Immers, het Nul-plusalternatief heeft weliswaar geen negatieve impact op de OUV maar is maatschappelijk dan wel vanuit verkeers-/vervoersoogpunt onaanvaardbaar.

De missie adviseert om verder te zoeken naar een oplossing die wel voldoende scoort op elk van de drie bovenstaande punten, te weten bescherming van de OUV, leefbaarheid en mobiliteit.

Ten aanzien van dergelijk nader onderzoek wil de missie graag onderstrepen dat de beleving van de openheid en diepte van het erfgoed, die berust op de gecontroleerde, lineaire, horizontale structuur van de geomorfologie in het gebied, moet worden benadrukt en versterkt. De geluidsbelasting moet zo gering mogelijk zijn, omdat dit ook een van de kenmerken van de site is.

De missie merkt op dat sommige tastbare attributen, zoals de forten, sterk aanwezig zijn en goed bewaard zijn gebleven in het gebied, evenals de continuïteit daartussen, die bepalend is voor de verdedigingslinie. De landschappelijke expressie van het gebied zelf als cultuurlandschap, via andere kenmerken zoals de geomorfologie van het landschap en het watersysteem, als uitdrukking van de Outstanding Universal Value, is echter reeds gedeeltelijk aangetast.

Hoewel Nederland lof verdient voor het behoud van de monumentale attributen van de SvA, zoals de forten, staat hier de landschappelijke dimensie als uitdrukking van de Outstanding Universal Value op het spel. In die zin zullen de inspanningen van Nederland om deze onderdelen te restaureren en in stand te houden, cruciaal zijn voor het behoud van het erfgoed in de toekomst.



Afbeelding 17: Elementen van de SvA zoals beschreven in de HIA
 Blauwe lijnen: de grenzen van de wijk Broekpolder en de golfbaan
 Het tankstation is aangeduid met een gele ster ten oosten van het fort.

Overigens is de missie van mening dat de voorgestelde verbeteringsmaatregelen in verband met het Golfbaanalternatief – zoals het verwijderen van elementen die de leesbaarheid van de SvA en de bijbehorende kenmerken thans verstoren, het verbeteren van natuur- en landschapswaarden en het herstellen van de inundatiekering en andere kenmerken van de SvA – moeten worden uitgevoerd, ondanks dat het Golfbaanalternatief als geheel niet aanvaardbaar is. Deze maatregelen omvatten:

- Verwijdering van de verzorgingsplaatsen, tankstations en bijbehorende bebouwing zodat het schootsveld wordt vrijgemaakt en daarmee de openheid rond het fort deels wordt hersteld;
- Versterking van de leesbaarheid en ecologische kwaliteit van het landschap door het waterpeil te verhogen (voor een grotere diversiteit aan vegetatie), en agrarisch natuurbeheer;
- Herstel van de inundatiekering (oorspronkelijk acces van het fort) zodat dit aan weerszijden van de A9 weer zichtbaar wordt;
- Herstel van het verloren gegane gedeelte van de Groenedijk (ten noorden van de Communicatieweg) en aanleg van een recreatiepad bovenop de dijk;
- Vergroting van de herkenbaarheid van de Kil (een voormalige zeearm) door de waterloop te verbreden en in de omringende Kilzone een vorm van ecologisch landbouwbeheer te ontwikkelen met een hogere grondwaterstand en meer soortendiversiteit;
- Verbetering van de kwaliteit van de inundatiezone / open schootsveld door de aanplant van een bomenrij (essen) evenwijdig aan de A9 langs bedrijventerrein De Trompet;
- Verbetering van het lokale recreatieve netwerk door het acces Zuidermaatweg door te trekken naar de Communicatieweg / Vogelmeerweg;
- Herstel van de leesbaarheid van de Liniewal met een duidelijke coupure door de wal bij de Communicatieweg en herstel van de route en het zicht langs de wal richting Fort Veldhuis.

De missie adviseert voorts dat Nederland toezicht zou moeten houden op de uitbreiding van

agrarische bedrijven en de architectuur van die nieuwbouw, omdat de ruimtelijke kenmerken van het werelderfgoed hier momenteel ernstig door worden aangetast.

