

Memo

memonummer
datum 28 februari 2018
aan provincie Noord-Holland
van Lex Runia
Sander Zondervan
project Verbinding A8-A9
projectnr. 413605
betreft opties naar aanleiding van advies ICOMOS

Inleiding

ICOMOS heeft advies uitgebracht over de Verbinding A8 – A9 in relatie tot de Stelling van Amsterdam (SvA). ICOMOS ondersteunt geen van de huidige opties en vraagt om verder te zoeken naar andere opties. In deze notitie wordt ingegaan op mogelijke opties die invulling kunnen geven aan het advies van ICOMOS over de Verbinding A8 – A9. Hiertoe wordt tevens de alternatievenontwikkeling en trechtering in het kader van de notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) en de eerste en tweede fase planMER beschouwd in relatie tot zowel het projectdoel als de SvA.

Vraagstelling ICOMOS

In het advies van ICOMOS is de volgende passage opgenomen:

De missie concludeert dan ook dat er op dit moment geen enkel alternatief is dat kan worden ondersteund. Daarom is het advies om verder te zoeken naar andere opties die mogelijk wel aan de drie bovengenoemde criteria voldoen, te weten: bescherming van de OUV (Outstanding Universal Value), leefbaarheid en mobiliteit.

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

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

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

Er moet dus worden gezocht naar opties die voldoen aan drie in het ICOMOS advies opgenomen criteria of doelen. Het gaat om de navolgende doelen, met toegevoegd een duiding en vertaling in aspecten die kunnen worden gehanteerd bij de beoordeling van mogelijke opties:

- **bescherming van de Outstanding Universal Value (OUV)**, hierbij gaat het (samengevat) om de integriteit en authenticiteit van de SvA; in de HIA die in 2015 is gemaakt voor de Verbinding A8 – A9 zijn deze aspecten verder uitgewerkt ten behoeve van de beoordeling van de alternatieven die op dat moment in het onderzoek waren betrokken;
- **leefbaarheid**: dit kan worden geïnterpreteerd als het terugdringen van effecten door geluid en lucht (vooral door het doorgaande verkeer in de traverse door Krommenie en Assendelft) in de leefomgeving, met daaraan toegevoegd het niet laten ontstaan van nieuwe knelpunten;
- **mobiliteit**: dit kan worden geïnterpreteerd als het leveren van een substantiële bijdrage aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het oplossen van de bestaande knelpunten in de doorstroming en voor de verkeersveiligheid (waarbij ook maatregelen zonder uitbreiding van infrastructuur een bijdrage kunnen leveren, bijvoorbeeld smart mobility).

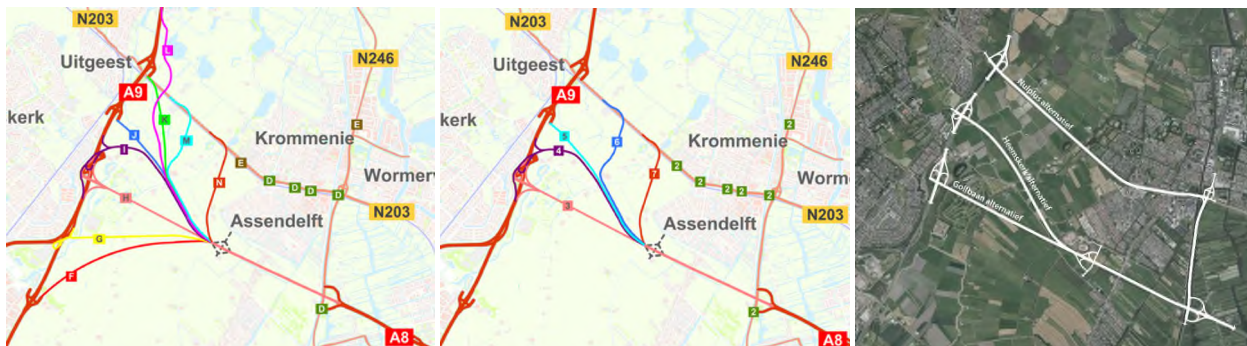
Essentie van het trechteren van alternatieven in relatie tot de OUV van de SvA.

In de eerste en tweede fase planMER is gezocht naar alternatieven rekening houden met de OUV van de SvA en invulling geven aan de projectdoelstellingen:

- 1) Het verbeteren van de bovenregionale, regionale en lokale bereikbaarheid tussen de IJmond en de Zaanstreek, met als nevendoelelstelling het stimuleren van de ruimtelijk-economische ontwikkeling in het studiegebied;
- 2) Het verbeteren van de leefbaarheid in Krommenie, Assendelft en Wormerveer door het beperken van de verkeersdruk op de bestaande provinciale wegen N203 en N246.

