

## Vragen en antwoorden resultaten onderzoek alternatieven verbinding A8-A9

De provincie Noord-Holland onderzocht 3 alternatieven voor de verbinding A8-A9. Het gaat om het door Provinciale Staten in januari 2022 vastgestelde Landschapsplan (Golfbaanalternatief), een route via de bestaande N203 en de route langs Kreekrijk. De onderzoeksresultaten zijn gedeeld in een aantal bijeenkomsten. Een overzicht van de vragen – met antwoorden – die tijdens deze bijeenkomsten zijn gesteld. Het gaat om de bijeenkomst voor raads- en Statenleden op 25 mei 2025 (pagina 1 t/m 3), een bijeenkomst voor omwonenden en geïnteresseerden op 11 juni 2025 in Wormer (pagina 3 t/m 5) en een webinar op 12 juni 2025 (pagina 5 t/m 6).

### Vragen gesteld tijdens de raads- en Statenbijeenkomst 25 mei 2025

De bijeenkomst is terug te zien [via de website van de provincie](#)

**Op welke termijn gaat de nieuwe variantenstudie uitgevoerd worden en hoe ziet de samenwerking met gemeente Zaanstad eruit?**

Na de zomer 2025 start de variantenstudie.

**De druktekaartjes in de ochtend- en avondspits; is de verbreding van de A8 en de reservecapaciteit van de Coentunnel hierin meegenomen?**

Dit is niet meegenomen in de drukteplaatjes

**Er wordt nu druk gewerkt aan het hoogspanningsnet, dit wordt ook gebouwd op UNESCO werelderfgoed. Waarom is daar wel ruimte voor en niet voor de Golfbaanvariant?**

We hebben gekeken naar landschapsplan zoals in Provinciale Staten is vastgesteld. We moeten ons houden aan de huidige stikstofregels en huidige Landschapsplan, steun vanuit het Rijk zal hiermee anders ook verloren gaan.

**In hoeverre is het verkeer uitgesplitst naar lokaal en regionaal. Kunnen we daarin iets doen met omrijden via andere wegen. Is er ook gekeken naar andere oplossingen zoals een: Knip, venstertijden?**

Lokaal en regionaal verkeer is in het rapport uitgesplitst.

**Het onderzoek van Haskoning geeft 3 alternatieven en haalbaarheidsindicatoren, maar de huidige stand van zaken is dat de N203 steeds drukker wordt qua auto's. Wat als de huidige situatie zo doorgaat?**

Dit is meegenomen in de rapporten. Er is telkens vergelijken met de huidige situatie.

**Ik hoor weinig over de effecten die het heeft voor de gemeenten als Heemskerk, Uitgeest, Beverwijk. Waarom hoor ik daar niets over?**

We hebben zeker gekeken naar de op- en afritten bij de A8 en A9. We hebben ook een beeld wat de effecten zijn in de IJmond.

**Bij de luchtkwaliteit, werd tot 2030/2040 gesproken, is elektrisch vervoer ook meegenomen in de berekeningen?**

Ja, dit is in de verkeersmodellen meegenomen

**Is de Noorderveenweg, Assendelft, en de aansluiting daarvan op andere wegen ook in de studies meegenomen?**

De Noorderveenweg zit in de verkeersmodellen, maar we hebben in dit onderzoek en de kaartjes uitgezoomd tot de grotere rijkswegen.

**Stikstof is hier grootste showstopper. Dat zou al verruimd moeten zijn door dit Kabinet. Wat als Kabinet boter bij de vis doet? Kunnen we dan een andere conclusie trekken voor de varianten?**

Als de regels veranderen is er een andere werkelijkheid. We nemen dit besluit op basis van huidige wet- en regelgeving, inclusief verkeersmodel.