De missie is zich ervan bewust dat de kwetsbaarheden van de SvA zich eveneens op andere locaties voordoen, zoals ook werd onderkend in de aanvraag voor een kleine wijziging van de begrenzing in 2016, en dat de ontwikkelingsdruk, met name om infrastructurele redenen, in diverse delen van het erfgoed aanzienlijk is. Daarom doet zij de volgende aanbevelingen.

Ten eerste dient de mogelijkheid van een bufferzone te 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 wordt voorgesteld om naar aanleiding van het bovenstaande een meer gedetailleerde strategische benadering voor het erfgoed als geheel en de bredere context uit te werken, met name met betrekking tot infrastructuur. Het is immers lastig om infrastructurele projecten los van elkaar te bekijken binnen de nauwe begrenzing van segmenten van het erfgoed, zoals uit dit rapport blijkt.

De missie wil Nederland bedanken voor de bereidheid om het overleg over dit erfgoed voort te zetten en voor het samenstellen van de benodigde aanvullende documentatie voor deze beoordeling: de HIA en de MER over de verbinding A8-A9 alsook de diepgaande ruimtelijke analyse en de aanvullende rapporten. De kwaliteit en transparantie daarvan hebben in hoge mate bijgedragen aan de totstandkoming van dit rapport.

6. BEOORDELING VAN DE STAAT VAN INSTANDHOUDING VAN HET ERFGOED

De missie heeft het Nederlandse beleid voor de instandhouding van het erfgoed niet kunnen beoordelen. Het werkbezoek was uitsluitend gericht op het specifieke gebied waarin de voorgestelde verbinding zou moeten komen, waarvan de staat van instandhouding eerder in dit rapport is geanalyseerd. Er is alleen een bezoek gebracht aan Fort Veldhuis, waarvoor Nederland een State of Conservation Report had aangeleverd, en dat thans wordt gebruikt als bezoekerscentrum.

7. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Voor de beoordeling van dit project zijn aanvankelijk zeven varianten tegen elkaar afgewogen, waarbij rekening werd gehouden met de ligging van de forten en andere attributen van de Stelling van Amsterdam (kanalen, dijken, inundatiegebieden, e.d.) waarin de Outstanding Universal Value van het erfgoed tot uitdrukking komt. Op basis van een beoordelingsproces is er sinds 2015 in overleg met ICOMOS inmiddels een keuze gemaakt voor drie van deze zeven alternatieven. Deze missie heeft zich daarom geconcentreerd op de drie geselecteerde alternatieven (hoewel ook de voorlopige alternatieven zijn bestudeerd) en onderschrijft de gemaakte selectie.

Vanuit een breder perspectief was dit gedeelte van het landschap van de Stelling van Amsterdam ten tijde van de inschrijving kennelijk al gedeeltelijk aangetast. Er is een aanzienlijk risico dat de negatieve effecten zullen toenemen als gevolg van de huidige voorgestelde projecten. Om de integriteit en authenticiteit van het erfgoed en daarmee ook de leesbaarheid van dit 'defensielandschap' te kunnen behouden, dient er dan ook een einde te komen aan de versnippering en het steeds verder geïsoleerd raken van de afzonderlijke verdedigingsstructuren. De instandhouding van de integriteit en authenticiteit van tastbare attributen is daarom een centraal aandachtspunt geweest bij de beoordeling van de alternatieven en de uiteindelijke aanbeveling.

Op basis van de beoordeling van het Nul-plusalternatief, het Heemskerkalternatief en het Golfbaanalternatief concludeert de missie dat het Nul-plusalternatief de enige oplossing is die geen verlies van erfgoed en geen onaanvaardbare impact op de OUV met zich meebrengt, maar dat deze wel een nadelig effect heeft op de leefbaarheid in de omgeving van het erfgoed en bovendien geen

duurzame vervoersoplossing vormt.

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 OUV, leefbaarheid en mobiliteit.

