

Bundel van de Mobiliteit & Financien van 2 maart 2017

Agenda bijlagen

Agenda M&F 2-3-2017.docx

Reactie Platform Krommenie aan commissie Mobiliteit en Financien A8-A9.docx

Brief Buurtcommissie Bus(ch) en Dam inzake Verbinding A8-A9.doc

Brief Stichting Militair Erfgoed Groot Amsterdam inzake Varianten A8-A9 i.r.t. impact Stelling van Amsterdam en de winst

op milieu en mobiliteit.pdf

Vastgesteld verslag commissie M&F 2 maart 2017.doc

- 1 19:30 - Opening besloten vergadering
Conceptagenda M&F 2-3-2017.docx
- 2 19:35 - Brief GS aan PS, Overeenstemming met Heijmans N23 Westfrisiaweg
Brief GS aan PS, Overeenstemming met Heijmans N23 Westfrisiaweg.pdf
Brief GS aan PS, Memorandum of Understanding N23 Westfrisiaweg.pdf
- 3 20:30 - Sluiting besloten vergadering
- 4 20:30 - Vervolg behandeling agendapunt 6d. 13-2-2017: brief GS aan PS, Planstudie Verbinding A8-A9 voorkeursontwerpen voor Nulplus-, Golfbaan- en Heemskerkalternatief
De behandeling van agendapunt 6d. 'Planstudie Verbinding A8-A9 voorkeursontwerpen voor Nulplus-, Golfbaan- en Heemskerkalternatief' van de vergadering van 13 februari 2017 is niet volledig afgerond. De commissie krijgt gelegenheid om (vervolg-)vragen te stellen en om discussie aan te gaan.
Brief GS aan PS, Planstudie Verbinding A8-A9 voorkeursontwerpen voor Nulplus-, Golfbaan- en Heemskerkalternatief, def.pdf
Planstudie Verbinding A8-A9, Voorkeursontwerp voor de drie alternatieven.pdf
Technische toelichting A8-A9 commissie M&F 2-3-2017.pdf
- 5 22:00 - Sluiting vergadering

Agenda Mobiliteit & Financiën

Datum: 02-03-2017
Tijd: 19:30 – 22:00
Locatie: Vergaderzaal 1.4
Voorzitter: Hein Struben
Toelichting: 19.30 – 20.30 uur: extra besloten vergadering over brief van GS aan PS inzake Overeenstemming met Heijmans N23 Westfrisiaweg.

20.30 – uiterlijk 22.00 uur: afronding behandeling agendapunt 6d. van 13 februari 2017 over de brief van GS aan PS inzake Planstudie Verbinding A8–A9 voorkeursontwerpen voor Nulplus–, Golfbaan– en Heemskerkalternatief.

Punt	Omschrijving
------	--------------

19:30 1 Opening besloten vergadering

19:30 2 Brief GS aan PS, Overeenstemming met Heijmans N23 Westfrisiaweg

20:30 3 Sluiting besloten vergadering

20:30 4 Vervolg behandeling agendapunt 6d. 13-2-2017: brief GS aan PS, Planstudie Verbinding A8–A9 voorkeursontwerpen voor Nulplus–, Golfbaan– en Heemskerkalternatief

De behandeling van agendapunt 6d. 'Planstudie Verbinding A8–A9 voorkeursontwerpen voor Nulplus–, Golfbaan– en Heemskerkalternatief' van de vergadering van 13 februari 2017 is niet volledig afgerond. De commissie krijgt gelegenheid om (vervolg-)vragen te stellen en om discussie aan te gaan.

22:00 5 Sluiting vergadering

Geachte Statenleden,

Ik hoopte bij dit agendapunt te kunnen inspreken, maar uit contact met uw commissieadviseur bleek dit niet mogelijk omdat het een afronding van het agendapunt betrof. Wel ben ik in de gelegenheid gesteld U schriftelijk te benaderen.

Onderstaande reactie is namens het Platform Krommenie dat zich bezighoudt met de ontwikkelingen rond de Verbinding A8-A9 nabij Krommenie. 1437 ondertekenaars van onze petitie ***“Krommenie, Saendelft de A8-A9, 0 plus variant, niet doen”***, ondersteunen onze inspanningen.

De provincie vangt haar projectsite van de verbinding A8-A9 als volgt aan:

Het ontbreken van een goede verbinding tussen de A8 en de A9 zorgt voor dagelijkse files op de provinciale wegen N203 en N246. Dit leidt in Krommenie en Assendelft tot ernstige overlast van onder meer sluipverkeer, geluidshinder en slechte luchtkwaliteit. Een betere verbinding tussen de A8 en A9 is van groot belang om deze problemen op te lossen.

Uit nadere beschouwing van de Nulplusalternatief in de “Planstudie Verbinding A8 – A9” welke onderdeel vorm van dit agendapunt (pagina 10 en 11) blijkt onzes inziens niet dat de problemen op het gebied van milieu in Krommenie en Assendelft worden opgelost.

a) De geluidhinder

- Opgemerkt wordt dat *indicatieve berekeningen laten zien dat het geluidniveau lager zou zijn dan het referentiesituatie door toepassing van geluidschermen.*(blz.10)

Dit betekent nog op geen enkele wijze het einde van ernstige overlast een verbetering voor de leefomgeving. Het referentieniveau is de huidige situatie en die is volgens de provincie ernstig!!

Verder zal het geluidniveau op grotere afstand toenemen doordat de geluidbron (de vierbaansweg op een viaduct) ruim boven het maaiveld wordt gesitueerd wat leidt tot vrije uitbreiding van het geluid over de verder gelegen woonomgeving.

Ook zullen de schermen weinig effectief zijn voor de 9 dichtbijgelegen scholen, die uit meerdere bouwlagen bestaan, zodat de klaslokalen op gelijke hoogte van de weg zijn gesitueerd.

Tenslotte zullen bestaande geluidwallen, zoals nu aanwezig langs de buurt Zuiderham, enorm aan effect inboeten door de hoge ligging van geluidbron. Gevolg toename van het geluidniveau.

- *Er zou een sterke afname zijn van de verkeersintensiteit en dus milieueffecten van het lokale verkeer.* (blz. 11)

De opmerking dat de milieueffecten van het lokale verkeer zouden afnemen, is werkelijk onzin. Het lokale verkeer blijft bestaan maar het doorgaande verkeer wordt over een viaduct geleid. De milieueffecten van het lokale verkeer veranderen hier niet door!!

b) De luchtkwaliteit.

- *De luchtkwaliteit aan weerszijden van de weg verbetert ten opzichte van het referentieniveau. Dit is het gevolg van de hoge ligging waardoor de uitlaatgassen beter worden verspreid.(blz. 10)*

Dit is een bijzondere redenering. Aan weerszijden van de weg is vlak naast het viaduct op maaiveld niveau. Echter de bovenste bouwlagen van de 9 scholen liggen op gelijke hoogte van het wegdek. Daar zal geen verbetering van de luchtkwaliteit optreden. Ook hier vergelijkt men met de huidige situatie, maar gaat voorbij aan de ernst in de huidige situatie. Uit gegevens van de plaatselijke apotheker, de heer Raymond Kolman, blijkt dat het medicijngebruik voor chronische luchtwegaandoeningen de afgelopen 5 jaar met meer dan 6 procent is gestegen en dit cijfer was al hoog. Andere bronnen dan de provinciale weg N203 zijn hiervoor niet aanwijsbaar.

Geachte Statenleden, U kunt zich principieel de vraag te stellen of een snelweg tussen 2 drukke woonkernen moet doorlopen en of dit een toekomstbestendige oplossing is als het verkeer verder zou toenemen en maar een beperkt aantal knelpunten wordt oplost.

Duidelijk is dat een viaduct hiervoor volstrekt ongeschikt is. De situaties in Badhoevedorp en Koog aan de Zaan zijn hier sprekende voorbeelden van. Op pagina 10 wordt nog aangegeven dat de aanlegkosten beperkt lager zijn dan een tunnelvariant, dat gaat volledig ten koste van het leefmilieu van Krommenie en Assendelft.

G. W. Van Woesik.

Namens het Platform Krommenie. 28-02-2017.

Geachte leden Statencommissie Mobiliteit en Financiën.

Wij vragen uw aandacht specifiek voor twee punten in het debat met de gedeputeerde mevrouw Post:

1. Gelijkwaardige publicatie ontwerp Nulplus alternatief.

Aandachtspunt gelijkwaardig ontwerp van de 3 alternatieven.

Zoals op 13 februari 2017 in uw commissie verwoord, zouden wij u willen vragen te bewerkstelligen dat de provincie de gelijkwaardige uitwerking van het Nulplus alternatief publiceert.

Citaat Noord-Hollands Dagblad van 27-2-2017:

“ Een woordvoerder van de provincie meldt dat het Nulplus ontwerp compleet is in mei als Gedeputeerde Staten een beslissing neemt”

De woordvoerder van GS spreekt hier niet de waarheid.

Waarom niet de waarheid, omdat het ontwerp nu al klaar moet zijn om gebruikt te worden voor alle doorrekeningen van verkeer, MKBA en de milieueffecten.

De gelijkwaardigheid van de uitwerking van de ontwerpen is altijd toegezegd door de provincie en specifiek door mevrouw Post op 9 mei 2016 in de vergadering commissie Mobiliteit & Financiën .

De publieke commotie over de beperkte uitwerking en de mededeling ‘update volgt’, van het huidige ontwerp maakt een gelijkwaardige discussie onmogelijk.

Het Heemskerk- en Golfbaanalternatief zijn wel volledig uitgewerkt en gepubliceerd.

Wij eisen onmiddellijke publicatie van het ontwerp van het Nulplus alternatief

2. Het milieueffect Koog aan de Zaan, Zaandijk,Zaandam van de verkeerstoename op de bestaande A8.

Het oostelijke deel van het plangebied (de bestaande A8) wordt begrensd tot en met het Natura-2000 gebied Guisveld .

Het effect daarvan is dat de toename van het verkeer en de daarmee samenhangende toename van fijnstof en geluidsoverlast op de woningen in Koog aan de Zaan , Zaandijk en Zaandam niet verwerkt worden in de milieueffectrapporten van de Verbinding A8-A9.

Deze werkwijze staat in schril contrast met de tijdwinstberekeningen die helemaal tot Amersfoort meetellen.

Wij vinden dat een schandaal.

Omdat op deze manier de vergroting van de milieulasten , die daar zullen optreden worden verplaatst en niet meewegen in de besluitvorming.

Het heeft zo alle schijn dat de nadelen worden weggepoetst en de voordelen worden uitvergroot.

Commissie laat u dit alles toe!!!!

Buurtcommissie Bus(ch) en Dam

Roelof de Haan

Bus en Dam 1

1566NZ Assendelft

0654302525

roelof@bureausop.nl

Willem Röling

Busch en Dam 12

1911 MS Uitgeest

0655358099

willemroling@gmail.com

Namens LTO Jerry Kager Gerland Glijnis



Stichting Militair Erfgoed Groot Amsterdam

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland
Commissie Financiën en Mobiliteit
Commissie Ruimte, Wonen en Water
cc. Gedeputeerde Staten Noord-Holland

Markenbinnen, 1 maart 2017 Onderwerp: Varianten A8-A9 in relatie tot impact Stelling van
Amsterdam en de winst op milieu en mobiliteit .