**Snelweg leg je aan voor de avond en ochtendspits. Vooral werkverkeer. Er is ook een ander alternatief, hoge snelheidsfietspad. Is dit geen alternatief?**

Tot 7,5 km tot 20 km pakt de fiets als het mooi weer is. Het is geen oplossing voor dit grotere vraagstuk

**Wat is de tijdsplanning van de variantenstudie? Wanneer worden de resultaten verwacht?**

Een variantenstudie duurt meestal een jaar.

**Er zijn maar een paar knelpunten die opgelost moeten worden voor de verbreding van de A8 en A9. Gaan jullie deze verbreding ook meenemen in de studie?**

Voor nu niet.

**Als er meer auto's gaan rijden, waar blijven de rest van de auto's. Waar gaan die auto's heen?**

Door een beter wegennet, trek je mensen uit het openbaar vervoer de auto in. Mensen gaan verder weg wonen en dan met de auto

**De gedeputeerde zegt in gesprek te gaan met het Rijk. Wat zijn de onderwerpen die betrokken worden bij dit gesprek?**

De bereikbaarheid van Noord-Holland. Er zitten grenzen aan het aantal verkeersbewegingen. We gaan in gesprek over het brede verhaal. Hoe gaat het Rijk om met zijn deel van de oplossing, hoe gaan we met elkaar dit probleem oplossen.

**Gesprekken met Rijk lopen heel stuk langer, wat is er anders aan gesprekken met het Rijk? Zij bewegen niet, waarom nu wel?**

De nieuwe verkeersmodellen gaan veel steun bieden. Er is nu rekening gehouden met woningbouw 2040 en voorheen was dit 2030, en dat maakt uit.

**Een normale variantenstudie duurt een jaar. Is het mogelijk om dit te verkorten omdat je nu ook dingen van vorige onderzoek kan meenemen?**

Nee, als we dit zorgvuldig willen uitwerken en de omgeving willen betrekken heb je echt een jaar nodig.

**Is er in deze modellen ook rekening gehouden met aanrijtijden van hulpdiensten?**

De basisontwerpen zijn hier altijd vanuit gegaan, bijvoorbeeld in de breedte van de weg en uitwijkmogelijkheden voor hulpdiensten.

**De leefbaarheid staat steeds meer onder druk. Stel er komen venstertijden, wat heeft dit voor effect?**

Dit heeft doorrekening van het verkeersmodel nodig, dus hier kan je zo geen schatting van maken.

**Wat moet ik nou van die variantenstudie verwachten? Hele nieuwe varianten? Wat gaan we naast elkaar leggen?**

Dit is nog niet helemaal uitgedokterd. We gaan de verdiepte ligging verder uitwerken. Voor de hand ligt om ook te kijken naar kabels en leidingen, verkeersmanagement, wat kan je doen met verkeerslichten, enzovoort. Bij de start van de variantenstudie is meer zicht op welke onderdelen we meenemen.

**Eerder spraken we over 180 miljoen, nu 1,2 miljard. De andere varianten zijn ongeveer 250 miljoen en we zijn al een aantal jaren verder. In hoeverre lopen we het risico, dat de 250 miljoen voor alternatief 2 ook weer gaat stijgen?**

Kostenraming zijn peiljaar 2024, er zal inderdaad inflatie zijn

**Moet Provinciale Staten nog stemmen over de vervolgstudie? Of is dit al definitief?**

Gedeputeerde Staten hebben besloten om dit te doen, PS wordt geïnformeerd. In de commissie in juni 2025 kan men hierover debatteren. Het is een bespreekstuk, maar PS gaat over haar besluitvorming. Wat we voorstellen wordt verwerkt in het iMPi (integraal meerjaars plan infrastructuur) wat jaarlijks wordt vastgesteld door Provinciale Staten.

**In de gemeenteraad van Zaanstad is in 2021 het Zaans Mobiliteitsplan aangenomen. Onderdeel is mobiliteitsplan Assendelft en Krommenie. Beide geven uitvoering aan de A8/A9 als onderligger voor hele Mobiliteitsplan. N203 als tweebaans stadsboulevard afwaarderen. Is dat nog aan de orde?**

Dit moet Zaanstad zelf beoordelen en bepalen.