Dergelijke nieuwe opties moeten worden onderzocht op basis van de bovenstaande aanbevelingen, namelijk om duidelijke visuele studies en virtuele beelden van het landschap als geheel te presenteren, inclusief de bestaande kenmerken die afbreuk doen aan de kernkwaliteiten. Daarbij dient te worden uitgegaan van kaarten, een HIA en een zelfde beoordelingsprocedure als bij de eerder onderzochte alternatieven. Verder kan het nuttig zijn om een modelstudie naar de verkeerseffecten en een aanvaardbare doorstroming uit te voeren en de geluidsbelasting te beoordelen.

De missie merkt op dat sommige tastbare attributen, zoals de forten, sterk aanwezig zijn en goed bewaard zijn gebleven in het gebied, evenals de continuïteit daartussen, die bepalend is voor de verdedigingslinie. De landschappelijke expressie van het gebied zelf als cultuurlandschap, via andere kenmerken zoals de geomorfologie van het landschap en het watersysteem, als uitdrukking van de Outstanding Universal Value, is echter reeds gedeeltelijk aangetast.

Hoewel Nederland lof verdient voor het behoud van de monumentale attributen van de SvA, zoals de forten, staat hier de landschappelijke dimensie als uitdrukking van de Outstanding Universal Value op het spel. In die zin zullen de inspanningen van Nederland om deze onderdelen te restaureren en in stand te houden, cruciaal zijn voor het behoud van het erfgoed in de toekomst.

De missie is zich ervan bewust dat de kwetsbaarheden van de SvA zich eveneens op andere locaties voordoen, zoals ook werd onderkend in de aanvraag voor een kleine wijziging van de begrenzing in 2016, en dat de – met name infrastructurele – ontwikkelingsdruk in diverse delen van het erfgoed aanzienlijk is.

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.

De missie wil de Nederlandse overheid bedanken voor de bereidheid om het overleg over dit erfgoed voort te zetten en voor het samenstellen van de benodigde aanvullende documentatie voor deze beoordeling: de HIA en de MER over de verbinding A8-A9 alsook de uitvoerige ruimtelijke analyse en de aanvullende rapporten. De kwaliteit en transparantie daarvan hebben in hoge mate bijgedragen aan de totstandkoming van dit rapport.

8. BIJLAGEN

- 8.1. Terms of Reference
- 8.2. Reisschema en programma
- 8.3. Samenstelling van het team van de missie
- 8.4. Overige betrokken personen en organisaties
- 8.5. Geraadpleegde documentatie
- 8.6. Kaarten
- 8.7. Foto's

8.1. Terms of Reference

De Nederlandse overheid heeft een ICOMOS-adviesmissie uitgenodigd om een voorstel voor een infrastructuurproject binnen het werelderfgoed Stelling van Amsterdam te beoordelen.

Het doel van deze missie is om:

1. het voorgestelde voorkeursalternatief voor een verbindingsweg (A8-A9) te onderzoeken in relatie tot de volledige vervoersstrategie die aan het voorstel ten grondslag ligt en andere relevante milieuaspecten, en andere alternatieven te beoordelen;
2. de mogelijke positieve en negatieve effecten van het voorgestelde alternatief en andere alternatieven op de Outstanding Universal Value van het erfgoed te beoordelen;
3. na te gaan of de negatieve effecten van het voorgestelde alternatief kunnen worden gemitigeerd om mogelijke negatieve effecten weg te nemen of te beperken;
4. als de negatieve effecten van het voorgestelde alternatief onvoldoende kunnen worden gemitigeerd, na te denken over mogelijke andere oplossingen voor verbetering van het verkeersmanagement en/of de weginfrastructuur;
5. te beoordelen of de planologische maatregelen, regelgeving en strategieën voor de aanpak van de verbinding A8-A9, en met name het gebruik van de HIA, voldoende zijn.

