

PLANSTUDIE FASE 1 VERBINDING A8-A9

Een historisch overzicht

PLAN

INHOUD

3	Inleiding
4	Tijdslijn en samenvatting historisch perspectief A8-A9
6	1 De geschiedenis van de A8
8	Leeswijzer
9	2 MIT verkenning verbinding A8-A9 (DHV oktober 2007)
9	2.1 Nut en noodzaak
10	2.2 Wijze van onderzoek
12	2.3 Potentiële meerwaarde
14	2.4 Kosten
14	2.5 Bestuurlijke besluiten n.a.v. de verkenning DHV
15	2.6 Betrokkenheid omgeving
17	3 Verbinding A8-A9 verkenning ruimtelijke inpassing en kwaliteit (Grontmij en APPM juni 2009)
19	3.1 Conclusies van het onderzoek verkenning ruimtelijke inpassing en kwaliteit A8-A9
20	3.2 Bestuurlijke besluiten n.a.v. de verkenning ruimtelijke inpassing en kwaliteit
20	3.3 Reactie van de Minister van Verkeer en Waterstaat (12 januari 2010)
21	3.4 Betrokkenheid omgeving
22	4 Verbinding A8-A9 aanvullende verkenning varianten (Grontmij september 2010)
22	4.1 De zeven zones
24	4.2 CRA voorgestelde inpassingsopties
25	4.3 Aangepaste varianten
27	4.4 Vergelijking Golfbaan- en Heemskerkvariant
28	4.5 Conclusies en aanbevelingen
29	4.6 Bestuurlijke besluiten n.a.v. aanvullende verkenning varianten Grontmij
30	4.7 Betrokkenheid omgeving
31	5 PARK Advies ruimtelijke inpassing tracés (oktober 2010)
32	5.1 Bestuurlijke besluiten n.a.v. het PARK Advies
33	6 MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam (eindrapportage juni 2013)
33	6.1 Doel en vraagstelling
34	6.2 Het studiegebied
35	6.3 De varianten
38	6.4 Conclusies
39	6.5 Besluitvorming n.a.v. MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam
39	6.6 Besluitvorming n.a.v. Uitvoeringsagenda Noordkant Amsterdam
40	6.7 Betrokkenheid omgeving
43	7 SOK planstudie Fase 1, begroting en marktbenadering
44	7.1 Besluitvorming in het kader van de SOK
45	8 Standpunten omgeving
47	Bijlage Stakeholderanalyse business case A8-A9

INLEIDING

De doortrekking van de A8 op de A9 heeft een lange voorgeschiedenis. Om hier overzicht in te creëren is dit document opgesteld. Dit document geeft een overzicht van de belangrijkste ontwikkelingen van de afgelopen jaren. Geïnteresseerden en belanghebbenden zullen snel en gemakkelijk de belangrijkste resultaten en besluiten in dit document over de verbinding A8-A9 kunnen terugvinden.

Eind 2007 heeft DHV in opdracht van de provincie Noord-Holland, de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten Zaanstad, Beverwijk, Heemskerk en Uitgeest (hierna: de regio) een studie gedaan naar de verbinding A8-A9. Het ontbreken van een verbinding tussen de A8-A9 komt daaruit als één van de grote knelpunten in het wegennetwerk van de Metropoolregio Amsterdam.

De regio heeft, onder leiding van de provincie, in oktober 2009 een eerste bod uitgebracht aan het Rijk om gezamenlijk de verbinding A8-A9 te realiseren. De minister heeft in januari 2010 naar aanleiding van het bod vragen gesteld. Daarop heeft de regio een aanvullende verkenning laten uitvoeren en in oktober 2010 een aangepast regionaal bod aan de minister voorgelegd.

In het najaar van 2011 besluiten het Rijk, de provincie Noord-Holland en de Stadsregio Amsterdam om een MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) onderzoek Noordkant Amsterdam uit te voeren. In het onderzoek is ook de verbinding A8-A9 meegenomen. Uit dit onderzoek (eindrapportage fase 1 en 2, juni 2013) blijkt o.a. dat de verbinding A8-A9 tot aanzienlijke reistijdbesparingen, een verbetering van de leefbaarheid in grote delen van Zaanstad leidt en bijdraagt aan de robuustheid van het wegennetwerk. Het Rijk heeft echter de regio laten weten de financiering van de verbinding A8-A9 aan de regio over te laten.

De regio heeft besloten om stappen te zetten om te komen tot de realisatie van de verbinding A8-A9. Een planstudie fase 1 wordt daartoe voorbereid. Tevens wordt gekeken hoe de marktbenadering vorm gegeven kan worden en hoe de begroting ten behoeve van de Heemskerkvariant (€ 150 miljoen exclusief BTW en beheer en onderhoud) sluitend gekregen kan worden.



**Schets behorende bij een studie over het structuurplan voor de Zaanstreek
(1963)**

TIJDLIJN EN SAMENVATTING HISTORISCH PERSPECTIEF A8-A9

	Mijlpaal	Partij	Samenvatting
Eind jaren '50	Verbinding A8-A9 als "Coentunnelweg" in het 1200 kilometerplan	Rijk	-
1961	Tracébesluit	Rijk	Tracébesluit voor de aanleg van de weg tussen de Coentunnel en Beverwijk, inclusief het deel van Westzaan tot Heemskerk.
1966-'74	Start aanleg van A8	Rijk	<ul style="list-style-type: none"> - opening eerste deel tussen de Coentunnel- afrit Zaandam-zuid; - doortrekking tot aan het knooppunt Zaandam; - een verlenging tot Zaanwijk inclusief de aansluiting met de provinciale weg naar Wormerveer, de huidige N203; - opening van de aansluitende verbinding vanuit knooppunt Zaandam naar Purmerend (de latere A7); - in 1974 bereikt de A8 zijn huidige einde bij Westzaan.
1977	Verbinding A8-A9 in het Eerste Structuurschema Verkeer en Vervoer	Rijk	In de SVV I wordt de verbinding als een nog ontbrekend gedeelte Westzaan-Beverwijk opgenomen wat belangrijk is a) ter ontlasting van de bestaande wegen en b) bevordering evenwichtige verdeling van het Noordzeekanaal kruisende verkeer over de bestaande en ontworpen kanaalkruisende oeververbindingen.
1988	Verbinding A8-A9 in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer	Rijk	In de SVV II is de verbinding als prioriteit 4 opgenomen voor het oplossen van de knelpunten en het aanleggen van ontbrekende schakels. Het oplossen van het knelpunt A8 Zaanstad-Beverwijk zal volgens de SVVII pas aan het eind van de planperiode nodig zijn. Tevens maakt de verbinding geen deel uit van een hoofdtransportas.
2004	Nota Mobiliteit	Rijk	In de NoMo wordt opgenomen dat de verbinding geen deel uitmaakt van het HWN. De positie van de verbinding zal na 2010 worden bezien. In de NoMo is uit een globale belangenafweging gebleken dat het bereikbaarheidsbelang niet opweegt tegen doorsnijding van het betrokken natuurgebied.
	Randzone Saendelft	Provincie Noord-Holland en Zaanstad	Provincie Noord-Holland en Zaanstad stellen Structuurplan Randzone Saendelft op. Een reservering is opgenomen om de A8-A9 ruimtelijk mogelijk te maken.
2006	Stakeholdersanalyse verbinding A8-A9	Provincie Noord-Holland	Met de oprichting van de stuurgroep beoogt men samen op te trekken en zaken met elkaar af te stemmen. Deze stuurgroep bestaat uit: provincie Noord-Holland, de Stadsregio Amsterdam, Rijkswaterstaat Noord-Holland en de gemeenten Zaanstad, Heemskerk, Beverwijk, Uitgeest en vanaf 2009 Velsen.
	Oprichting stuurgroep A8-A9		
2007	MIT verkenning DHV	Provincie Noord-Holland	<p>Een verbinding tussen de A8 en de A9 komt volgens de verkenning ten goede aan i) robuustheid netwerk, ii) bovenregionale bereikbaarheid, iii) regionale bereikbaarheid, iv) tegengaan sluipverkeer en v) leefbaarheid en verkeersveiligheid. DHV heeft de volgende kansrijke oplossingen voor de langere termijn, de bereikbaarheid en leefbaarheid geïnventariseerd: de Golfbaanvariant, Heemskerkvariant, Uitgeestvariant en N203-variant.</p> <p>GS kiezen als voorkeursvariant de Heemskerkvariant (24 juni 2008), net als gemeente Heemskerk (1 juli 2008). Andere regionale overheden nemen kennis van de MIT verkenning.</p>
2009	Verbinding A8-A9 verkenning ruimtelijke inpassing en kwaliteit	De regio o.l.v. provincie Noord-Holland	Grontmij heeft optimale en sobere inpassingsopties gemaakt voor de Golfbaanvariant, Heemskerkvariant, Uitgeestvariant en N203-variant gericht op een goede ruimtelijke kwaliteit. Tevens zijn er kostenramingen gemaakt.
	Regionaal bod van €111 miljoen aan het Rijk om te investeren in een verbinding tussen de A8 en de A9		GS besluiten 27 oktober 2009 o.a. de Heemskerkvariant te herbevestigen en een regionaal bod uit te brengen aan de minister van Verkeer en Waterstaat. Ook Heemskerk herbevestigt 29 oktober 2009 de voorkeursvariant en stelt € 2,1 miljoen beschikbaar. Gemeente Zaanstad spreekt zich op 8 oktober 2009 uit voor de Heemskerkvariant.
2010	Reactie minister van I&M	Rijk	De minister vraagt nadere toelichting t.a.v. nut en noodzaak van de verbinding, waarom voorkeur voor Heemskerk- en geen Golfbaanvariant en afweging van advies rijksadviseurs.
	Verbinding A8-A9 aanvullende verkenning varianten	De regio o.l.v. provincie Noord-Holland	Grontmij heeft o.b.v. de reactie van de minister aangepaste inpassingsvarianten uitgewerkt en de Heemskerk- en Golfbaanvariant vergeleken. Uit de algehele vergelijking van de Golfbaan- en Heemskerkvariant blijkt dat de Golfbaanvariant over het algemeen beter scoort. Een belangrijke uitzondering hierop vormen de kosten: die zijn voor de Golfbaanvariant hoger.
	Structuurvisie Noord-Holland 2040	Provincie Noord-Holland	GS besluiten 19 oktober 2010 o.a. te concluderen dat zowel Heemskerk- als de Golfbaanvariant nader uit te werken varianten zijn in een planstudie. Provincie brengt, mede namens andere partijen, een aangepast bod uit aan de minister. Andere regionale overheden nemen kennis van de aanvullende verkenning. Sommige nemen tevens het besluit om beide varianten in een planstudie verder uit te werken.
	Investeringsstrategie Weg 2020	Stadsregio Amsterdam	Verbinding A8-A9, met als voorkeur de Heemskerkvariant, wordt opgenomen in de Structuurvisie Noord-Holland 2040.
			Verbinding A8-A9 wordt opgenomen in de Investeringsstrategie Weg 2020.

	Mijlpaal	Partij	Samenvatting
2011	BO MIRT Noordkant Amsterdam	Rijk en regio	<p>Het Rijk, de SRA en de provincie spreken in het najaar van 2011 het volgende met elkaar af:</p> <p>a) Om meer zicht te krijgen op de knelpunten en mogelijke oplossingen op de noordcorridor (A7/A8/A10) en op de A9 Uitgeest – knooppunt Raasdorp, voor de periode na 2020, voeren het Rijk en de regio in 2012 gezamenlijk een MIRT-onderzoek uit, conform de bij verkenningen gebruikte Rijksmethodiek;</p> <p>b) In het MIRT-onderzoek wordt het door de regio voorgestelde project A8-A9 onderzocht als één van de mogelijke oplossingen voor de knelpunten op de noordcorridor A7/A8/A10 en als mogelijke oplossing voor de knelpunten op de A9 tussen Uitgeest en knooppunt Raasdorp.</p>
2013	MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam (def.)	Rijk en regio	<p>Het onderzoek toont aan dat de doortrekking van de A8 in 2030 zonder aanvullende maatregelen leidt tot vergroting van de knelpunten in Kp Zaandam. Als de doortrekking van de A8 wordt gecombineerd met uitbreiding van de capaciteit van het traject Kp Zaandam A8 – Kp Coenplein blijkt dat de doortrekking de vervoervraag door het Middengebied faciliteert met aanzienlijke reistijdbaten. Daarnaast levert doortrekking een robuuster netwerk op en vermindering van de leefbaarheidsproblemen in het middengebied. Uit het onderzoek blijkt dat de Golfbaan-variant meer toekomstvast is dan de Heemskerk-variant in de hoge groei scenario.</p>
	BO MIRT Noordkant Amsterdam Uitvoeringsagenda	Rijk en regio	<p>Het Rijk, SRA en de provincie stellen samen op 17 oktober 2013 de Uitvoeringsagenda Aanpak Noordkant Amsterdam vast met o.a.:</p> <p>i) De provincie Noord-Holland stelt samen met betrokken regionale partijen een samenwerkingsovereenkomst op met als doel in 2014 te starten met het opstellen van een 1e fase planstudie Doortrekking A8, te komen tot een sluitende begroting voor de realisatie van het uit deze planstudie voortkomende voorkeustracé en te bepalen langs welke weg de markt zal worden benaderd. De planstudie wordt uitgevoerd in nauwe samenwerking met Rijk, stadsregio en gemeenten;</p> <p>ii) Regionale partijen een voorkeur voor de Heemskerkvariant hebben;</p> <p>iii) Het Rijk stemt in met een Verbinding A8-A9 als provinciale weg, onder voorwaarden;</p> <p>iv) Naar aanleiding van de uitkomsten van het MIRT-Onderzoek en daarmee conform de gemaakte afspraak op het BO-MIRT 2011 draagt het Rijk niet financieel bij aan de Doortrekking A8;</p> <p>v) Het Rijk zal voor het einde van fase 1 van de regionale planstudie, duidelijkheid verschaffen over de overdracht van de rijksgronden op het tracé van de Heemskerkvariant.</p>
	Regionale Mobiliteitsvisie	IJmondgemeenten	<p>Verbinding A8-A9 wordt opgenomen in Regionale Mobiliteitsvisie.</p>
2014	SOK planstudie Fase 1, begroting en marktbenadering	Regio	<p>In de SOK is in de overwegingen o.a. het volgende opgenomen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Partijen een voorkeur hebben voor deze Heemskerkvariant, uitgevoerd als 2x2 autoweg, omdat deze verkeerskundig, wat betreft leefbaarheid en financieel gezien beter scoort dan andere onderzochte varianten; - vooralsnog uitgangspunt is dat de Heemskerkvariant is te realiseren voor een budget van € 150 miljoen exclusief BTW en beheer en onderhoud; - Partijen nu stappen willen en kunnen zetten richting de realisatie van een Verbinding A8-A9 in de vorm van een planstudie fase 1 en het uitwerken van de wijze van marktbenadering; - Partijen op het moment dat de planstudie fase 1 is afgerond en er een sluitende begroting ligt, een Samenwerkingsovereenkomst fase 2 willen aangaan ten behoeve van de planuitwerkingsfase. <p>Ten aanzien van de financiering is o.a. opgenomen:</p> <p>1) De financiële bijdrage door Partijen ter grootte van in totaal € 111 miljoen is als volgt onderverdeeld: de provincie Noord-Holland: € 50 miljoen, Stadsregio Amsterdam: € 40 miljoen, gemeente Zaanstad: maximaal € 14 miljoen (waarvan € 7 miljoen bij oplevering van de verbinding en 5% van de kosten om de weg goed in te passen in het landschap, met een maximum van € 7 miljoen), en de IJmond-gemeenten tezamen € 7 miljoen, onderverdeeld in bijdragen van Heemskerk: € 2,1 miljoen, Beverwijk: € 2,1 miljoen, Velsen: € 2,1 miljoen en Uitgeest: € 0,7 miljoen;</p> <p>2) Partijen spannen zich in om gedurende de looptijd van deze overeenkomst nadere financiële middelen te vinden ter zake van circa € 40 miljoen, het thans geraamde bedrag dat nog nodig is om de Heemskerkvariant te doen realiseren of zoveel meer of minder als nodig is op basis van de kostenraming die voortkomt uit planstudie fase 1.</p>

DE GESCHIEDENIS VAN DE A8

De geschiedenis¹⁾ van de A8 gaat terug tot eind jaren '50, toen de verbinding als “Coentunnelweg” is opgenomen in het 1200 kilometerplan. In 1961 wordt een Tracébesluit genomen voor de aanleg van de weg tussen de Coentunnel en Beverwijk, inclusief het deel van Westzaan tot Heemskerk. Begin 1966 wordt het eerste deel tussen de Coentunnel en de huidige afrit Zaandam-zuid geopend. In 1968 wordt de weg doorgetrokken tot aan het huidige knooppunt Zaandam, alwaar men verplicht moet afslaan naar het Bernhardplein. Een verlenging tot Zaandijk is een jaar later gereed, inclusief de aansluiting met de provinciale weg naar Wormerveer, de huidige N203. In 1970 wordt de aansluitende verbinding vanuit knooppunt Zaandam naar Purmerend (de latere A7) opgeleverd. In 1974 bereikt de A8 zijn huidige einde bij Westzaan. De verdere aanleg van de A8 wordt stilgelegd. De redenen hiervoor zijn niet helemaal duidelijk. Zaken die hierin een rol hebben kunnen spelen zijn o.a. de oliecrisis van '73, de Club van Rome (meer aandacht voor het milieu) en de bezuinigingen die het kabinet Den Uyl doorvoert. Tussen de jaren '50 en jaren '70 worden er wel gronden tussen de A8 en A9 aangekocht door het Rijk.

SVV I

De verbinding A8-A9 is opgenomen in het Eerste Structuurschema Verkeer en Vervoer van maart 1977: “de aanleg van een nog ontbrekend gedeelte Westzaan- Beverwijk is belangrijk ter ontlasting van de bestaande wegen en bevordert een evenwichtige verdeling van het Noordzeekanaal kruisende verkeer over de bestaande en ontworpen kanaalkruisende oeververbindingen”.²⁾

SVV II

In het Tweede Structuurschema Verkeer Vervoer van november 1988 is de verbinding A8-A9 als volgt opgenomen:” voor het oplossen van de knelpunten en het aanleggen van ontbrekende schakels geldt de volgende prioriteitsvolgorde (...) 4. Verbindingen (o.a. A8 Zaanstad-Beverwijk) die volgens de huidige inzichten pas aan het eind van de planperiode nodig zullen zijn”.³⁾ In hetzelfde Kamerstuk is opgenomen dat het (doelend op de verbinding A8-A9) om een nieuwe verbinding gaat, waarvan de tracéprocedure nog niet is doorlopen. Aangegeven is dat de verbinding geen deel uitmaakt van een hoofdtransportas.

NoMo 2004

In de Nota Mobiliteit 2004 van het Rijk is de A8 Zaanstad Beverwijk één van de verbindingen die geen deel uitmaakt van het hoofdwegennet. De toelichting die hierbij is gegeven:” Verbinding die in PKB SVV-II geen deel uitmaakt van het HWN, maar waarvan de positie na 2010, zal worden gezien (...) uit een globale belangenafweging is gebleken dat het bereikbaarheidsbelang in dit geval niet opweegt tegen doorsnijding van het betrokken natuurgebied”.⁴⁾

Ondanks het feit dat de verbinding A8-A9 in de plannen van het Rijk vanaf eind jaren '50 is opgenomen, heeft dit niet geleid tot realisatie door het Rijk. Vanaf 2004 krijgt de verbinding A8-A9 steeds minder aandacht van het Rijk. Dit zorgt ervoor dat de provincie Noord-Holland en de Stadsregio Amsterdam (SRA) meer belangstelling voor de verbinding A8-A9 gaan krijgen.

Randzone Saendelft

Op 10 februari 2004 hebben de gemeente Zaanstad en de provincie Noord-Holland besloten om samen het Structuurplan Randzone Saendelft op te stellen. De aanleiding hiervoor is dat de gemeente een structuurplan en de provincie voor hetzelfde gebied een uitwerking van het Streekplan diende te

1) [http://www.wegenwiki.nl/A8_\(Nederland\)](http://www.wegenwiki.nl/A8_(Nederland))

2) Kamerstuk Tweede Kamer 1976-1977 kamerstuknummer 14390, blz. 98

3) Kamerstuk Tweede Kamer 1988-1989 kamerstuknummer 20922, blz. 32

4) Nota Mobiliteit september 2004, blz. 148

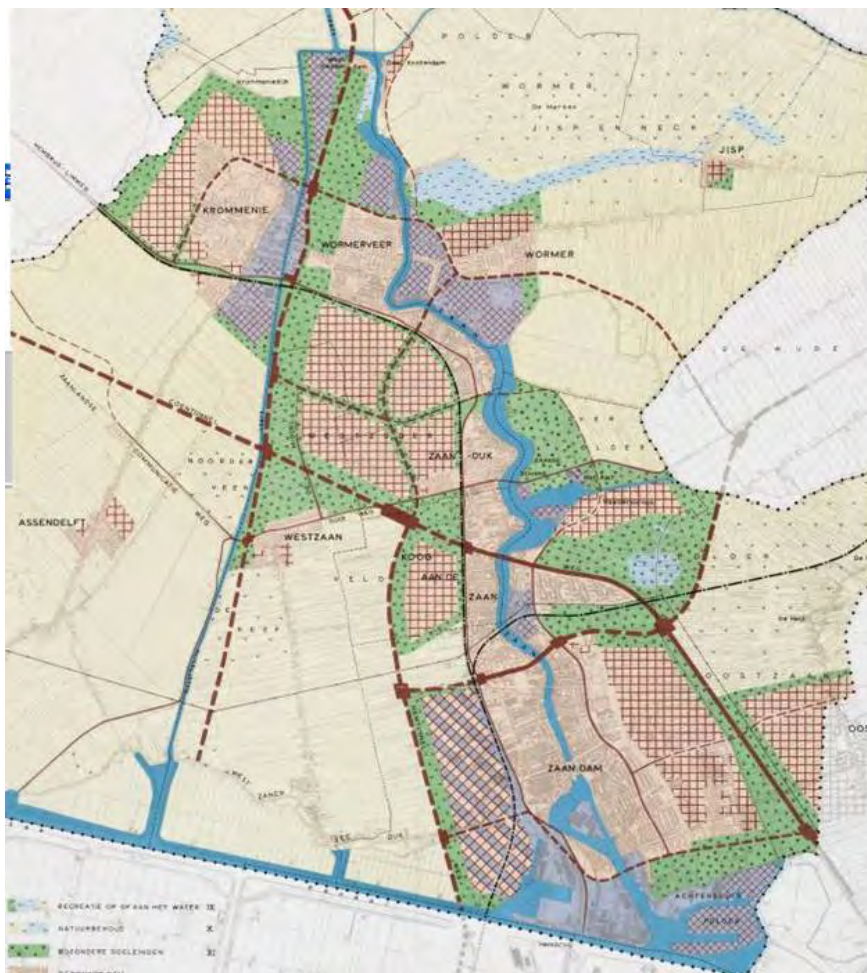
maken. De samenwerking heeft ten doel vroegtijdig tot inhoudelijke en procedurele afstemming te komen. In de streekplanuitwerking Randzone Saendelft van 14 december 2004 kondigen GS aan een studie naar de verkeerskundige nut en noodzaak van de verbinding tussen de A8 (Zaandam) en A9 (Heemskerk) uit te gaan voeren. De uitkomsten zullen onder de aandacht van de minister van Verkeer en Waterstaat worden gebracht teneinde de ontbrekende schakel op het hoofdwegennet op de rijksagenda te houden. In de streekplanuitwerking Saendelft is een reservering opgenomen om de A8-A9 ruimtelijk mogelijk te maken.

De regio neemt het voortouw

In het eerste kwartaal van 2006 laat de provincie een stakeholdersanalyse maken. Partijen blijken in die tijd verschillend over de verbinding A8-A9 te denken, zie het tabel in bijlage 1. Een stuurgroep A8-A9 wordt opgericht met als doel samen op te trekken en zaken met elkaar af te stemmen. Deze stuurgroep bestaat uit: provincie Noord-Holland, de Stadsregio Amsterdam, Rijks-waterstaat Noord-Holland en de gemeenten Zaanstad, Heemskerk, Beverwijk, Uitgeest en vanaf 2009 ook de gemeente Velsen. Na de stakeholderanalyse wordt een MIT verkenning verbinding A8-A9 door DHV (opgeleverd in oktober 2007) uitgevoerd. Doel van de verkenning is inzicht te verkrijgen in nut en noodzaak van een verbinding tussen de A8 en de A9 en het in kaart brengen van kansrijke structurele oplossingen voor de langere termijn voor de bereikbaarheid en leefbaarheid. Deze kansrijke oplossingen blijken de Golfbaanvariant, Heemskerkvariant, Uitgeestvariant en N203-variant te zijn. De kosten en baten en de mogelijkheden voor financiering van de genoemde oplossingen worden tevens beschouwd.