**Wat is er gedaan met die 11 miljoen die de provincie heeft voor het verbeteren van de leefbaarheid in Krommenie?**

Een aantal maatregelen is verder uitgewerkt of wordt verder uitgewerkt. Bijvoorbeeld geluidsschermen langs de N203. Daarnaast heeft de provincie op verzoek van bewoners aan TNO gevraagd om een meetstation te plaatsen voor het meten van de luchtkwaliteit in Krommenie. Ook heeft de provincie een bijdrage geleverd aan de verbindingsweg tussen de Dorpsstraat en de Communicatieweg.

**Vragen gesteld tijdens de bijeenkomst in De Stoomhal in Wormer  
11 juni 2025****Waar hebben jullie gemeten? De luchtkwaliteit en geluidshinder, etc.**

We hebben niet fysiek gemeten, alles is met rekenmodellen gemeten.

**Hebben jullie er ook rekening mee gehouden dat Krommenie veel groter wordt?**

Ja, dit zit in de rekenmodellen

**De luchtkwaliteit verslechtert. Blijft Krommenie de klos?**

De komende jaren hebben we geen structurele oplossing, maar we doen wel hard ons best om tot een oplossing te komen. Wat we ook doen, het heeft effect op de luchtkwaliteit.

**Hebben jullie er ook rekening mee gehouden dat er in de toekomst veel meer elektrisch gereden gaat worden?**

Ja, dit zit in de rekenmodellen

**De kosten voor het aanleggen van de weg langs Kreekrijk zijn 2x zo duur als die voor de verdiepte ligging van de N203 in Krommenie. Hoe kan dat?**

Die hogere kosten voor de weg langs Kreekrijk zitten onder andere in een tunnel die aangelegd wordt onder de Dorpsweg en de onderdoorgang ter hoogte van de Krokodil, daar waar de nieuwe weg dan weer aansluit op de N203.

**Bij alternatief 2, de verdiepte ligging N203, staat dat de verkeersveiligheid gelijk blijft of beter wordt, maar de tekeningen laten wel echt gevaarlijke punten zien. Hoe kan het dan beter worden?**

Dit ontkennen wij niet, zeker in de ontvlechting en het bij elkaar komen van verkeer is het inderdaad belangrijk om dit goed te ontwerpen en echt nog kijken of hier ruimte voor is. Maar het verkeer wordt gescheiden, dat maakt het wel veiliger. Doorgaand verkeer gaat verdiept. Daardoor is er minder lokaalverkeer, dus minder conflictplekken gelijkvloers omdat daar minder auto's zijn. De verkeersveiligheid wordt vergeleken met de huidige situatie, en dan zie je dat het toch iets verbeterd ten opzichte van die huidige situatie.

**De kruising met de N246 bij de Nauernasche Vaart trekt dat extra verkeer die in de verkeersmodellen zijn te zien niet. Hoe wordt dat opgelost?**

Dat onderzoeken we in de variantenstudie.

**In hoeverre zijn toekomstige verbeteringen van het wegennet, zoals de verbreding van de A7 en de A8, meegenomen?**

Dit is niet meegenomen, omdat de besluitvorming hiervoor nog niet geweest is. Het is heel onzeker welke toekomstige verbeteringen van het wegennet er gaan komen.

**Zijn die rekenmodellen ook in te zien?**

Ja deze staan op de projectwebsite. Kijk op [www.noord-holland.nl/verbindingA8A9](http://www.noord-holland.nl/verbindingA8A9)

**Is de N246 ook meegenomen als verkeersstroom in het rekenmodel?**

Ja deze is meegenomen. Er is naar een groot gebied gekeken. Voor de presentatie is een selectie gemaakt waar de N246 niet op staat. Maar de gegevens van de N246 zijn wel degelijk meegenomen.