Daarvoor heeft het project de afgelopen jaren een uitgebreid proces doorlopen waar zorgvuldig naar verschillende opties is gekeken. Onderstaand schema illustreert dat.

2014	→	2016	→	2017	→	2018
NRD		planMER 1 ^e fase		planMER 2 ^e fase		Voorkeursalternatief
14 alternatieven		7 alternatieven		3 alternatieven		1 alternatief



Figuur 1: Van links naar rechts: de alternatieven in de NRD, planMER fase 1, en planMER fase 2

Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD)

De 14 alternatieven uit de notitie reikwijdte en detailniveau omvatten meer dan alleen wegalternatieven. Er is, in lijn met de Ladder van Verdaas, breder gekeken:

- **Ruimtelijke ordening**: In de NRD is geconstateerd dat de situatie zoals die was in 2014 al een probleem vormt, nog los van de ruimtelijke ontwikkelingen. *De huidige inzichten laten zien dat de laatste jaren de druk op de ruimtelijke ordening alleen maar groter is geworden. De woningbouwopgave in de Metropoolregio Amsterdam is groot. Maatregelen om deze groei te sturen zullen de hoeveelheid verkeer hoogstens temperen, maar niet verminderen.*
- **Mobiliteitsmanagement**: Bij mobiliteitsmanagement wordt ingezet op, bijvoorbeeld, P+R, carpoolen, alternatieve vervoerswijzen, flexibele werktijden en thuis-/telewerken. Eerdere studies hebben aangetoond dat deze maatregelen een beperkt effect hebben op de filevorming. Daarnaast is een aantal van deze maatregelen reeds toegepast in het gebied, waaronder P+R voorzieningen. *Er zijn geen nieuwe mobiliteitsmanagementmaatregelen te verwachten die een dermate probleemoplossend vermogen hebben dat deze invulling geven aan de projectdoelstelling.*

- Openbaar vervoer: Diverse studies hebben aangetoond dat zelfs met forse investeringen in de kwaliteit van het openbaar vervoer, de effecten op het autoverkeer beperkt zijn. *In de studies van de planMER is reeds rekening gehouden met het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS), dat uitgaat van zes intercity's tussen Alkmaar en Amsterdam en zes sprinters tussen Uitgeest en Amsterdam. Daarmee is de ruimte op het spoor ingevuld. Dit biedt het onvoldoende oplossing voor de problematiek in het gebied.*
- *Beter benutten bestaande infrastructuur:* Bij het beter benutten van bestaande infrastructuur gaat het, onder andere, om slimmere kruispuntoplossingen, betere afstelling verkeerslichten en uitbreiden of verlengen van opstelstroken. In 2013 heeft de provincie een aantal effectieve benuttingsmaatregelen uitgevoerd. *De provincie werkt continu, provincie breed, aan het verbeteren van de doorstroming aan de hand van het optimaliseren van verkeerslichten en het toepassen van andere systemen. Deze aanpassingen hebben wel effect, maar dragen onvoldoende bij aan de doelstellingen.*
- Nieuwe infrastructuur: Voor nieuwe infrastructuur is het zoekgebied al snel duidelijk. Ten noorden van Krommenie is het niet mogelijk om aan te sluiten op de A9 zonder grootschalig de SvA en ook het Uitgeestermeer te kruisen. Een verbinding tussen de N244 en de A9 ligt dusdanig noordelijk dat deze de druk op de N203 door Krommenie niet vermindert. Aan de zuidzijde is het Noordzeekanaal een natuurlijke grens. In de NRD zijn in de tussenliggende zone negen nieuwe wegalternatieven beschouwd. Voor de nieuwe wegalternatieven geldt dat deze allemaal de SvA raken. Qua oplossend vermogen voldoen de alternatieven die ten zuiden van de golfbaan aansluiten op de A9 niet aan de doelstelling. Dit komt omdat het meeste doorgaande verkeer op de huidige N203 van/naar Alkmaar rijdt. De zuidelijke alternatieven verlagen de druk op de N203 onvoldoende. Van de noordelijke alternatieven zijn twee alternatieven afgefallen vanwege de impact op het landschap (tevens SvA) en het minder oplossend vermogen voor de IJmond. De overige zeven alternatieven zijn verder uitgewerkt in de eerste fase planMER. *Er zijn geen nieuwe inzichten die nu zouden leiden tot een andere afweging.*