In juni 2009 wordt door Grontmij en APPM, in opdracht van de provincie, een verkenning ruimtelijke inpassing en kwaliteit opgeleverd. In de verkenning worden optimale en sobere inpassingsopties uitgewerkt, gericht op een goede ruimtelijke kwaliteit voor de Golfbaanvariant, Heemskerkvariant, Uitgeestvariant en N203-variant. Er wordt tevens ingegaan op de kosten. Op basis van de onderzoeken van DHV en Grontmij doet de regio het Rijk in oktober 2009 een aanbod om de verbinding A8-A9 te realiseren. Begin 2010 laat het Rijk de regio weten dat het aanvullende vragen heeft die de regio eerst dient te beantwoorden. Deze vragen worden in een aanvullende verkenning varianten door Grontmij in september 2010 beantwoord.

Om het belang van de verbinding A8-A9 te onderstrepen wordt deze, met als voorkeur de Heemskerkvariant, opgenomen in de Structuurvisie provincie Noord-Holland 2040 (vastgesteld door Provinciale Staten op 23 mei 2010). Ook in de Regionale Mobiliteitsvisie (29 oktober 2013) van de IJmond gemeenten is er aandacht voor de verbinding. De SRA heeft de verbinding in de Investeringsstrategie Weg 2020 (concept 2.0 september 2010) opgenomen.



**Streekplan voor
de Zaanstreek.
(1966)**

In het BO MIRT van november 2011 besluiten het Rijk en de regio om gezamenlijk een MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam te starten naar knelpunten op het wegennet ten noorden van Amsterdam, inclusief een verbinding A8-A9. Een rijksbijdrage aan de A8-A9 wordt afhankelijk gemaakt van de uitkomst van de studie. Het MIRT onderzoek wordt in juni 2013 opgeleverd. Naar aanleiding van de resultaten wordt in het Bestuurlijk Overleg MIRT Noordkant van Amsterdam tussen het Rijk, provincie en de SRA op 17 oktober 2013 besloten dat de regio zelf de realisatie van de verbinding A8-A9 gaat oppakken. Het Rijk zal niet financieel bijdragen.

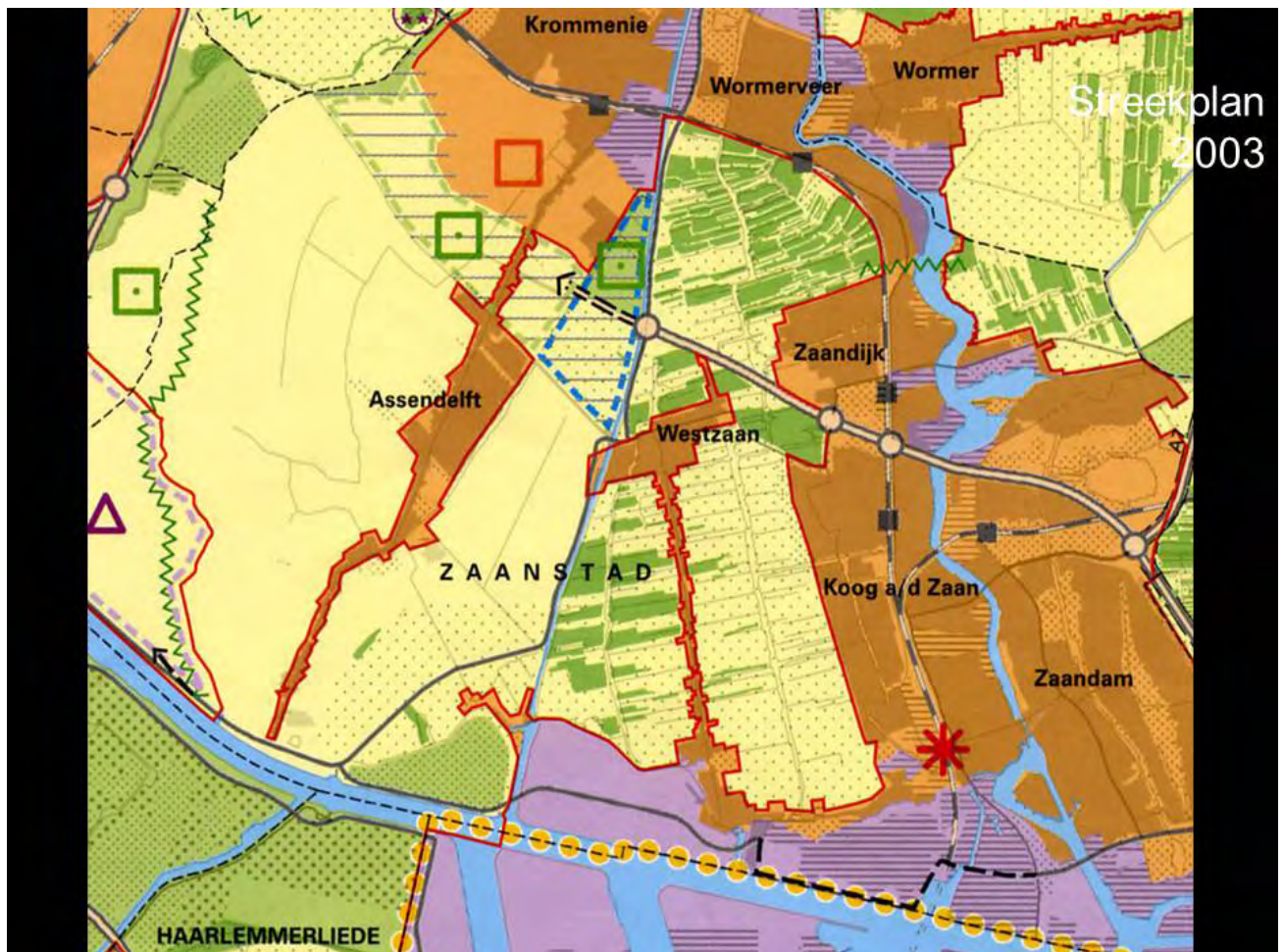
Om de verbinding A8-A9 een stap dichterbij te brengen gaan de regionale overheden in januari 2014 een samenwerkingsovereenkomst met elkaar aan met als doel om een planstudie fase 1 Verbinding A8-A9 op te stellen. Op dit moment wordt de planstudie fase 1 voorbereid.

LEESWIJZER

Zoals hierboven is beschreven, is de provincie Noord-Holland zich vanaf 2006 samen met de SRA nadrukkelijk gaan manifesteren als voortrekker van de verbinding A8-A9. De verkeersproblematiek, de lage prioriteit bij het Rijk en de mogelijkheid om de verbinding als een provinciale weg aan te leggen spelen hierin een belangrijke rol.

In navolgende hoofdstukken wordt uitgebreid ingegaan op het proces zoals dit zich vanaf 2006 heeft voltrokken. Allereerst komt in hoofdstuk 2 de MIT-verkenning aan bod. In hoofdstuk 3 wordt de verkenning ruimtelijke inpassing en kwaliteit door Grontmij en APPM (juni 2009) besproken. Hoofdstuk 4 heeft betrekking op de aanvullende verkenning varianten door Grontmij in september 2010. In hoofdstuk 5 en 6 worden het PARK advies respectievelijk het MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam behandeld. In hoofdstuk 7 zal worden ingegaan op de samenwerkingsovereenkomst die de regionale overheden met elkaar zijn aangegaan. Indien de regionale overheden een besluit hebben genomen naar aanleiding van de bovenstaande onderzoeken is dit ook opgenomen worden in het desbetreffende hoofdstuk. In hoofdstuk 8 wordt ingezoomd op de standpunten van de omgeving.

Een noot vooraf: bij het lezen van dit document dient er rekening gehouden te worden dat de informatie zoals hieronder wordt weergegeven rechtstreeks uit de onderzoeken en besluiten van de provincie, SRA en betrokken gemeenten komt. Dit is zoveel mogelijk zonder bewerking gedaan. Wel is geprobeerd het document leesbaar te houden. Daarnaast dient er ook rekening gehouden te worden met de context en periode waarin de diverse documenten zijn opgeleverd.



MIT VERKENNING VERBINDING A8-A9 (DHV OKTOBER 2007)

De provincie Noord-Holland geeft in 2007 DHV opdracht tot uitvoering van een verkenning A8-A9. De provincie, Rijkswaterstaat Noord-Holland, de gemeenten Zaanstad, Heemskerk, Beverwijk, Uitgeest en de Stadsregio Amsterdam hebben gezamenlijk het onderzoek begeleid. Aanleiding is dat de verbinding A8-A9 in de regio al decennia lang onderwerp van gesprek is en al geruime tijd op de verlanglijst van diverse overheden staat. Zo is de verbinding A8-A9 in het streekplan Noord-Holland Zuid als wenselijk opgenomen. In het Regionale Verkeers- en vervoersplan 2004 van de Stadsregio Amsterdam is eveneens aangegeven dat het gebied tussen de A8 en de A9 rond de N203 problemen kent met de verkeersafwikkeling.

Het doel van de verkenning door DHV is a) inzicht in nut en noodzaak van een verbinding tussen de A8 en de A9, b) het in kaart brengen van kansrijke structurele oplossingen voor de langere termijn voor de bereikbaarheid en leefbaarheid en c) inzicht in de kosten en baten en de mogelijkheden voor financiering van deze oplossingen.

2.1 NUT EN NOODZAAK

Hieronder wordt ingegaan op de nut en noodzaak van de verbinding A8-A9, zoals dit door DHV inzichtelijk is gemaakt.

Robuustheid netwerk

Bij een ernstig incident (stremming) op bijvoorbeeld de A9 biedt het bestaande netwerk geen mogelijkheid om de gevolgen van de capaciteitsvermindering op te vangen. Het verkeer kan niet over andere routes worden geleid, omdat de bestaande verbindingen al zwaar belast zijn en geen restcapaciteit hebben. Voor economische centra als de IJmond en de regio Alkmaar, die onder andere door de A9 verbonden worden met economische centra als Amsterdam, Schiphol en de Zaanstreek, is dit een onwenselijke situatie. Afhankelijk van tijdstip en duur van de stremming betekent dit dat mogelijk duizenden (vracht)auto's geen goed alternatief hebben en het bedrijfsleven met aanzienlijke financiële schade wordt geconfronteerd.

Bovenregionale bereikbaarheid

Automobilisten maken nu nog gebruik van de bestaande verbinding tussen de A8 en de A9, de provinciale route over de N246 en N203. Ongeveer 25% van het verkeer op de N203 legt een afstand af van meer dan 50 km. Er wordt voorzien dat de autonome ontwikkeling behoorlijk gaat toenemen. De capaciteit van deze route is dan volstrekt onvoldoende om het grote verkeersaanbod te kunnen verwerken. In de spitsuren zal het verkeer volkomen vast komen te staan. Daarnaast zijn er structureel files te verwachten op onder andere de A9 (ter hoogte van Uitgeest), de A8 (knooppunt Coenplein - Zaanwijk) en de A10 Noord (knooppunt Coenplein - Zeeburgertunnel / N200).

Op relaties over langere afstanden is er sprake van overschrijding van de normen voor bereikbaarheid uit de Nota Mobiliteit. Op de trajecten Amstelveen - Alkmaar, Velsen Noord - Diemen en Castricum - Almere is er een forse toename in de rijtijd te verwachten dan bij een vrije afwikkeling.

Regionale bereikbaarheid

De verwachting is dat de bereikbaarheid van de regio IJmond - Zaanstreek in de toekomst ernstig tekort zal schieten. Verkeersberekeningen laten zien dat in het jaar 2020 de capaciteit van de meeste wegvakken van het hoofdwegennet en onderliggende wegennet in de regio ontoereikend is. De vertragingen hebben tot gevolg dat op een flink aantal regionale relaties via de N203 en N246 (o.a. tussen IJmond en Zaanstreek) de streefwaarden voor bereikbaarheid



uit het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan van de Stadsregio Amsterdam en de Netwerkanalyse Noordvleugel worden overschreden.

Sluipverkeer

Door de ontbrekende schakel in het hoofdwegennet maakt veel verkeer noodgedwongen gebruik van het onderliggende wegennet. Veel weggebruikers zoeken op dit moment een sluiproute door het gebied via wegen als de Communicatieweg om de ernstige congestie op de route N246 - N203 te vermijden. Het regionale en lokale wegennet kan dit verkeer niet verwerken.

Leefbaarheid en Verkeersveiligheid

De N246-N203 loopt door/langs de kernen Krommenie en Wormerveer en de grote verkeersdrukte zorgt voor ernstige aantasting van het woon- en leefmilieu. Door het grote verkeersaanbod ontstaat bovendien een verkeersveiligheidsprobleem. De N246 is één van de acht meest onveilige provinciale wegen in Noord-Holland.

2.2 WIJZE VAN ONDERZOEK

DHV heeft gebruik gemaakt van de methode “de Ladder van Verdaas” om naar oplossingsrichtingen te zoeken. Dit houdt in dat eerst is onderzocht of het probleem kan worden opgelost of verkleind door een gunstige ruimtelijke ordening (zorgen dat mensen dicht bij hun werk gaan wonen en dus minder autorijden), beprijzing van het weggebruik, mobiliteitsmanagement (concepten die de vraag naar autoverkeer beperken dan wel spreiden), verbetering van het openbaar vervoer, benuttingsmaatregelen of uitbreiding van de bestaande verbinding. Pas als een dergelijk pakket van maatregelen onvoldoende effect heeft komt de aanleg van nieuw asfalt aan de orde.

De verkenning van DHV wijst uit dat bovengenoemde maatregelen onvoldoende blijken te zijn om de problematiek aan te pakken. Additionele infrastructuur in de vorm van een nieuwe verbinding tussen de A8 en de A9 is noodzakelijk om de huidige en toekomstige problemen aan te pakken.

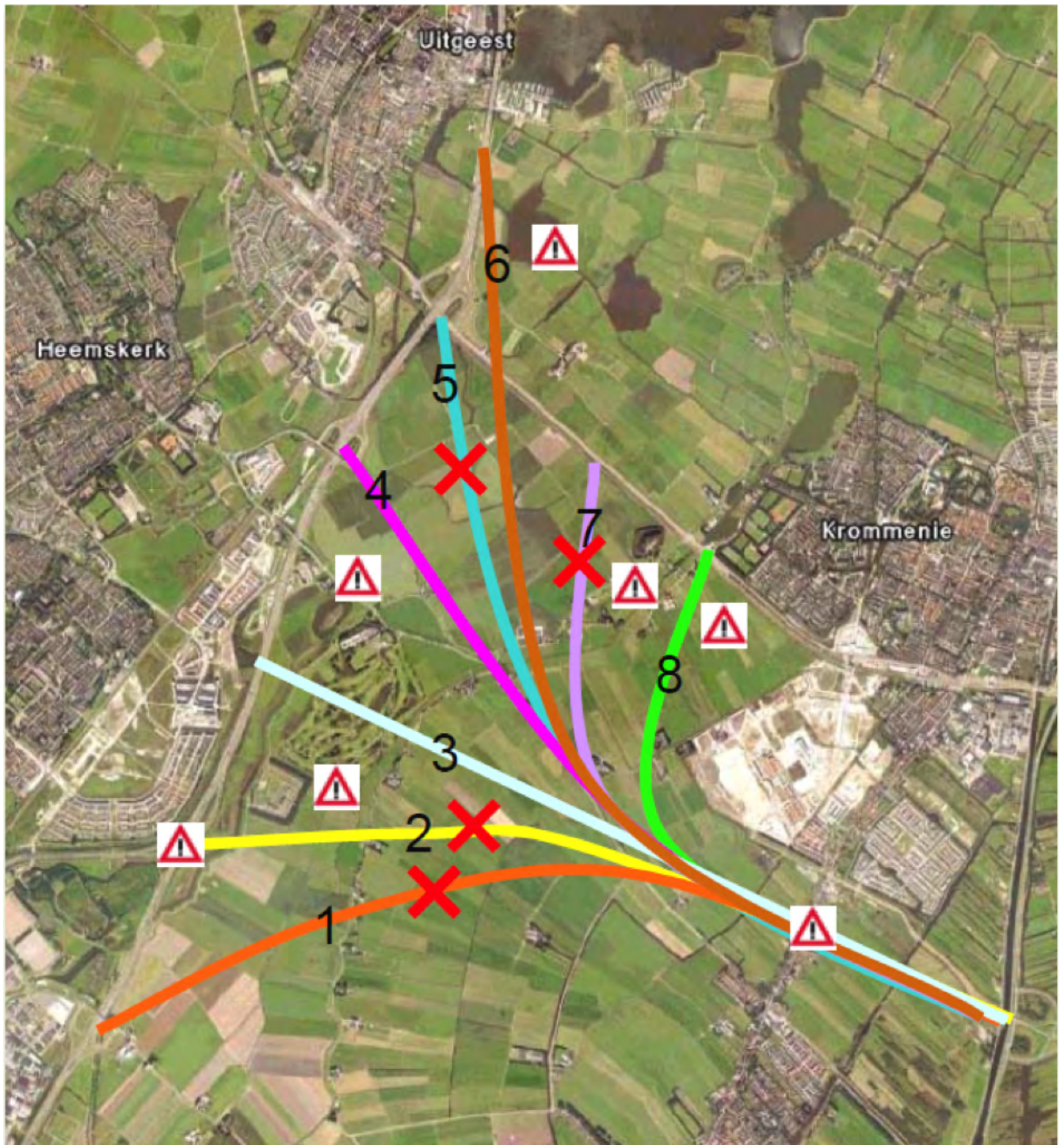
Scope van mogelijke oplossingen

Er is gestart met het in beschouwing nemen van acht tracévarianten. Deze bestrijken de hele zone met theoretisch denkbare aansluitingen op de A9 of N203. Deze zijn weergegeven op de volgende pagina. Als startpunt is steeds de aansluiting van de A8 en de N246 gekozen. Het gaat om de volgende varianten:

- 1 op de A9 bij de afslag Beverwijk
- 2 direct op het knooppunt Beverwijk
- 3 op een nieuwe afslag halverwege het knooppunt Beverwijk en de afslag Heemskerk
- 4 op de afslag Heemskerk
- 5 op de kruising van de A9 en de N203
- 6 op een nieuwe afslag op de A9 ter hoogte van Uitgeest
- 7 op de N203 1,5 km van de A9
- 8 op de N203 ter hoogte van het begin van Krommenie

Van deze acht varianten zijn er direct vier afgevalen. Deze varianten zijn op de volgende pagina met een rood kruis aangegeven:

- Optie 1 ligt zo ver ten zuiden van de N203 dat deze oplossing geen alternatief vormt voor verkeer van en naar Alkmaar en omgeving. Er zal dan op de N203 en N246 veel verkeer blijven rijden, de doorstromingsproblemen worden onvoldoende opgelost, de geluidsoverlast blijft voor een groot deel bestaan en de verkeersveiligheid zal onvoldoende verbeteren;
- Optie 2 betekent dat knooppunt Beverwijk grondig veranderd moet worden om een derde verbinding erop aan te sluiten. Dit maakt het knooppunt ingewikkeld voor de weggebruiker en nog gevoeliger voor opstoppingen. Daarnaast is aanpassing van het knooppunt bijzonder kostbaar en beperkt het nabijgelegen fort van de Stelling van Amsterdam de mogelijkheden;
- Optie 5 gaat dwars door een gebied met hoge archeologische waarden. Daarnaast is de aansluiting op de kruising N203/A9 technisch nauwelijks uit te voeren: direct ten zuiden van de N203 loopt een spoorlijn. Optie 5 zou onder de spoorlijn door of boven de spoorlijn langs moeten en direct daarna op maaiveld moeten aansluiten op de kruising. Dat past niet. De hele aansluiting zou op zijn kop moeten.
- Optie 7 doorkruist de Stelling van Amsterdam, komt dicht bij het Fort aan de Ham dat deel uit maakt van de Stelling en doorkruist een gebied met hoge archeologische waarden. Verkeerskundig verschilt deze variant niet van optie 8, die deze knelpunten in veel mindere mate kent.



N.B. een waarschuwingsbord met een uitroepteken verwijst naar een aandachtspunt (bijv. stelling van Amsterdam) binnen het gebied.

Op basis van het bovenstaande zijn de volgende vier hoofdvarianten voor uitbreiding van de wegcapaciteit onderzocht:

- Optie 3 De Golfbaanvariant: 2x2-strooks autosnelweg (120 km/uur) met een volledige aansluiting op de A9 ten zuiden van de parkeerplaats langs de A9;
- Optie 4 De Heemskerkvariant: 2x2-strooks autosnelweg (120 km/uur) met een volledige aansluiting op de A9 ter hoogte van de bestaande aansluiting Heemskerk;
- Optie 6 De Uitgeestvariant: 2x2-strooks autosnelweg (120 km/uur), deze variant buigt naar het noorden toe, gaat onder het spoor en de N203 door, om ten noorden van Uitgeest uit te komen op de A9, halverwege de bestaande afritten Castricum en Akersloot;
- Optie 8 De N203-variant: de A8 wordt verlengd als N8 (provinciale weg), een 2x2-strooks autoweg (80 km/h). De weg loopt om de nieuwe wijk Saendelft heen, buigt naar het noorden, gaat onder het spoor en de bestaande N203 door en krijgt via een lus een gelijkvloerse aansluiting op de N203 bij de westpunt van Krommenie. Vanaf dit punt tot aan de A9 blijft het een 2x2-strooks weg.

2.3 POTENTIËLE MEERWAARDE

De doortrekking van de A8 op de A9 levert, volgens het DHV onderzoek, het volgende op;

- Door aanleg van een extra oost-west verbinding in het hoofdwegennet ontstaat een alternatieve route voor met name de A9 en de A10 West wanneer deze door calamiteiten buiten gebruik zouden zijn. Een nieuw tracé verbetert de bereikbaarheid in de regio IJmond/ Zaanstreek. Het netwerk kan meer verkeer verwerken door de toegevoegde capaciteit, waardoor de vertragingen op netwerkniveau afnemen;
- Door de verbinding A8-A9 ontstaan een aantal alternatieve routes, waardoor mogelijkheden geboden worden om de grootste files te vermijden en snellere routes te kiezen. Hierdoor rijden minder mensen dezelfde kant op en neemt de spitsgerichtheid van veel wegen, met name aan de noordkant van Amsterdam, wat af. De beschikbare netwerkcapaciteit wordt beter benut;
- Door substantiële vermindering van het verkeer over de bestaande N203 verbetert de leefbaarheid in met name de kern Krommenie aanzienlijk. Na aanleg van een nieuwe verbinding zullen minder omwonenden last hebben van geluidshinder en luchtverontreinigende emissies. **Aandachtspunt** op het gebied van luchtkwaliteit is het effect op bepaalde plaatsen langs het hoofdwegennet door de verkeersaantrekkende werking van de nieuwe verbinding;



De Golfbaan-, Heemskerker- en Uitgeestvariant krijgen een volledige ongelijkvloerse aansluiting ter hoogte van Assendelft. De N203-variant krijgt op het nieuwe gedeelte twee gelijkvloerse aansluitingen, voorzien van verkeerslichten, ter hoogte van Assendelft en ten zuiden van de nieuwe wijk Saendelft. Bij alle varianten wordt gelijktijdig de huidige N203 tussen de westelijke grens van Krommenie en de N246 teruggebracht tot een 2x1-strooks weg met een maximum snelheid van 50 km/uur.

Effecten van oplossingsrichtingen

Hieronder wordt een samenvatting gegeven van de effecten van de verschillende oplossingsrichtingen zoals geïnventariseerd door DHV.

Verkeer: De bestaande congestiegevoelige route wordt flink ontlast en de verkeersafwikkeling op het nieuwe weggedeelte is kwalitatief goed. De Heemskerkervariant en de Golfbaanvariant scoren in dit opzicht het beste. Daarnaast is de verwachting dat de aansluitende autosnelwegen (A8 en A9) extra verkeer te verwerken krijgen bij aanleg van een nieuwe verbinding ten opzichte van de referentiesituatie 2020. Dit extra verkeer zit met name daar waar nog capaciteit beschikbaar is. Daarom leidt dit nauwelijks tot extra knelpunten. Wel komt de afwikkelingscapaciteit van de A8 in de avondspits verder onder druk te staan. Op wat grotere afstand van het plangebied lijken de netwerkeffecten gering te zijn.

Een **aandachtspunt** voor het vervolgonderzoek is het effect op het onderliggende wegennet buiten het plangebied (IJmond, Zaanstreek). Een nieuwe verbinding zou kunnen leiden tot een toename van verkeer op het onderliggende wegennet van bijvoorbeeld Heemskerk. Vooral verkeer tussen de Zaanstreek enerzijds en de regio's IJmond en Alkmaar anderzijds lijkt naar de nieuwe verbinding toe te trekken.