**Het lijkt nu alsof er alleen gekeken is naar de geluidsbelasting voor de huizen pal naast de Provincialeweg, maar wijken daarachter hebben ook veel geluidsoverlast: had er niet breder gekeken moeten worden?**

Heel Krommenie is meegenomen. We laten op de kaart de grote verschillen zien. Als er geen of weinig verschil is met de bestaande situatie is er geen extra stip meegenomen op de kaart. De mensen die nu last hebben van geluid, blijven ook last houden. De grootste verschillen zitten aan de Provincialeweg. Maar wijken verder van de Provincialeweg gelegen zijn ook meegenomen.

**Is een helemaal verdiepte ligging tussen de A8 en A9 mogelijk?**

Dit is eigenlijk het Golfbaanalternatief en dit kost nu € 1,2 miljard. Dit is veel geld. Als enkel geld het probleem was, was het een andere kwestie. Echter zorgt dit alternatief voor geluidsoverlast en een verslechtering van de luchtkwaliteit op andere plekken. Bovendien komt het verkeer dan vast te staan.

**Een verdiepte ligging in combinatie met geluidsschermen is de beste oplossing. Waarom moet dat zoveel kosten?**

Dan gaat het over het Golfbaanalternatief. Daar is het Landschapsplan bijgekomen en daardoor gingen de kosten omhoog. Dat Landschapsplan, die inpassing van de weg in het landschap, is nodig om de Werelderfgoedstatus te behouden. En dat is als absolute voorwaarde meegegeven vanuit Provinciale Staten en vanuit het Rijk. En een geluidsscherm lijkt mooi, maar lost het ook het probleem niet voor iedereen op. Alleen de mensen pal aan de andere kant van de geluidwand hebben hier voordeel van.

**Staan de goede ideeën die we als bewoners eerder hebben opgebracht ook ergens genoteerd en worden deze meegenomen? Zoals het ontmoedigen van het verkeer over de N203.**

De ideeën die eerder zijn ingebracht worden meegenomen in de variantenstudie. En over dat zorgen dat verkeer dat naar Amsterdam gaat, dan via de A9 gaat, daar kijken we nu al naar.

**Kan je er een tweebaansweg van maken?**

Dit nemen we mee in de variantenstudie.

**Bij de wijk Saendelft is wel een geluidswal. Kan dat ook niet op andere plekken?**

Bij nieuwbouw gelden andere regels, andere normen, dan voor bestaande woningen. Als provincie werken we aan nieuwe regels voor wat mag en kan aan geluid langs onze provinciale wegen. Daar moeten we mee aan de slag. En een geluidsscherm lijkt mooi, maar lost het ook het probleem niet voor iedereen op. Wat werkt waar het beste? We moeten oppassen dat we het probleem niet verplaatsen. Geluid is een belangrijk punt en hier gaan we mee aan de slag.

**De file begint nu bij de bruggen Krommenie. Vanaf waar wordt de weg verdiept?**

De ruimte is beperkt. De verdiepte ligging wordt verder uitgewerkt in de variantenstudie.

**Er zijn alleen maar meer auto's in 2040, hoe kan de luchtkwaliteit beter worden?**

Dat gaat om een gemiddelde, dat is niet goed te zien op de kaartjes. Op de plekken waar de weg verdiept ligt, is de luchtkwaliteit beter. Op de plekken waar die weg weer boven de grond komt, wordt het

slechter. Dat komt door het zogenoemde tunnelmondeffect. Onderdeel van de variantenstudie wordt de verlaging van de verkeerssnelheid en de invloed daarvan op de luchtkwaliteit.

**We gaan nu weer onderzoek doen en wat als hiervan ook niks een oplossing is? Er is geld beschikbaar om de leefbaarheid van Krommenie te verbeteren. Hoe zit dat?**

Hier moeten we het met elkaar over hebben. Zoals uit de onderzoeksresultaten is gebleken, is er geen structurele oplossing op regionaal niveau voor de doorstroming van het verkeer en de leefbaarheid. In de resultaten zitten een paar punten die de leefbaarheid in Krommenie verbeteren. Die zoeken we verder uit in de variantenstudie. Als dat geen oplossing blijkt, dan is er op dit moment geen oplossing. We doen ons uiterste best. Als er geen oplossing is, biedt dat geld ook geen oplossing.

