

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

dhr. V. Evers

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235143580

eversv@noord-holland.nl

1 | 4

Betreft: Verbinding A8-A9: Onderzoek haalbaarheid tunnel

Verzenddatum

28 MEI 2020

Geachte leden,

Kenmerk

1427994/1427999

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) brengen wij u de volgende besluiten van ons college ter kennis:

Uw kenmerk

- 1) Kennis te nemen van het rapport 'Onderzoek haalbaarheid tunnel' voor het project Verbinding A8-A9;
- 2) Een tunnelvariant voor de Verbinding A8-A9 niet verder te onderzoeken;
- 3) De mogelijkheden voor een gehele of gedeeltelijke verdiepte ligging van de Verbinding A8-A9 verder uit te werken;

Aanleiding onderzoek

In ons coalitieakkoord 'Duurzaam doorpakken!' hebben wij over het project Verbinding A8-A9, onder andere, het volgende geschreven: *"De huidige voorkeursvariant van de verbinding A8-A9 zal verder onderzocht worden. Om het landschap te sparen zal gekeken worden of het mogelijk is de weg verdiept of in een tunnel aan te leggen."*

Het consortium dat het Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9 maakt, is gevraagd om een onderzoek te doen naar de haalbaarheid van een tunnel. Dat onderzoek is afgerond en besproken in de Stuurgroep Verbinding A8-A9. Het onderzoek is als bijlage gevoegd bij deze brief.

Het onderzoek heeft zich gericht op twee mogelijke tunnelvarianten:

- 1) Een tunnel ter hoogte van de Stelling van Amsterdam;
- 2) Een tunnel over een zo lang mogelijke lengte.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Een tunnel over zo lang mogelijke lengte

Een tunnel valt onder de tunnelwet. De veiligheid in tunnels is een belangrijk onderwerp van de tunnelwet. De eisen aan veiligheid zijn bepalend voor wat wel en niet kan in een tunnel. Een aantal bepalende eisen:

- 1) Filevorming vlak na of in de tunnel is vanuit veiligheid niet gewenst, verkeer wordt dan voor de tunnel gedoseerd;
- 2) Weefbewegingen zijn vanuit veiligheid niet toegestaan, waardoor in- en uitvoegen van verkeer buiten de tunnel moet plaatsvinden.

De technische analyse leidt tot de conclusie dat een (geboorde) tunnel met een lengte van ongeveer 2,5 km technisch mogelijk is tussen de Groenedijk en de Dorpsstraat in Assendelft. Vanwege de beperkte meerwaarde voor de OUV van de Stelling van Amsterdam, de negatieve effecten voor leefbaarheid en natuur, en vanwege de robuustheid van een tunnel, wordt een tunnel niet verder uitgewerkt.

OUV Stelling van Amsterdam

De Outstanding Universal Value (OUV), of uitzonderlijke universele waarde, is de verzameling kwaliteiten die iets tot werelderfgoed maken. Het gaat bij de Stelling van Amsterdam over het strategisch landschap (zoals de dijken en openheid), het watermanagementsysteem (zoals waterlopen en sluizen) en de militaire werken (zoals de forten).

Bij een tunnel over zo lang mogelijke lengte zien de onderzoekers geen meerwaarde voor de OUV van de Stelling van Amsterdam. In een tunnel kunnen namelijk geen op- en afritten gemaakt worden. Dit betekent dat verkeer vanaf de A9 uit zowel noordelijke als zuidelijke richting eerst moet samenvoegen voordat het de tunnel in rijdt. Hierdoor kan de tunnel pas beginnen voorbij de Stelling van Amsterdam, gezien vanaf de A9. Dit gedeelte kan wel verdiept aangelegd worden. Bij een verdiepte ligging kunnen overkappingen tot 250 meter aangebracht worden. Er is dan geen sprake van een tunnel volgens de tunnelwet. Deze verdiepte ligging spaart wel het open landschap tussen de Stelling en Assendelft.