PlanMER 1e fase

In de eerste fase van de planMER is een selectie gemaakt van drie uit de zeven alternatieven. Eén van de zeven alternatieven is het handhaven/verbeteren van de huidige situatie. Geen van de alternatieven voldoet volledig aan alle criteria. Zo is het opwaarderen van de huidige infrastructuur positief voor de SvA, maar draagt dit beperkt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid en de leefbaarheid. De alternatieven met nieuwe infrastructuur dragen wel bij aan een verbeterde bereikbaarheid en leefbaarheid, maar hebben effect op de SvA.

Van de wegalternatieven zijn drie alternatieven afgefallen in de eerste fase van de planMER. Het gaat om de alternatieven 4, 6 en 7. Daarnaast is het nul-plusalternatief aangescherpt. De beoordeling in de eerste fase planMER is nogmaals afgezet tegen de criteria doelbereik en OUV van de SvA.

- *Nul-plusalternatief (via N246):* Het opwaarderen van de N246 langs het Noordzeekanaal bleek vanwege een te zuidelijke ligging geen oplossing te zijn. Hierdoor is het Nul-plusalternatief aangepast naar de route via de N246 en N203, door Krommenie.
- *Alternatief 4:* Dit alternatief sluit op dezelfde locatie aan op de A9 als het Golfbaanalternatief, maar passeert de golfbaan direct ten noorden ervan. De positieve effecten op de bereikbaarheid zijn iets minder groot dan die van het Golfbaanalternatief. Daarnaast doorsnijdt alternatief 4 over grotere afstand de SvA.
- *Alternatief 6:* Alternatief 6 draagt minder dan het Golfbaanalternatief en Heemskerkalternatief bij aan de bereikbaarheid, omdat de route langer is en niet direct aansluit op de A9. Ook voor dit alternatief geldt dat de impact op de SvA groot is: er wordt een groot deel van het inundatiegebied doorsneden en in dit gebied wordt een nieuwe aansluiting gemaakt op de N203.
- *Alternatief 7:* Dit alternatief is bedoeld om het landschap en de SvA zo veel mogelijk te ontzien. Het geheel ontzien is echter niet mogelijk. Bij de aansluiting met de N203 raakt alternatief 7 het natuurmonument Ham en Crommenije alsook de SvA (wat in een Nul-plusalternatief niet het geval is). Daarbij voldoet dit alternatief niet aan de projectdoelstelling. Qua bereikbaarheid scoort dit alternatief minder omdat dit alternatief een langere route kent dan de andere alternatieven en niet direct aansluit op de A9. Hierdoor blijft de Communicatieweg een aantrekkelijke sluiproute en rijdt er over de N203 door Krommenie in dit alternatief

nog steeds relatief veel verkeer. Hierdoor verslechtert ook de verkeersveiligheid ten opzichte van de referentiesituatie. *Uit een nader analyse ten tijde van PlanMER fase 2 blijkt dat dit alternatief zelfs minder verkeer faciliteert dan het Nul-plus alternatief, waarmee dat alternatief zowel op de SvA als doelbereik beter scoort.*

De navolgende alternatieven zijn vervolgens verder onderzocht in de tweede fase planMER:

- Nul-plusalternatief (door Krommenie)
- Heemskerkalternatief
- Golfbaanalternatief

Uit de voorgaande beschouwing blijkt vanuit de SvA en in relatie tot het doelbereik er geen aanleiding is om deze trechtering te heroverwegen.

PlanMER 2e fase

De tweede fase van de planMER is bedoeld om een voorkeursalternatief te bepalen. Hiertoe zijn inpassende ontwerpen van de alternatieven uitgewerkt (met aandacht voor de SvA) en beoordeeld. Hierbij zijn de aspecten zoals genoemd door ICOMOS betrokken.

Nul-plusalternatief: Het Nul-plusalternatief scoort voor de bereikbaarheid beduidend minder dan het Heemskerk- en het Golfbaanalternatief. Voor de doelstelling m.b.t. de leefbaarheid voldoet dit alternatief dan ook niet. Ondanks dat dit alternatief goed scoort ten aanzien van de SvA (er is geen nieuwe doorsnijding), is deze vanwege het beperkte doelbereik geen oplossing.