**Een nieuw kabinet kan meer geld hebben voor bereikbaarheid. Kan de verbinding tussen de A8 en A9 op een andere plek? Bijvoorbeeld meer noordelijk?**

Willen we meer woningbouw in Noord-Holland dan moeten we met elkaar de brede discussie aangaan over bereikbaarheid. De resultaten van het onderzoek laten zien dat het in de toekomst op alle wegen vastloopt. Hoe houden we Noord-Holland bereikbaar? De provincie gaat daarover samen met de gemeenten in de regio in gesprek met het Rijk. Je ziet dat de grote wegen in de provincie van noord naar zuid lopen. Wil je het verhaal compleet maken dan moet je ook kijken naar oost-west verbinding, zoals een verbinding tussen de A8 en A9. Daarmee is een directe verbinding niet helemaal van tafel. Maar wat er nu uit dit onderzoek komt lost onvoldoende op en is niet maakbaar.

**Hoe gaan we de verkeerschaos in Assendelft oplossen?**

We zullen moeten gaan kijken naar de doorstroming in de omliggende dorpen en dit integraal benaderen. Daarbij moet rekening worden gehouden met Rijkswegen, provinciale wegen en wegen van de gemeente. Het is van belang dat de situatie niet verslechtert. Het is een integraal probleem.

**Hoe goed is op dit moment de samenwerking tussen gemeentes en provincie?**

Die is goed. Gedeputeerde Jeroen Olthoff zit regelmatig met de wethouders aan tafel om te praten over inhoudelijke zaken.

## **Vragen gesteld tijdens het webinar**

**12 juni 2025**

Het webinar is terug te zien via [de website van de provincie](#)

**Je mag wel degelijk wegen aanleggen door werelderfgoed, alleen het risico is dat je de titel verliest.**

Provinciale Staten heeft bij het vaststellen van het Landschapsplan aangegeven dat de status van werelderfgoed behouden moet blijven. Het is uiteindelijk een politieke afweging of men de weg wil aanleggen bij verlies van de status van werelderfgoed.

**In Duitsland bouwen ze ook wegen met deze consequenties, waarom is er nu hier niet voor gekozen?**

De provincie Noord-Holland is, samen met de provincies Utrecht, Gelderland en Noord-Brabant siteholder (beheerder) van het werelderfgoed Hollandse Waterlinies. De Stelling van Amsterdam maakt onderdeel uit van de Hollandse Waterlinies. Als beheerder ben je verantwoordelijk voor de instandhouding van het werelderfgoed. Een weg aanleggen met als consequentie dat de status van werelderfgoed verdwijnt, staat haaks op de rol van siteholder. Voor een goede inpassing van de weg is een Landschapsplan opgesteld wat op draagvlak kan rekenen.

**Bij Krommenie zou een blauwpaarse lijn moeten liggen. Elke dag file en overlast zou zichtbaar moeten zijn met een kleurtje op het kaartje. Dat is nu niet zo, waarom niet?**

In de plaatjes van de ochtendspits 2040 in de referentiesituatie en bij alternatief 2, is op de N203 filevorming ingetekend. In de overige plaatjes niet omdat daar geen sprake is van filevorming.

**Waarom is nooit onderzoek gedaan naar het verbeteren langs het Noordzeekanaal? Deze verbinding vanaf Zaandam kan makkelijker geïntensiveerd worden met minder impact.**

In 2014 is dit onderzocht bij de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Daarin is een eerste verkenning gedaan naar een breed scala aan mogelijkheden, waaronder de route via de N246 langs het Noordzeekanaal. Uit die verkenning bleek dat het opwaarderen van deze route beperkt effect heeft. Het verkeer tussen Alkmaar en Amsterdam maakt nog steeds gebruik van de N203 omdat deze route sneller is dan een opgewaardeerde route langs het Noordzeekanaal.