Omgevingseffecten

Bij een tunnel over een zo lang mogelijk lengte verschuift de aansluiting Saendelft naar de Nauernasche Vaart. Dat houdt in dat de aansluiting dicht bij een deel van het Natura 2000-gebied Polder Westzaan komt te liggen. Dat is door de effecten in de aanlegfase (stikstof, grondwater) een groot risico voor de haalbaarheid van de tunnel en in het kader van de Natuurbeschermingswet een risico voor de vergunbaarheid vanwege de ADC-toets.

Functionaliteit

De tunnel is voor het wegennet een minder robuuste oplossing voor de bereikbaarheid en de leefbaarheid dan een weg op maaiveld of een verdiepte ligging. Dat komt door de veiligheidseisen (geen file in de tunnel, geen vervoer gevaarlijke stoffen), onderhoud en incidenten.

Kosten

De investeringsraming van de geboorde tunnel tussen de Groenedijk en de Dorpsstraat komt op een bedrag van ca. 410 miljoen euro (plus of min 30%). In dit bedrag is geen rekening gehouden met de kosten van de overige delen van de Verbinding A8-A9, met name de verdiepte aansluiting op de A9 en de aansluiting Saendelft.

Tunnel door de Stelling van Amsterdam

Uit het onderzoek blijkt dat een geboorde tunnel op deze plaats niet mogelijk is door de boogstralen en het gebrek aan ruimte voor een start- en eindschacht om een boor op te bouwen of te ontmantelen. Een vergraven tunnel zou mogelijk zijn. Omdat de tunnelwet niet toestaat dat verkeer weeft in een tunnel dienen in- en uitvoegstroken over de hele lengte van de tunnel door te lopen. Het in- en uitvoegen vindt plaats buiten de tunnel in het open landschap.

Een tunnel ter plaatse van de kruising met de Stelling van Amsterdam kan niet worden gecombineerd met een tunnel over de gehele lengte, omdat er dan geen ruimte is voor in- en uitvoegbewegingen en geen ruimte is voor een aansluiting Saendelft.

Een korte tunnel alleen bij de kruising met de Stelling van Amsterdam heeft volgens het onderzoek een beperkte meerwaarde voor de OUV en voor het landschap. Een tunnel en een verdiepte ligging dienen beiden te worden gegraven. Een verdiepte ligging kan smaller worden uitgevoerd dan een tunnel, omdat in een verdiepte ligging rijstroken kunnen samenvoegen. Ook met een verdiepte ligging en overkappingen tot 250 meter, bijvoorbeeld bij de hoofdweerstandslijn en waterlopen, kan de impact van de Verbinding A8-A9 op de OUV en het landschap worden beperkt.

Adviezen

Samengevat blijkt uit het rapport dat een tunnel technisch niet mogelijk is. Het rapport is besproken in de Stuurgroep Verbinding A8-A9 en met het onafhankelijke Kwaliteitsteam die de onderzoeken in het kader van het Landschapsplan beoordeelt. De Stuurgroep Verbinding A8-A9 adviseert om een tunnelvariant niet verder uit te werken. Het Kwaliteitsteam kan zich vinden in de conclusie dat de tunnelvariant geen toegevoegde waarde biedt en duurder is dan een verdiepte ligging. Zij onderschrijven de conclusie dat de tunnelvariant kan komen te vervallen en een verdiepte ligging verder wordt uitgewerkt. Wij nemen deze adviezen over en gaan verder studeren op de mogelijkheden voor een verdiepte ligging.

Het rapport 'Onderzoek haalbaarheid tunnel', in het kader van het Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9, kunt u inzien op de projectwebsite www.VerbindingA8-A9.nl.

Planning

De maatregelen omtrent het coronavirus hebben invloed op de planning van het project. Bijeenkomsten kunnen niet fysiek plaatsvinden waardoor participatie op een andere, digitale, manier ingevuld moet worden. De besluitvorming over het Landschapsplan SvA / A8-A9, de Korte termijn maatregelen leefbaarheid Krommenie en het aanvullend onderzoek OV / fiets volgt in het eerste kwartaal van 2021.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris

R.M. Bergkamp



voorzitter

A.Th.H. van Dijk