Uit de beantwoording van de stuurgroep aan de klankbordgroep waarin ik onze stichting en de stichting Menno van Coehoorn vertegenwoordig, maak ik op dat wij (klankbordleden) over uitgebreidere documentatie beschikken als u. Dit terwijl van u wordt verwacht dat u via een afgewogen oordeel GS moet adviseren. Ik vind dat vreemd. Ook bevreemd het mij dat er in ons ter beschikking staande documentatie geen woord word gerept over de Heritage Impact Assessment (HIA). Daarin staat dat het cumulatieve effect van een opstelterrein en een weg door de stelling als zeer negatief wordt gewogen. Dit terwijl de beslissing van de staatssecretaris tot “de aanwijzing” van dat terrein genomen is na het gereedkomen van de HIA. Inmiddels is er vanuit de provincie een brief onderweg naar ICOMOS (het adviesorgaan van UNESCO). Daarin zouden de gevraagde visualisaties van de aantastingen in dit deel van de Stelling van Amsterdam (StvA) moeten staan. Aantastingen in die periode zijn ook de verplaatsingen van de gehele A9 die toen nog langs de spoorlijn lag. De bouw van de woonwijken in Beverwijk en Heemskerk. De verzorgingsplaatsen langs de A9. De aanleg van de A22. De doorgraving van de liniedijk bij het fort aan de sint Aagtendijk. Het industrieterrein voor de Wijkertunnel en de Zwarte Markt. Enzovoort. Juist in dit deel van de StvA is er tussen de opname in 1994 t.b.v. de aanvraag van de in 1996 toegekende status veel gebeurd. De inhoud van de brief is ons onbekend, u zou deze in elk geval moeten kennen. Alleen het idee om “de Kil” te verplaatsen om zo kostenreductie te bereiken omdat een tunnel dan iets korter uitgevoerd zou kunnen worden, waardoor deze in een ander veiligheidsregiem valt, vindt ik ridicul en is geschiedvervalsing.

Maar goed uw college heeft besloten om de varianten 2 (Nul+) en 5 (HV) uit te laten werken en door druk vanuit een commissie is daar nog een variant 3 (GB) aan toegevoegd. Heel vreemd dat variant 7 is afgefallen. Gezien de kostenramingen voor de varianten 2-3-5 zou 7 zeker voordeliger zijn en tegelijk de problematiek voor Saendelft en de 1200 nog te bouwen woningen oplossen. Eerder hebben wij inspraak gehouden voor de gemeente Zaanstad en een lans gebroken voor [dit voorstel](#) wat ook de stuurgroep heeft gehad maar het niet gehaald heeft.

In dat voorstel zat een ontsluiting via een tunnel onder het spoor tussen Busch en Dam en Kreekwijk. De stuurgroep had in haar variant een tunnel die dan ten koste zou gaan van sportterreinen in Krommenie, problemen zou opleveren voor de daar geplande nieuwbouw en milieubelasting zou meebrengen voor woningen aldaar. Die variant kan op heel andere wijze worden uitgevoerd.

Met een tunnel die niet alleen onder het spoor maar ook onder de Kil doorgaat. Die verder half verdiept om Kreekwijk loopt en zo Saendelft ontlast. Er is zelfs een veel goedkopere oplossing waarbij in plaats van die tunnel een flyover gemaakt wordt. Twee rijstroken buigen af voor het doorgaande verkeer en de overige N203 wordt afgewaardeerd naar het model zoals dat ook ligt vanaf de N246 naar het station Wormerveer. Op vrijkomende zeer brede middenberm wordt fijnstof afvangende en geluidreducerende beplanting aangebracht om het leefmilieu verder te verbeteren.

Ook ICOMOS heeft in haar voorlopige antwoord op de voorgelegde plannen in 2015 geschreven dat alleen variant 7 voor haar bespreekbaar was.

Geen onnodig nieuw asphalt, de snelste oplossing, voordelig, geen aantasting van het Oer-IJ gebied, de groene polder en de uiteraard ons (en ieders) belang behoud van de StvA.

Hoogachtend, namens het bestuur van de Stichting MEGA,

C.N. (Kees) de Wildt

Secretaris/penningmeester stichting MEGA 06 22 3939 32 opafort@gmail.com

Afschriften aan het College van GS en Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland; tevens aan ICOMOS Nederland; de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en de stichting Menno van Coehoorn.

Verslag vastgesteld

Commissie Mobiliteit & Financiën

Datum commissievergadering	:	2 maart 2017
Commissievoorzitter	:	H.W. Struben
Commissiegriffier plv.	:	K. Mellema
Telefoonnummer/e-mail	:	06-52841175/ mellemak@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter	H.W. Struben	
Commissiegriffier plv.	K. Mellema	
Leden van de Commissie	CDA	: H. de Graaf
	ChristenUnie-SGP	: M.C.A. Klein
	D66	: A.E. Tijssens en mw. I. Zaal
	GroenLinks	: S. van Berkum
	ONH	: B.I.M. Bouberg Wilson en J.H. Leever
	50PLUS	: mw. O.A.C. de Meij
	PvdA	: N. Papineau Salm
	PvdD	: F. Zoon
	PVV	: M. Deen en J.J.A.M. van Hooff
	SP	: J.M. Bruggeman, mw. J.M.E. de Groot en W. Hoogervorst
	VVD	: mw. J.F.L. Kaamer van Hoegee
Gedeputeerde	mw. E. Post (VVD)	
Ambtenaren/deskundigen	H. van der Pijl (projectmanager verbinding A8-A9)	
Insprekers	-	
Notulist	mw. I.L. Vos (Moneypenny BV)	

Afwezig:

D.G. Heijnen

Agenda

1. Opening
2. Vervolg behandeling agendapunt 6d. (vergadering 13 februari 2017): brief Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten inzake Planstudie verbinding A8-A9 voorkeursontwerpen voor Nulplus-, Golfbaan- en Heemskerkalternatief
3. Sluiting

1. Opening

De **voorzitter** opent de vergadering. De heer Heijnen (CDA) is met kennisgeving afwezig.

5 **2. Vervolg behandeling agendapunt 6d van de vergadering van 13 februari 2017 inzake de Planstudie verbinding A8-A9 voorkeursontwerpen voor Nulplus-, Golfbaan- en Heemskerkalternatief**

10 De behandeling van agendapunt 6d van de vergadering van 13 februari 2017 is niet volledig afgerond. De commissie krijgt de gelegenheid om (vervolg-)vragen te stellen en de discussie aan te gaan. Allereerst wordt een technische toelichting verzorgd door de heer Van der Pijl.

De heer **Van der Pijl** (projectmanager verbinding A8-A9) beantwoordt allereerst twee vragen die via de griffie zijn voorgelegd. Waarom heeft Stichting MEGA stukken die de Statencommissie niet heeft? Waarom worden de ontwerpboeken, met name die van Nulplus, niet vrijgegeven?

15 In het kader van de samenwerking met de burgers en burgerparticipatie is een klankbordgroep ingericht, die bestaat uit vertegenwoordigers van diverse buurtverenigingen, wijkorganen en belangengroeperingen. De afspraak is dat conceptstukken en onderzoekresultaten worden besproken met de klankbordgroep, met als doel de stukken en resultaten voor iedereen begrijpelijk te maken. De stukken zijn intern en worden niet naar buiten gebracht.

20 De ontwerpboeken worden nog niet vrijgegeven, omdat deze bestuurlijk nog niet zijn vastgesteld. Gedeputeerde Staten zullen eerst een besluit moeten nemen over het vrijgeven van de ontwerpboeken.

25 De heer Van der Pijl verzorgt een technische toelichting, waarin hij het proces tot nu toe en de alternatieven kort toelicht.

Voor de aanvullende MER-procedure is van 7 naar 3 alternatieven gegaan. Er is een beeld gegeven van hoe de alternatieven eruit zullen zien. Binnen de alternatieven was er sprake van keuzen, die zijn getoetst op basis van de vraag wat binnen een alternatief de beste ontwerpvariant is. De resterende keuzes zijn voorgelegd aan de stuurgroep en op 17 januari jl. aan Gedeputeerde Staten.

30 De ontwerpen zullen worden getoetst in de MER-procedure.

De heer Van der Pijl gaat nader in op de definitie van de alternatieven.

35 De belangrijkste keuze bij de Nulplusvariant ging over de vraag of een tunnel of viaduct zou worden toegepast. De Nulplus kent inmiddels de nodige variaties. De eerste optie was om langs het kanaal te gaan. Uit de modellen bleek dat weinig mensen gebruik gaan maken van een weg 'onderlangs' en dat er nog steeds veel verkeer op de route door en langs Krommenie blijft. Het verkeer langs het kanaal zou dwars door Zaanstad moet rijden. De problemen zouden hiermee worden vergroot. Ten aanzien van een situatie door Krommenie heen is een scheiding gemaakt tussen doorgaand en lokaal verkeer. Met de nieuwe inzichten blijkt dat het doorgaande verkeer zo groot wordt dat er tweemaal twee rijstroken nodig zijn. Dat past niet in de beschikbare ruimte. Dat betekent dat het verkeer ergens over elkaar heen moet gaan. De keuze tussen 'er onderdoor' of 'er overheen' lag redelijk dicht bij elkaar. Een tunnelvariant, die dichter bij de beleving van de burgers ligt, heeft te maken met diverse niveauverschillen. Dat heeft gevolgen voor de snelheid, lichtbeleving etc. In het kader van de tunnelveiligheid zou er geen verkeer in de tunnel vast mogen komen te staan. Het risico bij een tunnel is hoger, zowel bij de bouw als in het kader van de kosten. Een viaduct geniet daarom de voorkeur van de stuurgroep. De stuurgroep adviseert Gedeputeerde Staten om te kiezen voor een viaduct.

50 Bij interruptie vraagt de heer **Van Berkum** (GroenLinks) of het door de heer Van der Pijl genoemde alle argumentatie is.

Gedeputeerde **Post** antwoordt dat dit niet alle argumentatie betreft. De presentatie is een korte samenvatting. Alle informatie en achterliggende documenten zijn beschikbaar via de website.

55 Bij interruptie merkt de heer **Klein** (ChristenUnie-SGP) op dat hij een lichte voorkeur voor een viaductvariant proeft in de samenvatting.

60 De heer **Van der Pijl** (projectmanager verbinding A8-A9) beaamt dat beide alternatieven, qua doelbereik, dicht bij elkaar lagen. Om die reden is de afweging in de stuurgroep gelegd. Met de argumentatie die voorligt, kan met een viaduct een snelheid van 70 kilometer per uur worden bereikt. In de tunnel zou een snelheid van 50 kilometer per uur van toepassing zijn. Tunnelbouw brengt grote risico's met zich mee, onder meer vanwege de aanwezige naastgelegen woningen. Zou

een viaduct worden aangelegd, dan kunnen daaronder voorzieningen worden getroffen. Te denken valt aan fiets-, stationsvoorzieningen of een P&R-terrein.