Heemskerk- en Golfbaanalternatief: Deze alternatieven scoren goed op het aspect bereikbaarheid. Beide alternatieven dragen bij aan het behalen van de doelstellingen voor de bereikbaarheid, maar ook voor de leefbaarheid. Voor wat betreft de SvA scoren beide alternatieven - ondanks de aandacht voor de SvA in het ontwerpproces - niet goed: ze doorsnijden beide het stellinggebied. Voor beide alternatieven resteert een opgave voor de inpassing in de SvA in de planuitwerking.

Op basis van de voorgaande beschouwing blijkt dat geen van de in de NRD benoemde afgevalen oplossingsrichtingen of alternatieven in relatie tot de SvA heroverwogen dienen te worden.

Een bredere beschouwing van de mogelijkheden in relatie tot de SvA

Als onderdeel van het advies van ICOMOS wordt opgemerkt dat in bestaande situatie de OUV van de SvA deels al zijn aangetast zijn door andere ruimtelijke ontwikkelingen. In de termen van het advies: de landschappelijke dimensie als uitdrukking van de OUV staat op het spel. Dit geeft aanleiding om bovenop de voorgenoemde beschouwing van het eerdere trechteren ook te zoeken naar opties die niet alleen te kijken naar oplossingsrichtingen voor de Verbinding A8-A9 zelf, maar ook breder te kijken naar maatregelen die een bijdrage leveren aan het versterken van de OUV. Dit betekent dat in principe drie groepen van opties kunnen worden onderscheiden, namelijk:

- andere tracés: dit is de groep van opties die bestaan uit een ander tracé voor de verbinding tussen de A8 en de A9;
- optimaliseren van de beschouwde alternatieven: deze groep bevat de opties die bestaan uit maatregelen om de impact van de reeds beschouwde alternatieven (Nul-plusalternatief, Heemskerkalternatief en Golfbaanalternatief) op de OUV verder te verminderen;
- herstel en versterken landschappelijke expressie: bij deze groep gaat het om opties die er, als flankerende maatregelen, op zijn gericht de 'landschappelijk expressie' te verbeteren 'omdat de landschappelijke dimensie (...) van groot belang is om de betekenis van de SvA te kunnen begrijpen en waarderen'. Deze groep maatregelen vormt als het ware de basis voor een saldo- of compensatiebenadering waarbij de (resterende) negatieve effecten van de ingreep worden gecompenseerd door positieve effecten elders. Een dergelijke saldobenadering (met compensatie) is bij effecten op natuurwaarden niet ongebruikelijk¹.

¹ Voor natuurgebieden die vallen onder de Europese Habitat- en Vogelrichtlijn geldt bijvoorbeeld een duidelijk regime ten aanzien van ingrepen die effect kunnen hebben op de instandhoudingsdoelstellingen. In dit regime kan bij voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen uiteindelijk een ADC-

Andere tracés

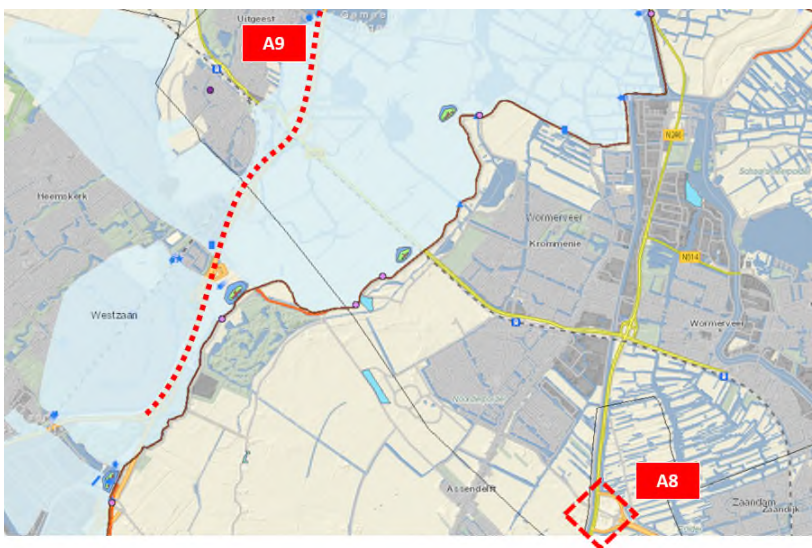
Zoals hiervoor beschreven, blijkt dat de bestaande knelpunten met betrekking tot de doorstroming, bereikbaarheid en leefbaarheid niet kunnen worden opgelost door maatregelen zonder uitbreiding van de infrastructuur. Maatregelen als mobiliteitsmanagement, verbeteren van andere modaliteiten (OV, fiets) e.d. dragen onvoldoende bij aan het oplossen van de knelpunten. Om de knelpunten te kunnen oplossen is nieuwe infrastructuur nodig of moet de bestaande infrastructuur worden verbeterd. In het planMER zijn daarom drie alternatieven onderzocht waarvan twee (het Heemskerk- en Golfbaanalternatief) bestaan uit nieuwe infrastructuur en een (Nul-plusalternatief) bestaat uit het verbeteren van bestaande infrastructuur (in feite deels nieuwe infrastructuur te plaatse van reeds bestaande wegen).