Om deze doelstellingen te realiseren, zal de 'mission expert' alle benodigde technische documenten bestuderen, bezoeken ter plaatse afleggen en inhoudelijk overleggen met de verantwoordelijke autoriteiten om inzicht te krijgen in de context en de onderbouwing van de voorgestelde alternatieven. De 'mission expert' kan ook gesprekken voeren met andere belanghebbenden, zoals vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties, om zich een beeld te vormen van de bezorgdheid die onder burgers heerst over de voorgestelde opties.

De adviesmissie duurt twee dagen en zal plaatsvinden in oktober 2017.

Ter voorbereiding op de adviesmissie zal Nederland van tevoren al het vereiste achtergrondmateriaal over het project, inclusief effectbeoordelingen, aan ICOMOS verstrekken. Voorafgaand aan de missie zal ICOMOS specialisten op het gebied van wegverkeer en verdedigingswerken raadplegen.

Op basis van bezoeken ter plaatse en gesprekken met vertegenwoordigers van de Nederlandse overheid zal de adviesmissie een rapport met een analyse van de bovengenoemde punten en aanbevelingen opstellen. ICOMOS zal dit rapport uiterlijk 31 oktober 2017 aan Nederland verstrekken.

8.2. Reisschema en programma

Donderdag 5 oktober 2017, middag:

Mw. Luengo arriveert per trein op station Schiphol International Airport. Daar wordt zij opgehaald door Nanette van Goor, die haar naar haar hotel in Haarlem zal brengen (locatie: Carlton Square Hotel, Baan 23, Haarlem).

Geen avondprogramma.

Vrijdag 6 oktober 2017:

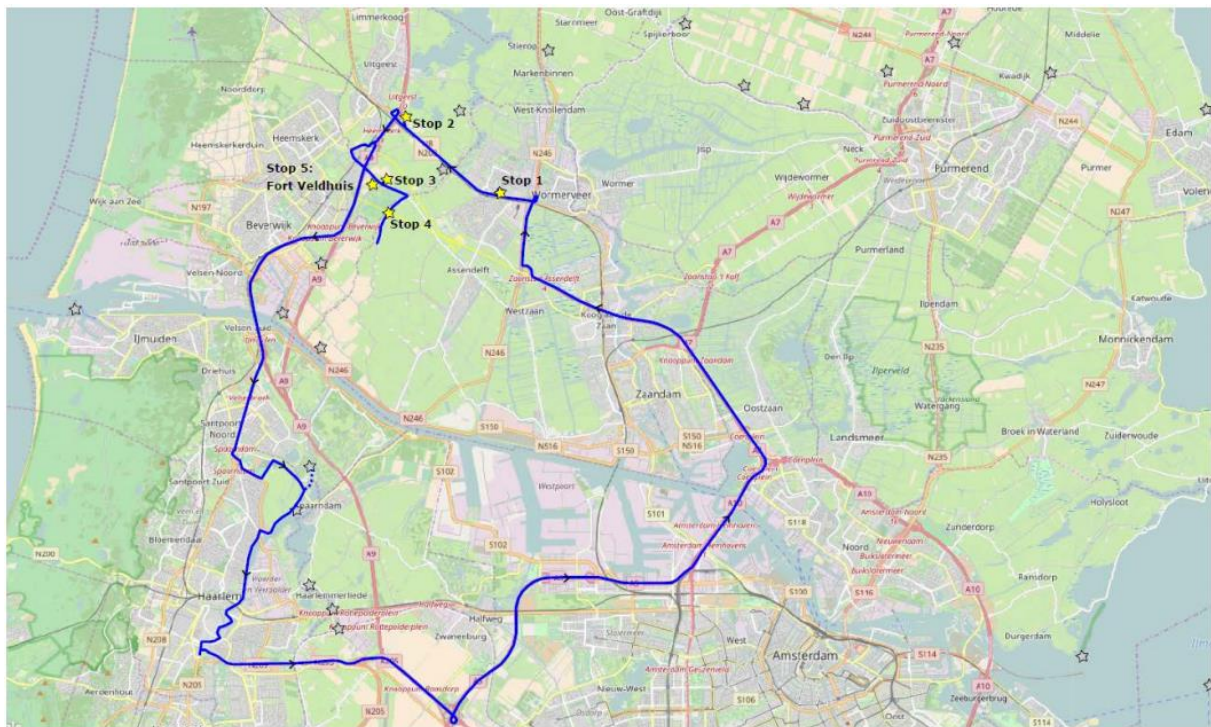
09.45: Mw. Luengo wordt door Nanette van Goor opgehaald bij het hotel. Samen lopen ze (5 minuten) naar het Provinciehuis. Locatie: Dreef 3, Haarlem.