Daarnaast maakt een nieuwe oost-west verbinding het wegennet ten noorden van Amsterdam een stuk robuuster. Mocht er ergens een calamiteit plaatsvinden, dan komt een belangrijke alternatieve route beschikbaar.



Op het aspect geluid scoren alle varianten positief binnen het plangebied. Dit betekent dat na aanleg van een nieuwe verbinding de geluidshinder op veel plaatsen afneemt. De verschillen tussen de varianten zijn op dit punt klein. De N203-variant komt over het geheel iets beter naar voren dan de andere varianten, omdat deze variant minder verkeer naar het plangebied trekt. Ten aanzien van lucht is er per saldo bij alle varianten (behoudens variant N203) een licht negatief effect te verwachten. Dit komt door de verkeersaantrekkende werking van de nieuwe verbinding.

Op het gebied van ruimtelijke ordening hebben de varianten een verbeterde bereikbaarheid van de kernen en woonwijken tot gevolg. Ten aanzien van archeologie en cultuurhistorie liggen alle varianten in een archeologisch en cultuurhistorisch waardevol gebied (o.a. Stelling van Amsterdam). Aangezien de Golfbaanvariant en variant N203 zijn gelegen binnen het schootsveld van 400 meter van een fort, zijn dit de twee varianten met naar verwachting de meest nadelige effecten voor archeologie en cultuurhistorie.

Ten aanzien van natuur komen over het geheel genomen bij de Heemskerker- en Uitgeestvariant de meeste nadelige effecten voor, vanwege doorsnijding van zowel een ecologische verbindingzone als het gebied dat is aangewezen als 'agrarisches gebied van bijzondere betekenis voor natuur, landschap en bodem'. De Golfbaanvariant scoort ten opzichte van deze twee varianten beter, omdat deze alleen de ecologische verbindingzone doorsnijdt. Variant N203 doorsnijdt niet de ecologische verbindingzone en niet het 'agrarisches gebied van bijzondere betekenis voor natuur, landschap en bodem' en scoort daarom het beste.



Over het geheel genomen komen bij de Heemskerk- en Uitgeestvariant de meeste nadelige effecten voor natuur voor. Dit vanwege doorsnijding van zowel een ecologische verbindingzone als het gebied dat is aangewezen als 'agraris gebied van bijzondere betekenis voor natuur, landschap en bodem'. De Golfbaanvariant scoort ten opzichte van deze twee varianten beter, omdat deze alleen de ecologische verbindingzone doorsnijdt.

Samenvattend beeld effecten

De autosnelwegvarianten Golfbaan, Heemskerk en in iets mindere mate Uitgeest scoren over het geheel genomen iets beter op het aspect verkeer dan de N203-variant, zoals hieronder te lezen is. De N203-variant komt daarentegen iets beter naar voren op de aspecten geluid en lucht. Bij de randvoorwaardelijke omgevingsfactoren ruimtelijke ordening, archeologie en cultuurhistorie en natuur zijn de verschillen tussen de varianten over het geheel gezien klein.

Samenvattend beeld effecten

Thema	Criteria	Referentie	Golfbaan	Heemskerk	Uitgeest	N203
Verkeer	Robuustheid van het netwerk	0	++	++	++	+
	Verkeersprestatie	+	++	++	++	+
	Afname intensiteiten OWN: N203, N246 en de Communicatieweg	0	++	++	+	+
	I/C-waarde hoofdwegenet	0	0/-	0/-	0/-	0
	Reistijden op relaties door plangebied	0	++	++	+	+
Verkeersveiligheid	Verwachte effecten o.b.v. herschikking van verkeersstromen en intensiteiten.	0	++	++	+	+
Geluid	Aantal woningen in geluidklassen	0	+	+	+	++
Lucht	Globale eerste orde berekeningen grenswaarden op N203, N246, de A8, de A9 en de Communicatieweg	0	0/-	0/-	0/-	0
RO	Ontsluiting van bestaande en toekomstige woon- en werkgebieden	0	+	+	+	++
	Verbeteren van bestaande of nieuwe ruimtelijke relaties	0	+	+	+	+
Archeologie	Verlies en of aantasting waardevolle elementen o.b.v. trefkans archeologische monumenten	0	-	-	-	-
Cultuurhistorie	Verlies en of aantasting waardevolle elementen (Nota Belvedere en UNESCO)	0	-	0/-	0/-	-
Natuur	Versnippering, doorsnijding en verstoring gebieden met hoge natuurwaarden (o.b.v. aanleg nieuw tracé of toe- en afname van intensiteiten bestaande tracé (PEHS en habitatrictlijn)	0	0/-	-	-	0/-

--	Ernstig negatief effect
-	Negatief effect
0/-	Beperkt negatief effect
0	Geen relevant effect ten opzichte van het nulalternatief
0/+	Beperkt positief effect
+	Positief effect
++	Belangrijk positief effect

N.B. *Referentie*: de situatie zonder ontwikkeling van een doortrekking A8-A9 in het jaar 2020. Het Nulalternatief scoort per definitie op alle aspecten neutraal. Per beoordelingscriterium zijn de modellen te waarderen volgens een +/- waardering. Dit wil zeggen dat gekeken wordt of een model positief (+) of negatief (-) scoort ten opzichte van het Nulalternatief.

2.4 KOSTEN

EFFECT	BEOORDELING						
	1. Golfbaan 120 km/u	2. Golfbaan 90 km/u	3. Heemskerk 120 km/u	4. Heemskerk 90 km/u	5. Uitgeest 120 km/u	6. Uitgeest 90 km/u	7. N203 80 km/u
Directe Kosten (mln)							
Investeringskosten	-169	-130	-174	-103	-195	-133	-97
Onderhoudskosten	-47	-36	-49	-29	-54	-37	-27
Restwaarde	18	14	19	11	21	15	11
Directe baten (mln)							
Reistijdwinst	188	188	192	192	200	200	32
<i>SALDO directe kosten baten</i>	-9	35	-12	71	-28	45	-81
<i>SALDO directe kosten baten</i>	0	+	0	+	-	+	-

De effectenanalyse door DHV toont aan dat de 90 km/h varianten goed scoren met betrekking tot de gemonetariseerde kosten en de directe baten. De N203-variant scoort negatief op de directe baten (reistijdwinsten), mede door de lagere snelheid en de kortere lengte van het tracé. Op het gebied van lucht en geluid scoort het N203-alternatief wel beter dan de andere varianten. De Heemskerk 90 km/h variant, de Uitgeest 90 km/h variant en de Golfbaan 90 km/h variant scoren positief op het saldo baten - kosten.

De 120 km/h varianten scoren in de verkenning negatief door de hogere investeringen ten opzichte van de min of meer gelijkblijvende directe baten. Wanneer enkel gekeken wordt naar het saldo baten - kosten, dan is de Heemskerk 90 km/h variant het meest positieve alternatief. De investeringskosten zijn relatief laag, doch de reistijdbaten zijn vergelijkbaar met die van de andere varianten (behalve N203). Hiermee komt het saldo op een positief resultaat van 71 miljoen euro.

2.5 BESTUURLIJKE BESLUITEN N.A.V. DE VERKENNING DHV

Het college van Gedeputeerde Staten besluit op 24 juni 2008:

- In te stemmen met de resultaten van het verkenningenrapport van een verbinding A8-A9, daarbij te constateren dat:
 - er sprake is van doorstromingsproblemen op de route A8-A9 via de N246 - N203, die in de toekomst groter zullen worden;
 - het wegennetwerk ten noorden van Amsterdam weinig flexibiliteit kent, waardoor bij calamiteiten de regio vast komt te zitten;
 - zowel bereikbaarheidsnormen uit Nota Mobiliteit, Netwerkanalyse Noordvleugel als Regionaal Verkeers en Vervoerplan worden overschreden;
 - de grote verkeersdruk zorgt voor ernstige aantasting van het woon- en leefmilieu in de kernen Krommenie en Wormerveer;
 - een verkeersveiligheidsprobleem aanwezig is;
 - additionele infrastructuur in de vorm van een nieuwe verbinding tussen de A8 en de A9 noodzakelijk is om deze problemen aan te pakken;
- Uit de verschillende onderzochte varianten de Heemskerkvariant, uitgevoerd als 80 km / uur weg, aan te merken als voorkeursvariant, omdat deze verkeerskundig, wat betreft leefbaarheid en financieel gezien beter scoort dan de andere onderzochte varianten;
- Een dialoog te organiseren met stakeholders via een aantal rondetafelgesprekken na de zomer;
- De financiering van de aanleg van de A8-A9 te zien als een gemeenschappelijke opgave van Rijk en regio;
- In de komende maanden de mogelijkheid van een financiële bijdrage van de provincie Noord-Holland te bezien en uit te werken;
- Te streven naar een intentieovereenkomst met andere betrokken overheden in de regio en zo mogelijk het bedrijfsleven;
- Het verkenningenrapport aan te bieden aan de minister van Verkeer en Waterstaat als er zicht is op een concreet bod van de regio;
- Provinciale staten te informeren middels inliggende brief.

Andere betrokkenen overheden besluiten naar aanleiding van de DHV verkenning:

- Zaanstad (23 juni 2008): het college van B&W besluit i) kennis te nemen van de resultaten, ii) de nut en noodzaak te onderschrijven en iii) dat nadere studies (o.a. gevolgen voor de woningbouw Saendelft) uitgevoerd dienen te worden;
- Uitgeest (25 juni 2008): het college van B&W besluit in te stemmen met de resultaten van het verkenningenrapport van een verbinding A8-A9;
- Heemskerk (1 juli 2008): het college van B&W besluit i) het verkenningenrapport van een verbinding A8-A9 voor

kennisgeving aan te nemen, ii) uit de verschillende onderzochte varianten de Heemskerkvariant, uitgevoerd als 80 km/ uur weg, te hanteren bij de voortzetting van het proces;

- SRA (19 juni 2008): het Dagelijks Bestuur besluit in te stemmen met de resultaten van de regionale verkenning A8-A9.

2.6 BETROKKENHEID OMGEVING

Om de resultaten van verkenning door DHV met de omgeving te delen organiseert de regio een tweetal bijeenkomsten begin november 2008. Deze bijeenkomsten vinden plaats in Beverwijk voor de IJmond en in Zaanstad. Het doel is om van gedachten te wisselen over de oplossingsrichtingen die in de MIT-verkenning verkend zijn.

De input vanuit de omgeving wordt o.a. in overweging genomen bij het opstellen van een advies aan Gedeputeerde Staten en bij het aanbod van regio richting de minister.

Hieronder wordt ingegaan op de bijeenkomsten.

Klankbordgroepbijeenkomst Zaanstad 3 november 2008

Over het algemeen wordt door de aanwezige partijen (o.a. Contact Milieubeheer Zaanstreek, Open Polders Assendelft, Kamer van Koophandel, Politie, RWS WNN, Wijkoverleg Assendelft, Krommenie, Ondernemerskring Zaanstad, MKB Zaanstreek, Wijkbeheer Krommenie) het belang ingezien van een verbinding A8-A9 voor de problemen op met name de N203, de slechte ontsluiting van Krommenie en het in toenemende mate optreden van sluipverkeer (bijvoorbeeld via Communicatieweg):

- Het bedrijfsleven en bewonersorganisaties hebben erop aangedrongen snelheid te betrachten bij de realisatie van de verbinding A8-A9;
- Het bedrijfsleven en bewonersorganisaties hebben gevraagd naar de achtergronden van de keuze van een 80 km / uur variant. Tevens is het idee geopperd om de weg zo te ontwerpen dat het later nog kan worden opgewaardeerd naar een 120 km / uur weg;
- Het bedrijfsleven heeft een oproep gedaan gezamenlijk achter de Heemskerkvariant te gaan staan, niet te wachten op het Rijk en zo snel mogelijk te beginnen;
- Namens Open Polders Assendelft (OPA) heeft de heer Kroes een duidelijke afwijzing verwoord van de door de provincie geopperde oplossing. OPA is van mening dat de oplossing gezocht moet worden in het verbeteren van de verbinding langs het Noordzeekanaal;
- LTO heeft aandacht gevraagd voor de boeren die op het Heemskerktracé hun bedrijf uitoefenen. Met hen zouden goede afspraken gemaakt moeten worden met betrekking tot hun eisen, onteigening en/of bedrijfsverplaatsing. Ook is gewezen op het belang van een goede noord-zuid verbinding ten behoeve van het landbouwverkeer;
- RWS WNN heeft aangegeven dat de verbinding nuttig is. Echter heeft de verbinding niet de hoogste prioriteit bij het Rijk. Het is aan de regio om deze op de agenda te zetten;
- De vertegenwoordiger van de Stichting Menno van Coehoorn heeft op het belang van de fietsroute langs de forten van de Stelling van Amsterdam gewezen. Tevens verwacht hij een juiste oplossing als de verbinding A8-A9 wordt aangelegd. Hij beaamt de door de provincie gekozen variant als de variant die het minste afbreuk doet aan de Stelling van Amsterdam;
- Milieudefensie Noord-Holland heeft op aandacht voor flora en fauna, en de daarmee samenhangende compensatiemaatregelen, aangedrongen. Daarnaast wijst Milieudefensie Noord-Holland op het belang van natuurlijke noord-zuid verbindingen, o.a. ecoducten of tunnels, voor dieren. Ook ondertunneling van een belangrijk deel van de verbinding is een wens van Milieudefensie.

Door enkele vertegenwoordigers is gevraagd waarom de N203-variant (pal langs Kreekrijk) is afgefallen, aangezien deze de goedkoopste is. De provincie heeft hierop geantwoord dat de N203-variant verkeerskundig minder oplossend vermogen heeft.

Klankbordgroepbijeenkomst Beverwijk 4 november 2008

Tijdens de klankbordgroepbijeenkomst op 4 november 2008 in Beverwijk zijn er verschillende standpunten naar voren gekomen. Deze standpunten variëren van 'zo snel mogelijk aanleggen', 'verbinding zorgt voor robuust netwerk' en 'verbetert de doorstroming' tot 'leg een tunnel aan van Zaandam tot aan Krommenie'. Hieronder wordt de inhoudelijke inbreng van de verschillende partijen weergegeven:

- Milieufederatie heeft aangegeven dat in de DHV verkenning openbaar vervoer als oplossingsrichting te snel is afgeschreven. Er had volgens de Milieufederatie nog een optimalisatieslag kunnen plaatsvinden. Ook is volgens Milieufederatie in de verkenning niet duidelijk wat de specifieke natuur- en milieuwwaarden zijn in het gebied. Deze zijn er, volgens Milieufederatie, zeker. Het idee wordt geopperd om de verbinding om het gebied heen aan te leggen. Versnippering van het landschap kan zodoende worden tegengegaan;

- Door Contact Milieubeheer Zaanstreek (KMZ) is het gekozen studiegebied in twijfel getrokken. Om het verkeersprobleem (weg en spoor) van de Zaanstreek op te lossen zou het beter zijn om het studiegebied groter te maken. Hierdoor kan een gecombineerde tunnel of verdiepte ligging van spoor en weg als oplossing in beeld komen. Volgens KMZ zal de bereikbaarheid in 2020 (en zelfs na 2020) dramatisch zijn. De problemen doen zich nu al voor. KMZ ziet een oplossing door de noord-zuid verbinding te versterken door het spoor en de weg te bundelen in één tunnelbak (door de auto- en spoorbundel ondergronds te brengen kan de vrijkomende ruimte benut worden voor 'stedenbouwkundige doeleinden'). Dit in plaats van een oost-west verbinding, zoals dat met verbinding A8-A9 wordt voorgesteld. KMZ vindt overigens de term 'voorkeursvariant' de verkeerde indruk wekken;
- De financiële- en transportsector hebben hun waardering uitgesproken voor het rapport. Zij zijn benieuwd welke variant (80 km/uur en 120 km/uur variant) sneller gerealiseerd kan worden. Tevens vragen zij of Rijkswaterstaat is aangehaakt en welke mening zij hebben t.a.v. deze verkenning. Er is nadrukkelijk gevraagd of er al geld is gereserveerd door de provincie voor de aanleg;
- De vertegenwoordigers van de Heemkerkse Golfclub zijn vooral geïnteresseerd in hoeverre de Golfbaanvariant nog wordt meegenomen in het verdere proces. De Heemkerkse Golfclub geeft aan veel te investeren in de golfbaan. De Heemkerkse Golfclub gaat ervan uit dat zij direct betrokken blijven in de latere planstudiefase. De Heemkerkse variant raakt overigens een nieuw aan te leggen deel van de golfbaan, waar de gemeente Heemskerk mee heeft ingestemd. De Heemkerkse Golfclub heeft aandacht gevraagd voor de inpassing, aangezien de weg vlak langs de golfbaan komt te liggen;
- De gemeente Heemskerk vraagt zich af of de verkeerskundige effecten van de vier varianten onderzocht zijn en welk effect een extra aantakking heeft op de A9 (ontstaat hierdoor extra druk op deze rijksweg);
- Bedrijventerrein De Trompet geeft aan graag betrokken te blijven in verband met de bereikbaarheid en ontsluiting van het bedrijventerrein bij het aanleggen van de Heemskerkvariant;
- De vertegenwoordigers van het bedrijfsleven hebben vernomen dat de aanleg van de verbinding A8-A9 resulteert in een afwaardering van de N203 en de N246 (van 2x2 naar 2x1 rijstroken). Zij hebben dan ook de vraag gesteld of dit al is doorgerekend. Het bedrijfsleven is tegen een afwaardering. Indien uit de planstudiefase blijkt dat 2x1 rijstroken niet haalbaar is, dan zouden daar conclusies uit getrokken moeten worden.

Tijdens de bijeenkomst is er opgemerkt dat de verbinding in een groter verband gezien moet worden. Er is gevraagd of de verbinding A8-A9 een oplossing biedt voor het probleem van de doorstroming op de A9 naar de rest van Nederland of wordt er enkel naar een lokale oplossing (lees: Zaanstad) gekeken. Aanvullend daarop is de vraag gesteld of er onderzocht is wat de herkomst en bestemming van het verkeer is dat gebruik maakt van deze route. In dit verband wordt de betrokkenheid van de HAL⁵⁾-regio in het verhaal gemist.

5) Heerhugowaard, Alkmaar en Langedijk

VERBINDING A8-A9 VERKENNING RUIMTELIJKE INPASSING EN KWALITEIT (GRONTMIJ EN APPM JUNI 2009)

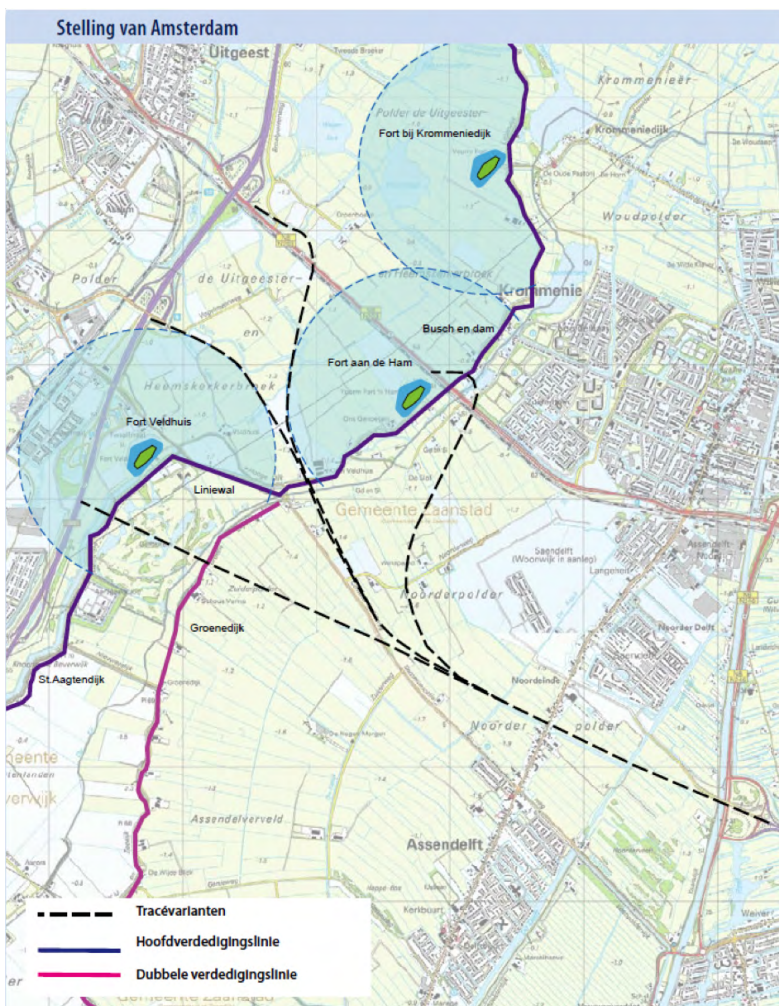
In de MIT verkenning Verbinding A8-A9 zijn vier kansrijke varianten benoemd, te weten de Golfbaanvariant, Heemskerkvariant, Uitgeestvariant en N₂O₃-variant. Ondanks dat het college van GS zich in juni 2008 (evenals het college van B&W in Heemskerk) heeft uitgesproken voor de Heemskerkvariant, is er toch voor gekozen om de vier kansrijk geachte varianten uit te werken. Gezien de aandacht voor de landschappelijke inpassing en met het oog op de toekomstige financieringsvraag is er de behoefte ontstaan een studie naar de ruimtelijke (inpassings)mogelijkheden van de vier varianten, gericht op ruimtelijke kwaliteit te doen. In juni 2009 doen Grontmij en APPM, in opdracht van de regio, dan ook een onderzoek naar de landschappelijke inpassing van de verbinding A8-A9.

Tijdens een ontwerpatelier⁶⁾ zijn de belangrijkste waarden die de ruimtelijke kwaliteit van het gebied bepalen geïnventariseerd. Dit zijn, naast openheid landschap, weidse zicht, recreatie, rust en natuur:

De Stelling van Amsterdam. De Stelling van Amsterdam is een oud militair verdedigingsstelsel. Het is een samenhangend systeem van forten, dijken, kanalen en inundatie-kommen. De Stelling van Amsterdam staat op de Werelderfgoedlijst van UNESCO. De zone, zoals aangegeven op de volgende pagina, is de Stellingzone en valt onder de benoeming tot

werelderfgoed. In het beleid van de provincie Noord-Holland wordt deze zone verder verdeeld in een monumentenzone en een kernzone. De monumentenzone beschermt de monumentale bouwwerken en dijken. In de kernzone, bestaande uit de schoots-cirkels en een zone van

6) Deelnemers aan het ontwerpatelier zijn Assendelftse Belangenvereniging Industriegebied Noord (ABIN), FED IJmond, Gemeente Beverwijk, Gemeente Heemskerk, Gemeente Uitgeest, Gemeente Zaanstad, Heemskerkse Golfclub, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK), Kamer van Koophandel Amsterdam, Contact Milieubeheer Zaanstreek (KMZ), Land- en Tuinbouw Organisatie Nederland (LTO), Stichting Menno van Coehoorn, Milieufederatie Noord-Holland, MKB Zaanstreek, Open Polders Assendelft (OPA), Provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat Noord-Holland, VNO-NCW West, Wijkoverleg Assendelft, Wijkbeheer Krommenie en Wijkorganisatie Wormerveer.



100 meter aan beide zijden van de hoofd-verdedigingslinie, zijn ruimtelijke ontwikkelingen alleen toegestaan wanneer ze bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit van de Stelling van Amsterdam. De ruimtelijke waarden van de Stelling bestaan uit de openheid van de voor-malige schootsvelden, de onderlinge zichtbaarheid van de forten en de bestaande recreatieve verbindingen tussen de forten langs de verdedigingslinie. Behoud van deze waarden richt zich op het ontzien van de bouwwerken van de Stelling, het vrijhouden van de openheid binnen de schootsvelden en een 100 meter brede zone langs de verdedigingslinies. De samenhang van alle stellingonderdelen moet worden gewaarborgd, zowel visueel als door het functioneren van recreatieve voorzieningen. Verder stelt het beleid van de provincie dat nieuwe ontwikkelingen niet mogen leiden tot een hoger geluidsniveau in de open ruimte of een significante aantasting van het groene en open landschap.

Het studiegebied heeft grote archeologische waarden door de aanwezigheid van het Oer-IJ. Dit is een oude stroomgeul die in een ver verleden in contact stond met de zee. De kreek van het Oer-IJ zijn door inklinking van het omliggende veen hoger in het landschap komen te liggen. Het Europees Verdrag van Malta schrijft voor dat bij plannen voor ruimtelijke ontwikkelingen het belang van archeologisch erfgoed meegewogen moet worden.

Het zeekleigebied wordt begrensd door oude IJ- en Zeedijken die het ontgonnen land beschermden tegen de kracht van het water. De dijken zijn beschermd als Provinciaal Monument. Binnen het studiegebied zijn de belangrijkste dijken de St. Aagtendijk, de Groenedijk en de Hoogedijk.