65

Bij het Heemskerkalternatief zijn voor de aansluiting op de bestaande A8 verschillende mogelijkheden bekeken. Na diverse ontwerpessies is tot de conclusie gekomen dat de aansluiting het beste onder Zaanveldt zou kunnen liggen, in het stedelijke gebied. Het floragebied blijft open. Een belangrijke wens van belanghebbenden en bewoners, die uit de ontwerpfase naar voren kwam, was om te kijken naar de doorvaarbaarheid van de Kaaik en de Binnen Delft. Bij dit ontwerp is de doorvaarbaarheid met een kano of SUP board mogelijk.

70

Voor de onderdoorgang van de Dorpsstraat is gekeken naar het historisch geheel. De tunnel is iets breder dan strikt noodzakelijk. Dit maakt het mogelijk om geen geluidswerende voorzieningen te hoeven treffen, die het beeld in het dorp kunnen verstoren.

75

Het tracé loopt parallel aan de Communicatieweg. Bij de kruising met de Noorderweg wordt gedacht aan een fietsvoorziening. Langs de A8-A9 valt te denken aan een fietspad richting de Groene Dijk, waarmee een recreatieve fietsvoorziening kan worden geboden.

80

Een van de keuzes was de verdiepte ligging onder de Kilzone door, of eventueel er over heen. Dan zou een tunnel moeten worden gemaakt in de Liniedijk. De Liniedijk maakt onderdeel uit van de Stelling van Amsterdam. Het idee was om zoveel mogelijk de historische lijnen te volgen, maar daarbij zou het erf van bewoners betrokken moeten worden.

85

Een verdiepte ligging is wenselijk vanwege het natte, open gebied. Om kwaliteit toe te voegen bij de Kilzone is gekozen om de weg op maaiveld te leggen en aan weerszijde korte, halfhoge dijkjes van circa 60 centimeter aan te leggen. Mogelijk kan ook lage verlichting worden toegepast.

90

Voor de aansluiting op de A9 zelf zijn enkele opties voorbij gekomen. De oorspronkelijke aansluiting blijkt niet te volstaan. Er is gekozen voor een vrije afwikkeling vanaf de A9, vanaf Alkmaar, richting het Oosten, door aan de zuidwestkant een lus toe te voegen. Dit ontwerp wordt op dit moment getoetst in overleg met Rijkswaterstaat, om het verder in de MER te kunnen meenemen.

95

De optie voor een fly-over is duurder dan een reguliere aansluiting. In het kader van de Stelling van Amsterdam heeft een fly-over een grotere zichtimpact.

Bij het Golfbaanalternatief moet de Communicatieweg worden gekruist. De Communicatieweg heeft te maken met veel sluipverkeer, het doorgaande verkeer tussen de A9, Heemskerk en de A8. Dat levert veel drukte op in de Dorpsstraat van Assendelft. Er is gekozen om de weg te 'knippen'. Het verkeer met als doel de Communicatieweg, kan via de Communicatieweg, de Noorderweg en de Noorderveenweg naar de aansluiting nabij de Omzoom. De fietsroute wordt in stand gehouden en geschikt gemaakt voor landbouwverkeer. De weg zou ook hier op maaiveld komen te liggen met dijkjes aan weerszijden. De Groene Dijk wordt doorsneden.

100

De Golfbaanvariant heeft grote gevolgen voor de golfbaan. Aangezien de grond onder de golfbaan eigendom is van Rijkswaterstaat, is er geen verplichting voor compensatie op het moment dat daar een weg komt. Uit de discussie blijkt dat de golfbaan daar graag wil blijven, maar er zijn ook heel veel wensen om, op het moment dat de golfbaan daar verdwijnt, het gebied anders in te richten.

105

Gedeputeerde Staten stelden vast dat, op het moment dat wordt gekozen voor het Golfbaanalternatief, er een ontwerpogave komt voor de herinrichting van het gebied.

110

Voor de aansluiting op de A9 lagen in de stuurgroep en aan Gedeputeerde Staten twee varianten voor: een verdiepte ligging (een verdiepte knoop) en een reguliere aansluiting die over de A9 heen gaat. De IJmondgemeenten zijn geen voorstander van de reguliere aansluiting. Beide varianten werken, verkeerskundig gezien, en vragen aanpassingen op het gebied van geluidshinder. De verdiepte ligging is voor het uitzicht 'mooier'. Al is er nog steeds veel ruimte nodig. Omdat onder de A9 door moet worden gegaan, moet een groter kunstwerk worden gemaakt. Dit maakt het werk ongeveer € 70 miljoen duurder dan de aansluiting zelf. Geen van de partijen is bereid bij te dragen en daarom is de keuze gevallen op de reguliere aansluiting.

115

De heer **Hoogervorst** (SP) vraagt of het technisch mogelijk is om het knooppunt verdiept c.q. lager dan maaiveld, aan te leggen.

120

De heer **Van der Pijl** (projectmanager verbinding A8-A9) zegt dat technisch alles mogelijk is, maar het brengt risico's met zich mee en daarmee hoge kosten. Bij de aansluiting van het Golfbaanalternatief is gekeken naar de verdiepte ligging. Die is beduidend duurder dan de reguliere aansluiting.

125

De heer **Van Berkum** (GroenLinks) meent te hebben gehoord dat het bij de Heemskerkvariant niet mogelijk is om de weg verdiept aan te leggen.

- 125 De heer **Van der Pijl** (projectmanager verbinding A8-A9) noemde als voorbeeld dat voor de doorsnijding van het open landschap verschillende opties zijn onderzocht. Uiteindelijk is gekozen voor een weg op maaiveld, met een dijkje.
- Over de vervolgprocedure merkt de heer Van der Pijl nog het volgende op.
- 130 Op 23 of 30 mei 2017 stellen Gedeputeerde Staten het voorlopig voorkeursalternatief vast. Dan worden alle stukken vrijgegeven en start het inspraakproces. In juni 2017 zal het onderwerp in de commissie Mobiliteit en Financiën worden behandeld ten behoeve van inspraak namens Provinciale Staten. Dit proces zal voor de zomer worden afgerond. Tegelijkertijd wordt de MER-commissie gevraagd de plannen te toetsen. Tevens worden de voorlopige keuzen ter advisering en voor commentaar aan ICOMOS worden toegezonden, omdat UNESCO Werelderfgoed wordt doorkruist.
- 135 De **voorzitter** bedankt de heer Van der Pijl voor zijn technische toelichting en gaat over tot de commissiebehandeling.
- 140 De heer **Tijssens** (D66) zegt dat D66 de A8-A9 verbinding een enorm belangrijk project vindt in deze periode. Het project kent twee verschillende invullingen, te weten de regionale invulling met de Nulplusvariant en de gestrekte varianten, waarbij een enorme versterking van het Rijkswegensysteem aan de orde is. Vanwege de enorme kosten stelt de heer Tijssens voor om als provincie opnieuw met het Rijk aan tafel te gaan zitten. Provinciale Staten zouden Gedeputeerde
- 145 Staten op pad moeten sturen met een missie.
- De Nulplusvariant kan mogelijk worden afgeserveerd, omdat er geen draagvlak voor is, maar wellicht volgt uit het MER onderzoek dat beide gestrekte varianten ook problemen opleveren. Dan is de provincie teruggeworpen op de Nulplusvariant. Daar zit een spanningsveld. D66 voelt er weinig voor om door te gaan en duur onderzoeksgeld te besteden aan de Nulplusvariant. De fractie denkt dat er
- 150 nooit draagvlak voor zal ontstaan.
- Bij interruptie vraagt mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) of D66 de verbinding nu afserveert omdat er geen draagvlak is, terwijl dat in de optiek van D66 wel de goedkoopste oplossing zou zijn.
- 155 De heer **Tijssens** (D66) zegt dat zowel de regionale oplossing als de gestrekte varianten om de een of andere reden in de knel zouden kunnen komen.
- Bij interruptie vraagt de heer **Van Berkum** (GroenLinks) of het volgens D66 niet beter is om energie te stoppen in het vinden van een acceptabele Nulplusvariant, in plaats van deze af te serveren.
- 160 De heer **Tijssens** (D66) schets een situatie waarin beide gestrekte varianten niet door kunnen, dan wordt de provincie teruggeworpen op de Nulplusvariant. Is de provincie gelukkig met de Nulplusvariant zoals die nu voorligt en dat er verder niets is uitgewerkt om op terug te kunnen vallen? Dan moet worden gekozen of wordt verder gegaan met de betreffende Nulplusvariant, waarvoor geen draagvlak is, of dat wordt gestopt, met anderhalf jaar vertraging.
- 165 De heer Tijssens vraagt zich af of de Nulplusvariant in alle opzichten voldoende is onderzocht. Hij hoopt daarover helderheid te krijgen, voordat de meeste definitieve stappen worden gezet. Mogelijk moet nog een keer goed worden gekeken en berekend of om Krommenie en Assendelft heen een oplossing kan bieden. Nu wordt de tunnel ingegaan. Straks kan niet meer uit de tunnel worden gekomen zonder enorm tijdsverlies.
- 170 Bij interruptie vraagt de heer **Klein** (ChristenUnie-SGP) welke Nulplusvariant de heer Tijssens bedoelt. Bepleit D66 het verder uitwerken van de tunnelversie?
- 175 De heer **Tijssens** (D66) zegt dat van de Nulplusvariant bijvoorbeeld kan worden gesteld dat bijvoorbeeld 'op palen' niet wenselijk is, maar wel een robuuste tweemaal tweebaans 80 km/uur verbinding. Zijn daarvoor alle mogelijkheden daadwerkelijk goed onderzocht?
- De heer Tijssens constateert dat voor velen een weg op palen geen begaanbare route is in dit proces. Het is dus belangrijk om opnieuw te kijken of 'erom heen' of er onderdoor' alsnog mogelijk is.
- 180 Bij interruptie wijst mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) op de werkateliers en inloopavonden. Waarom heeft D66 één en ander toen niet ingebracht? Wellicht was het in een variant opgenomen?
- 185 De heer **Tijssens** (D66) antwoordt dat hij op dat moment geloofde dat de Nulplusvariant, zoals die uitgewerkt zou worden, een realistisch alternatief was. Alternatief 7 dat er toen lag, was een 100 km/uur weg. Dat is fundamenteel een andere oplossing dan de Nulplusvariant.

Bij interruptie vraagt de heer **Zoon** (PvdD) of D66 naar het Rijk wil stappen ten behoeve van een forse investering in een stuk asfalt, omdat Provincie Noord-Holland het niet alleen kan oplossen.

De heer **Tijssens** (D66) is van mening dat de provincie een investering pleegt in een Rijkswegensysteem. Het getuigt van goed koopmanschap en het is realistisch om alsnog naar de grootste belanghebbende daarvan te stappen en te vragen om een bijdrage.

Bij interruptie vraagt de heer **Zoon** (PvdD) of het ook van het standpunt van D66 landelijk is om te investeren in asfalt.

De heer **Tijssens** (D66) adviseert de heer Zoon om dat te vragen aan een Kamergenoot van de heer Tijssens.

Bij interruptie vraagt de heer **Hoogervorst** (SP) hoe een acceptabele Nulplusvariant er voor de heer Tijssens uit zou moeten zien.