10.00: Meet & greet in het Provinciehuis met de deelnemers aan het werkbezoek.
 10.15: Welkomstwoord en uitleg over het programma van de adviesmissie.
 10.30 - 11.00: Presentatie van het Werelderfgoed Stelling van Amsterdam en het beheer ervan.
 11.00 - 14.30: Bustour en bezoek aan de locaties van de voorgestelde alternatieven voor de verbinding A8-A9, inclusief lunch.
 15.00 - 18.00: Twee presentaties over het project Verbinding A8-A9 en de ontwerpstudies van de alternatieven, gevolgd door vragenronde en discussie.
 18.00: Borrel
 Geen avondprogramma.
 Overnachting in het Carlton Square Hotel in Haarlem.

Zaterdag 7 oktober 2017:

10.00 - 11.30: Gesprekken met vijf belanghebbenden die namens maatschappelijke organisaties zijn betrokken bij het proces van het project Verbindingsweg A8-A9. Locatie: Provinciehuis, Dreef 3, Haarlem.
 11.30 - 12.30: Afronding van de adviesmissie: conclusies, resterende vragen, behoefte aan nadere informatie, andere afspraken.
 12.30 - 14.00: lunch
 14.00: Einde van de adviesmissie.

Einde van de middag: een taxi brengt mw. Luengo naar Schiphol International Airport voor haar vlucht naar Madrid.



8.3. Samenstelling van het team van de missie

- mw. Ana Luengo (ICOMOS International; 6 en 7 oktober);
- mw. Elisabeth Post, Gedeputeerde voor verkeer, vervoer en financiën, provincie Noord-Holland (6 oktober);
- mw. Johanna Geldhof, Gedeputeerde voor ruimtelijke ordening, wonen en Stelling van Amsterdam, provincie Noord-Holland (6 en 7 oktober);
- dhr. Pieter-Jan Labriijn, projectmanager Verbinding A8-A9, provincie Noord-Holland (6 en 7 oktober);
- mw. Nanette van Goor, site manager Stelling van Amsterdam, provincie Noord-Holland (6 en 7 oktober);
- dhr. Vincent Evers (lid van het projectteam Verbinding A8-A9, provincie Noord-Holland (6 en 7 oktober);

- dhr. Hans van Helden, landschapsarchitect, provincie Noord-Holland (6 oktober 's middags);
- dhr. Stijn Koole, landschapsarchitect, Bosch Slabbers Landschapsarchitecten (6 oktober);
- dhr. Daan Zandbelt, Rijksadviseur voor de fysieke leefomgeving (6 oktober 's middags);
- dhr. Dre van Marrewijk, nationaal coördinator Werelderfgoed, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (6 en 7 oktober);
- dhr. Leonard de Wit, hoofd afdeling Advies, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (voorzitter; 6 en 7 oktober).

8.4. Overige betrokken personen en organisaties

LTO Noord, dhr. Gerland Glijnis en dhr. Jerry Kager

LTO Noord is de agrarische ondernemersorganisatie in de negen provincies boven de Maas. De organisatie werkt aan het versterken van de economische en maatschappelijke positie van haar leden – boeren en tuinders – door ruimte voor agrarische ondernemers te maken of te behouden. Een sterke collectieve belangenbehartiging is noodzakelijk voor de ruimte om te ondernemen, voor het versterken van ondernemerschap en marktposities en voor het werken aan het imago.

Bewonersgroep Busch en Dam, dhr. Willem Roling, dhr. Roelof de Haan

Bewonersgroep Busch en Dam is een belangengroep van bewoners van het open gedeelte van het plangebied. Het gaat om verspreide woningen langs enkele polderwegen buiten de bebouwde kom.