De SvA ligt tussen de twee te verbinden snelwegen A8 en A9 (figuur 2). Daardoor zijn geen oplossingen mogelijk die de SvA niet doorsnijden. Alleen het Nul-plusalternatief, dat gebruik maakt van bestaande infrastructuur, leidt niet tot een nieuwe doorsnijding en verdere versnippering. Gezien de op te lossen bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen zijn alternatieven die verder naar het noorden of verder zuidelijk aantakken op de A9 geen realistische alternatieven. Ook voor dergelijke andere tracés geldt overigens dat een doorsnijding van de SvA onvermijdelijk is; een verbinding tussen de A8 en A9 doorsnijdt altijd de tusseliggende SvA.

In de voorgaande stappen in het proces is een groot aantal mogelijke tracés in beeld gebracht. Dit heeft geleid tot de drie alternatieven die uiteindelijk in de 2^e fase van het planMER zijn onderzocht. Het advies van ICOMOS onderschrijft deze selectie van alternatieven.

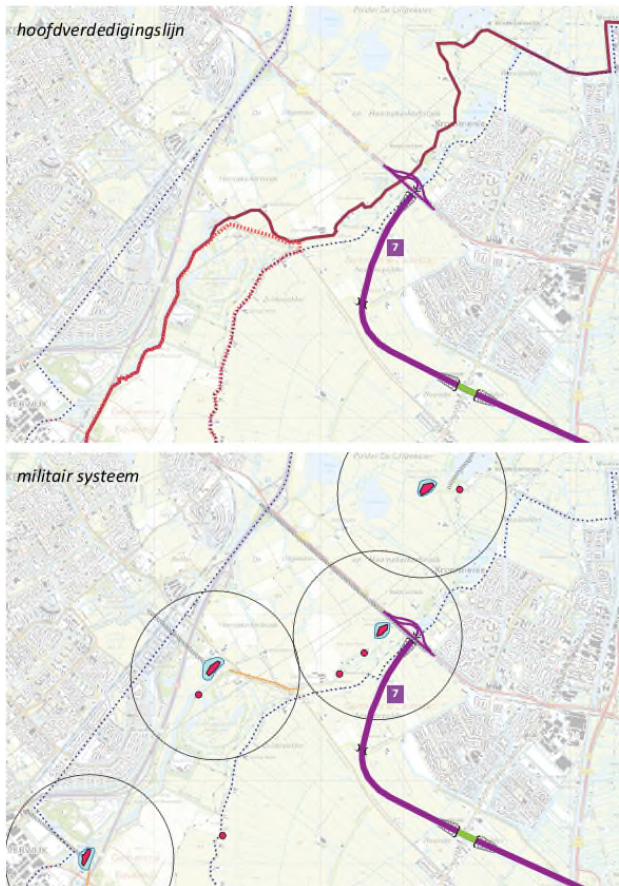
Als onderdeel van het planMER en in de voorgaande paragrafen is heroverwogen of eerder afgevalen alternatieven mogelijk alsnog (bijvoorbeeld vanwege de SvA) kansrijk zouden kunnen zijn. Hierbij is ook het in het voortraject afgevalen alternatief 7 heroverwogen, dat net als het Nul-plusalternatief binnen de SvA gebruik maakt van de N203. In het planMER is het afvallen van dit alternatief nogmaals beschreven en (aanvullend) gemotiveerd. Kort samengevat is de conclusie in het planMER dat alternatief 7 minder bijdraagt aan het oplossen van de problemen dan het Nul-plusalternatief tegen vergelijkbare kosten en met (als gevolg van de te maken aansluiting op de N203 nabij fort aan den Ham) grotere impact op de SvA (figuur 3). Er zijn - ook met het advies van ICOMOS - geen redenen om deze conclusie aan te passen.