**Waarom kan het UNESCO stempel niet afvallen en opnieuw aangevraagd worden?**

Wanneer de status van werelderfgoed verdwijnt, kan het niet zomaar opnieuw aangevraagd worden. Het risico bestaat dat de status van werelderfgoed niet opnieuw toegekend wordt.

**Alle alternatieven zijn uit het oogpunt van de kernen. Er wordt alleen een plaatje gerealiseerd met problemen vanuit doorstroming. Het probleem zit hem in het vol belasten van mensen die in Krommenie wonen die al 50 jaar een worst wordt voorgehouden. Waarom?**

Het project Verbinding A8-A9 heeft een dubbele doelstelling: 1) het verbeteren van de bereikbaarheid en 2) het verbeteren van de leefbaarheid langs de N203 in Krommenie. Het is dus niet alleen vanuit het oogpunt van doorstroming.

**Is in de luchtkwaliteit ook Schiphol en Tata meegenomen?**

Ja, bij het onderzoek naar de luchtkwaliteit is ook de achtergrondconcentratie meegenomen. In de achtergrondconcentratie zitten de effecten van Schiphol, Tata Steel en andere industrie.

**Waarom is er ruimte gegeven om Saendelft uit te breiden waar een alternatief lag?**

Bij het vaststellen van het Bestemmingsplan voor Kreekrijk (Saendelft) was alternatief 7 – de weg langs Kreekrijk – niet meer in beeld. Alleen bij het onderzoek naar een robuuste oplossing is alternatief 7 opnieuw in beeld gekomen.

**Is het Landschapsplan nog terug te vinden als render?**

Alle informatie van het Landschapsplan is terug te [vinden op onze website](#).

**Worden deze verkeersgegevens ook gedeeld en besproken met Rijkswaterstaat omdat het ook zonder alternatieven vastloopt op de A8 en A9?**

Ja, Rijkswaterstaat is op de hoogte van de uitkomsten van het onderzoek, waaronder de verkeerscijfers.

**Een geluidskering in de vorm van een vangrail langs de Provincialeweg in Krommenie voorzien van groen is beloofd, maar nooit gerealiseerd bij Krommenie. Waarom niet?**

Er wordt gewerkt aan een geluidswerende vangrail. Dat is een combinatie van een vangrail met een laag geluidscherm. Deze vangrail komt op het deel tussen het Vlietsend en het Trias vmbo. Om te kunnen bepalen wel type geluidswerende vangrail passend is, worden binnenkort proefsleuven gegraven. Proefsleuven zijn nodig om te zien waar precies kabels en leidingen liggen. Als de keuze voor het type geluidswerende vangrail bekend is, wordt een aannemer gezocht. Plaatsing van de vangrail is dan in 2026.

**Zou een volledige ondertunneling van dit verkeer als de A9 bij Diemen een optie kunnen zijn? Een landtunnel als van Gaasperpark, Kethel of Utrecht is vele malen duurder dan een tunnel van de Nauenaschevaart tot aan Busch en Dam. Er wordt gemeten met twee maten voor mijn gevoel. Mensen die er niet op zitten te wachten krijgen het wel, en mensen die het willen en nodig hebben, Krommenie en Assendelft krijgen niets voor elkaar. Dat is toch apart?**

Tunnels op andere plekken in het land zijn niet te vergelijken. Andere bodem, andere locatie en dus ook andere kosten. Het grootste probleem is dat een tunnel hier veel verkeer aantrekt en daarmee bij de uitgangen veel uitstoot veroorzaakt. Al dat extra verkeer zorgt ook voor langere files.

Daarnaast is een ondertunneling niet maakbaar: zowel tijdens de bouw als tijdens het gebruik van de weg voldoet de stikstofdepositie niet aan de wettelijke normen.