De heer **Tijssens** (D66) zegt dat hij, op het moment dat werd gekozen voor de drie scenario's, er van uitging dat de weg in een tunnel of half verdiept zou worden aangelegd. Dat had de heer Tijssens een acceptabele oplossing voor dit gebied gevonden. Het lijkt dat dit onhaalbaar is. Nu vraagt de heer Tijssens zich af of er toch nog een andere mogelijkheid is.

Bij interruptie vraagt de heer **Hoogervorst** (SP) of de heer Tijssens met hem van mening is dat in vergelijking met de vorige commissievergadering het huidige verhaal heel anders klinkt en dat de tunneloptie dichterbij is dan eerder werd gedacht.

De heer **Tijssens** (D66) zegt dat die invulling er aan gegeven kan worden.

De heer **Van Berkum** (GroenLinks) wijst op het vorige verslag waarin stond dat GroenLinks geen mening zou hebben. GroenLinks heeft wel degelijk een mening over de verbinding A8-A9. De heer Van Berkum is het eens met de heer Tijssens wanneer hij stelt dat dit onderdeel uitmaakt van het Rijkswegennet. Als dit project wordt uitgevoerd en gezien de aard van het project hoort daar een stevige bijdrage van het Rijk bij.

De fractie heeft zich kritisch geuit, maar is wel bereid om de problematiek in Krommenie-Assendelft mee op te lossen. De varianten die nu voor liggen, maken het GroenLinks onmogelijk. De twee varianten door het Oer IJ en de Stelling van Amsterdam zorgen voor onherstelbare schade. De heer Van Berkum ziet niet in hoe die schade kan worden hersteld. Uit principe vallen die varianten af voor GroenLinks. De fractie zal op geen enkele manier meewerken aan deze varianten.

De fractie richtte haar hoop op de Nulplusvariant, maar een snelweg op palen is in haar optiek geen oplossing. Er is geen oplossing die tegemoet komt aan de problemen die de bevolking heeft. De heer Van Berkum was gechoqueerd toen hij in de presentatie teksten als 'lichte voorkeur voor bovenlangs' zag verschijnen. Hij begrijpt dat het lastig is om het probleem op te lossen, maar het moet worden opgelost. De heer Van Berkum verzoekt Gedeputeerde Staten om met een voorstel te komen waarmee de Nulplus wel op een acceptabele manier kan worden uitgevoerd. De huidige situatie moet worden verbeterd. De oplossing mag geen blijvende schade aanrichten aan het landschap.

Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) zegt dat de Nulplusvariant geen optie is voor de VVD-fractie en deze uitvoering al helemaal niet. Het is te bizar voor woorden. De Nulplusvariant is nooit een oplossing geweest voor de VVD. De fractie wilde naast het voorkeurstracé niet nog een aantal andere varianten uitgewerkt zien.

Bij interruptie vraagt de heer **Van Berkum** (GroenLinks) of de VVD wel van mening is dat er een fatsoenlijke Nulplusvariant mede onderzocht moet worden.

Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) vertelt dat de VVD vorig jaar al in Provinciale Staten en in de commissie heeft aangegeven dat de VVD tegen de Nulplusvariant is, in welke vorm dan ook.

De VVD vindt het jammer dat het rapport van Antea Group niet is gedeeld. Het is een openbaar stuk en het wordt zelfs via de website van de provincie beschikbaar gesteld. Daarin is duidelijk uitgelegd waarom keuzes, op welke tracé dan ook, gemaakt zijn. Wanneer iedereen het rapport had kunnen lezen, had dat misschien vele vragen weggenomen. Kan het rapport alsnog met deze commissie worden gedeeld?

- 250 De heer **De Graaf** (CDA) hoorde uit het veld dat informatie over de onderzochte alternatieven niet volledig zou zijn, met name de Nulplusvariant. Geldt die onvolledigheid voor alle drie varianten?
- De heer **Zoon** (PvdD) zegt dat de problemen bij Krommenie-Assendelft opgelost moeten worden om de luchtkwaliteit en leefbaarheid te verbeteren. De heer Zoon neemt aan dat dit ook geldt voor
- 255 Zaandelft en Heemskerk. Met de drie voorliggende plannen ziet de Partij voor de Dieren dit niet gebeuren. De fractie ziet het gebeuren dat er veel asfalt wordt aangelegd. Als snelheid omhoog gaat, neemt de luchtkwaliteit af. Er wordt nagedacht over het zo laag mogelijk wegwerken van stroomkastjes in de weg. Als er stroom en autoverkeer door die polder gaan, dan wordt de polder vernietigd. De PvdD kan niet instemmen met deze voorkeursontwerpen.
- 260 Bij interruptie vraagt de heer **Papineau Salm** (PvdA) met welke oplossing de PvdD komt voor de problematiek in Krommenie.
- De heer **Zoon** (PvdD) zou willen dat er minder auto's door Krommenie rijden. Daar ligt een
- 265 gemeenschappelijke verantwoordelijkheid. De PvdD vindt dat nog niet verder kan worden gegaan richting een onderzoek door ICOMOS en de MER. Het is te prematuur om daarmee in te stemmen. Eerst wil de fractie alle onderliggende cijfers zien.
- 270 Bij interruptie vraagt mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) of de PvdD zich realiseert dat het dossier vanavond slechts ter informatie voorligt. Deze commissie heeft niets om over te besluiten. Dit betreft een informatieronde.
- De heer **Klein** (ChristenUnie-SGP) zegt dat zijn fractie van verbazing in verbazing valt. Naast de
- 275 Heemskerk- en Golfbaanvariant is gekozen voor de Nulplusvariant, om een serieus alternatief te hebben voor een weg die het groene gebied doorsnijdt. Ook de ChristenUnie-SGP ziet dat de leefbaarheid en luchtkwaliteit in Krommenie moeten verbeteren. Er moet iets worden gedaan. De eerste verbazing was dat de Nulplusvariant werd uitgewerkt als een weg op palen. Het zal vrijwel onmogelijk zijn om daarvoor draagvlak in de omgeving te vinden. De tweede verbazing komt voort uit
- 280 de presentatie. Er blijken nauwelijks zwaarwegende argumenten te zijn voor de bovenlangs variant. Met een lichte voorkeur is daarvoor gekozen, maar er had net zo goed voor de onderlangsvariant gekozen kunnen worden. Dat laatste had dan ook moeten gebeuren. Daarvoor zal wel maatschappelijk draagvlak worden gevonden
- 285 Wat de ChristenUnie-SGP betreft moet er in de MER een serieus alternatief zijn voor de gestrekte varianten. In eerste instantie zou dat een verdiepte Nulplus-variant kunnen zijn. Mocht dat echt niet mogelijk zijn, dan moet op zijn minst worden bekeken of variant 7 kan worden meegenomen in de MER-procedure.
- De heer **Hoogervorst** (SP) benadrukt dat de varianten door open landschap voor de SP geen optie
- 290 zijn. Dat heeft de fractie altijd al gesteld en dat verandert niet. In de vorige commissie heeft spreker al aangegeven dat de viaductvariant 'te gek voor woorden is'. Dat kan echt niet. De heer Hoogervorst heeft de indruk gekregen dat de afstand tussen de keuze tussen viaduct en tunnel niet zo groot is als dat het leek. Om niet helemaal uitgepraat te zijn, zou de SP de tunnelvariant graag opnemen.
- 295 De heer **Deen** (PVV) constateert dat het om uitermate complexe keuzes gaat. De PVV is op dit moment van geen enkel voorkeursalternatief overtuigd. Uit gesprekken met bewoners en belanghebbenden blijkt dat variant 7 regelmatig weer naar voren wordt gebracht, als mogelijk alternatief. De heer Deen weet niet waarom variant 7 uit de voorkeursontwerpen is verdwenen. Zou die wellicht in enige variant weer terug kunnen komen?
- 300 De heer **Leever** (ONH) steunt onderdelen van het betoog van D66 en GroenLinks. De complete inbreng van ChristenUnie-SGP wordt gesteund door ONH. Net als de PVV hoort de heer Leever graag waarom variant 7 is afgefallen.
- 305 Mevrouw **De Meij** (50PLUS) zegt dat haar fractie absoluut niet enthousiast is over de Golfbaanvariant en Heemskerkvariant. Ze verwacht niet dat 50PLUS daarmee gaat instemmen. De vorige vergadering schrok mevrouw De Meij behoorlijk van de Nulplusvariant. Ze verwachtte geen doorsnijding van het open landschap. Ze stelt voor om te bekijken of een variant van de 'vroegere' variant 7 kan worden gevormd en dus geen weg met 100 km/uur. Het zou jammer zijn als dit slechts als informatierond
- 310 geldt. Mevrouw De Meij hoopt dat verzoeken van verschillende fracties serieus worden genomen.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) sluit zich aan bij de opmerking van de heer Tijssens om bij het Rijk aan te kloppen. Wellicht is het een punt om aan te kaarten bij het nieuwe Kabinet.

- 315 Bij interruptie merkt mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) op dat zij onlangs een debat bijwoonde tussen de PvdA en een lid van de VVD. Daar werd gezegd dat zolang de provincie niet met één voorkeurstroce naar voren komt, het Rijk niet met geld over de brug komt.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) kan zich daarbij iets voorstellen.

- 320 De PvdA-fractie was eerder zeer positief over de Nulplusvariant. Tussentijds is het uitgekomen op een andere variant. Hoe is dat procedureel gegaan? Is het juridisch verantwoord? Hoe staat het met de bevoegdheden van Provinciale Staten? Wie is bevoegd tot het maken van de keuze om de Nulplusvariant van een tunnel- naar een viaductvariant tussentijds te wijzigen?
- 325 De verwachting van bewoners en belanghebbenden is dat met de voorliggende Nulplusvariant de luchtkwaliteit en geluidsoverlast niet zullen verbeteren. De PvdA betwijfelt of de Nulplusvariant een oplossing kan zijn voor de vraagstelling. De fractie bepleit een verdere zoektocht, samen met bewoners van Krommenie-Assendelft, naar een goede Nulplusvariant, waarmee de leefbaarheid en de luchtkwaliteit verbeteren.

- 330 Bij interruptie merkt mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) op dat de Nulplusvariant is voortgekomen uit werkateliers en het veld. De uitwerking is gebeurd op verzoek van de commissies en uiteindelijk van Provinciale Staten. Waarom is de PvdA nu opeens zo verbaasd over de voorliggende Nulplusvariant?

- 335 De heer **Papineau Salm** (PvdA) veronderstelde dat de tunnelvariant zou worden uitgewerkt. Dat is zijn referentiekader.

- 340 Bij interruptie vraagt mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) of de heer Papineau Salm met haar van mening is dat in overleg met de bewoners en ervaringsdeskundigen in opdracht van Provinciale Staten tot een uitgewerkte variant zou worden gekomen. Blijkbaar is uit die sessies deze weg op palen voortgekomen. Fracties kunnen daar dan niet blij mee zijn. Er moet nu niet worden onderzocht om het onderzoeken en toegewerkt naar de resultaten die de fracties graag zouden zien.