VNO-NCW West, mw. Petra Tiel

VNO-NCW West is de regionale vereniging van VNO-NCW. Deze behartigt de belangen van het bedrijfsleven namens en in samenwerking met de aangesloten bedrijven en brancheorganisaties.

Platform Krommenie/Werkgroep Verkeer Krommenie, dhr. Raymond Kolman, Daniël van Rouwendaal

Deze belangengroep van bewoners en belanghebbenden in Krommenie vraagt al jaren aandacht voor de gevolgen die de dagelijkse verkeersstroom door de bebouwde kom van Krommenie heeft voor de woonkern Krommenie.

ICOMOS Nederland, drs. Hildebrand P.G. de Boer

Dhr. De Boer heeft kunstgeschiedenis (architectuur) gestudeerd in Groningen en is lid van ICOMOS Nederland. In het verleden is hij betrokken geweest bij de nominatie van de Stelling van Amsterdam als werelderfgoed. Van 1992 tot 1996 heeft hij meegewerkt aan het nominatiedossier voor dit werelderfgoed.

8.5. Geraadpleegde documentatie

ICOMOS wil de Nederlandse overheid bedanken voor het samenstellen van de benodigde aanvullende documentatie voor deze beoordeling, te weten de HIA en de MER over de verbinding A8-A9 alsook de uitvoerige ruimtelijke analyse en de aanvullende rapporten. De kwaliteit en transparantie daarvan zijn van groot belang geweest voor deze missie.

Voor dit rapport zijn de volgende documenten geraadpleegd:

- Oorspronkelijke nominatiedossier voor de SvA (1995);
- Besluiten van het Werelderfgoedcomité sinds de inschrijving van de SvA (1996);
- Eerdere technische rapporten van ICOMOS over de verbinding A8-A9 (november 2015, april 2017, september 2017);
- Correspondentie tussen het Werelderfgoedcentrum en de Nederlandse overheid over de verbinding A8-A9;
- Periodieke rapportages van de Nederlandse overheid;
- State of Conservation Report van de Nederlandse overheid over de geplande verbinding A8-A9;
- A8-A9 Highway Link: Spatial impact of the three route alternatives on the Defence Line of Amsterdam (februari 2017), alsmede de afzonderlijke ontwerpboeken voor elk van de alternatieven;
- HIA voor de verbinding A8-A9, ingediend door Nederland (oktober 2015);

- Milieueffectrapport over de verbinding A8-A9, ingediend door Nederland (juli 2017);
- Andere documenten over de vervoersstrategie van de overheid, zoals de Planstudie Verbinding A8-A9, Investeringsstrategie Noord-Holland Infrastructuur, Strategische Visie Mobiliteit (2016), enz.;
- Wat betreft de voorstellen voor een kleine wijziging van de begrenzing van de SvA: zowel het voorstel van de Nederlandse overheid als het ICOMOS-rapport daarover;
- Wat betreft het voorstel voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie: het rapport van de International Expert Meeting on World Heritage Nominations (juni 2015) en het ICOMOS-rapport over deze mogelijke uitbreiding van de SvA;
- Wat betreft de aanleg van een nieuw opstelsterrein voor treinen: de door Nederland ingediende HIA en het ICOMOS-rapport hierover;
- Engelse samenvatting van het Managementplan voor de SvA (2015).

ICOMOS heeft ook een brief van derden ontvangen over de geselecteerde alternatieven voor de verbinding A8-A9 en over de analyse van de stedelijke ontwikkeling in het beoogde gebied voor de aanleg van deze verbinding. De informatie daarin alsook informatie die uit de gesprekken met andere belanghebbenden naar voren kwam, is eveneens meegenomen.