Dit betekent dat alternatief 7 geen optie is die voldoet aan de criteria bescherming van de OUV, leefbaarheid en mobiliteit (althans niet beter dan het Nul-plusalternatief).



Figuur 2: Te verbinden autosnelwegen A8 en A9 en de Stelling van Amsterdam (bron ondergrond: www.Noord-Holland.nl)

toets nodig zijn waarin wordt gekeken of er alternatieven zijn (A), of er dwingende redenen van maatschappelijk belang zijn (D) en wat aan compensatie noodzakelijke is (C).



Beoordeling van de ingreep	positief effect					negatief effect				
	4 Zeer goed	3 Goed	2 Matig	1 Gering	0 Nietmaal	1 Gering	2 Matig	3 Goed	4 Zeer goed	
ALTERNATIEF 7										
Integriteit										
Hoofdverdedigingslijn										
Watermanagementsysteem										
Militair systeem										
Authenticiteit										
Hoofdverdedigingslijn										
Watermanagementsysteem										
Militair systeem										
Totaal plangebied										
Totaal studiegebied										

Figuur 3: Alternatief 7 zoals beoordeeld in de HIA (2015)

Optimaliseren beschouwde alternatieven

Het gaat bij dit type maatregelen om aanpassingen die als doel hebben de ingreep (de nieuwe infrastructuur bij het Golfbaan- of Heemskerkalternatief) meer in overeenstemming brengen met de OUV.

Dit roept de vraag op waaruit dergelijke maatregelen kunnen bestaan en vooral welke visie er aan ten grondslag kan liggen. Worden de maatregelen gericht op het zo veel mogelijk onzichtbaar maken van de nieuwe infrastructuur (door verdiepte ligging, tunnelbakken, onderdoorgangen en dergelijke) of juist op het herkenbaar en beleefbaar houden van de nieuwe ingreep, tegelijkertijd met het beter beleefbaar maken van de SvA en het benadrukken van de verschillen tussen de historische SvA en de nieuwe infrastructuur?

Bij deze laatste optie gaat het om het benadrukken van de verschillen tussen enerzijds de SvA - een ingenieus systeem dat optimaal en uitgekend gebruik maakt van de landschappelijke gegevens van hoogteligging, watersysteem, destijds reeds bestaande wegen en dijken e.d. - en anderzijds de 21^e eeuwse ingreep van een nieuwe snelweg die zich grotendeels onttrekt aan de landschappelijke onderlegger en daarop een nieuw element vormt. Dergelijke combinaties van oud en nieuw, met nieuwe, herkenbare en contrasterende toevoegingen aan historische, monumentale gebouwen en structuren wordt veelvuldig en met succes toegepast².

In het 21^e eeuwse volle Nederland is het de kunst om op een goede en zorgvuldige manier oud met nieuw te verenigen. Het is balanceren tussen behoud en versterken van het oude en het toevoegen van nieuwe elementen. Balanceren om (in termen van ruimtelijke kwaliteit) de toekomstwaarde en de gebruikswaarde van historische elementen te verbeteren, met behoud en versterking van de belevingswaarde. Balanceren om zorgvuldig en uitgekend iets nieuws toe te voegen met respect voor het oude. Dit is in zekere zin vergelijkbaar met de inspanningen die de eind 19^e eeuwse ontwerpers van de SvA moesten doen om de nieuwe functie die toen moest worden

² Voorbeelden zijn museum De Fundatie in Zwolle en het provinciehuis van Noord-Holland. De doorsnijding van de SvA van de A4 ten zuiden van Schiphol is zichtbaar gemaakt vanaf de snelweg en recent is ook de doorsnijding van de kering van de Nieuwe Hollandse Waterlinie door de A15 beter zichtbaar gemaakt. Momenteel wordt bij de verbreding van de A27 Houten – Hoopolder het door deze weg doorsneden Fort Altena (tevens Nieuwe Hollandse Waterlinie) herkenbaarder en beter beleefbaar gemaakt.

ingevoegd (de SvA) in te passen in het landschap en het destijds bestaande systeem van water, grondslag, hoogteligging, wegen en waterlopen, et cetera³.