- 345 De heer **Papineau Salm** (PvdA) zegt dat zijn beeld is dat het anders is gegaan. Dat Provinciale Staten een besluit hebben genomen en dat daar zaken uit voort zijn gekomen, dat snapt de heer Papineau Salm. Zijn vraag is dan wel hoe dat procedureel is gegaan en wat de rol van Provinciale Staten is in het geheel. De Nulplusvariant lijkt de PvdA niet haalbaar.

- 350 Bij interruptie vraagt de heer **Zoon** (PvdD) wat de PvdA van de andere twee varianten vindt.

- 355 De heer **Papineau Salm** (PvdA) legt uit dat de PvdA eerder een lichte voorkeur had, op basis van wat er toen voorlag inzake de Nulplusvariant. Ook de andere varianten hebben niet primair de voorkeur van de PvdA. Het is bestuurlijk juist om alle drie varianten te laten uitwerken. Het doel is om het probleem op te lossen in Krommenie en om het landschap te sparen.

- 360 Bij interruptie vraagt de heer **Van Berkum** (GroenLinks) of de PvdA hiermee zegt dat de twee gestrekte varianten niet de voorkeur hebben van de fractie. De fractie heeft een voorkeur voor een diepteligging van de Nulplusvariant. Steunt de PvdA de oproep van GroenLinks om dat alsnog duidelijk te maken?

- De heer **Papineau Salm** (PvdA) heeft dat zojuist gezegd. Hij wijst de andere varianten niet af. De procedure die is afgesproken is dat alle drie de varianten gelijkwaardig worden onderzocht.

- 365 Gedeputeerde **Post** is de commissie erkentelijk dat de gelegenheid wordt geboden om hierover nog eens met elkaar te spreken. De gedeputeerde was ongelukkig met de afloop van de vorige commissiebehandeling.

- 370 Het is niet zo dat expliciet door Provinciale Staten besloten is om de Nulplusvariant in een tunnelbak, of in een verdiepte ligging, uit te werken. Dat is mogelijk wel de voorkeur geweest, maar zo is het niet afgesproken. Afgesproken is dat een aantal varianten zou worden uitgewerkt. In eerste instantie waren dat er twee. Omdat burgerparticipatie van belang is, is gedurende zeven weken het gebied ingetrokken om met bewoners, belanghebbenden en geïnteresseerden te spreken over hoe zij het zagen. Er kwamen wensen en ideeën uit voort. Vervolgens is de vraag hoe de beste variant kan

worden gekozen. Op hoofdlijnen zijn drie varianten uitgewerkt: een verdiepte ligging, een tunnel en een weg op palen. Van een verdiepte ligging is geconstateerd dat als tegemoet moet worden
375 gekomen aan het doelbereik uitgegaan moet worden van een verdiepte ligging met tweemaal twee rijstroken. De huidige weg is tweemaal twee rijstroken. Deze weg ligt ingeklemd tussen woningen en de spoorlijn. ER is niet veel ruimte op die plek. Bij een verdiept gelegen weg zal een voorziening moeten worden getroffen voor het lokale verkeer. Voor een parallelstructuur is echter geen ruimte. Wanneer verdiept wordt aangelegd, dan wordt de milieukant van het verhaal ook niet opgelost. Men
380 was het met elkaar eens dat een verdiepte ligging het op geen van de punten in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau goed deed. Zo bleven over: een weg op palen, of onder de grond. Het grote voordeel van de weg onder de grond leggen, is dat op die plekken waar de weg onder de grond ligt, de problemen tot het verleden behoren. Het grote nadeel is dat bij de tunnelmonden de problemen van de milieukant juist groter worden. Een van de tunnelmonden zou komen te liggen in een kwetsbaar
385 gebied, bij een school. In de tunnel kan niet hard worden gereden. De robuustheid laat ook te wensen over. In het geval van calamiteiten kan er geen verkeer door de tunnel rijden. Op het gebied van doorstroming scoort een tunnel minder dan wanneer 'de lucht wordt ingegaan'. Het grote voordeel hiervan is dat daarmee de geluid- en milieuhinder kunnen afnemen. Fijnstof dat hoger in de lucht wordt losgelaten, verspreidt zich beter dan wanneer het fijnstof op de grond wordt losgelaten.
390 Ten opzichte van een verdiepte ligging, scoort een weg op palen, beter dan een weg in een tunnelbak. Dit alles was de reden waarom er is gekozen voor een weg op palen. Dat dit een uitwerking is, die fracties niet aanstaat, dat neemt de gedeputeerde voor kennisgeving aan. Dat de commissie stelt dat er geen redelijke en geen fatsoenlijke oplossing is gekomen en dat er niet serieus naar is gekeken, dat werpt de gedeputeerde verre van zich. De gedeputeerde noemt de lijn
395 die de heer Papineau Salm kiest een zuivere. De afspraak is namelijk dat eerst alle drie de varianten worden uitgewerkt. Vervolgens wordt de MER-procedure ingegaan. Aan het einde van de rit wordt op basis van alle informatie die voorhanden is, beoordeeld wat uiteindelijk de beste keuze is.

Bij interruptie vraagt mevrouw **De Meij** (50PLUS) wat er mis aan is, als vooraf wordt gevraagd om een
400 extra variant, om die toe te voegen.

Bij interruptie merkt de heer **Van Berkum** (GroenLinks) op dat hij het met de gedeputeerde eens is, dat gefundeerd keuzes moeten worden gemaakt. Stel dat wordt voorgesteld om een brug van Den
405 Helder naar Texel aan te leggen. Dan kan dat verkeerskundig een goed idee zijn, maar qua politiek is het geen goed idee. Kan de gedeputeerde zich voorstellen dat een route door de Stelling van Amsterdam, vanuit verschillende achtergronden niet acceptabel is?

Gedeputeerde **Post** zegt dat de aanleg van alle infrastructuur altijd op weerstand kan rekenen, voor welke variant ook wordt gekozen. Alle drie de varianten kunnen hun voor- en tegenstanders. Dat er
410 weerstand is tegen de Nulplus, dat begrijpt de gedeputeerde. Zij weet dat er tegen de andere twee varianten ook weerstand bestaat. De afspraak is dat drie varianten serieus worden uitgewerkt. Uiteindelijk wordt gekozen voor een van de drie. Nu wordt gevraagd of alsnog naar variant 7 kan worden gekeken. Dat is gedaan. De conclusie is dat variant 7 niets doet voor de doorstroming en MKBA-technisch scoort variant 7 slecht. Met variant 7 wordt met name een oplossing geboden voor
415 de lokale bereikbaarheid. Voor de regionale bereikbaarheid doet variant 7 weinig. Het sluipverkeer op de Communicatieweg zal blijven bestaan. Dat er mensen zijn die tegen een bepaalde variant zijn, ontslaat de gedeputeerde er niet van om elke variant serieus te onderzoeken. Dat mensen de uitkomst niet zint, dat snapt de gedeputeerde. De definitieve keuze wordt pas gemaakt op het moment dat alle informatie op tafel ligt.
420

Bij interruptie zegt de heer **Van Berkum** (GroenLinks) dat een aantal vooroverwegingen minder tastbaar is. Een brug naar Texel wordt niet aangelegd, omdat het landschap ermee wordt aangetast. Dat kan hier ook van toepassing zijn. Het wordt gemaakt tot een NIMBY-discussie, terwijl het een
425 principiële keuze is wanneer GroenLinks zegt dat de Stelling van Amsterdam en het Oer IJ niet mogen worden aangetast.

Gedeputeerde **Post** constateert dat wat de heer Van Berkum naar voren brengt, zijn eigen opvatting is. Het is niet de opvatting van Provinciale Staten en ook niet van een meerderheid van de Staten. De
430 gedeputeerde heeft het niet verengd tot een NIMBY-discussie. Haar ervaring is dat bij elke aanleg van infrastructuur weerstand is. De heer Zoon vindt het nooit plezierig wanneer asfalt worden aangelegd. De gedeputeerde gaat er nog steeds van uit dat wat ze doet, past binnen het mandaat dat zij heeft als gedeputeerde om uitvoering te geven aan het coalitieakkoord en om binnen het krediet te blijven.

- 435 Het nader bestuderen van variant 7 is voor de gedeputeerde geen oplossing. Het grootste deel van het onderzoek is inmiddels gedaan. Het grootste deel van het geld is daarmee besteed. Zou besloten worden om nu nog een andere variant te gaan onderzoeken dan zal fors terug in de tijd moeten worden gegaan, terwijl de kosten zullen toenemen.
- 440 De vergelijking kan pas definitief worden gemaakt, wanneer alle informatie beschikbaar is. Draagvlak is daarin een belangrijk onderdeel, maar niet het enige aspect dat een rol speelt. Een andere variant onderzoeken is dus geen optie.
- De gedeputeerde zou het onverstandig vinden om de Nulplusvariant niet mee te nemen in het MER-onderzoek.
- 445 Bij interruptie vraagt de heer **Klein** (ChristenUnie-SGP) of de gedeputeerde bereid is om de onderdoorvariant van het Nulplusalternatief mee te nemen.
- Gedeputeerde **Post** verwijst naar de presentatie. Het woord 'lichte' (voorkeur) stond daarin tussen haakjes. De term 'lichte' komt met name uit de rapportage met Antea Group. De bezwaren van de tunnelvariant wegen vooral zwaar bij de tunnelmondingen. De heer Klein suggereerde dat er een voorkeur zou zijn. Die voorkeur is er bij Gedeputeerde Staten niet.
- 450 Een aantal fracties ziet graag dat de gedeputeerde met het Rijk om tafel gaat zitten om te praten over een Rijksbijdrage. De gedeputeerde vindt het een verstandige opmerking, maar zij is niet voornemens dat op dit moment te doen, omdat zij nog een flauw idee heeft welk beroep zij zou moeten doen. Er is immers nog geen MKBA van of voorkeur voor een variant.
- 455 Met uitzondering van het traject dat nu wordt ingezet naar de oplevering van definitieve onderzoeken, valt er niet veel meer te onderzoeken. Op de vraag of niet beter om Krommenie-Assendelft heen kan worden gegaan, is het antwoord dat dit niet zal zorgen voor de oplossing zoals die in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is opgenomen. Juist om die reden is een dergelijke variant afgefallen.
- 460 In de stukken die de commissieleden hebben ontvangen, is een link opgenomen met daarbij de opmerking dat onderliggende rapporten, zoals die van de Antea Group, op te vragen zijn.
- 465 De heer Zoon geeft aan geen verbetering van de luchtkwaliteit te zien. Uit de informatie die beschikbaar is gesteld, blijkt dat wel. Het MER-rapport zal ook nog een antwoord moeten geven op de vraag of de luchtkwaliteit verbetert. Het feitelijke effect volgt uit de MER.
- Tweede termijn:*
- 470 De heer **Tijssens** (D66) heeft gezegd dat een Nulplusvariant in stand moet worden gehouden, die wel realistisch is en die op voldoende draagvlak kan rekenen. Hij heeft niet variant 7 willen bepleiten. Als het bestaande Nulplusalternatief afvalt en niet op exact hetzelfde tracé gerealiseerd kan worden, dan zou variant 7, uitgevoerd als een 80 km/uur weg, overwogen kunnen worden.
- 475 De heer **Papineau Salm** (PvdA) zou willen dat de Nulplusvariant anders wordt onderzocht, dan nu gebeurt. Hij sprak met bewoners en maakt daaruit op dat er in de werkateliers weinig enthousiasme was voor de Nulplusvariant, zoals die nu wordt voorgesteld. Provinciale Staten zouden zich dan moeten afvragen of een traject moet worden doorgezet, waarover nu al zoveel discussie is en waarbij bekend is dat er niet veel draagvlak is voor de Nulplusvariant.
- 480 De heer **Leever** (ONH) komt terug op het verdiept aanleggen en de monding van de tunnels. Op dit moment zijn er systemen die elektrolytisch gezien de lucht compleet zuiveren, wanneer die met negatieve effecten gevuld is. De verdiepte variant zou kunnen worden bestudeerd met inachtneming van de nieuwe technieken die er zijn. Kan dit meegenomen worden in het MER-onderzoek?
- 485 De heer **Hoogervorst** (SP) denkt dat wanneer de twee gestrekte varianten geen optie zijn, het wel heel lastig wordt om een Nulplusvariant in deze versie te laten onderzoeken. Dan wordt het voor de SP geen van drie. De fractie roept op om de tunnelvariant mee te nemen in het onderzoek.
- 490 De heer Hoogervorst is erg benieuwd of de effecten bij de Coenbrug enigszins een rol spelen in de keuze die straks moet worden gemaakt. Worden in een MER-onderzoek de effecten van een verkeerstoename bij de Coenbrug ook meegenomen?
- De heer **Van Berkum** (GroenLinks) zegt dat de twee gestrekte varianten het Oer IJ en de Stelling van Amsterdam zullen aantasten. Hij herhaalt het rappel dat de heer Hoogervorst zojuist naar voren bracht. Er moet een haalbaar alternatief zijn. De Nulplusvariant zoals die nu voorligt, -een snelweg op palen-, is een variant waarmee GroenLinks niet verder kan. Dit traject bezorgt de heer Van