In het studiegebied staan diverse ruimtelijke ontwikkelingen gepland die effect hebben op het landschap en de waarden daarin:

- 1 Overhoeken: De toekomstige rand van het stedelijke gebied. Deze woningbouwlocatie bestaat uit vooruitgeschoven woonclusters aan de rand van Saendelft. Het project is in planvormingsfase⁷⁾;
- 2 Kreekrijk: Een VINAC-woonwijk, met een sterke fysieke relatie met het recreatiegebied de Omzoom. Het project is in planvormingsfase;
- 3 Omzoom en bijbehorende sportaccommodatie: Dit recreatiegebied (onderdeel van het Strategisch Groen Project “Tussen IJ en Z”) wordt aangelegd om het groot aantal nieuwe bewoners een uitloopgebied te geven. Het is daarom onlosmakelijk verbonden met de uitbreiding Saendelft en Kreekrijk. De sportaccommodatie, bestaande uit diverse speelvelden binnen de bestaande kavelstructuur, komt aan de Noorderweg te liggen⁸⁾;
- 4 Uitbreiding Golfbaan: De golfbaan wordt uitgebreid in noordelijke richting. Een doorsnijding van de golfbaan door de nieuwe wegverbinding zal inhouden dat de golfbaan in zijn huidige opzet niet meer zal kunnen functioneren⁹⁾;
- 5 De Trompet: Bedrijventerrein in aanleg, nabij de aansluiting van Heemskerk met de A9¹⁰⁾.

Grontmij en APPM hebben voor de landschappelijke inpassing van de verbinding A8-A9 gebruik gemaakt van twee inpassingsopties: optimale en sobere oplossing. Er is sprake van optimale inpassing wanneer voor de waarden van het gebied op een concrete en duidelijk vertaalde wijze maatregelen zijn genomen om de ruimtelijke kwaliteiten te waarborgen en versterken. Een sobere inpassing laat de acceptabele ondergrens van maatregelen zien. Het is ondoenlijk om alle inpassingsvarianten hier te bespreken, daarvoor wordt verwezen naar het desbetreffende onderzoek, ‘Verbinding A8-A9 verkenning ruimtelijke inpassing en kwaliteit’ (Grontmij en APPM, 8 juni 2009). Bovendien worden de inpassingsopties in hoofdstuk 4 weergegeven. Wel zullen hieronder de uitgangspunten en in de volgende paragraaf de conclusies worden besproken.

Uitgangspunten

Bij de uitwerking van de verschillende inpassingsopties van een wegverbinding A8-A9 gericht op een goede ruimtelijke kwaliteit, zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Inzake tracés, opbouw en kostenbenadering wordt de MIT-verkenning als referentie gebruikt;
- Vier tracévarianten: Golfbaanvariant, Heemskerkvariant, Uitgeestvariant en N203-variant;
- Verkeerskundige uitgangspunten:
 - snelheidsregime van 80 km/uur;
 - twee keer twee rijstroken op het hele tracé;
 - onderdoorgang bij het dorpslint van Assendelft;
 - één ongelijkvloerse aansluiting bij Saendelft;
 - afwaardering van de N203 tot twee keer één rijstrook en een snelheidsregime van 50 km/uur.

7) Anno 2014 zit dit project nog steeds in de planvormingsfase.

8) Anno 2014 gaat het Kreekrijk richting realisatie. Er is inmiddels een ontwikkelovereenkomst en het bestemmingsplan Kreekrijk krijgt vorm. Het bestemmingsplan Sportpark de Omzoom is een voldongen feit. De planning is om eind 2015 de sportpark op te leveren.

9) Anno 2014 is de golfbaan uitgebreid.

10) Anno 2014 is het bedrijventerrein De Trompet deels aangelegd.

3.1 CONCLUSIES VAN HET ONDERZOEK VERKENNING RUIMTELIJKE INPASSING EN KWALITEIT A8-A9

Hieronder worden de conclusies weergegeven, zoals deze zijn getrokken door Grontmij en APPM.

De Stelling van Amsterdam

Het beschermen van de waarden van de Stelling van Amsterdam (en daarmee de oude zeedijken die in het studiegebied aanwezig zijn) bestaat uit het behouden van de forten en bouwwerken, de doorgaande routes over de dijken en de openheid van de schootvelden. In de optimale inpassingopties worden de Stelling van Amsterdam en de dijken volledig gespaard door de wegverbinding onder- of bovenlangs te leiden, zonder de dijken aan te tasten. Bij de sobere inpassing wordt de dijk fysiek doorsneden. De herkenbaarheid van de continuïteit van het dijkprofiel staat hierbij voorop, bijvoorbeeld door de vormgeving van de coupure. De doorgaande routes op de dijken worden in alle uitgewerkte inpassingopties ongelijkvloers uitgevoerd.

De openheid van het landschap

De openheid van het landschap is op grote delen van het tracé een gevoelige en kwetsbare waarde. In beide inpassingopties is het uitgangspunt dat op de plaatsen waar de beleving van openheid het grootst is, wegen niet hoger dan op maaiveldniveau liggen. Bij optimale inpassing ligt de nieuwe wegverbinding geheel of half verdiept in het landschap. Vanuit de omgeving is er een minimale beleving van de aanwezigheid van de nieuwe wegverbinding. De lokale infrastructuur blijft op zijn huidige ligging op maaiveld gehandhaafd. Bij een sobere inpassing ligt de weg op maaiveld en kruist lokale infrastructuur onderlangs. Maatregelen op het niveau van de inrichting kunnen de beleving van de weg in de omgeving minimaliseren.

Rust en natuur

De natuurwaarde van de Kil wordt bewaakt door de verbindende functie in stand te houden. In de optimale inpassingoptie gebeurt dat door de nieuwe wegverbinding onder de Kil door te leiden, in de sobere optie door de Kil met een (doorvaarbare) duiker met faunapassage onder de nieuwe wegverbinding door te leiden.

Recreatie

Om de recreatieve waarde van het studiegebied te behouden is ten eerste het uitgangspunt dat recreatiegebied de Omzoom zoveel mogelijk volgens het ontwerp, van volledige ondertunneling in de zones waar de intensieve recreatie plaats zal gaan vinden, wordt uitgevoerd. Recreatieve routes in het gebied worden in alle inpassingopties gehandhaafd. In de optimale opties worden deze routes op hun huidige plaats gehandhaafd, in de sobere inpassingopties worden ze op een aantal plaatsen omgelegd.

Archeologische waarde van de kreekruggen en het Oer-IJ

Het uitgangspunt voor het beschermen van de archeologische waarden op de kreekruggen van het Oer-IJ is om deze in alle opties zoveel mogelijk te ontzien en eventuele doorsnijdingen zo kort mogelijk te maken. Voor behoud van deze waarde is de (half)verdiepte ligging van de nieuwe verbinding niet gewenst. Voor een ligging van de weg op maaiveld moet verder onderzoek uitwijzen of het mogelijk is het bodemarchief onder het dek van de nieuwe weg te kunnen conserveren. Wanneer dit niet mogelijk is, zullen archeologische opgravingen plaats vinden alvorens tot aanleg wordt overgegaan.

Kosten

De totale geraamde investeringskosten zijn door Grontmij en APPM voor de verschillende inpassingopties als volgt bepaald:

Golfbaanvariant			
MIT	MIT**	Optimaal	Sober
176	190,7	401	210

Heemskerkvariant			
MIT	MIT**	Optimaal	Sober
142	156,9	419	180

Uitgeest-variant			
MIT	MIT**	Optimaal	Sober
184	206,2	540	234

N203-variant			
MIT	MIT**	Optimaal	Sober
132	143,1	542	530

Het eindrapport met de conclusies en aanbevelingen is voorgelegd aan de regionale besturen. In de volgende paragraaf wordt ingegaan op de besluitvorming hieromtrent.

Genoemde bedragen in miljoenen euro, inclusief BTW en prijspeil 2007.

3.2 BESTUURLIJKE BESLUITEN N.A.V. DE VERKENNING RUIMTELIJKE INPASSING EN KWALITEIT

Het college van Gedeputeerde Staten besluit op 27 oktober 2009:

- 1 Kennis te nemen van de beschrijving van de Heemskerk variant, samenvatting, conclusies en aanbevelingen uit de rapportage “Verbinding A8-A9: Verkenning Ruimtelijke Kwaliteit en Inpassing”;
- 2 De tracévoorkeur voor de Heemskerk variant, conform het GS-besluit van 24 juni 2008, te herbevestigen;
- 3 Wat betreft de wijze van inpassing nu geen keuze te maken uit een van de inpassingsalternatieven; de wijze van inpassing te zien als ontwerpogave voor de planfase, conform het besluit van de stuurgroep A8-A9 van 26 juni jl;
- 4 Een regionaal bod uit te brengen aan de minister van Verkeer en Waterstaat, inclusief een TWIN-H bijdrage van € 50 miljoen middels inliggende brief;
- 5 de planfase voor te bereiden, zodanig dat op basis van een antwoord van de minister van Verkeer en Waterstaat deze direct kan starten;
- 6 de gedeputeerde Wegen, Verkeer en Vervoer te machtigen de brief aan te passen aan het besluit en eventuele nadere afspraken in de stuurgroep A8-A9 dd 29 oktober;
- 7 Provinciale Staten te informeren middels inliggende brief.

Andere betrokkenen overheden besluiten:

- Heemskerk (29 oktober 2009): De raad besluit i) in te stemmen met de rapportage ‘Verbinding A8-A9; verkenning ruimtelijke kwaliteit en inpassing’ en zijn voorkeur uit te spreken voor de ‘Heemskerkse variant’ (RAP/2009/29881), ii) bereid te zijn € 2,1 miljoen bij te dragen aan de realisering van een verbinding tussen de A8 en de A9;
- Zaanstad (8 oktober 2009): het college van B&W besluit i) op basis van de studie ‘Verbinding A8-A9, verkenning ruimtelijke kwaliteit en inpassing’ de conclusie te trekken dat voor de gemeente Zaanstad de Heemskerkvariant de voorkeur geniet, ii) de raad om een zienswijze te vragen over het standpunt van het College dat op basis van deze studie voor de gemeente Zaanstad de voorkeur uitgaat naar de Heemskerkvariant.

Toelichting op de besluiten

De betrokken regionale partijen zien de financiering van de verbinding A8-A9 als een gemeenschappelijke opgave van het Rijk en de regio. De verkenning naar ruimtelijke kwaliteit en inpassing is in een relatief korte tijdperiode uitgevoerd. Het MIT verkenning Verbinding A8-A9, tezamen met de verkenning naar ruimtelijke kwaliteit en inpassing, hebben voldoende basis gevormd voor de vervolgstappen. De regio spreekt daarbij nadrukkelijk een voorkeur uit voor de Heemskerkvariant. De Heemskerkvariant is verkeerskundig gezien een goede oplossing die, zoals de verkenning naar ruimtelijke kwaliteit en inpassing aangeeft, op een aanvaardbare manier de Stelling van Amsterdam kan kruisen (bijlage bij brief van College van GS aan de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 27 oktober 2009).

De Uitgeestvariant scoort op geen enkel punt als beste. De N203-variant op maaiveldhoogte is nadelig voor de Stelling van Amsterdam, de ruimtelijke ontwikkeling van de uitleglocatie Kreekrijk en voor de Omzoom en scoort verkeerskundig minder. Een ingepaste variant kost meer dan 400 miljoen euro (exclusief BTW) en het nadelig effect op de Stelling blijft. De Golfbaanvariant is ondanks inpassingsmaatregelen niet naar behoren in te passen ten opzichte van de Stelling van Amsterdam (bijlage bij brief van College van GS aan de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 27 oktober 2009).

3.3 REACTIE VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT (12 JANUARI 2010)

Op basis van de onderzoeken (DHV oktober 2007 en Grontmij/APPM juni 2009) heeft de regio in oktober 2009 het Rijk een bod gedaan om €111 miljoen te investeren in een verbinding tussen de A8 en de A9. Het Rijk is gevraagd om financieel mee te participeren. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft in januari 2010 een reactie gegeven. De belangrijkste vragen van de minister zijn:

- 1 De vraag naar nut en noodzaak van de verbinding A8-A9;
- 2 De voorkeur van de regio voor de zogenoemde Heemskerkvariant, met daarbij de vraag waarom niet gekozen is voor de Golfbaanvariant;
- 3 Het inpassingsaanbod dat door de regio op tafel is gelegd, met daarbij de vraag om een aantal specifieke punten uit het advies van het College van Rijksadviseurs (CRA) verder uit te werken. Dit betreft de passage van de Stelling van Amsterdam, de onderdoorgang van het lint van Assendelft, en het combineren van de aansluiting Saendelft met de aansluiting op de N246 (waar de A8 nu ophoudt);
- 4 Een verzoek om de kostenramingen te vernieuwen, met inachtneming van de aandachtspunten uit het advies van het CRA.

De minister heeft verzocht om de Heemskerkvariant en Golfbaanvariant in een onderling vergelijk nader te onderbouwen en ze heeft gevraagd om het advies van het College van Rijksadviseurs van 8 december 2009 daarbij te betrekken.

Als reactie op de brief van de minister heeft de provincie Noord-Holland opdracht gegeven om een aanvullende verkenning van de beide varianten uit te voeren.

3-4 BETROKKENHEID OMGEVING

Ten behoeve van de verkenning ruimtelijke inpassing en kwaliteit is er een bijeenkomst voor de omgeving georganiseerd:

- Er zijn vragen gesteld over de wijze van ontsluiting van Saendelft (waar, mogelijkheden van verdiept aanleggen, wel of geen verkeerslichten). De ambtelijke projectorganisatie van de regio heeft aangegeven dat ongelijkvloerse kruisingen en geen doorgaand verkeer door Saendelft het uitgangspunt moeten zijn;
- Het bedrijfsleven heeft aandacht gevraagd voor de herkomst en bestemming van het verkeer en inzicht in de gevolgen voor de Noord-Hollandse economie, indien de verbinding niet wordt gerealiseerd. Het bedrijfsleven heeft tevens gevraagd naar de achterliggende reden van het afwaarderen van de N203. De ambtelijke projectorganisatie van de regio heeft aangegeven dat dit is vanwege de leefbaarheid in de woonwijken;
- Landschap Noord-Holland heeft aandacht gevraagd voor het bodemarchief in verband met diepte van fundering van de weg;
- LTO heeft aangegeven graag betrokken te blijven. Ook zou er volgens LTO inzichtelijk gemaakt moeten worden wat de kosten zijn voor de boeren en hoe het staat met de bereikbaarheid voor het landbouwverkeer;
- De Heemskerkse Golfclub heeft aangegeven dat de Golfbaanvariant het functioneren van de golfbaan onmogelijk maakt.

VERBINDING A8-A9 AANVULLENDE VERKENNING VARIANTEN (GRONTMIJ SEPTEMBER 2010)

Op basis van de vragen van de minister en het CRA geeft de provincie Noord-Holland Grontmij de opdracht om de vragen 2, 3, en 4 uit paragraaf 3.3 nader te onderzoeken. Grontmij is aan de slag gegaan met de volgende aspecten:

- Nadere uitwerking van de mogelijkheden voor inpassing van de verbinding A8-A9 bij:
 - de passage van de Stelling van Amsterdam (zowel Golfbaan- als Heemskerkervariant);
 - de onderdoorgang van het dorpslint Assendelft;
 - de aansluiting op de A8 en de N246, in combinatie met de aansluiting Saendelft;
 - de aansluiting op de A9, waarbij de aansluiting als knooppunt met vloeiende lijnen dient te worden vormgegeven (zowel Golfbaan- als Heemskerkervariant);
- Het actualiseren van de kostenramingen voor zowel de Heemskerkervariant als de Golfbaanvariant;
- Het vergelijken van de Heemskerkervariant en de Golfbaanvariant op aspecten als landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteit, verkeerskundig functioneren, kosten etc.

Bij het uitvoeren van het onderzoek is door Grontmij afgestemd met zowel de regio als het CRA. Tevens heeft dit onderzoek voortgebouwd op de eerder gedane onderzoeken.

4.1 DE ZEVEN ZONES

Het onderzoek onderscheidt zeven zones met eigen ruimtelijke kwaliteiten en karakteristieken waar rekening mee gehouden dient te worden bij de verbinding A8-A9.

Zone 1: Uitgeester- en Heemskerkerbroek

Een zeer open klei- en veenpolder met het verborgen krekensysteem van het Oer-IJ in de ondergrond. Het vrije schootsveld van Fort aan de Ham en de vrije kernzone van de verdedigingslinie van de Stelling vallen ook binnen deze polder. Van belang is hier de beleving van openheid en het behoud van het archeologische bodemarchief.

Zone 2: Dijken/Stelling van Amsterdam

Van belang is het handhaven van de verbindende functie van de Kil voor natuur en recreatie. Ook de continuïteit van de verdedigingslinie en daarmee de Noorder IJ- en Zeedijken is van grote waarde.

Zone 3: Kreekrijk/Omzoom

De toegankelijkheid van het gebied vanuit Kreekrijk is van groot belang. Hier zijn waardevolle kreekkruggen in de ondergrond aanwezig.

Zone 4: Assendelverveld/Omzoom

De openheid is hier een zeer belangrijk uitgangspunt. De (recreatieve en agrarische) verbinding met de omliggende veengebieden en de stedelijke omgeving is van grote waarde.

Zone 5: Assendelft

Assendelft is een karakteristiek dorpslint in een open omgeving. Belangrijk is dat het karakter van het lint behouden blijft.

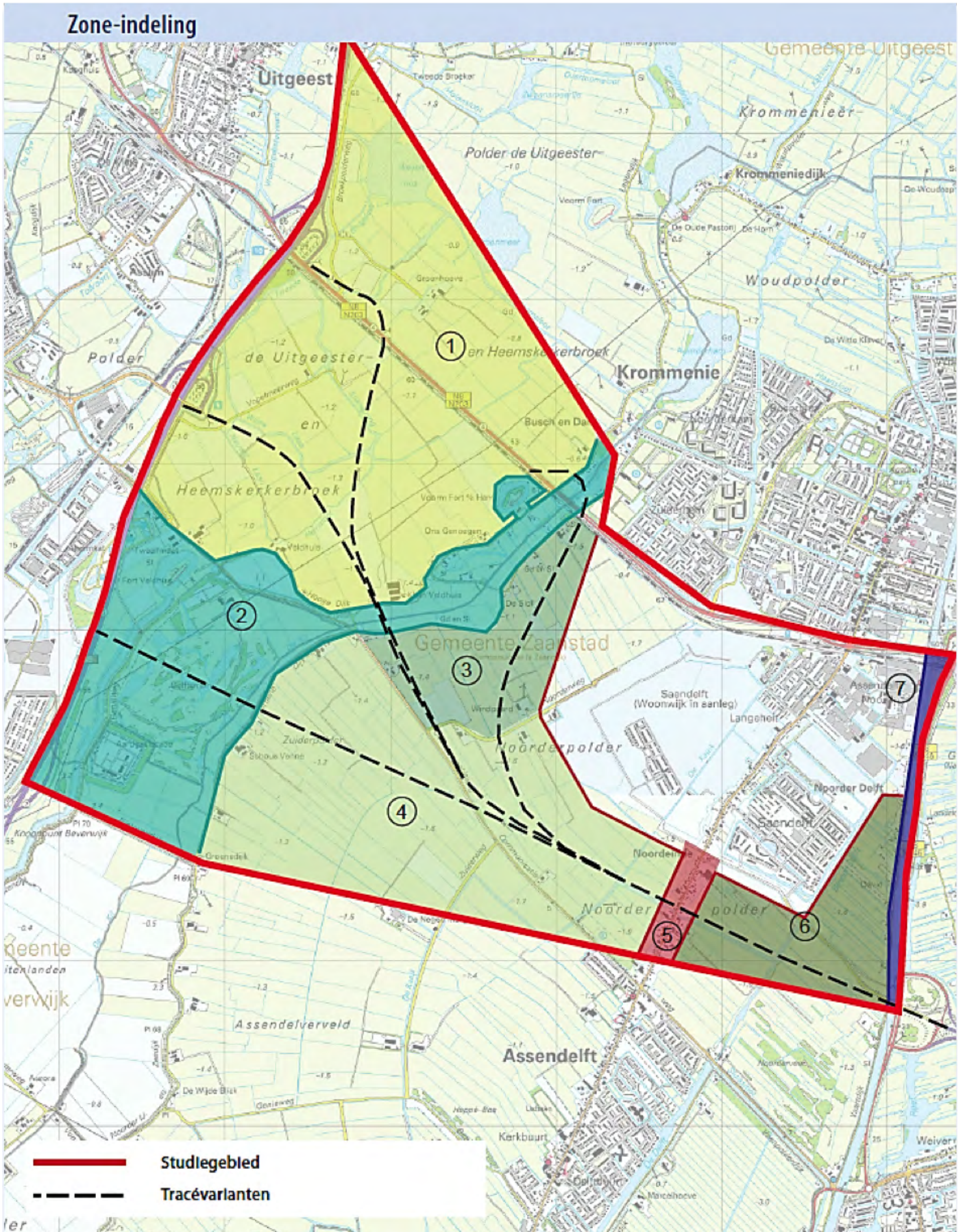
Zone 6: Noorderveen/Omzoom

Belangrijk zijn hier de (recreatieve) verbindingen met de stedelijke omgeving en de natuurwaarden.

Zone 7: Nauernasche Vaart

Van belang is de (recreatieve) verbinding van de watergang (staande mastroute).

Hieronder zijn deze zones in beeld gebracht.



4.2 CRA VOORGESTELDE INPASSINGSOPTIES

Hieronder worden de inpassingsopties zoals deze door door het College van Rijksadviseurs (CRA) zijn voorgesteld weergegeven, inclusief de bevindingen van Grontmij.

Aansluiting Saendelft

Om de inpassing van de verbindingsweg A8-A9 zo kaal mogelijk te laten en zo de openheid van het Assendelverveld zoveel mogelijk in stand te houden, heeft het CRA gevraagd te onderzoeken of de aansluiting Saendelft kan worden gecombineerd met de knoop A8, daar waar de bestaande afslag naar Saendelft nu ook gerealiseerd is.

Grontmij trekt ten aanzien van de aansluiting Saendelft de conclusie dat de oplossing kansrijk is vanwege de beperking op de landschappelijke impact die het combineren van de aansluiting Saendelft met de aansluiting N246 met zich meebrengt. De openheid van het Assendelverveld blijft in deze oplossing meer in stand. Hoewel de oplossing duurder is, levert zij dus een betere landschappelijke inpassing op. Wel is nader onderzoek met een verkeersmodel nodig om uit te sluiten of deze variant ook qua verkeersstromen voldoet.



Onderdoorgang lint Assendelft

Het CRA adviseert om de onderdoorgang bij het lint Assendelft minder diep uit te voeren. Hiermee worden kosten bespaard en het houdt het wegontwerp soberder. Daarnaast komen, volgens het CRA, met een kortere tunnelbak de maat en leegte van het Assendelverveld beter tot hun recht.

Uit de discussie is gebleken dat het CRA adviseert om van deze onderdoorgang een verdere optimalisatie uit te voeren. Hierbij zou de Dorpsstraat wel licht opgetild kunnen worden (met behoud van het doorgaande zicht), waarbij de Dorpsstraat door een brug de verbindingsweg A8-A9 passeert.

Aansluiting op A9

Het CRA heeft gevraagd deze aansluiting te voorzien van een vloeiende afbuigende weg. Tot nu toe was de aansluiting van de verbindingsweg A8-A9 op de A9 in zowel de Golfbaanvariant als Heemskerkvariant voorzien als een aansluiting, en niet als een volledige knoop op autosnelwegniveau. Doordat het verkeer in een knoop vrij kan doorstromen en doordat er geen kruisende verkeersstromen zijn, leidt het toepassen van een knoop tot een betere doorstroming en een hogere verkeersveiligheid dan bij een aansluiting het geval is, maar ook tot een groter ruimtebeslag. Toegepast op de Golfbaan en Heemskerkvariant geeft dit het onderstaand beeld.

Golfbaanvariant

Bij de Golfbaanvariant is het uitvoeren van deze aansluiting als een volledige knoop goed mogelijk. Hierbij moeten wel de huidige verzorgingsplaatsen verdwijnen: die zijn qua ruimtegebruik niet te combineren met een volledige knoop. Vanwege de eisen aan lengtes van weefvakken moet de verbinding vanaf de A9 vanuit het zuiden richting de verbindingsweg A8-A9 ontvlochten worden in knooppunt Beverwijk.