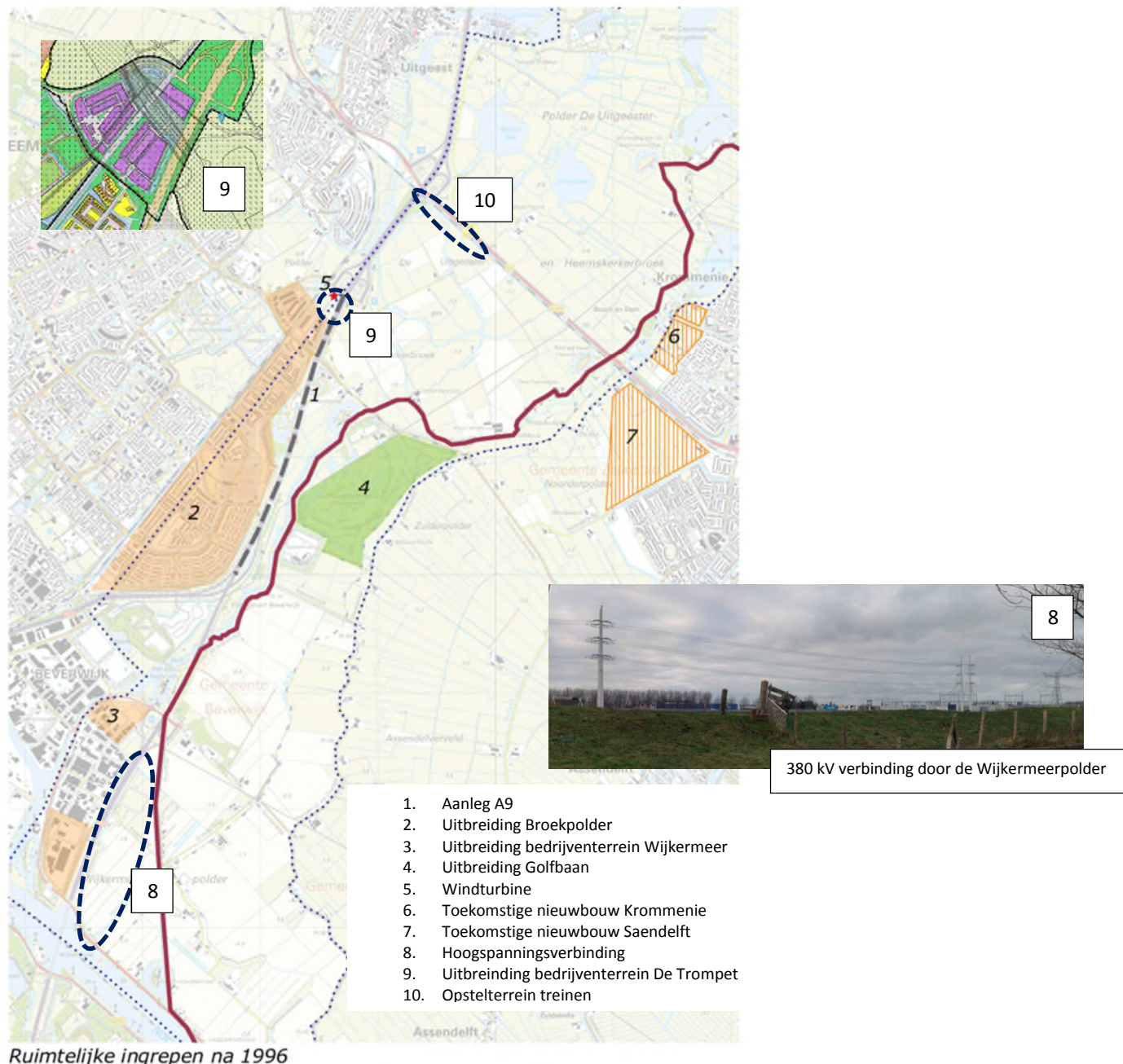
Op een hoog abstractieniveau is dus het zorgvuldig inpassen van een verbinding tussen de A8 en de A9 een continuering van het Hollandse inpassingsvernuft waarvan de SvA een exponent is. In dat perspectief is een uitgekiend vormgegeven en ingepaste - maar niet verborgen - verbinding A8 – A9 een nieuwe toevoeging aan het landschappelijke en cultuurhistorische verhaal.

Herstel en versterken landschappelijke expressie

Het advies van ICOMOS somt een aantal ontwikkelingen op die in het studiegebied impact hebben op de SvA. Deze opsomming komt ook al voor in de HIA (2015, figuur 4). Zichtbaar is dat vooral ten zuiden van de Communicatieweg ruimtelijke ingrepen hebben plaatsgevonden (en nog gaan plaatsvinden, los van verbinding A8 –A9), zowel in de inundatiegebieden (A9, Broekpolder) als binnen de linie (Golfbaan). Ten noorden van de Communicatieweg hebben zich geen wezenlijke ruimtelijke ontwikkelingen voorgedaan. In dit gebied was de A9 in 1996 al aanwezig. In dit gebied speelt wel de ontwikkeling van het opstel terrein. In de bestaande situatie is hier de landschappelijke expressie - integriteit en authenticiteit - grotendeels nog aanwezig.