Berkum een rotgevoel. Er moet een probleem worden opgelost, maar met het voorliggende kan het probleem niet worden opgelost. GroenLinks roept op om een alternatief voor de Nulplusvariant nader te onderzoeken.

500

De heer **De Graaf** (CDA) merkt op dat wanneer een variant gekozen is, het CDA de gedeputeerde zal ondersteunen bij haar gang naar Den Haag om hiervoor vanuit het Rijk extra geld te bepleiten.

505

De heer **Klein** (ChristenUnie-SGP) sluit zich aan bij de oproep om de 'onderdoorvariant' van het Nulplusalternatief mee te nemen.

De heer Klein is van mening dat de gedeputeerde de beoordelingscriteria van variant 7 wat ridiculiseert. Qua reistijden en robuustheid scoort variant 7 'mooie groene plusjes' en qua barrièrewerking 'dubbele plusjes'.

510

Gedeputeerde **Post** zegt over de vraag van de heer Leever om te werken met afzuigers. Deze techniek wordt in het land nog niet beschouwd als technologie die zichzelf bewezen heeft (in tunnelmonden) en dus in berekeningen ook niet als zodanig geaccepteerd wordt.

De gedeputeerde gaf eerder de nadelen van de ondergrondse varianten aan. Deze nadelen kunnen ook niet worden weggenomen.

515

De gedeputeerde neemt kennis van wat de commissie heeft gezegd tijdens deze informatieronde. De commissie is niet de enige die hiermee worstelt. Eind mei 2017 zijn de resultaten mogelijk bekend. Dan zou nader kunnen worden besproken of die resultaten aanleiding geven om zaken aan te passen.

520

De heer **Van der Pijl** (projectmanager verbinding A8-A9) vertelt dat de Coenbrug en de bestaande A8 in de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn zijn opgenomen. Deze studie wordt getrokken door het Rijk. Tussen beide projecten vindt afstemming plaats. Zo worden dezelfde verkeersmodellen gebruikt.

Tevens is een gevoeligheidsanalyse gedaan op het moment dat maatregelen worden getroffen op het knooppunt Zaandam en daarmee de effecten op de Coenbrug. De klachten die er op dit moment zijn van bewoners worden opgepakt door Rijkswaterstaat.

525

De heer **Hoogervorst** (SP) kan zich voorstellen dat er straks 30.000 autobewegingen per dag bijkomen. Dat heeft toch gevolgen voor de Coenbrug? Die gevolgen moeten dan toch worden meegenomen in deze besluitvorming?

530

De heer **Van der Pijl** (projectmanager verbinding A8-A9) licht toe dat niet uitsluitend naar de Coenbrug wordt gekeken, maar naar het gehele traject van de A8.

3. Sluiting

535

De voorzitter bedankt iedereen voor zijn of haar aanwezigheid en inbreng en sluit de vergadering om circa 22.15 uur.

540

Gezien de uitloop van deze vergadering wordt de voortzetting van het besloten deel van de vergadering, welke voorafgaand aan dit agendapunt werd gehouden en geschorst, verdaagd naar de volgende commissievergadering op 20 maart 2017.

Agenda Mobiliteit & Financiën

Datum: 02-03-2017
Tijd: 19:30 – 22:00
Locatie: Vergaderzaal 1.4
Voorzitter: Hein Struben
Toelichting: 19.30 – 20.30 uur: extra besloten vergadering over brief van GS aan PS inzake Overeenstemming met Heijmans N23 Westfrisiaweg.

20.30 – uiterlijk 22.00 uur: afronding behandeling agendapunt 6d. van 13 februari 2017 over de brief van GS aan PS inzake Planstudie Verbinding A8–A9 voorkeursontwerpen voor Nulplus–, Golfbaan– en Heemskerkalternatief.

Punt	Omschrijving
------	--------------

19:30 1 Opening besloten vergadering

19:30 2 Brief GS aan PS, Overeenstemming met Heijmans N23 Westfrisiaweg

20:30 3 Sluiting besloten vergadering

20:30 4 Vervolg behandeling agendapunt 6d. 13-2-2017: brief GS aan PS, Planstudie Verbinding A8–A9 voorkeursontwerpen voor Nulplus–, Golfbaan– en Heemskerkalternatief

De behandeling van agendapunt 6d. 'Planstudie Verbinding A8–A9 voorkeursontwerpen voor Nulplus–, Golfbaan– en Heemskerkalternatief' van de vergadering van 13 februari 2017 is niet volledig afgerond. De commissie krijgt gelegenheid om (vervolg-)vragen te stellen en om discussie aan te gaan.

22:00 5 Sluiting vergadering

INGEKOMEN 17 FEB. 2017

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

G.A.M. Nootebos

BU/N23

Doorkiesnummer (023) 514 5145

nootebosg@noord-holland.nl

1 | 2

Betreft: Overeenstemming met Heijmans
Project: N23 Westfrisiaweg

Verzenddatum

17 FEB. 2017

Kenmerk

918886/918990

Uw kenmerk

Geachte leden,

In de afgelopen periode hebben wij intensief overleg gevoerd met Heijmans, de opdrachtnemer voor de N23 Westfrisiaweg. Tot ons genoegen kunnen wij u thans mededelen dat wij tot overeenstemming zijn gekomen over het tussen de provincie Noord-Holland en Heijmans gerezen dispuut. De hoofdlijnen van deze overeenstemming treft u in deze brief aan. De afspraken die gemaakt zijn passen binnen de met Heijmans gesloten Basisovereenkomst en het door uw Staten verstrekte krediet. De planning is daarbij dat het tracé eind 2018 wordt opengesteld.

Met deze overeenstemming sluiten wij een periode van onduidelijkheid af. Als gevolg van het stilleggen van de werkzaamheden in oktober jl. was het voor de inwoners en ondernemers in de directe omgeving van het tracé onzeker wanneer de N23 Westfrisiaweg gereed zou komen. Met name om aan deze onzekerheid een einde te maken hebben wij sinds de stillegging intensief en constructief gezocht naar een oplossing voor het dispuut.

Die oplossing is onder meer gevonden door als opdrachtgever vanuit redelijkheid en billijkheid te bezien welke directe kosten, verbonden aan de zetting van de grond, contractueel voor vergoeding in aanmerking zouden kunnen komen. Daarnaast is er een nieuwe afspraak gemaakt over de verdeling en beheersing van het zogenaamde risicofonds. De provincie en Heijmans zullen het fonds gezamenlijk beheren en hebben een raming gemaakt van het restantriscifonds aan het einde van het project volgens het meest waarschijnlijke scenario. Zij zullen het restant in de verhouding 50%-50% verdelen. Mocht dit scenario zich onverhoopt niet voordoen, dan treden we in overleg met als uitgangspunt de genoemde 50%-50% verdeling. Verder is, door een andere werkwijze in de uitvoering, zonder verlies aan kwaliteit en functionaliteit, een aantal optimalisaties gevonden.

Postbus 3007

2001 DA Haarlem

Telefoon (0229) 750 252

Keern 231a

Zwaag [1689 PB]

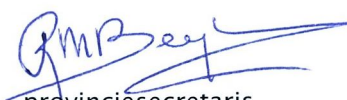
www.noord-holland.nl

Bovengenoemde afspraken zijn vervat in een zogenaamd Memorandum of Understanding (MoU), dat voor uw Staten geheim ter inzage is gelegd. Uiteraard zijn wij bereid om hierop een nadere toelichting te verstrekken. Het MoU zullen wij op korte termijn verder uitwerken in een Vaststellingsovereenkomst.

Samen met onze partners in het project – de gemeenten in de regio, het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en het georganiseerde bedrijfsleven – willen wij positief vooruit kijken naar de komende maanden, waarin het werk hervat zal worden en de beloofde, verbeterde verbinding voor de inwoners en bedrijven tussen Alkmaar en Enkhuizen stap voor stap dichterbij zal komen.

Tenslotte hechten wij er aan om u in kennis te stellen van het volgende. De gedeputeerde mobiliteit is al een aantal weken geleden uitgenodigd om een toelichting te geven op de stand van zaken bij de N23 Westfriisaweg in een bijeenkomst van raadsleden in de regio West-Friesland. Deze bijeenkomst is destijds geagendeerd voor vandaag, om 20.00 uur in de gemeente Stede Broec. Aan de raadsleden van de regio West-Friesland zal derhalve toevalligerwijze vanavond reeds een toelichting worden gegeven op de ontwikkelingen die in deze brief aan u zijn verwoord.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris

R.M. Bergkamp



voorzitter

J.W. Remkes

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

INGEKOMEN 17 FEB. 2017

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

G.A.M. Nootebos

BU/N23

Telefoonnummer +31235144145

nootebosg@noord-holland.nl

1 | 2

Betreft: Memorandum of Understanding (N23)

Project: N23 Westfriisaweg

Verzenddatum

17 FEB. 2017

Geachte leden,

Kenmerk

918886/920695

In aanvulling op onze brief met kenmerk 918886/918990 informeren wij u over het volgende.