Heemskerkvariant

In de Heemskerkvariant zou de aansluiting van de verbindingsweg A8-A9 op de A9 gecombineerd moeten worden met de bestaande aansluiting Heemskerk (Communicatieweg). Hierdoor zou bij vormgeving als een volledige knoop een volledig verkeersknooppunt ontstaan, met het bijbehorende ruimtebeslag. Gezien het vereiste ruimtebeslag (wat in tegenstelling tot de Golfbaan nog niet gereserveerd is), de benodigde aanpassingen aan de A9, de grote hoeveelheid kunstwerken, het ruimtelijk beeld dat zo ontstaat en de kosten die hiermee gemoeid zullen zijn, wordt deze variant als niet-realistisch en daarmee onhaalbaar gezien. Voor de Heemskerkvariant gaat Grontmij er daarom vanuit dat de aansluiting op de A9 niet als volledige knoop vormgegeven zal worden.

Ook bij de vormgeving als aansluiting dient de bestaande aansluiting Heemskerk aanzienlijk uitgebreid te worden. De bestaande viaducten over het spoor en over de A9 moeten worden vervangen door een nieuw viaduct van veel grotere omvang. In verband met het verschuiven van de toe- en afritten hierdoor zal ook extra grondaankoop nodig zijn.

In deze oplossing worden beide kruispunten van de afritten met de Communicatieweg/A8 zo druk dat het plaatsen van een verkeersregelinstallatie (VRI) op beide kruispunten noodzakelijk is. Dit zal de doorstroming nadelig beïnvloeden. Bovendien is het niet ondenkbaar dat de zware aansluiting die zo ontstaat, tot serieuze weefproblemen op de A9 leidt tussen de aansluiting Uitgeest en de uitgebreide aansluiting Heemskerk/verbindingsweg A8-A9. Dit dient nader onderzocht te worden.

Verkeerskundige overwegingen

Doordat in de Heemskerkvariant de aansluiting van de verbindingsweg A8-A9 op de A9 niet als volledige knoop kan worden ontworpen, kleven aan deze variant belangrijke verkeerskundige nadelen ten opzichte van de Golfbaanvariant. Een verbinding als aansluiting scoort in dit verband op drie punten namelijk duidelijk slechter dan een volledige knoop:

- **Verkeersveiligheid:** Grotere kans op flankongevallen door kruisende verkeersbewegingen en op kop-staartongevallen op toeleidende wegvakken.
- **Doorstroming:** Door de kruisingen met VRI's kan het verkeer niet vrij doorstromen en ontstaan vertragingen door wachttijden voor rood licht. Ook kunnen weefproblemen op de A9 ontstaan die het doorgaande verkeer vertragen.
- **Robuustheid:** De verbindingsweg A8-A9 is ook bedoeld om de robuustheid van het hoofdwegennet in Noord-Holland te verhogen. De vormgeving als aansluiting kent een aanmerkelijk lagere capaciteit dan een volledige knoop, en dat maakt dat de verbindingsweg A8-A9 in de Heemskerkvariant minder geschikt zal zijn als alternatieve route voor bijvoorbeeld de A9.

Volgens Grontmij betekenen deze overwegingen dat uit verkeerskundig oogpunt de Golfbaanvariant duidelijk te prefereren is als er gekozen wordt voor de aanleg van de verbindingsweg A8-A9. Dit geldt ook met het oog op robuustheid naar de toekomst toe: de vormgeving als knoop maakt het gemakkelijker de verbindingsweg A8-A9 in de toekomst op te waarderen naar (auto)snelweg.

4.3 AANGEPASTE VARIANTEN

De vragen van de Minister van Verkeer en Waterstaat, de input van de deelnemers aan beide werksessies en de feedback van het College van Rijksadviseurs worden door Grontmij samengevat in de volgende 4 varianten voor de verbindingsweg A8-A9.

De algemene uitgangspunten die voor alle varianten gelden, en die uitgaan van een zo vlak mogelijke weg, zijn:

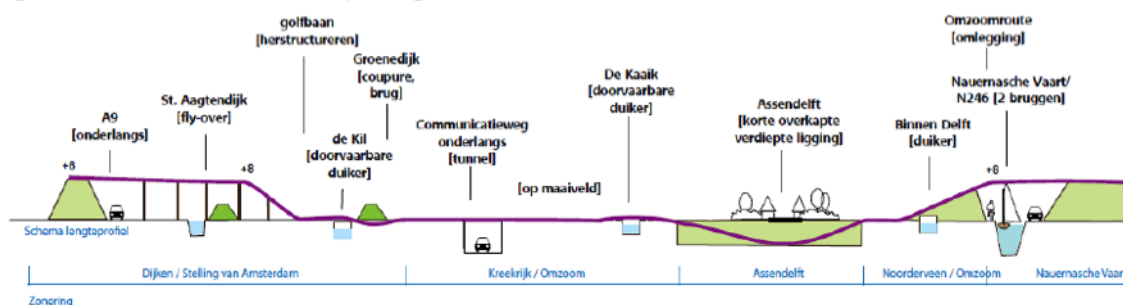
- regionale stroomweg, 2x2 rijstroken, ontwerpsnelheid 90 km/u (snelheidslimiet 80km/u);
- alleen geleiderails middenberm (verplicht volgens richtlijnen);
- zo min mogelijk portalen, geen geluidsschermen in open veld;
- geen verlichting.

Golfbaanvariant

Uitgangspunten Golfbaanvarianten		
	Golfbaanvariant Inpassing 2010	Golfbaanvariant Sobere inpassing 2009 (vernieuwd)
A8 – Nauernasche Vaart	<ul style="list-style-type: none"> • Combinatie met aansluiting Saendelft 	<ul style="list-style-type: none"> • Geen combinatie met aansluiting Saendelft
Assendelft	<ul style="list-style-type: none"> • Overkapte verdiepte ligging 40 m • Hoog architectonisch/ inpassings-niveau 	<ul style="list-style-type: none"> • Overkapte verdiepte ligging 200 m
Assendelverveld / Kreekrijk / Omzoom	<ul style="list-style-type: none"> • Tunnel Communicatieweg (alle verkeer) 	<ul style="list-style-type: none"> • Aansluiting Saendelft verdiept
Stelling van Amsterdam	<ul style="list-style-type: none"> • Doorsnijding Groenedijk, weg licht verdiept, fiets + langzaam verkeer erover via brug • Doorvaarbare duiker Kil • Passage St. Aagtendijk/ Genieweg op poten 	<ul style="list-style-type: none"> • Doorsnijding Groenedijk, weg licht verdiept, fiets + langzaam verkeer erover via brug • Doorvaarbare duiker Kil • Passage St. Aagtendijk/ Genieweg op poten
A9	<ul style="list-style-type: none"> • Volwaardig knooppunt met krappe boogstralen, op poten aan oostzijde 	<ul style="list-style-type: none"> • Volwaardig knooppunt met krappe boogstralen, op poten aan oostzijde (let op: zat niet in raming vorige fase)

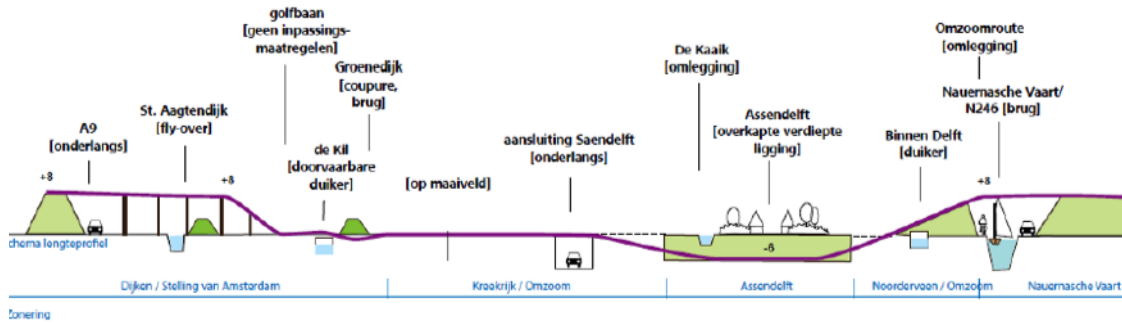
1 Golfbaanvariant – inpassing 2010

Dit betreft de Golfbaanvariant met daarin de nieuwe elementen. Deze variant doet het meest recht aan de aanbevelingen van het CRA.



2 Golfbaanvariant – sobere inpassing 2009 (vernieuwd)

Dit betreft de sobere Golfbaanvariant zoals die door Grontmij & APM in juni 2009 was voorzien, met een aantal kleine aanpassingen en verdere detailleringen (zoals een volledige aansluiting met de N246 en een knoop bij de aansluiting op de A9).

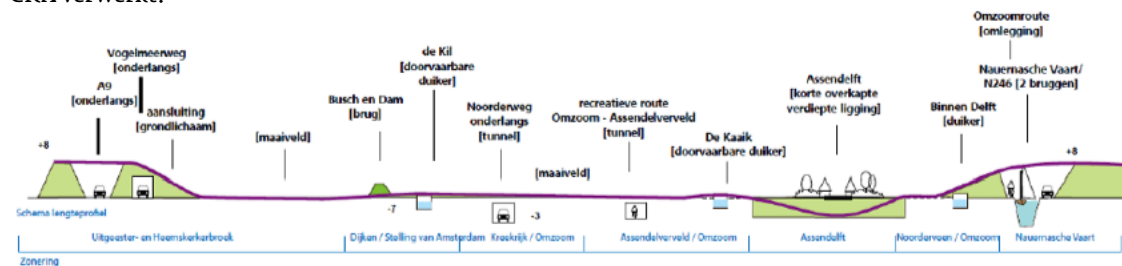


Heemskerkervariant

	Heemskerkervariant Inpassing 2010	Heemskerkervariant Sobere inpassing 2009 (vernieuwd)
A8 – Nauernasche Vaart	<ul style="list-style-type: none"> Combinatie met aansluiting Saendelft 	<ul style="list-style-type: none"> Geen combinatie met aansluiting Saendelft
Assendelft	<ul style="list-style-type: none"> Overkapte verdiepte ligging 40 m Hoog architectonisch/inpassingsniveau 	<ul style="list-style-type: none"> Overkapte verdiepte ligging 200 m
Assendelverveld / Kreekrijck / Omzoom	<ul style="list-style-type: none"> Tunnel ivm doorsnijding Noorderweg (locatie nog te bepalen, eventuele omleiding van wegen niet geraamd) 	<ul style="list-style-type: none"> Aansluiting Saendelft verdiept
Stelling van Amsterdam	<ul style="list-style-type: none"> Doorsnijding Busch en Dam, weg licht verdiept, brug (fiets + langzaam verkeer) erover Doorvaarbare duiker Kil + faunapassage 	<ul style="list-style-type: none"> Doorsnijding Busch en Dam Tunnel voor alle verkeer (landbouw, recreatief) Doorvaarbare duiker Kil + faunapassage
Uitgeester- en Heemskerkerbroek + A9	<ul style="list-style-type: none"> Vormgeving als aansluiting (knoop past niet) 	<ul style="list-style-type: none"> Vormgeving als aansluiting (knoop past niet; let op: raming aangepast op basis van verdere uitwerking aansluiting).

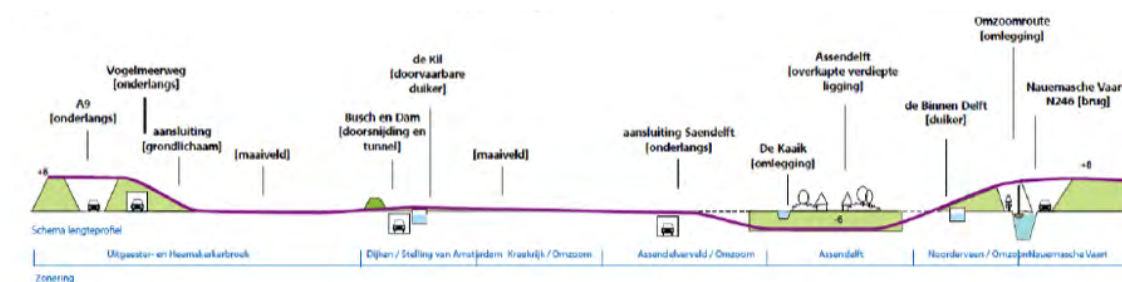
3 Heemskerkervariant – inpassing 2010

Dit betreft de Heemskerkervariant met daarin de nieuwe elementen. In deze variant zijn verschillende aanbevelingen van het CRA verwerkt.



4 Heemskerkervariant – sobere inpassing 2009 (vernieuwd)

Dit betreft de sobere Heemskerkervariant zoals die door Grontmij & APM in juni 2009 was voorzien, met een aantal kleine aanpassingen en verdere detailleringen (zoals een volledige aansluiting met de N246).



4.4 VERGELIJING GOLFBAAN- EN HEEMSKERKARIANT

Hieronder worden de resultaten van de vergelijking tussen de Golfbaan- en Heemskerkvariant door Grontmij opgesomd.

Stelling van Amsterdam

Een belangrijk verschil tussen de Golfbaanvariant en de Heemskerkvariant vormt de locatie en wijze waarop de Stelling van Amsterdam gepasseerd wordt. De Heemskerkvariant respecteert de schootsvelden van de forten die onderdeel uitmaken van de Stelling en de continuïteit van haar hoofdverdedigingslijn. Er hoeft in deze variant slechts één dijk gekruist te worden, en wat dat betreft scoort de Heemskerkvariant beter dan de Golfbaanvariant waarin twee dijken doorkruist moet worden. Echter, de Golfbaanvariant biedt grotere kansen voor de Stelling van Amsterdam, mits deze goed wordt ingepast. Het schootsveld van Fort Veldhuis is al aangetast door de A9, en de Golfbaanvariant vormt een kans om de Stelling hier juist meer zichtbaar te maken. De geringe open ruimte van het schootsveld van Fort Veldhuis wordt bij een goede inpassing verbeterd en meer uniform. Zowel vanaf de A9 als vanuit het gebied zelf wordt dit effect waargenomen. Ook het zicht op de St. Aagtendijk wordt verbeterd, waardoor de Stellingzone meer zichtbaar wordt. Door het combineren van de lokale aanpassingen met een herinrichting van de gehele zone tussen de A9 en de Stelling vanaf de Velsertunnel tot aan het viaduct van de Communicatieweg over de A9, kan de verbrokkelde Stellingzone meer samenhang gegeven worden.

Openheid landschap

Wat betreft de openheid van het landschap verdient volgens Grontmij de Golfbaanvariant de voorkeur. Hoewel deze variant een scherpe doorsnijding van het Assendelveveld kent, en daarmee een grote samenhangende open ruimte verdeeld, is tussen de dijken de bestaande golfbaan onderdeel van een zone die meer parkachtig en recreatief wordt ontwikkeld. De ruimtelijke impact van de weg is hier naar verhouding klein. De ruimte rondom de snelweg wordt verdicht door kunstwerken. Hierbij kan het zicht op Fort Veldhuis vanaf de A9 bedreigd worden. Een juiste inpassing dient dit te voorkomen. De Heemskerkvariant doorsnijdt niet alleen gedeeltelijk het Assendelveveld, maar juist ook de nu nog open en gave polder Uitgeester- en Heemskerkbroek, hetgeen afbreuk zal doen aan de beleving van de schaarse openheid in dit gebied. Dit gebied is tevens aangewezen als weidevogelgebied en zoekgebied voor een van de negen nationale snelwegpanorama's. Bovendien doorsnijdt de Heemskerkvariant ook de rand van het geplande recreatiegebied de Omzoom. Dit recreatiegebied is gepland als een geleidelijke overgang van dicht (stadsrand) naar open. Dit wordt dan grotendeels tenietgedaan door de verbindingsweg die een harde ruimtelijke en fysieke begrenzing zal vormen tussen de Omzoom en het Assendelveveld. Dit alles maakt dat deze variant qua openheid minder scoort.

Overige punten

De Heemskerkvariant kent nog een aantal andere punten waarop deze variant qua ruimtelijke kwaliteit en inpassing minder goed scoort dan de Golfbaanvariant. Zo doorsnijdt het tracé van de Heemskerkvariant een gebied dat qua archeologie een hogere archeologische trefkans heeft, met een slappe ondergrond, en dat ook wat betreft de aanwezigheid van restanten van het Oer-IJ minder gunstig ligt. Dit vormt een aandachtspunt.



Verkeer

De verbinding tussen de A8 en A9 is bij de Golfbaanvariant ontworpen als een knooppunt waarbij er alleen vloeiende verkeersbewegingen mogelijk zijn en waarbij er alleen sprake is van samenvoegen, splitsen, in- en uitvoegen. Kruisende verkeersbewegingen, grote snelheidsverschillen en grote snelheidsveranderingen komen niet voor bij een knooppunt. Daarmee is een knoop duurzaam veilig. Bij de Heemskerkvariant ontbreekt de ruimte voor een knooppunt. De A8 kan dus alleen maar op de A9 aantakken in de vorm van een aansluiting waarbij de verkeersuitwisseling tussen de A8, Communicatieweg en A9 plaatsvindt op gelijkvloerse kruispunten met VRI. Dit verschil in aansluitwijze zorgt ervoor dat de Heemskerkvariant verkeerskundig minder goed scoort dan de Golfbaanvariant, voor zowel doorstroming, robuustheid als veiligheid. Voor de doorstroming betekenen de aanwezigheid van VRI's een verslechtering door wachttijden. Bovendien veroorzaakt de zware aansluiting zeer waarschijnlijk weef-problemen tussen de aansluiting Uitgeest en deze aansluiting, hetgeen extra congestievorming op de A9 kan veroorzaken. De Heemskerkvariant draagt met een aansluiting ook minder bij aan de verhoging van de robuustheid van het wegennet. Immers, door de lagere capaciteit van de aansluiting zal de weg bij omleidingen minder goed functioneren als alternatief voor bijvoorbeeld de A9.

Wat betreft de verkeersveiligheid geldt dat een aansluitingsvorm in de Heemskerkvariant, naast de gebruikelijke invoeg- en uitvoegbewegingen bij een knoop, ook vele kruisende verkeersbewegingen kent. Ondanks het feit dat er een VRI geplaatst moet worden, zullen er naar verwachting flankongevallen plaatsvinden door roodlichtnegatie en bij storingen aan de VRI. Daarnaast zullen er op alle toeleidende wegvakken zeer waarschijnlijk kop-staartongevallen plaatsvinden. Dit zorgt ervoor dat ook qua verkeersveiligheid de Heemskerkvariant minder goed scoort.

Kosten

De Golfbaanvariant scoort volgens Grontmij qua kosten slechter dan de Heemskerkvariant. De Heemskerkvariant kan voor 25 miljoen euro minder worden gerealiseerd dan de Golfbaanvariant. Dit is verklaarbaar. Met de extra kosten van de Golfbaanvariant wordt een volledige aansluiting op de A9 verkregen, en wordt het tracé bij de Stelling van Amsterdam op poten gezet, wat de zichtbaarheid van de Stelling daar verbetert.

Samenvattend tabel vergelijking Golfbaan- en Heemskerkvariant

	Golfbaanvariant ↔ Heemskerkvariant
<i>Cultuurhistorie</i>	=
<i>Archeologie</i>	←
<i>Landschap, ruimtebeslag, structuur</i>	←
<i>Natuur</i>	←
<i>Oppervlaktewater</i>	=
<i>Verkeer – robuustheid</i>	←
<i>Verkeer – veiligheid</i>	←
<i>Verkeer – doorstroming</i>	←
<i>Leefbaarheid (rustbeleving, barrièrewerking, etc.)</i>	=
<i>Geluid</i>	→
<i>Luchtkwaliteit</i>	=
<i>Draagvlak RWS en CRA</i>	←
<i>Kosten</i>	→
<i>Grondeigendom</i>	←

Legenda:

- '←': Golfbaanvariant scoort als beste op betreffende aspect
- '→': Heemskerkvariant scoort als beste op betreffende aspect
- '=': varianten scoren gelijk op betreffende aspect

4.5 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Duidelijk is dat de openheid van het landschap meer kan worden behouden door de aansluiting Saendelft te verplaatsen. Deze aansluiting wordt dan gecombineerd met de aansluiting N246 bij het huidige eindpunt van de A8. Hiervoor is nog nader verkeerskundig onderzoek nodig naar de precieze effecten op netwerkniveau, voor zowel het hoofdwegenet als het onderliggend wegennet.

Voor de inpassing van de onderdoorgang Assendelft zijn verschillende¹¹⁾ opties uitgewerkt, die elk hun eigen voor- en nadelen kennen. Een definitieve keuze is hier nog niet gemaakt. Van belang is om door middel van een akoestisch onderzoek voor de verschillende opties de noodzaak voor geluidwerende voorzieningen te bepalen. Dit kan een bepalende factor zijn voor de uiteindelijke keuze, gezien de landschappelijke impact van geluidwerende voorzieningen.

Ook voor de passage van de Stelling van Amsterdam hebben beide varianten hun eigen voor- en nadelen. In de Heemskerkvariant wordt slechts één dijk doorsneden, en worden de schootsvelden van de forten gerespecteerd. De Golfbaanvariant biedt qua inpassing meer mogelijkheden om de Stelling meer zichtbaar en beleefbaar te maken.

Uit de algehele vergelijking van de Golfbaan- en Heemskerkvariant blijkt dat de Golfbaanvariant over het algemeen beter scoort. Een belangrijke uitzondering hierop vormen de kosten; die zijn voor de Golfbaanvariant hoger. De meerkosten van de Golfbaan zijn grotendeels terug te voeren op twee aspecten: de aansluiting op de A9 als volledige knoop (die verkeerskundig grote voordelen met zich mee brengt), en de hogere kosten voor de passage van de Stelling van Amsterdam (die de Stelling weer meer zichtbaar en beleefbaar maakt).

11) Verbinding A8-A9, aanvullende verkenning varianten, 27 september 2010, vanaf § 3.2.



4.6 BESTUURLIJKE BESLUITEN N.A.V. AANVULLENDE VERKENNING VARIANTEN GRONTMIJ

Het college van Gedeputeerde Staten besluit op 19 oktober 2010:

- 1 kennis te nemen van de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat dd 12 januari 2010 als reactie op het regionaal bod Verbinding A8-A9 van oktober 2009;
- 2 kennis te nemen van de “Aanvullende Verkenning Varianten” betreffende de Heemskerk- en Golfbaanvariant;
- 3 wat betreft de inpassing van beide varianten te concluderen dat:
 - a het combineren van de aansluiting Saendelft met de knoop A8 verkeerstechnisch mogelijk is. Vanuit landschappelijk oogpunt ontlast deze oplossing het gebied ten zuiden van Saendelft, waardoor mogelijk kansen ontstaan voor de verdere inrichting van het recreatieve uitloopgebied De Omzoom. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen of deze nieuwe variant, die duurder is dan de in 2009 geschetste oplossing, op netwerkniveau functioneert;
 - b de onderdoorgang van de A8-A9 bij het lint van Assendelft gevarieerd kan worden met de lengte en diepte van de onderdoorgang. Met een kortere en mindere diepe tunnelbak is een kostenbesparing mogelijk. Omdat het hier gaat om een eeuwenoud dorpslint, ligt hier een architectonische en bouwkundige opgave, waarbij ook akoestisch onderzoek zal moeten uitwijzen in hoeverre geluid beperkende maatregelen nodig zijn. Pas dan kan worden bepaald of deze oplossing realistisch en wenselijk is;
 - c de aansluiting A9 kan in de Golfbaanvariant worden gerealiseerd als volledige knoop; In de Heemskerkvariant is alleen een verkeerstechnisch minder hoogwaardige aansluiting (met verkeersregelininstallatie) te realiseren.
 - d zowel bij de Golfbaan- als de Heemskerkvariant er mogelijkheden zijn de Stelling van Amsterdam in te passen. Het wenselijk is bij de Golfbaanvariant te komen tot herontwikkeling van de stellingzone;
- 4 kennis te nemen van het advies van de Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit (PARK)¹²⁾ over de ruimtelijke inpassing van de voorgestelde tracés voor de aansluiting van de A8 op de A9 en dit advies te betrekken bij de verdere uitwerking van het project in een planstudie;
- 5 te concluderen dat zowel Heemskerk- als de Golfbaanvariant nader uit te werken varianten zijn in een planstudie;
- 6 te concluderen dat er nieuwe kostenramingen liggen op basis van SSK-systematiek, prijspeil 2010 met onzekerheidsmarge 25% voor zowel de Heemskerkvariant (166,6 miljoen euro exclusief BTW) als de Golfbaanvariant (190 miljoen euro) met als veronderstellingen:
 - i inbreng van gronden van Domeinen om niet;
 - ii en compensatie golfbaan en verzorgingsplaatsen als p.m. posten;
- 7 op de vraag van de minister wat de regio nu precies vraagt, te antwoorden dat er een kostenraming ligt met onzekerheidsmarges die in dit stadium van analyse gebruikelijk zijn; dat het belangrijk is dat het Rijk aangeeft het ontbreken van een verbinding A8-A9 te erkennen als een probleem met een nationaal belang en samen met de regio het project te willen oppakken in een planstudie;
- 8 de minister van Verkeer en Waterstaat te antwoorden middels inliggende brief en deze te verzoeken zich in principe uit te spreken voor het opstarten van een planstudie en een financiële bijdrage van het Rijk;
- 9 Provinciale Staten te informeren middels inliggende brief.