Verder is tijdens de missie de volgende informatie bij Nederland opgevraagd en vervolgens bestudeerd:

- 1a: Presentation DLA by Joanna Geldhof.pdf
- 1b: Presentation A8-A9 ICOMOS.pdf
- 1c: 20171006 ICOMOS by Bosch Slabbers.pdf
- 2a: ONTWERPBOEK 3 DEF maart 2017 Nul-plusalternatief (Nederlandse versie).pdf.
- 2b: ONTWERPBOEK 3 DEF maart 2017 Heemskerkalternatief (Nederlandse versie).pdf.
- 2c: ONTWERPBOEK 3 DEF maart 2017 Golfbaanalternatief (Nederlandse versie).pdf.
3. Arguments choice junction with A9.pdf. Toelichting van de redenen waarom de kruising van het Golfbaanalternatief met de A9 op maaiveldniveau niet mogelijk is;
4. Spatial policy on agricultural farms.pdf. Toelichting van het ruimtelijk beleid voor agrarische gebouwen/uitbreidingen en het systeem voor toezicht op de bouwkwaliteit in de provincie Noord-Holland;
5. Zoning-plan area DLA A8-A9 with explanation.pdf. Kaart met alle bestemmingsplannen in het gebied van de Stelling van Amsterdam/verbinding A8-A9, met toelichting in het Engels;
6. Area DLA A8-A9 and restriction areas.pdf. Enkele screenshots van de kaart met de ruimtelijke regelgeving in het gebied Stelling van Amsterdam/verbinding A8-A9, met korte toelichting in het Engels;
7. Historical map 1900 area DLA A8-A9.pdf. Screenshot van de historische kaart (1900) van de Stelling van Amsterdam voor het onderzochte gebied;
8. Explanation Minor Boundary Modification.pdf. Kaart met de begrenzing van de Stelling van Amsterdam in het onderzochte gebied, waarop staat aangegeven welke delen van de Stelling in dit gebied tot de kleine grenswijziging behoorden;
9. Transformations and future transformations area DLA A8-A9.pdf. Kaart met alle transformaties (of geplande transformaties) in het onderzochte gebied tussen 1996 (jaar van inschrijving op de Werelderfgoedlijst) en nu;
10. Map roadstructure.pdf. Kaart van de algemene mobiliteitsstructuur rond Amsterdam;
11. Advice Board of Government Advisers sept. 17.pdf. Engelse vertaling van het advies van het College van Rijksadviseurs over de Stelling en de A8-A9;
12. Landschappelijke analyse Stelling van Amsterdam en Nieuwe Hollandse Waterlinie (Nederlandse versie).pdf. Deze landschappelijke analyse zal worden meegenomen bij de

grote wijziging van de begrenzing van de Stelling van Amsterdam;

13. Background information stakeholders.pdf. Lijst met de namen en achtergrond van de belanghebbenden met wie mw. Luengo heeft gesproken;
14. Costs overview.pdf. Kostenoverzicht van de drie alternatieven.

Deze informatie werd op 13 oktober aangeleverd, zodat de aandachtspunten in de Terms of Reference zoals voorgesteld door Nederland konden worden beoordeeld.

8.6. Kaarten

Alle relevante kaarten zijn opgenomen in de desbetreffende paragrafen van dit rapport.

8.7. Foto's



Foto 1: Kruising bij Krommenie.



Foto 2: De N203 doorkruist het werelderfgoed tussen Fort bij Krommeniedijk en Fort aan den Ham.



Foto 3: Het landschap gezien vanaf Fort Veldhuis. De openheid van het landschap is aangetast door diverse storende elementen: de snelweg met voorzieningen (tankstations, verzorgingsplaatsen), windturbine en agrarische gebouwen.



Foto 4: De golfbaan met dichte beplanting die het zicht belemmert.



Foto 5: De golfbaan, met de afgeronde geomorfologie en bijbehorende beplanting.



Foto 6: Het landschap tussen Fort bij Krommeniedijk en Fort aan den Ham, met zijn indrukwekkende geomorfologie en openheid.



Foto 7: Visuele verstoring van het zicht vanaf Fort Veldhuis door agrarische nieuwbouw.



Foto 8: Het belang van het water als lineaire structuur die het open en vlakke karakter versterkt.



Foto 9: Twee impressies van de snelweg Delft-Rotterdam.