Uw kenmerk

Op grond van artikel 55, lid 1 van de Provinciewet, in samenhang met het belang, genoemd in artikel 10, eerste lid, sub c, en tweede lid, sub b en sub g, van de Wet openbaarheid van bestuur, hebben wij in onze vergadering van 14 februari 2017 geheimhouding opgelegd op het Memorandum of Understanding (MoU) met Heijmans inzake de N23 Westfriisaweg. Het memorandum ligt voor uw Staten geheim ter inzage bij de Statengriffie.

In dit geval wegen de financiële en economische belangen van de provincie zwaarder dan het algemene belang van openbaarheid. Wij beroepen ons daarom op artikel 10, tweede lid, sub b, van de Wob. Het Memorandum of Understanding bevat het resultaat van uitvoerige onderhandelingen, waarbij de gemaakte afspraken zorgvuldig dienen te worden vastgelegd in de nog op te stellen Vaststellingsovereenkomst. Daarnaast hebben wij ook besloten de betreffende stukken niet fysiek beschikbaar te stellen gezien de status van de onderhandelingen.

Gelet op de afspraken die zijn gemaakt over de op te stellen overeenkomst weegt in dit specifieke geval het belang van geheimhouding zwaarder dan het belang van openbaarheid. Het is wenselijk dat de geheimhouding voortduurt totdat wij een besluit hebben genomen over deze overeenkomst.

Postbus 3007

2001 DA Haarlem

Telefoon (023) 514 3143

Fax (023) 514 3030

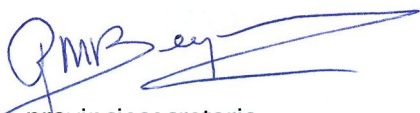
Houtplein 33

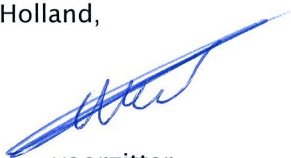
2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl

Op grond van artikel 25, derde lid, van de Provinciewet dienen Provinciale Staten deze geheimhouding te bekrachtigen in hun eerstvolgende vergadering die blijkt de presentielijst door meer dan de helft van het aantal zitting hebbende leden is bezocht.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,


provinciesecretaris
R.M. Bergkamp


voorzitter
A. Tekin

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 H.S. van der Pijl
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235144368
pijlh@noord-holland.nl

1 | 3

**Betreft: Planstudie Verbinding A8-A9: voorkeursontwerpen voor
Nulplus-, Golfbaan- en Heemskerkalternatief**

Geachte leden,

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

1. In te stemmen met de voorkeursontwerpen voor het Nulplusalternatief, Golfbaanalternatief en Heemskerkalternatief;
2. De portefeuillehouder Mobiliteit te machtigen een voorlopige adviesaanvraag aan ICOMOS in gang te zetten over de inpassingsmaatregelen voor het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam;
3. Ten behoeve van de vervolgaanpak € 189.655 extra beschikbaar te stellen en daartoe het TWIN-H voorbereidingsbudget voor de Verbinding A8-A9 te verhogen van € 1.350.000 naar € 1.539.655 ten laste van bestemmingsreserve TWIN-H, compartiment weg-infrastructuur;

Toelichting

Het vaststellen van voorkeursontwerpen voor drie alternatieven is een volgende stap in de planstudie Verbinding A8-A9. De voorkeursontwerpen zijn de basis voor een MER-onderzoek en mitigerende maatregelen. De voorkeursontwerpen zijn tot stand gekomen met inbreng van vele partijen. De projectorganisatie heeft zeven weken in het plangebied gezeten, waar bewoners en de samenwerkende partijen hun ideeën en aandachtspunten hebben kunnen meegeven aan de projectorganisatie.

Verzenddatum

18 JAN. 2017
Kenmerk
897600/901020

Uw kenmerk

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl

Op basis daarvan hebben de betrokken ontwerpbureaus voorstellen gedaan voor de inrichting van de drie alternatieven. De mogelijke ontwerpvarianten binnen de tracés zijn beoordeeld op basis van expert judgement. Waar nodig zijn modelberekeningen uitgevoerd om de ontwerpvarianten binnen het alternatief te beoordelen. Tenslotte zijn de keuzes bestuurlijk voorgesteld via de partijen in de stuurgroep Verbinding A8-A9. Met de op de wijze tot stand gekomen voorkeursontwerpen hebben wij ingestemd. Bij de afwegingen hebben wij rekening gehouden met de dubbele doelstelling van bereikbaarheid en leefbaarheid van het project en is getoetst op de criteria van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

Bijgaande nota bevat de hoofdlijnen van de ontwerpen en de argumentatie, zoals voorgesteld via de stuurgroep. Op één onderdeel hebben de IJmond-gemeenten in de stuurgroep van 15 december een minderheidsstandpunt ingenomen door te pleiten voor de variant knoop A9 in plaats van de variant aansluiting A9 bij het Golfbaanalternatief.

Voor de verdere inhoud verwijzen wij naar bijgaande nota:

“Voorkeursontwerp voor de drie alternatieven: het Nulplusalternatief, het Golfbaanalternatief en het Heemskerkalternatief”.

Vervolg

Op basis van de vastgestelde voorkeursontwerpen worden het MER-onderzoek, de kostenraming en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) uitgevoerd. Onze planning is om voor de zomer een voorlopig voorkeursalternatief vast te stellen. De ontwerpen leggen wij parallel aan het MER-onderzoek, via het ministerie van OCW, voor aan de International Council on Monuments and Sites (ICOMOS), de officiële adviseur van UNESCO voor werelderfgoed. Hiermee voldoen we aan de vragen zoals gesteld in de brief van UNESCO van 20 november 2015.

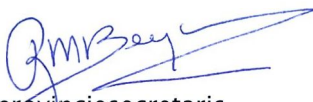
Studiekosten

De kosten van de planstudiefase van de Verbinding A8-A9 ramen wij nu op € 2,5 miljoen. Dit zijn de gemaakte en geraamde kosten vanaf de start van de planstudiefase in 2014 tot en met het vaststellen van het voorkeursalternatief, naar verwachting eind 2017.



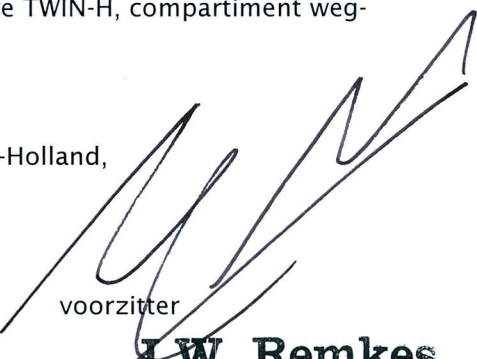
De provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam nemen ieder 50% de kosten voor hun rekening. In verband met de nieuwe verhoogde raming zullen wij de Vervoerregio vragen om een hogere bijdrage beschikbaar te stellen. Onze bijdrage aan de studiekosten komt ten laste van de bestemmingsreserve TWIN-H, compartiment weg-infrastructuur.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris

R.M. Bergkamp



voorzitter

J.W. Remkes

1 bijlage

- Nota Voorkeursontwerp voor de drie alternatieven: het Nulplusalternatief, het Golfbaanalternatief en het Heemskerkalternatief.

NB: De achterliggende ontwerpboeken en toetsresultaten bij de notitie zijn te raadplegen op www.verbindingA8-A9.nl



Planstudie Verbinding A8-A9

Voorkeursontwerp voor de drie alternatieven:
het Nulplusalternatief, het Golfbaanalternatief en het
Heemskerkalternatief

05-01-2017

1. Inleiding

De planstudie A8-A9 richt zich op het onderzoeken van oplossingen die bijdragen aan de dubbele doelstelling:

- Het verbeteren van de bovenregionale, regionale en lokale bereikbaarheid, met als neven doelstelling het stimuleren van de ruimtelijk-economische ontwikkeling in het studiegebied
- Het verbeteren van de leefbaarheid in Krommenie, Assendelft en Wormerveer door het beperken van de verkeersdruk op de bestaande provinciale wegen N203 en N246.

In de 1e helft van 2016 hebben Gedeputeerde Staten van Noord-Holland – na een advies van de stuurgroep Verbinding A8-A9 - besloten nog geen voorlopig voorkeursalternatief te kiezen, maar eerst drie alternatieven nader uit te werken, te weten het Nulplusalternatief, het Heemskerkalternatief en het Golfbaanalternatief. Vanaf de zomer is door het projectteam gewerkt aan die uitwerking. De fase die nu wordt afgerond is het maken van een integraal

ontwerp per alternatief. Voor verschillende deeltracés en aspecten zijn ontwerpvarianten onderzocht en getoetst. Per deeltracé is steeds één variant als voorkeursvariant benoemd. Op deze wijze liggen er nu drie eenduidige alternatieven. De volgende stap is het uitvoeren van een MER-onderzoek voor de drie alternatieven inclusief het aangeven van mitigerende maatregelen. Voor de zomer van 2017 zal een voorlopig voorkeursalternatief worden voorgesteld met de inspraak daaropvolgend. De planning is dat in december 2017 het voorkeursalternatief kan worden vastgesteld. Ook zal een nieuwe samenwerkingsovereenkomst aan worden gegaan voor de volgende fase.

Deze notitie geeft inzicht in de bereikte resultaten, de ontwerpvarianten per deeltracé en welke keuzes in ontwerpvarianten zijn gemaakt om voor de drie alternatieven tot een voorkeursontwerp per alternatief te komen.



2. Werkwijze

Vertrekpunt voor deze ontwerpfase van de Verbinding was om te komen tot een realistisch ontwerp, dat werkt én realiseerbaar is voor de regio. Er is gezocht naar een optimaal ontwerp. Een ontwerp dat rekening houdt met de fysieke omgeving en de beleving ervan door de mensen die er wonen, werken en recreëren. Er was vooraf geen taakstellend budget gesteld, maar de ontwerpen dienden wel realistisch te zijn.

Door 15 keukentafelgesprekken te voeren met de belangrijkste stakeholders, zeven weken lang in een projectbureau in het gebied in gesprek te gaan met bewoners, deskundigen en belanghebbenden, zijn veel varianten op onderdelen van elk alternatief boven tafel gekomen en besproken. Om te komen tot een samenhangend verhaal/ontwerp per alternatief (eenduidig alternatief), zijn er drie stappen doorlopen:

1. Expert judgement vanuit ontwerpteam en projectorganisatie: tijdens de inventarisatie zijn de ideeën globaal beoordeeld op de effecten op de dubbeldoelstelling bereikbaarheid en leefbaarheid, dat is of ze verkeerskundig werken, wat het effect is op de (ruimtelijke) omgeving en of er andere problemen ontstaan.
2. Toets door onderzoeksbureau: de ontwerpvarianten per alternatief die zijn overgebleven uit de expert judgement zijn onderling gescoord aan de hand van een beoordelingskader dat is gebaseerd op de vastgestelde NRD-criteria. De verschillende ontwerpvarianten zijn daarna als samenhangend geheel tot een voorkeursontwerp per alternatief gesmeed.
3. Advies stuurgroep: daar waar er belangrijke keuzes waren binnen de alternatieven die niet alleen inhoudelijk te onderbouwen zijn, zijn deze voorgelegd aan de stuurgroep. De Stuurgroep, met daarin de samenwerkende partijen, adviseert GS met het oog op draagvlak in de regio, de betaalbaarheid en mogelijke bestuurlijke risico's. Van de vastgestelde ontwerpen wordt per alternatief een zgn. ontwerpboek opgesteld. Een ontwerpboek is een boek waarin staat beschreven en getekend hoe de uiteindelijke ontwerpen eruit zien. Ook alle afgevalen oplossingen staan, met de reden van afvallen, in het ontwerpboek.