Andere betrokkenen overheden besluiten:

- Heemskerk (12 oktober 2010): het college van B&W besluit i) kennis te nemen van de aanvullende verkenning naar aanleiding van vragen van de Minister, (...) iii) de raad te informeren dat naar aanleiding van de reactie van de Minister ook de Golfbaanvariant in de planstudiefase zal worden onderzocht;
- Beverwijk (12 oktober 2010): het college van B&W besluit i) kennis te nemen van de aanvullende verkenning A8/A9, ii) in te stemmen met het antwoord op de vragen van de minister, zoals verwoord in de concept-brief aan de minister.
- Zaanstad (27 september 2010): het college van B&W besluit i) kennis te nemen van de inhoud en conclusies van de aanvullende verkenning van de Heemskerk- en Golfbaanvariant van de verbinding A8-A9 (...) ii) te concluderen dat zowel de Heemskerk- als de Golfbaanvariant nader uit te werken varianten zijn in een planstudie.
- Uitgeest (18 oktober 2010): het college van B&W besluit i) kennis te nemen van de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat als reactie op het regionaal bod verbinding A8-A9 van oktober 2009, ii) kennis te nemen van de aanvullende verkenning varianten betreffende de Heemskerk en Golfbaanvariant, iii) in te stemmen met de (concept) antwoordbrief aan de minister van Infrastructuur en Milieu;
- SRA (4 november 2010): het Dagelijks Bestuur besluit i) kennis te nemen van de resultaten van de aanvullende verkenning van de wegverbinding A8-A9, naar aanleiding van de gestelde rijksvragen in januari 2010, ii) op basis van deze resultaten te concluderen dat de aanleg van een wegverbinding tussen de A8 en A9 nodig en wenselijk is, iii) in te stemmen met het promoveren van het project Wegverbinding A8-A9 van verkenning naar planstudiefase in het UVP van de Stadsregio, met een reservering van een indicatieve bijdrage van € 40 miljoen van de Stadsregio Amsterdam in de periode 2015-2020, iv) kennis te nemen van het feit dat de realisatie van de wegverbinding A8-A9 een investering vergt

12) In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op het PARK Advies.

van € 167 tot € 190 miljoen (afhankelijk van de voorkeursvariant en ontwerpkeuzes), waarvoor deels nog geen financiële dekking is kennis te nemen van de brief van de Provincie Noord-Holland namens de betrokken regionale partijen aan de Minister van Infrastructuur en Milieu van oktober 2010, waarin de Minister onder andere wordt gevraagd om een financiële bijdrage van het Rijk.

4.7 BETROKKENHEID OMGEVING

Tijdens de bijeenkomst van 2 november 2010 zijn er door de deelnemers verschillende vragen gesteld en opmerkingen geplaatst:

- Bedrijventerrein de Trompet heeft gevraagd wat de prijs is van een volledige knoop A9 in de Heemskerkvariant. De ambtelijke projectorganisatie van de regio heeft aangegeven dat er geen berekening is gemaakt. Een volledige knoop in de Heemskerkvariant is te duur en bovendien fysiek niet in te passen;
- Stichting Menno van Coehoorn heeft haar zorgen geuit over mogelijke versoberingen die ten koste gaan van het militair erfgoed. De ambtelijke projectorganisatie van de regio heeft aangegeven dat de provincie de Stelling van Amsterdam wil handhaven als UNESCO werelderfgoed. In de planstudiefase zal hier aandacht voor zijn;
- Er is gevraagd naar de gevolgen voor verkeer voor Heemskerk als Kagerhoek ontwikkeld wordt. De ambtelijke projectorganisatie heeft geantwoord dat het plan ontwikkeling Kagerhoek getoetst wordt aan het provinciaal plankader;
- Kontakt Milieubeheer Zaanstreek heeft naar de ontwikkeling van het verkeer op de N203 gevraagd en of er nieuwe knelpunten zijn. De ambtelijke projectorganisatie heeft geantwoord dat er een betere verdeling verkeer zal zijn over het netwerk en dat er minder verkeer door Krommenie rijdt. De aansluitingen op A8 en A9 zullen nader in een planstudie worden doorgerekend. De verwachting is dat de A7, A8 en A9 druk blijven;
- Heemskerkse Golfclub:
 - a) heeft gevraagd naar de effecten van de Golfbaanvariant in plaats van Heemskerkvariant. De ambtelijke projectorganisatie heeft geantwoord dat er een andere spreiding van het verkeer is. Bij de Golfbaanvariant zou er een terugslag kunnen zijn op de A9;
 - b) heeft gevraagd of een extra aansluiting op de A9 überhaupt mogelijk is. Hierop is bevestigend gereageerd door de projectorganisatie. Ook is er de toezegging gedaan door de regio om met de Heemskerkse Golfclub in gesprek te gaan, aangezien de Golfbaanvariant een mogelijkheid is;
 - c) heeft gevraagd hoe groot de kans is dat de Golfbaanvariant nog duurder wordt als gevolg van het contract tussen het Rijk en de Heemskerse Golfclub en de p.m.-posten. De projectorganisatie heeft geantwoord dat de Golfbaanvariant op verzoek van het Rijk is doorgerekend. In de planstudiefase zal hierop worden teruggekomen. In dit stadium is het voor de regio niet relevant om hier dieper op in te gaan;
- VNO-NCW heeft gevraagd wat er op 10 november 2010 in het Bestuurlijk Overleg MIRT besproken wordt en wat voor type weg de verbinding A8-A9 wordt. Er is door de projectorganisatie gezegd dat op 10 november het voorstel wordt gedaan om de Golfbaan- en de Heemskerkvariant uit te werken in een planstudie. De verbinding wordt een 80-100 km/uur autoweg. Dit wordt nog nader uitgewerkt, maar het wordt geen autosnelweg;
- Kontakt Milieubeheer Zaanstreek heeft gevraagd wat de provincie en UNESCO van verdiept aanleggen vinden. Hierop is geantwoord dat verdiept aanleggen een stuk duurder is. Het College van Rijksadviseurs is voorstander van een “strakke” weg;
- Wijkoverleg Assendelft:
 - a) heeft aan gegeven dat de wens bij de gemeente Zaanstad en wijkoverleg Assendelft leeft om de onderdoorgang zo diep mogelijk aan te leggen. Hiervoor zou de bijdrage van de gemeente gebruik kunnen worden. Hierop is geantwoord dat de wijze van inpassing in de planstudie terugkomt;
 - b) heeft gevraagd wat de mogelijkheden zijn voor wegen langs het Noordzeekanaal in plaats van een verbinding tussen de A8 en A9. De ambtelijke projectorganisatie heeft medegedeeld dat dit bij de start van de verkenning is onderzocht. Gebleken is dat dit weinig effect heeft op netwerkniveau. Daarnaast wordt het probleem van leefbaarheid in Krommenie en Assendelft niet opgelost door een weg langs het Noordzeekanaal;
- Er is opgemerkt dat gezien het feit dat Uitgeest en Velsen meedoen er genoeg draagvlak is in de regio en dat er geen behoefte meer is aan andere varianten;
- VNO-NCW heeft op gemerkt dat er draagvlak is en dat niemand tegen een verbinding is. Hierop is door de ambtelijke projectorganisatie geantwoord dat niet iedereen een verbinding A8-A9 ziet zitten. Er zijn bovendien verschillende belangen. Positief is echter wel dat alle betrokken partijen constructief meedenken.

PARK ADVIES RUIMTELIJKE INPASSING TRACÉS (OKTOBER 2010)

Het college van Gedeputeerde Staten heeft de Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit (PARK) gevraagd advies uit te brengen inzake de ruimtelijke inpassing van de voorgestelde tracés (Golfbaan- en Heemkerkvariant). Hieronder worden de bevindingen uiteengezet.

Doel advies

De PARK ondersteunt in grote lijnen de conclusies over de ruimtelijke inpassing in het rapport 'Verbinding A8-A9, aanvullende verkenning varianten' (Grontmij 27 september 2010), dat in opdracht van de regio is opgesteld. Wel heeft de PARK een algemene opmerking. Openheid van de landschappen is een zwaarwegend criterium in alle beschermingsregimes in het gebied. Het effect van geluidschermen is vernietigend op de openheid en doet iedere zorgvuldige inpassing teniet. In de planstudies moet de behoefte aan geluidwering en het effect ervan explicieter aan bod komen. Belangrijk punt is dat, in tegenstelling tot eerdere voorstellen, de nieuwe Golfbaanvariant (inpassing 2010) inhoudt dat het systeem van de Stelling ter plaatse hersteld en versterkt wordt door integrale gebiedsontwikkeling. Daardoor wordt het vanuit het oogpunt van behoud van de Stelling een interessante optie. 'Behoud door ontwikkeling' wordt echter door Unesco (nog) niet als strategie voor behoud van Werelderfgoed erkend. Aandacht hiervoor is van belang.



Het betreft een langdurig traject en omdat aan Gedeputeerde Staten wordt voorgesteld om nog niet te kiezen tussen twee tracés, maar de planstudie voorlopig met de twee tracés door te zetten, is het belangrijkste doel van het PARK Advies om bouwstenen aan te reiken voor een argumentatiekader om de huidige en toekomstige voorstellen te kunnen afwegen. De PARK adviseert om dit kader zodanig uit te laten werken dat het als leidraad kan dienen voor toekomstige advisering, bijvoorbeeld door een speciaal in te stellen kwaliteitsteam of door de Adviescommissie Ruimtelijke Ordening (ARO).

Afwegingskader

Het gaat om ongelijksoortige regimes, van Werelderfgoed en Nationaal Landschap tot snelweg-panorama's, daarom is het nodig om dit kader samen te stellen uit de criteria die bij die regimes horen en vervolgens op basis daarvan te kijken hoe ze 'scoren'. Dit zorgt voor continuïteit en transparantie in de huidige en toekomstige afwegingsrondes. Er is ook sprake van een volgorde, een hiërarchie in argumentatie die doorslaggevend is om tot een goed onderbouwde en afgewogen beslissing te komen. Openheid en continuïteit van landschappen (systeem en patroon) zijn criteria die bij meerdere regimes voorkomen en zwaar wegen.

Dit zijn de regimes (inclusief criteria) waar het om gaat:

- Stelling van Amsterdam: 1) openheid, 2) systeem van de Stelling in zijn totaliteit (natte voet, dijken, Stellingzone, schootsveld), 3) continuïteit, zowel visueel als in gebruik, 4) zichtbaarheid Stelling, 5) toegankelijkheid Stelling, 6) dramatiseren doorsnijding;
- Nationaal Landschap:
 - 1) openheid (doorgaande open ruimte),
 - 2) patroon verkaveling,
 - 3) weidevogels;
- Snelwegpanorama huidige A9;
- Mate van zicht op de nationale landschappen, openheid;
- Lint Assendelft: 1) Cultuurhistorie.

De PARK heeft in zijn advies een aantal visualisaties gemaakt van de belangrijkste punten van de tracés. Voor de visualisaties wordt verwezen naar het PARK Advies¹³⁾;

- **A8-aansluiting Saendelft:** in de aanvullende verkenning wordt voorgesteld de aansluiting op Saendelft te concentreren op de knoop bij de Nauernasche Vaart. Dit betekent niet alleen dat het landschap een nieuwe insteek bespaard blijft, het betekent ook dat de kruising van de Communicatieweg met de Golfbaanvariant versimpeld wordt tot een enkelvoudige kruising in de vorm van een tunnel. Beide voorstellen betekenen winst voor de openheid en continuïteit van het landschap. De ligging van het tracé zo dicht bij Saendelft blijft vanuit het oogpunt van geluid een **punt van aandacht**. De plaatsing van geluidschermen zou een enorme inbreuk betekenen op de openheid en continuïteit van het landschap;
- **Onderdoorgang lint Assendelft:** het advies van het CRA is om de tunnel onder het lint te verkorten en daarmee het open landschap minder te verstoren. Daarmee komt de tunnel hoger te liggen en moet het lint opgetild worden. Dit heeft volgens de PARK een ingrijpend effect op het lint, dat ter plaatse versmalt tot een brug of een verbreed tunneldak met geluidschermen. Dit komt volgens de PARK over als een brute inbreuk en doet zeker geen recht aan het cultuur-historische karakter van het lint. De PARK stelt voor om onderzoek te doen naar een bouwkundige oplossing hiervoor, in de vorm van bebouwing op het tunneldak, conform de typologie van het lint, mogelijk met lichte, streekeigen houtbouw. In het nieuwe stadscentrum van Zaandam worden dergelijke experimenten nu uitgevoerd. Het zou alleen in dit dorpslint als stijlmiddel wat terughoudender ingezet moeten worden dan daar.



Verskil tussen Golfbaan- en Heemskerkvariant

Golfbaanvariant

De snelwegpanorama's, zie het PARK Advies, laten zien dat de aansluiting de mogelijkheid biedt om door gebiedsontwikkeling het systeem van de Stelling, dat door de aanleg van de A9 ernstig is verstoord, gedeeltelijk weer te herstellen en ook zichtbaar te maken is.

Het tracé doorsnijdt de Groene Dijk, onderdeel van het systeem van de Stelling. De visualisatie laat zien dat dit op twee manieren in de vorm van een coupure kan gebeuren. In de ene oplossing wordt de dijkroute in de vorm van een brug over het tracé getrokken, dat half verdiept ligt. In de andere oplossing wordt het tracé op maaiveld door de Groene Dijk getrokken. De fietsroute loopt van de dijk af en via een tunneltje onder het tracé door. Mogelijk kan dit gecombineerd worden met de routing van de heringerichte golfbaan. De continuïteit in het gebruik van het fietspad wordt zo geborgd, op of langs de dijk. De fysieke impact op het systeem van de Stelling beperkt zich zo tot de coupure zelf.

Heemskerkvariant

Visualisatie doorsnijding Busch en Dam, zie het PARK Advies.

Ook hier wordt voorgesteld om het tracé via een coupure door de liniedijk heen te voeren. In het ene geval wordt het tracé half verdiept en wordt de dijkroute met een brug over het tracé doorgezet. Het watersysteem moet hiervoor omgelegd worden. In het andere geval wordt de route onder langs de dijk door een tunnel onder het tracé gevoerd. De continuïteit is zo geborgd en de impact op het systeem van de Stelling beperkt zich tot de coupure. Elders in het land zijn voorbeelden van dergelijke coupures. Het kan zo uitgevoerd worden, dat de doorsnijding van de Stelling erfahrbaar wordt gemaakt. Ook hiervoor geldt overigens dat UNESCO dit nog niet omarmt als strategie voor behoud.

5.1 BESTUURLIJKE BESLUITEN N.A.V HET PARK ADVIES

Het college van Gedeputeerde Staten besluit op 19 oktober 2010:

- 4 kennis te nemen van het advies van de Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit (PARK) over de ruimtelijke inpassing van de voorgestelde tracés voor de aansluiting van de A8 op de A9 en dit advies te betrekken bij de verdere uitwerking van het project in een planstudie.

Andere betrokken overheden (SRA, Heemskerk, Uitgeest, Velsen, Beverwijk en Zaanstad) nemen kennis van het PARK Advies. Dit geldt ook voor de maatschappelijke organisaties. Zij zijn op 2 november 2010 geïnformeerd over het advies.

13) PARK Advies, de ruimtelijke inpassing van de voorgestelde tracés voor de aansluiting van de A8 op de A9, oktober 2010.

MIRT-ONDERZOEK NOORDKANT AMSTERDAM (EINDRAPPORTAGE JUNI 2013)

Op basis van het door de regio aangepaste bod van oktober 2010 en de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is in het bestuurlijk overleg MIRT Noordkant Amsterdam van november 2011 de volgende afspraak gemaakt tussen het Rijk en de regio:

- Om meer zicht te krijgen op de knelpunten en mogelijke oplossingen op de noordcorridor (A7/A8/A10) en op de A9 Uitgeest – knooppunt Raasdorp, voor de periode na 2020, voeren het Rijk en de regio in 2012 gezamenlijk een MIRT-onderzoek uit, conform de bij verkenningen gebruikte Rijksmethodiek (NRM, MKBA, etc.);
- In het MIRT-onderzoek wordt het door de regio voorgestelde project A8-A9 onderzocht als één van de mogelijke oplossingen voor de knelpunten op de noordcorridor A7/A8/A10 en als mogelijke oplossing voor de knelpunten op de A9 tussen Uitgeest en knooppunt Raasdorp.

Aanleiding voor de bovengenoemde afspraak is de constatering dat de reistijden op het hoofdwegennet in de spits met name in de Randstad niet voldoen aan de doelen van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Hierbij zijn de A7 en de A9 als knelpunt benoemd bij zowel hoge als bij lage economische groeiscenario's. Het verbeteren van de bereikbaarheid in de Metropoolregio Amsterdam (voornamelijk aan de Noordkant van Amsterdam en op termijn de achterlandverbinding naar het oosten) wordt in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) genoemd als een opgave van nationaal belang.

Op basis van de afspraak is in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Noord-Holland en de Stadsregio Amsterdam het Meerjarenprogramma Ruimte, Infrastructuur en Transport (MIRT) onderzoek Noordkant Amsterdam uitgevoerd.

Aan de hand het MIRT onderzoek Noordkant Amsterdam wordt een uitvoeringsagenda bepaald. Deze uitvoeringsagenda zal in paragraaf 6.6. besproken worden.

6.1 DOEL EN VRAAGSTELLING

Doel van het MIRT-onderzoek is om inzicht te verkrijgen in de werking van de knelpunten op het wegennet ten noorden van Amsterdam. Deze kennis is nodig om maatregelen te selecteren waarmee de doorstroming en robuustheid na 2020 van het (rijks)wegennet aan de Noordkant van Amsterdam kan worden verbeterd.

De volgende vragen staan in het onderzoek centraal:

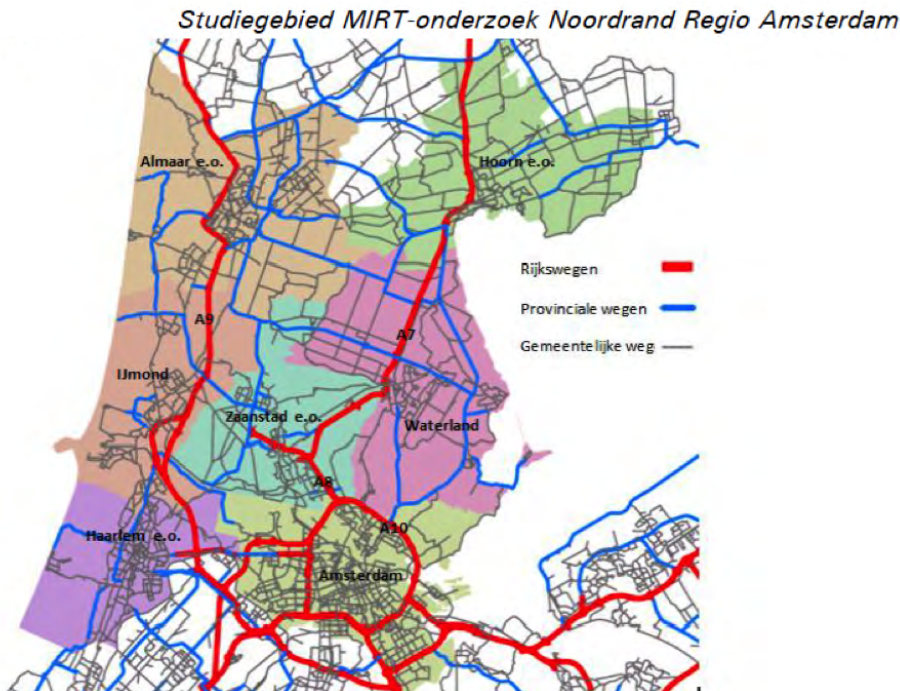
- 1 Welke bereikbaarheidsproblemen spelen aan de Noordkant van Amsterdam in de periode na 2020?
- 2 Welke oplossingsrichtingen zijn mogelijk en wat zijn de kosten en effecten daarvan;
- 3 In hoeverre draagt de doortrekking van de A8 bij aan het oplossen van de knelpunten op de Nota Mobiliteit (NoMo)-trajecten in het studiegebied?

Het onderzoek richt zich concreet op de bereikbaarheidsproblemen in de regio in 2030 uitgaande van mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen inzake wonen, werken en voorzieningen volgens het zogenaamde RC-scenario ('lage groei'). Daarnaast is nagegaan of de oplossingen toekomstvast zijn door de effecten ook voor het GE-scenario ('hoge groei') te berekenen. Beide scenario's behoren tot de zogenaamde WLO-analyse van het Central Plan Bureau. De groei-scenario's bevatten algemene uitgangspunten die voor geheel Nederland van toepassing zijn en een aantal regionaal-specifieke uitwerkingen die betrekking hebben op ontwikkelingen in de woningvoorraad en de situering van de arbeidsplaatsen.



6.2 HET STUDIEGEBIED

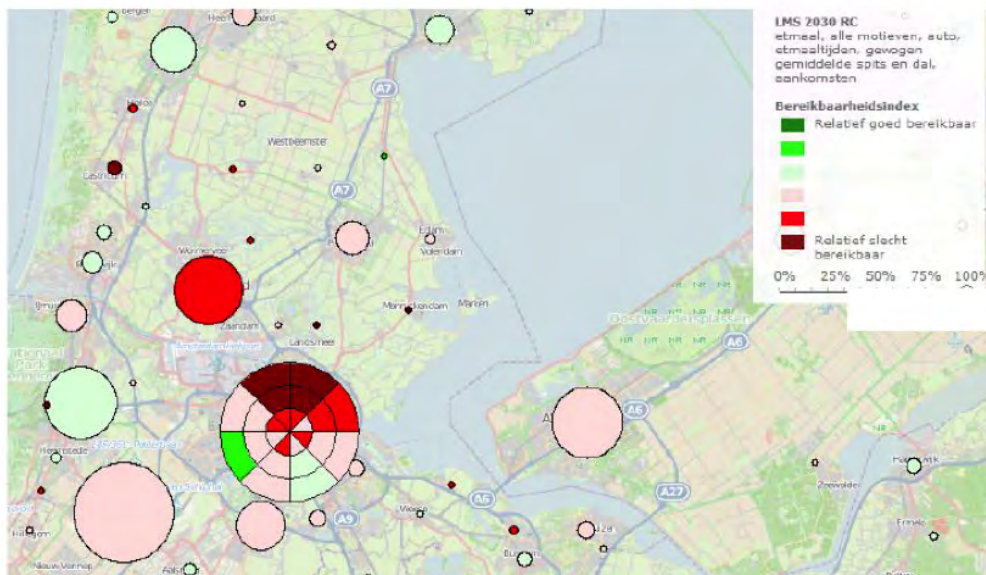
De studie heeft betrekking op het gebied ten noorden en westen van Amsterdam. Tot het studiegebied behoren de wegvakken op de rijkswegen A7, A8 en de A9 inclusief de knooppunten. Ook wordt ingegaan op een aantal belangrijke wegen behorend tot het onderliggend wegennet binnen deze regio. De wegen zijn in de onderstaande figuur met een kleur aangegeven.



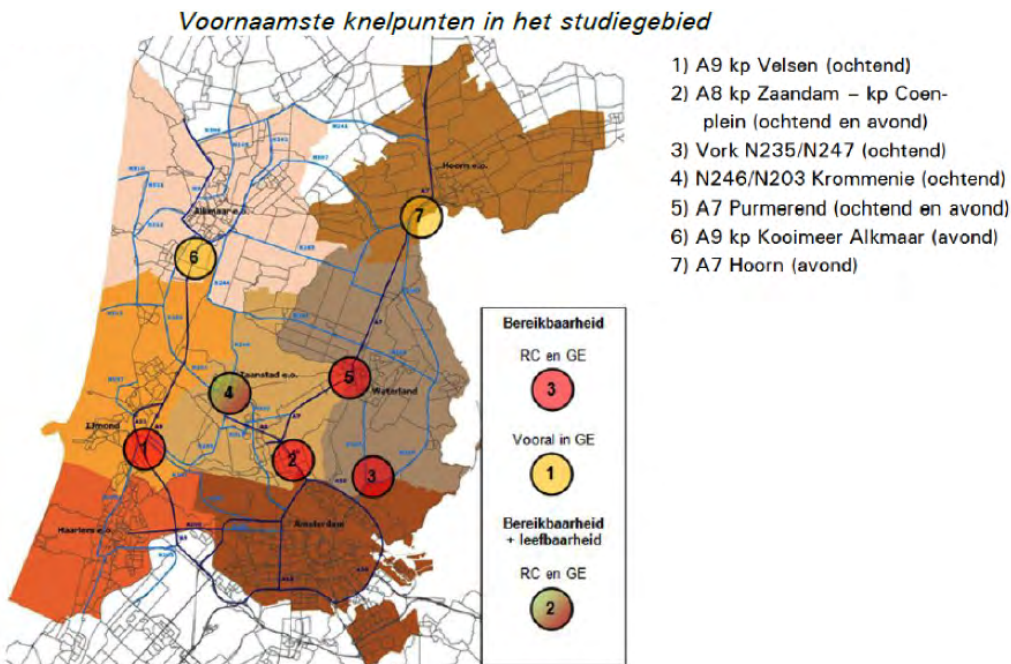
Voor de aanpak en inhoud van deze omvangrijke studie wordt verwezen naar de diverse achterliggende werkdocumenten. In het navolgende zullen de belangrijkste conclusies worden weergegeven die betrekking hebben op de vraag in hoeverre het doortrekken A8 zal bijdragen aan het oplossen van de gesignaleerde knelpunten op het hoofdwegennet. Voor alle resultaten uit de verschillende modelruns, die in het kader van deze studie zijn verricht, wordt expliciet verwezen naar de uitgebreide verslaglegging van het project.