Opties gericht op herstel en versterking van de landschappelijke expressie kunnen daarom vooral worden gericht op het meest aangetaste delen van de SvA, namelijk het gebied tussen de Communicatieweg en het Noordzeekanaal. Daarbij ligt het meer voor de hand deze maatregelen te koppelen aan het Golfbaanalternatief. Daarbij wordt opgemerkt dat, gezien vanuit de landschappelijke expressie, het Heemskerkalternatief in een meer ongerept en gevoeliger gebied ligt dan het Golfbaanalternatief.

³ En ook die ontwikkeling staat in de eeuwenlange traditie van het gebruik maken van de landschappelijke gegevens; dit gaat terug tot de eerste bewoners van het Oer IJ estuarium.



Figuur 4: Ruimtelijke ingrepen in het studiegebied na 1996. In samenhang met de ontwikkeling van Broekpolder (nr 2 op het kaartje) en de verschuiving van de A9 is ook de hoogspanningsverbinding verplaatst naar de (smalle) zone tussen de snelweg en de liniedijk. Op dit kaartje is nog niet de ontwikkeling van het opstelsterrein voor treinen (nr 10, langs de N203 nabij de aansluiting op de A9)⁴ en de mogelijke(kleine) uitbreiding van het bedrijventerrein De Trompet (nr 9, planologisch mogelijk, maar nog niet gerealiseerd; bestemmingsplan volgens www.ruimtelijkeplannen.nl) opgenomen. In het zuidelijk deel is inmiddels een nieuwe 380 kV hoogspanningsverbinding gebouwd (nr 8, met hoogspanningsstation in het bedrijventerrein Wijkermeer). Verder kan worden opgemerkt dat de A9 (lijn 1) het inundatiegebied doorsnijdt maar al aanwezig was in 1996 (bron: HIA, 2015, aangevuld)

⁴ Dit voornemen is nog niet planologisch vastgelegd. Het voornemen voor het opstelsterrein moet nog worden vertaald in een ontwerp tracébesluit. Het is niet bekend wat de stand van zaken hierover is en in hoeverre ICOMOS hierover nog gaat adviseren

Samenvatting en conclusie

Het advies van ICOMOS biedt een opening om niet alleen te kijken naar andere alternatieven (tracés) voor de Verbinding A8 – A9, maar ook om te kijken naar flankerende maatregelen die gezamenlijk kunnen bijdragen aan de doelstellingen bescherming van de OUV, leefbaarheid en mobiliteit.

Het is evident dat andere alternatieven (met minder impact op de SvA) niet mogelijk zijn en/of niet beter zijn dan de reeds beschouwde alternatieven. Zoeken van andere (tracé)alternatieven zal dus niet leiden tot betere opties.

Gezien de beoordelingen in het planMER en ook de MKBA, maar ook gezien de ligging van dit alternatief in het gedeelte van de SvA dat het meest kan profiteren van maatregelen om de landschappelijke expressie van de SvA te herstellen en te versterken ligt het voor de hand om het Golfbaanalternatief te nemen als basis voor de uiteindelijke oplossing.

Voor die uiteindelijke oplossing is een helder verhaal nodig. Onderdeel van dit verhaal kan zijn het plaatsen van de problematiek en de oplossingen in een historisch continuüm van het uitgekiend ruimtelijk inpassen van nieuwe functies. Een tweede onderdeel van dit verhaal is een duidelijke visie op de manier waarop, in deze omgeving en met dit voornemen, oud kan worden verenigd met nieuw. Het derde onderdeel, daarmee nauw samenhangend, is een visie op het herstel en het versterken van de landschappelijke expressie van de SvA, vooral voor het gebied tussen het Noordzeekanaal en de Communicatieweg.

Oftewel: maak een integrale visie en een samenhangend plan voor het herstel van het gedeelte van de SvA tussen het Noordzeekanaal en de N203, met daarin opgenomen een uitgekiend ontworpen Golfbaanalternatief. Beschouw het ontwerp van het Golfbaanalternatief en het herstel van de landschappelijke expressie van dit deel van de SvA als één ontwerppoging. Plaats deze visie in een doorgaande historische context van het gebruik van het landschap.