Omdat ook de verbinding A8-A9 binnen het project uitgebreid aan de orde is gesteld, volgt in de onderstaande samenvatting een opsomming van de belangrijkste conclusies die verband houden met de vraag in hoeverre de doortrekking de knelpunten kan ontlasten en welke voorwaardenstellende maatregelen genomen moeten worden wil het doortrekken van de A8 haar oplossende functie in het hoofdwegennet in de regio goed kunnen waarmaken.

autobereikbaarheid van bestemmingsgebieden per etmaal ten opzichte van het landelijke gemiddelde. Gemeente Amsterdam is uitgesplitst naar windrichting en afstandsklasse. Bron: KpVV Mobiliteitsscan gebaseerd op LMS 2030RC.



De analyses geven aan dat er sprake is van bereikbaarheidsknelpunten, omdat de reistijdnormen van Rijk, provincie en SRA worden overschreden in zowel het RC- als het GE-scenario. Op basis van deze analyses zijn de onderstaande knelpunten geïdentificeerd:



Uit de bovenstaande figuur blijkt dat:

- de knelpunten aan de noordelijke rand van het studiegebied (knooppunt Kooimeer op de A9 bij Alkmaar en de A7 ter hoogte van Hoorn) alleen in het GE scenario optreden;
- op de A9 corridor is het knelpunt ten zuiden (en in mindere mate ten noorden) van het Noordzeekanaal bij de samenvoeging van de A22 en de A9 verklarend voor de problematiek in beide scenario's. De omvang van de problematiek is in GE relatief groot ten opzichte van RC;
- op de A7-A8 corridor zijn de knelpunten op de A7 bij Purmerend en knooppunt Zaandam verklarend. De knelpunten op het hoofdwegennet worden hoofdzakelijk veroorzaakt door het samenvoegend en wevend verkeer;
- overige knelpunten die in beide scenario's in sterke mate bijdragen aan de bereikbaarheidsproblematiek zijn de N246 en N203 bij Krommenie en de N235 en N247 in Waterland;
- de ligging en omvang van knelpunten rondom Amsterdam zijn in het RC- en GE-scenario vergelijkbaar.

Uit de knelpuntenanalyse blijkt verder dat het verbeteren van de bereikbaarheid van de Noordkant van Amsterdam, met name op de as A7-A8, gebaat is bij een aanpak van zuid naar noord: maatregelen in het noorden van het studiegebied zijn vooral effectief als het zuidelijke deel eerst wordt aangepakt, omdat er anders sprake is van verplaatsen van de congestie. Bovendien kunnen de grootste effecten worden behaald in het zuidelijke deel van het studiegebied.

6.3 DE VARIANTEN

Hieronder wordt ingegaan hoe tijdens het onderzoek de verschillende varianten zijn vormgegeven.

Strategie om te komen tot varianten

Stap in het onderzoek	Omschrijving
Stap 1: Aanpak per corridor	"what-if" varianten waarin per corridor (A9, A7-A8 en doortrekking A8) is gekeken naar het effect van capaciteitsuitbreiding in een grote en een kleine variant.
Oplossend vermogen OV-variant	Met een OV-variant is gekeken of het aantrekkelijker maken van het regionale spoor een bijdrage levert aan het verminderen van de knelpunten op de weg.
Stap 2: Ambitieniveaus	Varianten samengesteld met verschillende ambitieniveaus (optimaliseren, robuust investeren, systemsprong) (en toenemende kosten, oplopend tot ruim 1 miljard) waarbij doortrekking van de A8 in alle gevallen onderdeel van de variant was.
Stap 3: Gedetailleerde uitwerking	Varianten, samengesteld uit een palet aan ontwerpdeelvarianten per netwerkdeel, zoals die in detail zijn uitgewerkt in de ontwerpdeliers van fase 2.
Stap 4: Finale varianten	Geoptimaliseerde varianten, samengesteld uit kosteneffectieve en bereikbaarheid verbeterende maatregelen.

Bij het vormgeven van de finale varianten voor het MIRT onderzoek Noordkant Amsterdam spelen de volgende uitkomsten uit de eerste fase een belangrijke rol:

- oplossen van zuid naar noord zodat het oplossen van problemen op de noordelijker delen niet leidt tot vastlopen van het verkeer op knelpunten aan de zuidkant;
- oplossen A7-A8: hierbij rekening houden met grote latente vraag, vooral door verschuivingen van het onderliggende wegennet in Waterland naar de A7 en de A8;
- geen doortrekking van de A8 in 2030 zonder aanvullende maatregelen op knooppunt Zaandam en traject naar knooppunt Coenplein, omdat rekening gehouden moet worden met de capaciteitsproblemen op dit traject;
- te verwachten kosteneffectiviteit van de oplossingen.
- Bij de doortrekkingsvariant Golfbaan moeten aanvullende maatregelen op de A9 genomen worden om een nieuw fileknelpunt op de A9 te voorkomen.

Het opstellen van de finale varianten is een proces geweest, waarbij finetuning (met name in de knooppunten Zaandam en Coenplein) essentieel is gebleken. Twee rondes zijn nodig geweest om te komen tot de finale varianten.

In de onderstaande tabel zijn de varianten weergegeven welke nader zijn uitgewerkt. Er wordt opgemerkt dat:

- de aanpak van knooppunt Zaandam in de basisvariant minder omvangrijk is dan in de andere varianten. In de andere varianten is gekozen voor een meer toekomstvast ombouw van knooppunt Zaandam;
- de combinatievariant (waarin maatregelen aan de A7-A8 zijn gecombineerd met zowel maatregelen aan de A7 als aanleg van de doortrekking A8) is doorgerekend om een gevoeligheidsanalyse te doen naar de mogelijkheid om de uitbreiding van de capaciteit van de A7 tussen knooppunt Zaandam en Purmerend te combineren met een doortrekking van de A8. Als deze gevoeligheidsanalyse uitwijst dat beide maatregelen samen “passen” in knooppunt Zaandam, dan hoeft een keuze voor een deelvariant de keuze voor een andere variant in de toekomst niet uit te sluiten;
- de A9 variant is knelpuntgericht opgezet. In fase 1 is gebleken dat een integrale aanpak van de A9 noodzakelijk is, omdat verbeterde doorstroming op de A9 in het studiegebied zou leiden tot grote toename van de vertraging op het knooppunt Rottepolderplein en knooppunt Badhoevedorp. In fase 2 is gebleken dat het misschien wel mogelijk is om op de A9 alleen de bestaande knelpunten aan te pakken. De A9 variant is dus vooral bedoeld om na te gaan of de aanpak van de knelpunten noordelijker op de A9 niet tot substantiële problemen leidt op knooppunt Rottepolderplein en wellicht knooppunt Badhoevedorp.

Samenstelling varianten

Maatregeltraject / varianten	1	2	3A	3B	A9	combi
A7 Purmerend – kp Zaandam		A7				A7
kp Zaandam – A8 – kp Coenplein – A10W Coentunnel	basis-variant	basis-variant	basis-variant	basis-variant		basis-variant
Doortrekking A8			Golfbaan	Heemskerk		Heemskerk
A9 Heiloo – Castricum en kp Velsen – kp Rottepolderplein					A9-Variant	

Bij de verdere uitwerking van de varianten spelen voor de verbinding A8-A9 op hoofdlijn de volgende overwegingen:

Doortrekking A8 Golfbaan

De Golfbaanvariant is vormgegeven met een nieuw knooppunt op het punt waar de A8 aansluit op de A9, bestaande uit 4 nieuwe verbindingbogen. De A9 is verder verbreed op het traject knooppunt Heemskerk – knooppunt Golfbaan – knooppunt Beverwijk. Uit de eerdere varianten is gebleken dat deze oplossing toekomstvast is voor GE. De snelheid op het onderliggend wegennet (OWN) parallel aan de nieuwe A8 is omlaag gebracht om de substitutie van verkeer van Krommenie naar de nieuwe A8 maximaal te stimuleren.

Doortrekking A8 Heemskerk

De vormgeving van de aansluiting Heemskerk op de A9 verandert niet, de doortrekking komt aan op deze aansluiting. De eerdere resultaten hebben aangegeven dat het aantakken van de A8 op de bestaande aansluiting Heemskerk bij een lage economische groei (RC) waarschijnlijk niet tot grote knelpunten leidt. Aan de A9 zijn geen aanvullende maatregelen genomen. De snelheid op het OWN parallel aan de nieuwe A8 is omlaag gebracht om de substitutie van verkeer van Krommenie naar de nieuwe A8 maximaal te stimuleren.

Kosten

Voor de finale varianten van het MIRT onderzoek Noordkant Amsterdam zijn probabilistische kostenramingen opgesteld met een beoogde maximale variatiecoëfficiënt van rond de 25%. De ramingen zijn opgezet volgens de Standaardsystematiek voor kostenramingen – SSK- 2010. De kosten van de A9-variant zijn alleen indicatief geraamd.

Variant	Kosten (mln)
Basisvariant	€ 170
A7-variant (incl basisvariant)	€ 410
Doortrekking A8 Golfbaan (incl basisvariant)	€ 560
Doortrekking A8 Heemskerk (incl basisvariant)	€ 430
A9-variant (indicatief)	€ 350

Effecten

Effecten varianten (totale effecten over studie- en invloedsgebied)

Variant	Bereikbaarheid			Kosten		Leefomgeving	
	Reis-tijd	VVU	Betr.bh, Robuusth	Kosten (mln)	Baten/kosten RC (GE)	Hinder	Veiligheid
Basisvariant	+	+ / + +	+	€ 170	0,8 (1,7)	0	-/0
A7-variant (incl basisvariant)	++	++	+ / + +	€ 410	0,9 (2,2)	-	+
Doortrekking A8 Golfbaan (incl basisvariant)	+	+	+	€ 560	0,9 (2,1)	+	++
Doortrekking A8 Heemskerk (incl basisvariant)	+	0/+	+	€ 430	0,9 (1,8)	+	++
A9-variant	+	0/+	0/+	€ 350	0,3 (1,3)	-/0	0/+

aggregatie van verkeersveiligheidseffecten

Variant	Substitutie OWN ⇒ HWN	Toename VKM's	Black Spots	Totaal
Basisvariant	0	-/0	-/0	-/0
Basis + A7-variant	+ / + +	-/0	-/0	+
Basis + Golfbaan-variant	++	-/0	++	++
Basis + Heemskerk-variant	++	-/0	++	++
A9 variant	0/+	0	0/+	0/+

Aggregatie van de scores op kenmerken leefomgeving

Variant	Basis-variant	Basis + A7	Basis + Golfbaan	Basis + Heemskerk	A9-variant
Geluidhinder	0	-	+	+	0
Luchtkwaliteit	0	-	+	+	0
Totaal hinder	0	-	+	+	0
Landschap en archeologie	-/0	-/0	--	-	-
Natuur	-	-/--	-/--	-/--	-/0
Totaal fysieke aspecten	-	-	--	--	-/0

6.4 CONCLUSIES

Bereikbaarheidsproblemen 2030

De analyses laten zien dat in 2030 sprake is van knelpunten in de bereikbaarheid aan de Noordkant Amsterdam overeenkomstig resultaten van de NMCA 2011¹⁴). Deze knelpunten gaan gepaard met een fors aantal voertuigverliesuren en daaraan verbonden economische schade. Daarnaast is sprake van sterke variatie in de reistijden (de betrouwbaarheid) en blijken verstoringen door incidenten te leiden tot een groot aantal voertuigverliesuren (robuustheid).

Het bereikbaarheidsprobleem in het studiegebied is het grootst aan de oostkant. Dit betreft zowel het NoMo-traject A7 als regionale trajecten in Waterland en het middengebied. Door de congestie op de A7/A8 wordt voor langere afstanden ook veel gebruik gemaakt van het regionale net in de regio. De problemen op de A10 (Noord en West) zijn beperkt in de referentiesituatie: hier worden de reistijdnormen gehaald. Op de A9 worden de reistijdnormen wel overschreden door specifieke knelpunten (bij de samenvoeging A9 met A22 en bij Heiloo). Belangrijke oorzaak van de bereikbaarheidsproblemen is de scheefheid van de woon-werkbalans. Vermindering van de scheefheid reduceert het woonwerk-verkeer en dus reductie van mobiliteitsproblemen.

Op basis van het onderzoek is een aantal algemene conclusies over de werking van het bereikbaarheidssysteem te trekken:

- **Sterke samenhang in het netwerk.** Er is veel uitwisseling tussen de deelnetwerken (oost en west, hoofdwegen en onderliggende wegen), met name in het zuidelijke deel van het studiegebied. Knelpunten dienen daarom bij voorkeur in samenhang te worden aangepakt, van zuid naar noord;
- **Oplossend vermogen regionaal OV gering.** In relatie tot de knelpunten in het netwerk kan gesteld worden dat de uitgewerkte OV-variant geen oplossend vermogen heeft. De knelpunten in het netwerk zoals die in de probleemanalyse zijn vastgesteld nemen over het algemeen niet toe of af.
- **Zelfstandige aanleg doortrekking A8** leidt tot problemen op knooppunt Zaandam en de A8 richting knooppunt Coenplein. Om de bereikbaarheid in het studiegebied te verbeteren moeten aanvullende maatregelen getroffen worden.
- **Grote investeringen faciliteren autogebruik.** Grote investeringen leiden tot nieuwe mobiliteitsvraag waardoor een deel van het probleemoplossend vermogen van de maatregelen teniet wordt gedaan.
- **Vooral regionale verplaatsingen profiteren** van investeringen in het hoofdwegenet. Lokale verplaatsingen ondervinden extra hinder door de hogere intensiteiten rond de steden en op het onderliggend wegennet.
- **Nauwkeurige afstemming infrastructuur en verkeersaanbod essentieel.** Kleine aanpassingen kunnen grote effecten hebben. Nauwkeurige afstemming van de infrastructuurconfiguratie op het verkeersaanbod is noodzakelijk, met name in de knooppunten.
- **Verkeerskundig past het net.** Er is voldoende ruimte om, in aanvulling op de basisvariant, zowel de A7 te verbreden als de A8 door te trekken. Nu kiezen voor de ene uitbreiding maakt de andere niet onmogelijk. Ook op de ring A10 (West en Noord) past het net. De ring A10 blijft draaien in alle varianten, al is wel sprake van enige verlaging van de snelheid.
- **Totale oplossing vraagt veel geld.** Kosten van een aanpak van alle benoemde knelpunten in het studiegebied liggen tussen 700 en 900 miljoen euro.

Oplossingsrichtingen

Kern van de oplossingen voor de bereikbaarheidsproblemen in het gebied is de capaciteitsuitbreiding van de A8 tussen knooppunt Zaandam en knooppunt Coenplein. Hierbij wordt de capaciteit van beide knooppunten vergroot en wordt de tussenliggende A8 uitgebreid naar twee maal zes stroken. Deze capaciteitsuitbreiding is voldoende om verdere uitbreiding van de capaciteit van de A7 naar Purmerend en/of doortrekking van de A8 te faciliteren. Er wordt opgemerkt dat beperking van investeringen tot dit traject zal leiden tot aantrekken van extra verkeer in het middengebied en derhalve vergroting van de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen in dit gebied.

Uitbreiding van de capaciteit van de A7 naar Purmerend Noord draagt verder bij aan realisatie van de reistijdnormen op het traject Hoorn-Coenplein en ontlast het regionale net in Waterland en het middengebied.

Uitbreiding van de infrastructuur aan de Noordkant leidt tot een toename van de intensiteit op de A10 west en een lichte toename op de A10 Noord. In de onderzochte varianten blijven beide trajecten onder de NoMo-norm, al is hier wel sprake van stijging in de reistijden. Met de geselecteerde oplossingen blijken aan de Noordkant voldoende (capaciteits)borgingen te zijn om zelfs bij grote groei de ring draaiend te houden. Tenslotte is vastgesteld dat aanpak van specifieke knelpunten op de A9 (samenvoeging bij knooppunt Velsen en aansluiting Heiloo) niet leiden tot grote problemen bij knooppunt Rottepolderplein.

14) De Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) signaleert waar de infrastructuur in 2020 en in 2028 naar verwachting niet toereikend is om de bereikbaarheidsdoelen uit de ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte te realiseren. (bron: ministerie van Infrastructuur en Milieu)

Niet alle gebieden profiteren in gelijke mate van de investeringen in de infrastructuur. Uit analyses naar de gevolgen voor de bereikbaarheid van deelgebieden met de Bereikbaarheidsindicator is gebleken dat in de ochtendspits per saldo het zuidelijke deel van het studiegebied (Amsterdam en omstreken) profiteert van de investeringen: reizigers kunnen sneller op hun bestemmingslocaties komen. Reizigers met bestemmingen in een rond Zaandam en Purmerend genieten deze voordelen niet in alle varianten: door knelpunten bij de Coenbrug in Zaandam en een hogere belasting van het onderliggende wegennet kunnen hier vertragingen ontstaan. Ook lokaal verkeer in Amsterdam West kan te maken krijgen met vertragingen door de hogere belasting van de A10 West en het stedelijke wegennet.

Elk van deze oplossingen levert (in RC vrijwel, in GE ruim) voldoende maatschappelijke baten op om de investeringen te rechtvaardigen vanuit economische optiek (MKBA). Wel blijken de doorgerekende maatregelen in GE niet voldoende om de geconstateerde bereikbaarheidsproblemen op te lossen.

Bijdrage doortrekking A8

Het onderzoek toont aan dat de doortrekking van de A8 in 2030 zonder aanvullende maatregelen leidt tot vergroting van de knelpunten in knooppunt Zaandam. Als de doortrekking van de A8 wordt gecombineerd met uitbreiding van de capaciteit van het traject knooppunt Zaandam – A8 – knooppunt Coenplein blijkt dat de doortrekking de vervoervraag door het Middengebied faciliteert met aanzienlijke reistijdbaten. Daarnaast levert doortrekking een robuuster netwerk op en vermindering van de leefbaarheidsproblemen in het middengebied. Uit de MKBA blijkt dat investeringen in de doortrekking (vrijwel) rendabel is.

Er is echter ook vastgesteld dat de doortrekking de reistijdwinst op het NoMo-traject A7 in 2030 reduceert. De combinatie van doortrekking A8 en capaciteitsuitbreiding knooppunt Zaandam – A8 – knooppunt Coenplein levert per saldo wel reistijdwinst op. Ook heeft de doortrekking een negatief effect op de voorspelbaarheid van de reistijden op het NoMo-traject A7. Uit het onderzoek blijkt dat de Golfbaan-variant meer toekomstvast is dan de Heemskerk-variant in het GE scenario, vanwege de vormgeving van de aansluiting van de doortrekking op de A9. In RC is er op basis van de MKBA niet echt een verschil vast te stellen.

Ten slotte blijkt het verlagen van de snelheid op het onderliggend wegennet nabij de nieuwe A8 bij te dragen aan de gewenste verschuiving van verplaatsingen van het onderliggend wegennet naar de nieuwe A8. Tegelijk leidt deze maatregel tot langere reistijden voor bestemmingsverkeer in Krommenie.

6.5 BESLUITVORMING N.A.V. MIRT-ONDERZOEK NOORDKANT AMSTERDAM

Het college van Gedeputeerde Staten besluit op 27 augustus 2013:

- 1 Kennis te nemen van de eindrapportage fase 1 en 2 van het MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam;
2. Provinciale Staten te informeren met inliggende brief.

6.6 BESLUITVORMING N.A.V. UITVOERINGSAGENDA NOORDKANT AMSTERDAM

Het college van Gedeputeerde Staten besluit op 15 oktober 2013:

- 1 In te stemmen met de Uitvoeringsagenda Noordkant Amsterdam, inhoudende:
 - a de start van een MIRT-verkenning A7/A8 Coentunnel - Purmerend door het Rijk in 2014 met een taakstellend budget van € 300 miljoen;
 - b de start van een MIRT-onderzoek A9 Alkmaar – Raasdorp door het Rijk volgens de nieuwe bereikbaarheidsaanpak van het Rijk;
 - c het aangaan van een samenwerkingsovereenkomst tussen provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam en de gemeenten Zaanstad, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest en Velsen met als doel in 2014 te starten met een 1e fase planstudie Verbinding A8-A9, te komen tot een sluitende begroting voor de realisatie van het uit deze planstudie voortkomende voorkeustracé en te bepalen langs welke weg de markt zal worden benaderd;
- 2 Te streven de onder 1c bedoelde Samenwerkingsovereenkomst nog dit najaar met de gemeenten Zaanstad, Velsen, Uitgeest, Beverwijk, Heemskerk en de Stadsregio Amsterdam aan te gaan.
- 3 Provinciale Staten te informeren met inliggende brief.

Andere betrokkenen overheden besluiten naar aanleiding van het MIRT Noordkant Amsterdam:

- **Zaanstad** (7 oktober 2013): het college van B&W besluit
 - 1) kennis nemen van de uitvoeringsagenda Noordkant Amsterdam, inhoudende:
 - o de start van een MIRT-verkenning A7/A8 Coentunnels - Purmerend door het Rijk in 2014 met een taakstellend budget van € 300 miljoen;
 - o de start van een MIRT-onderzoek A9 Alkmaar - Raasdorp door het Rijk volgens de nieuwe bereikbaarheidsaanpak van het Rijk;
 - o het aangaan van een samenwerkingsovereenkomst tussen provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam en de

gemeenten Zaanstad, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest en Velsen met als doel om:

- in 2014 te starten met een 1e fase planstudie Verbinding A8-A9;
 - te komen tot een sluitende begroting voor de realisatie van het uit deze planstudie voortkomende voorkeustracé en;
 - te bepalen langs welke weg de markt zal worden benaderd;
- 2) de uitvoeringsagenda Noordkant Amsterdam ter kennisname aan te bieden aan de raad.

BO MIRT Noordkant Amsterdam Uitvoeringsagenda

In het Bestuurlijk Overleg MIRT Noordkant van Amsterdam tussen het Rijk, provincie Noord-Holland en de SRA van 17 oktober 2013 wordt ten aanzien van de Uitvoeringsagenda het volgende afgesproken:

A8-doortrekking

- De provincie Noord-Holland stelt samen met betrokken regionale partijen een samenwerkingsovereenkomst op met als doel in 2014 te starten met het opstellen van een 1e fase planstudie Doortrekking A8, te komen tot een sluitende begroting voor de realisatie van het uit deze planstudie voortkomende voorkeustracé en te bepalen langs welke weg de markt zal worden benaderd. De planstudie wordt uitgevoerd in nauwe samenwerking met Rijk, stadsregio en gemeenten;
- Regionale partijen hebben een voorkeur voor de Heemskerkvariant, het Rijk stemt onder de volgende voorwaarden in met een realisatie van deze variant van de Doortrekking A8 door de regio:
 - De aansluiting van de A8 op de A9 dient dusdanig ontworpen te worden dat er geen nieuwe filekiem ontstaat op de A9;
 - Om knooppunt Zaandam en de A8 niet te overbelasten mag de capaciteit van de Doortrekking A8 niet groter zijn dan een 2x2 autoweg;
 - De regio heeft de financiering van het project voor de start van fase 2 van de planstudie (uitwerken voorkeursvariant) geregeld;
- De definitieve variantkeuze wordt gemaakt aan het eind van fase 1 van de planstudie. Indien de beoogde keuze duidelijk afwijkt van de huidige Heemskerkvariant zal het Rijk opnieuw bezien of zij hiermee kan instemmen;
- Rijkswaterstaat zal vanuit haar rol als netwerkbeheerder deelnemen aan de stuurgroep A8/A9 gedurende de planstudie;
- Naar aanleiding van de uitkomsten van het MIRT-Onderzoek en daarmee conform de gemaakte afspraak op het BO-MIRT 2011 draagt het Rijk niet financieel bij aan de Doortrekking A8;
- Het Rijk zal voor het einde van fase 1 van de regionale planstudie, duidelijkheid verschaffen over de overdracht van de rijksgronden op het tracé van de Heemskerkvariant;
- De scope van de planstudie bestaat uit:
 - Doortrekken van de A8 als 2x2 provinciale autoweg naar de A9;
 - Verkeerskundige optimalisatie van de aansluiting van de A8 op de A9, inclusief eventueel daarvoor benodigde maatregelen aan de A9;
 - Aansluiting van het onderliggend wegennet (zowel westelijk als oostelijk van de Nauernasche Vaart) op de doortrekking ter plaatse van de N246 en/of ter plaatse van de wijk Saendelft;
 - Aansluiting van het onderliggend wegennet Heemskerk (Communicatieweg) op de doortrekking/A9;
 - Afwaardering van de N203;
- In de planstudie wordt in elk geval onderzocht:
 - de impact van de doortrekking op het bestaande deel van de A8;
 - het effect van de doortrekking op de doorstroming op de A7/A8-corridor en in knooppunt Zaandam in de situatie dat de doortrekking eerder wordt gerealiseerd dan de maatregelen aan de A7/A8-corridor;
- Rijk en provincie maken nadere afspraken over de beheers- en onderhoudsgrenzen tussen de doortrekking A8 en de bestaande rijkswegen.

6.7 BETROKKENHEID OMGEVING

Naar aanleiding van het MIRT Noordkant Amsterdam zijn maatschappelijke organisaties meerdere malen bij het onderzoek betrokken. Hieronder wordt een overzicht gegeven:

Bijeenkomst 20 september 2012

Tijdens de bijeenkomst van 20 september 2012 zijn de volgende vragen gesteld:

- Hoe staat het met een eventuele rijksbijdrage aan de A8-A9? De ambtelijke projectorganisatie heeft hierop geantwoord dat het onderzoek nog niet in de fase is waarin kan worden bepaald of het Rijk bijdraagt of niet. Voor het Rijk dient er eerst meer inzicht te worden verkregen in de kosteneffectiviteit. Hiervoor wordt gekeken naar het functioneren van het gehele netwerk;
- Welke rol kan het openbaar vervoer spelen? De ambtelijke projectorganisatie heeft aangegeven dat het probleem-

oplossend vermogen van OV-maatregelen gering is;

- Welke uitgangspunten zijn meegenomen in het MIRT onderzoek? Hierop is door de projectorganisatie geantwoord dat alle reeds besloten beleid en vastgestelde maatregelen tot 2020 als uitgangspunten in het MIRT onderzoek meegenomen zijn. Voorbeelden hiervan zijn het programma Hoog Frequent Spoor en de invloed van de Coentunnel-Westrandweg (A5);
- Wordt er naast het hoofdwegennet (HWN) ook het onderliggend wegennet in overweging genomen? De projectorganisatie heeft hier instemmend op gereageerd. De effecten op het onderliggend wegennet (OWN) worden meegenomen in de onderzoeksresultaten;
- Wat is de status van A22 binnen het onderzoek? De ambtelijke projectorganisatie heeft hierop geantwoord dat de A22 onder het studiegebied valt. Echter worden hier geen maatregelen voorzien, omdat op de A22 nog extra capaciteit beschikbaar is;
- Wie zijn de deelnemers aan het ontwerpatelier? Hierop is geantwoord dat ontwerpers, milieudeskundigen, SSK deskundigen en vertegenwoordigers van betrokken gemeenten aan het ontwerpatelier zullen deelnemen;
- Hoe zal het ministerie van I&M omgaan met een rol van het bedrijfsleven bij de aanleg van de verbinding A8-A9? Volgens de ambtelijke projectorganisatie is deze vraag in dit stadium niet aan de orde. Allereerst dient er meer duidelijkheid te zijn welke wegen (A7 en/of A9, en/of A8-A9) aangelegd / verbreed zullen worden.

Op 18 maart 2013 is aan de betrokken maatschappelijke organisaties een voortgangsrapportage gestuurd.

Klankbordbijeenkomst van 5 september 2013

Tijdens de klankbordbijeenkomst van 5 september 2013 zijn de volgende vragen gesteld;

- Wanneer is er sprake van een kosteneffectieve maatregel? Er is aangegeven dat de kosten van een maatregel relatief gemakkelijk in geld uit te drukken zijn. Voor de baten is dit lastiger. Hiervoor worden zaken als afname van files of reistijdwinst in geld uitgedrukt, zodat de kosten en baten van verschillende maatregelen toch vergeleken kunnen worden;
- Is het niet zo dat de file op het Rottepolderplein voor een belangrijk deel wordt veroorzaakt door het knooppunt Badhoevedorp, m.a.w. de conclusie dat het knooppunt Rottepolderplein een knelpunt is klopt toch niet helemaal? Er is aangegeven dat in fase 2 het knooppunt Rottepolderplein inderdaad niet als groot knelpunt naar voren is gekomen. Knooppunt Velsen is bijvoorbeeld op de A9 een groter knelpunt. Dat Rottepolderplein minder een knelpunt is, komt vooral door de omlegging bij Badhoevedorp en de daarmee gepaard gaande uitbreiding van de A9. Deze maatregelen zijn in het verkeersmodel verwerkt;
- Stel dat de groei op de nullijn uitkomt of er is zelfs sprake van krimp, wordt daar rekening mee gehouden? Het projectteam heeft aangegeven dat er in fase 1 is uitgegaan van het GE-scenario dat uitgaat van een relatief hoge economische groei. In fase 2 is gerekend op basis van het RC-scenario. In dit scenario is sprake van een heel bescheiden groei;
- Wat viel er in de eerste basisvariant, het no regret pakket, qua berekeningen tegen? Hierop is geantwoord dat er in het no regret pakket maatregelen aan het Rottepolderplein waren opgenomen. Deze waren heel duur en losten de problemen nauwelijks op. Daarnaast was in dit eerste basispakket een uitbreiding naar 2 x 5 rijstroken bij Zaandam voorzien. Echter, daar ligt al 2 x 4 plus spitsstrook. Deze uitbreiding kost wel geld, maar levert weinig extra capaciteit. Het heeft daarmee nauwelijks probleemoplossend vermogen;
- Hoe kan in het beoordelingskader de Golfbaanvariant qua hinder beter scoren dan de Heemskerkvariant? De Golfbaanvariant sluit immers direct aan op een woonwijk. Door het projectteam is aangegeven dat dit waarschijnlijk komt doordat de Golfbaanvariant iets meer verkeer wegtrekt uit Krommenie-Assendelft en de leefbaarheid daar verbetert. RWS WNN voegt daaraan toe dat de uitkomsten in het beoordelingskader betrekking hebben op het gehele studiegebied en niet alleen op een klein gedeelte rondom de aansluiting;
- Is het rapport van UNESCO over Werelderfgoed uit 2010 gebruikt bij het onderzoek? De Stelling van Amsterdam ligt immers in het studiegebied. Er is hierop geantwoord dat de status van de Stelling van Amsterdam bekend is. Met name voor de doortrekkingsvarianten is dit een belangrijk aandachtspunt, omdat deze de Stelling doorkruisen. Dit is in het onderzoek benoemd en zal ook bij een eventueel vervolg een belangrijk aandachtspunt blijven;
- In de eindconclusie wordt geconstateerd dat het 'verkeerskundig net past'. Echter, bij Koog aan de Zaan op de A8 komen er wel degelijk problemen. Hoe zit dit precies? Het projectteam heeft aangegeven dat hiermee bedoeld wordt dat zowel de A8 doorgetrokken als de A7 uitgebreid zou kunnen worden, zonder dat dit leidt tot grootschalige nieuwe knelpunten. Dit laat onverlet dat er lokaal wel kleinschaliger nieuwe knelpunten kunnen ontstaan, zoals mogelijk bij de Coenbrug;
- Is de Visie op het Noordzeekanaal meegenomen in het onderzoek? Hierop is geantwoord dat het verkeersmodel uitgaat van verwachtingen omtrent de woningbouw- en andere ruimtelijke ontwikkelingen in het studiegebied. De gehanteerde verwachtingen worden mede gebaseerd op de verschillende ruimtelijke plannen en visies. Deze zijn in samenspraak tussen het Rijk en de regio vastgesteld;

- Zijn er OV-maatregelen bekeken voor de oplossing van de knelpunten in het studiegebied? Het projectteam heeft aangegeven dat er in fase 1 OV-maatregelen bekeken zijn. Die hadden echter nauwelijks effect. Daarom is er verder gegaan met oplossingen op het wegennetwerk;
- Is er rekening gehouden met de ontwikkeling van het 'thuiswerken'? Hierop is door het projectteam geantwoord dat er in de verkeersmodellen wel veronderstellingen over thuiswerken zijn opgenomen. Echter, het is niet duidelijk op welke manier;
- Is het al dan niet doorkruisen van de Stelling van Amsterdam een politieke keuze? Zo ja, wie maakt deze keuze? Dat het een politieke keuze is wordt beaamd door het projectteam. De provincie Noord-Holland heeft hierin als beschermende instantie van de Stelling van Amsterdam een belangrijke positie;
- Is de economische impuls die de doortrekking van de A8 zal geven in het studiegebied meegenomen in de onderzoeksuitkomsten? Het projectteam laat weten dat de kosten-batenanalyse rekening houdt met dergelijke effecten.

SOK PLANSTUDIE FASE 1, BEGROTING EN MARKTBENADERING

Naar aanleiding van het MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam en daaropvolgend het bestuurlijk overleg zijn de regionale overheden (provincie Noord-Holland, de SRA, Zaanstad, Velsen, Beverwijk, Heemskerk en Uitgeest) een samenwerkingsovereenkomst (SOK) met elkaar aangegaan¹⁵⁾. De SOK heeft betrekking op de Planstudie Fase 1, begroting en marktbenadering ten behoeve van de Verbinding A8-A9.

In de SOK is in de overwegingen o.a. het volgende opgenomen:

- Partijen een voorkeur hebben voor de Heemskerkvariant, uitgevoerd als 2x2 autoweg, omdat deze verkeerskundig, wat betreft leefbaarheid en financieel gezien beter scoort dan andere onderzochte varianten;
- vooralsnog uitgangspunt is dat de Heemskerkvariant is te realiseren voor een budget van € 150 miljoen exclusief BTW en beheer en onderhoud;
- Partijen nu stappen willen en kunnen zetten richting de realisatie van een Verbinding A8-A9 in de vorm van een planstudie fase 1 en het uitwerken van de wijze van marktbenadering; Partijen op het moment dat de planstudie fase 1 is afgerond en er een sluitende begroting ligt, een Samenwerkingsovereenkomst fase 2 willen aangaan ten behoeve van de planuitwerkingsfase.

Doel

Het doel is in artikel 2 verwoord:

- 1 Het doel van deze Samenwerkingsovereenkomst is het vastleggen van de afspraken tussen Partijen, die in acht zullen worden genomen bij:
 - a het opstellen van een planstudie fase 1 Verbinding A8-A9;
 - b het komen tot een sluitende begroting voor de Verbinding A8-A9 waarbij de Heemskerkvariant als uitgangspunt wordt genomen;
 - c het bepalen van een voorkeur voor de wijze van marktbenadering voor de Verbinding A8-A9;
 - d het voorbereiden van bestuurlijke besluitvorming; zodanig dat daarna kan worden overgegaan naar de planuitwerkingsfase en gericht op realisatie van de Verbinding A8-A9 in de periode 2018-2020;
- 2 Partijen verklaren alle inspanningen te verrichten die redelijkerwijs in hun vermogen liggen om tot voltooiing van elk van deze onderdelen te komen.

Financiën

Ten aanzien van de financiën is o.a. het volgende opgenomen in artikel 4;

- 3) Partijen nemen de inspanningsverplichting op zich om gedurende de looptijd van de samenwerkingsovereenkomst een financiële bijdrage te reserveren ter grootte van het Regionaal bod van 111 miljoen euro ten behoeve van de realisatie van de Verbinding A8-A9 met als doel te komen tot een sluitende begroting van het project Verbinding A8-A9, inclusief beheer en onderhoud;
- 4) Partijen nemen de inspanningsverplichting op zich om in 2014 een besluit te nemen met betrekking tot het minstens leveren van een financiële bijdrage overeenkomstig de verdeelsleutel zoals opgenomen in het onderstaande artikel 4 lid 3, zodat deze bijdrage beschikbaar is voor de start van de realisatie van de Verbinding A8-A9 (planuitwerkingsfase);

15) Halverwege januari 2014 is de SOK door alle partijen getekend.

- 5) De financiële bijdrage door Partijen ter grootte van in totaal € 111 miljoen is als volgt onderverdeeld: de provincie Noord-Holland: € 50 miljoen, Stadsregio Amsterdam: € 40 miljoen, gemeente Zaanstad: maximaal € 14 miljoen (waarvan € 7 miljoen bij oplevering van de verbinding en 5% van de kosten om de weg goed in te passen in het landschap, met een maximum van € 7 miljoen), en de IJmond-gemeenten tezamen € 7 miljoen, onderverdeeld in bijdragen van Heemskerk: € 2,1 miljoen, Beverwijk: € 2,1 miljoen, Velsen: € 2,1 miljoen en Uitgeest: € 0,7 miljoen;
- 6) Partijen spannen zich in om gedurende de looptijd van deze overeenkomst nadere financiële middelen te vinden ter zake van circa € 40 miljoen, het thans geraamde bedrag dat nog nodig is om de Heemskerkvariant te doen realiseren of zoveel meer of minder als nodig is op basis van de kostenraming die voortkomt uit planstudie fase 1.

7.1 BESLUITVORMING IN HET KADER VAN DE SOK

Het College van Gedeputeerde Staten besluit op 3 december 2013:

- 1 de Samenwerkingsovereenkomst (SOK) Planstudie fase 1, begroting en marktbenadering ten behoeve van de Verbinding A8-A9 aan te gaan met de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten Zaanstad, Velsen, Beverwijk, Heemskerk en Uitgeest;
- 2 de portefeuillehouder Mobiliteit te machtigen eventuele redactionele wijzigingen aan te brengen;
- 3 bij de uitwerking van de plannen als uitgangspunt te nemen dat de Verbinding A8-A9 een provinciale weg wordt;
- 4 ten behoeve van de planstudie fase 1 € 650.000,- beschikbaar te stellen en daartoe het TWIN-H voorbereidingsbudget voor de Verbinding A8-A9 te verhogen van €500.000,- naar €1.150.000,- ten laste van bestemmingsreserve TWIN-H, compartiment weginfrastructuur;
- 5 Provinciale Staten na ondertekening van de SOK te informeren met inliggende brief.

Andere betrokkenen overheden besluiten:

- **SRA** (14 november 2013): het Dagelijks Bestuur besluit i) in te stemmen met het voornemen de samenwerkingsovereenkomst 'Planstudie fase 1, Begroting en Marktbenadering ten behoeve van de verbinding A8-A9' aan te gaan en deze ter bekrachtiging voor te leggen aan de regioraad, ii) in te stemmen met het machtigen van de verantwoordelijk portefeuillehouder Verkeer om de bestuursovereenkomst namens de Stadsregio Amsterdam te ondertekenen na bekrachtiging door de regioraad. Besloten met dien verstande dat het DB uit gaat van blijvende ondersteuning door alle betrokken partijen;
- **Beverwijk** (14 januari 2014): het college van B&W besluit de gewijzigde Samenwerkingsovereenkomst planstudie fase 1, begroting en marktbenadering ten behoeve van de verbinding A8/A9 met de provincie Noord-Holland, de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten Zaanstad, Velsen, Heemskerk en Uitgeest aan te gaan;
- **Velsen** (10 december 2013): het college van B&W besluit i) de Samenwerkingsovereenkomst Verbinding A8-A9 aan te gaan, ii) in 2014, mede op basis van de resultaten van het MIRT-onderzoek en de (voorlopige) resultaten van de planstudie fase 1, een integrale afweging te maken voor de noodzaak en dekking van de gewenste bijdrage van € 2,1 miljoen aan het bedrag van € 111 miljoen dat door de regio bijeen gebracht wordt, iii) afhankelijk van de uitkomsten van de planstudie fase 1, zich in te spannen om, op een later moment, een eventuele aanvullende financiële bijdrage te vinden om te komen tot een sluitende begroting van het project Verbinding A8-A9, waarvan de kosten geraamd worden op € 150 miljoen;
- **Uitgeest** (21 november 2013): het college van B&W besluit i) slechts in te stemmen met de 'Samenwerkingsovereenkomst planstudie fase 1, begroting en marktbenadering ten behoeve van de verbinding A8-A9', versie 5.2, indien artikel 8 wordt gewijzigd overeenkomstig het voorstel aan de provincie, ii) in versie 5.2 van de samenwerkingsovereenkomst dient gewijzigd te worden:
 - het Regionaal bod van partijen ad € 110 miljoen, dient € 111 miljoen te bedragen;
 - in artikel 4, lid 1, dient ingevoegd te worden 'inclusief beheer en onderhoud';
 - in artikel 4, lid 2, dient het woord 'positief' verwijderd te worden;
- iii) indien akkoord met de samenwerkingsovereenkomst, de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer te machtigen de overeenkomst namens de gemeente Uitgeest te ondertekenen, iv) indien akkoord met de samenwerkingsovereenkomst, de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer te machtigen redactionele aanpassingen aan de samenwerkingsovereenkomst aan te brengen, v) Binnen de huidige lopende investeringen van de (meerjaren)begroting is het voor de gemeente Uitgeest niet mogelijk om de A8-A9 mee te financieren. Gezien het economische belang voor de regio en ook voor Uitgeest, de collegialiteit in de regio met Uitgeest als betrouwbaar partner wordt geadviseerd wel een inspanningsverplichting af te geven. Bij nieuwe projecten zal derhalve gekeken worden of het mogelijk is om budgetten plus te realiseren.

STANDPUNTEN OMGEVING

Bij de plannen om een verbinding tussen A8 en de A9 te realiseren zijn niet alleen maar overheden betrokken. Burgers, maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven zijn elk op hun eigen manier en met hun eigen standpunten betrokken bij de verbinding. Zoals eerder aangegeven zijn maatschappelijke organisaties gedurende de verschillende studies naar de verbinding A8-A9 betrokken geweest. In dit hoofdstuk worden de standpunten, voor zover mogelijk, van de verschillende partijen weergegeven. Het aantal actoren is nadrukkelijk niet uitputtend bedoeld. Er is zowel uit openbare bronnen (internet) als andere informatiebronnen geput.

Platform Houd Broekpolder Leefbaar

Op 24 januari 2011 stuurt het Platform een brief naar de minister van Infrastructuur & Milieu, waarin het Platform ingaat op het aanbod van de regio aan het Rijk om de verbinding A8-A9 te realiseren. De bezwaren van het Platform bestaan uit:

- eenzijdige vertegenwoordiging van bewonersorganisaties uit Zaanstad in het voortraject. Daarin zijn wel de bewonersorganisaties van Zaanstad betrokken. De direct betrokken inwoners van Heemskerk en Beverwijk zijn niet in het overleg van het voortraject gekend;
- de verkenningen/rapportages van 2007 t/m 2010 zijn onjuist qua inschatting van geluidshinder en luchtkwaliteit voor de Broekpolder;
- effecten op overige factoren zoals aantasting van groen, horizonvervuiling, geur- en stankoverlast voor de Broekpolder zijn niet onderkend;
- de negatieve gevolgen voor recreatiegebied De Buitenlanden zijn niet in aanmerking genomen;
- de kostenraming van de Golfbaanvariant is te laag voorgesteld;
- blijvende voorkeur van de regio voor de Heemskerkvariant;
- de aanleg leidt tot directe schade, door en meervoudig noodzakelijke doorsnijding van de Stelling van Amsterdam (UNESCO werelderfgoed). Dit is volgens het Platform niet wenselijk, mede erkend door de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed in een rapportage uit januari 2010.

Het Platform vindt het op basis van het bovenstaande voorbarig om de Golfbaan en Heemskerkvariant in een planstudie uit te werken. De provincie Noord-Holland en de gemeente Heemskerk zijn op de hoogte gesteld van de bezwaren.

Vrienden van de A8-A9

VNO-NCW Noord-Holland heeft zich o.a. georganiseerd in de Vrienden van de A8-A9. De Vrienden van de A8-A9 zetten zich in voor een verbinding tussen de A8 en A9. De voorkeur gaat uit naar een verbinding die bij de afslag Heemskerk op de A9 begint en dan aansluit op de bestaande A8 bij Westzaan.

De Vrienden van de A8-A9 zijn van mening dat door het ontbreken van een dergelijke verbinding motorvoertuigen niet kunnen uitwijken wanneer er sprake is van een calamiteit. Een verbinding maakt volgens de Vrienden het netwerk robuuster. De Vrienden zijn ook van mening dat de IJmond beter bereikbaar wordt en bovendien goed voor de economische ontwikkeling van Metropoolregio Amsterdam en Noord-Holland Noord.



Stichting Menno van Coehoorn ¹⁷⁾

Stichting Menno van Coehoorn heeft als doel de instandhouding en de herkenbaarheid te bevorderen van oude, buiten militair gebruik gestelde verdedigingswerken en de daarbij behorende infrastructuur (o.a. linies, stellingen, bouwwerken) in Nederland.

Doordat de verbinding A8-A9 de Stelling van Amsterdam ongeveer tussen Fort bij Veldhuis en Fort aan Den Ham kruist, is de stichting vanaf 2008 betrokken bij de klankbordgroep verbinding A8-A9. Zowel de Heemskerkvariant als de Golfbaanvariant doorkruisen de Stelling van Amsterdam. De stichting is van mening dat voor de variant gekozen dient te worden die de minste schade toebrengt aan het werelderfgoed.

Heemskerkse Golfclub ¹⁸⁾

Op 26 november 2010 laat de Heemkerkse Golfclub (HC) in een persbericht weten tegen een planstudie te zijn waarin de Golfbaanvariant wordt uitgewerkt. Volgens HC is het rapport 'Verbinding A8-A9, aanvullende verkenning varianten' van Grontmij niet zorgvuldig. De vergelijking van beide varianten is volgens HC incompleet. Daarnaast is volgens het persbericht HC niet een mogelijkheid geboden om input te leveren. De Golfbaanvariant zou tevens in strijd zijn met de Structuurvisie Noord-Holland 2040, waarin is opgenomen dat de regio zich unaniem uitspreekt voor de Heemskerkvariant.

17) <http://www.stelling-amsterdam.nl/nieuwsbrief/2010/nieuwsbrief-360/#A8A9>

18) Persbericht aansluiting A8-A9 (26 november 2010), Heemskerkse Golfclub.

STAKEHOLDERANALYSE

BUSINESS CASE A8-A9 ¹⁹⁾

Partij	Standpunt	Nut & Noodzaak	Voorkeur Trace	Financiële mogelijkheden	Rol
Provincie NH		Ja. lokale bereikbaarheid & leefbaarheid	Rijksweg , direct verbinding A8 – A9	Bereid om financieel bij te dragen	Trekker/ initiator
ROA		Nee. vooralsnog lage prioriteit. Niet opgenomen in RVVP	Rijksweg/ Provinciale weg is beiden akkoord	Bereid om financieel bij te dragen indien nut & noodzaak	financier
Rijkswaterstaat		Nee. Verkeerskundig niet noodzakelijk	-	Geen gelden beschikbaar (MIT)	ondersteuner
Regio IJmond		Ja. Economisch, Leefbaarheid, Bereikbaarheid	Rijksweg/ Provinciale weg , aansluiting A8 - Heemskerk	Geen gelden beschikbaar. Grond wel beschikbaar	Deelnemer PPS
Gemeente Zaanstad		Ja. Lokale bereikbaarheid en leefbaarheid	Rijksweg/ Provinciale weg is beiden akkoord. (verdiept aangelegd, ontzien van natuurgebied Guisvelt, doorkruisingstelling A'dam variant C of D1)	Geen gelden beschikbaar (voorstander beprijzing, mits afwaardering N246/203)	Wenshebber
Kamer van Koophandel		Ja. Leefbaarheid, Bereikbaarheid & Economie	Rijksweg/ Provinciale weg , aansluiting A8 – N8	Bereidheid aanwezig om financieel bij te dragen (middelen beperkt)	Leden mogelijk financier
Bouwend Nederland		Nee. Noodzaak niet aangetoond.	Geen voorkeur	Geen. Bijdrage Rijk noodzakelijk. Geen MIT gelden beschikb.	Leden mogelijk deelnemer PPS, eventueel financier



BIJLAGE

19) APPM, stakeholderanalyse business case A8-A9, 31 maart 2006.

Colofon

Uitgave

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

Eindredactie

Provincie Noord-Holland
Directie Beleid | Sector Verkeer en Vervoer

Fotografie

Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging

Provincie Noord-Holland, MediaProductie

Haarlem, mei 2014

STUDIE FASE 1