De stukken zijn voorbereid via de ambtelijke begeleidingscommissie en het managementteam Verbinding A8-A9 en de stuurgroep Verbinding A8-A9 van 15 december 2016.

De ontwerpboeken worden na het besluit van Gedeputeerde Staten in januari 2017 openbaar via de website.

3. Inhoud per alternatief

3.1 ALGEMEEN

In de ontwerpfase heeft een integrale benadering plaatsgevonden. De technische/ verkeerskundige vereisten zijn tezamen met de inpassingsvraagstukken ontworpen en beter op elkaar afgestemd. Hierdoor is er een aantal belangrijke stappen gezet naar de drie voorgestelde ontwerpen per alternatief. Voor de inpassing is gekeken naar een historisch en ruimtelijk perspectief van het gebied en haar ligging nabij Amsterdam. Dit biedt ruimte voor ontwerputgangspunten, die de basis vormen voor de uitwerking van de drie alternatieven.

Vanuit historisch oogpunt is dit een zeer bijzonder gebied. Het gebied kent een bewogen geschiedenis, vier tijdlagen blijken bepalend voor het hedendaagse landschap. De vier tijdlagen zijn:

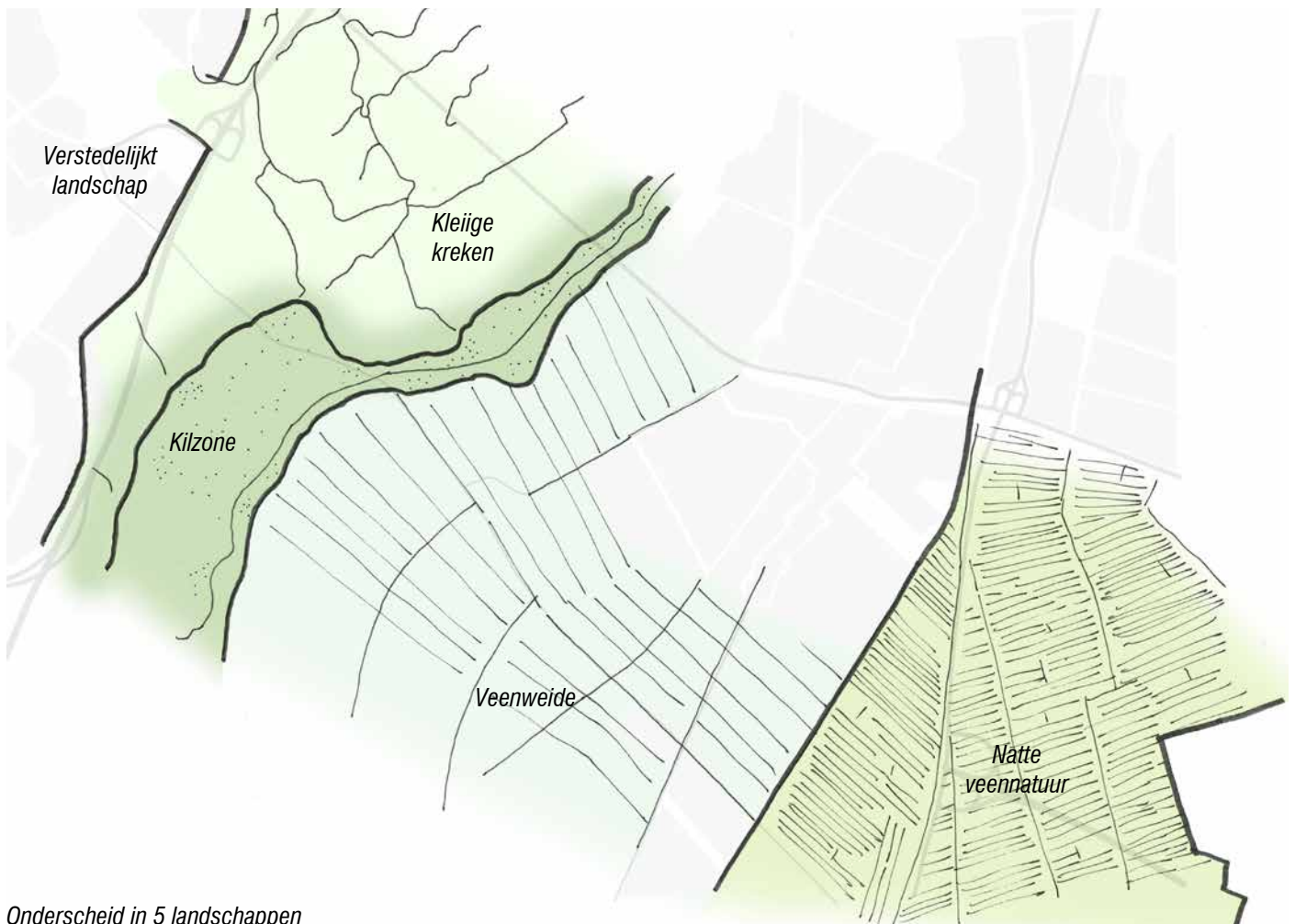
Het Oer-IJ, hier mondde de Castricumse Rijn in zee uit. De randen van het Oer-IJ en de hogere platen, grenzend aan de krekken, behoren tot de vroegst bewoonde delen van Noord-Holland en herbergen tal van archeologisch waardevolle vindplaatsen.

Crommen IJ. Het gebied sloot zich af van de zee en ontwikkelde dikke veenlagen. Het gebied stond via de Crommen IJ in contact met het IJ en de Zuiderzee. Er werd een zeedijk (Groenedijk) aangelegd, waarna men het achterliggend veengebied heeft ontgonnen. Lange tijd vervult het plangebied een belangrijke rol voor de zeevaart, zowel in actieve als in toeleverende zin, en is het een centrum voor de walvisvaart. Hier worden scheepskoeken en zeilen gemaakt, touwen geslagen, boten geteerd en opgetuigd. Dat legt de oorsprong voor de ontwikkeling van AHOLD, Verkade en ForboKrommenie.

Stelling van Amsterdam. Tussen 1880 en 1920 is om Amsterdam de Stelling van Amsterdam aangelegd, een samenhangend stelsel van forten, batterijen, dijken en inundatiewerken dat ingenieus gebruik maakt van het onderliggende landschap. In het plangebied is de stelling met vuurlinie-dijk ten westen van de zeedijk aangelegd waardoor er een unieke dubbele liniedijk ligt met daartussen de Kilzone (Crommen IJ). De Stelling heeft de status van UNESCO werelderfgoed.

Na-oorlogse periode. Deze periode kenmerkt zich door een sterke demografische ontwikkeling, een sterke groei van de mobiliteit en intensivering / schaalvergroting in de landbouw. 'De groene cirkel' om de stad Amsterdam wordt geïntroduceerd. Deze omsluit als een aaneenschakeling van waardevolle landschappen en natuurgebieden het stedelijk gebied, beschermt de belangrijkste cultuur- en natuurwaarden en verschaft de inwoners van het stedelijk gebied een recreatief aantrekkelijk uitloop- en verblijfsgebied. Het zorgt daarmee voor de ruimtelijke kwaliteiten als contramale voor de stedelijkheid die bij een metropoolregio hoort. Het huidige landschap rondom Krommenie/Assendelft kent van oost naar west een vijftal onderscheidende landschapstypen:

- Veenpolder met natuur: een groene zone met het natte, venige slagenlandschap, oostelijk van de Nauernasche Vaart, waar de oorspronkelijke vaarverkaveling rond het lint van Westzaan nog gaaf aanwezig is. Dit is Natura 2000 gebied.
- Veenpolder met daarin een verstedelijkte zone: het sterk verstedelijkte Assendelft-Krommenie, met Binnen Delft en Kaaik als belangrijke noord-zuid gerichte blauwe structuurlijnen. Het dorpslint van Assendelft is een waardevol historisch stadsgezicht en kenmerkend voor het gebied. Het westelijk deel kenmerkt zich door de rommelige dorpsrand van Assendelft en de openheid van de Assendelfer Zuiderpolder met daarin de Communicatieweg als cultuurhistorisch waardevolle lijn.
- De Kilzone, het gebied tussen de oude zeedijk en de liniedijk van de Stelling van Amsterdam. In deze zone ligt de kil, agrarische kavels en de golfbaan.
- Het krekenslandschap/ schootsveld Stelling van Amsterdam, een groene zone langs het UNESCO werelderfgoed de Stelling van Amsterdam. De Stelling valt hier samen met De Kil, Zuiderham, Noorderham, Crommenie.
- Het verstedelijkt landschap westelijk van de A9, met de bebouwing in Heemskerk en Uitgeest en de overgang naar de duinen.



Onderscheid in 5 landschappen



Ontwerputgangspunten

3.2 Het Nulplusalternatief

Het Nulplusalternatief maakt gebruik van de bestaande route tussen de A9 via de N203 en de N246 naar de A8. Uit het ontwerpproces komt het volgende naar voren: Uit de planstudiefase van voor de zomer 2016 kwam het voorstel om het doorgaande verkeer (2x1 rijbaan) te scheiden van het lokale verkeer, door middel van een half verdiepte tunnelbak. Dit moest nog verder uitgewerkt worden. Uit het ontwerpproces blijkt dat:

- De Brassertunnel een te groot obstakel is om verder naar het westen verdiept maatregelen te kunnen treffen.
- Een vrije rechtsafer vanaf de N203 naar de N246 richting de A8 noodzakelijk is voor een goede doorstroming.
- Er maatregelen nodig zijn op de aansluiting met de A8, de aansluiting met de A9 en de aansluiting met de N246.
- De doorgaande route relatief veel verkeer trekt, waardoor de lokale route sterk wordt ontlast.
- De doorgaande route met 2x2 rijbanen moet worden uitgevoerd, om de hoeveelheid verkeer in de toekomst te kunnen verwerken. Voor de lokale route volstaat 2x1.

Er drie varianten zijn om het doorgaande verkeer door Krommenie te leiden:

1. Half verdiept in een tunnelbak vanaf de Brassertunnel tot net voorbij de kruising met de Dorpsstraat.
2. Onderdoor via een volledige tunnel vanaf de Brassertunnel tot net voorbij de kruising met de Dorpsstraat.
3. Bovenlangs, waarbij de doorgaande route op een talud/op palen strak langs het spoor wordt afgewikkeld en ook de Brassertunnel en de stationsomgeving ongelijkvloers worden gekruist.

AD 1 HALF VERDIEPT NIET WENSELIJK

Het ontwerpproces laat zien dat de doorgaande route in plaats van 2x1 rijbaan met 2x2 rijbanen moet worden uitgevoerd, om de hoeveelheid verkeer in de toekomst te kunnen verwerken. Dit heeft een groter ruimtebeslag dan oorspronkelijk was voorzien. Hierdoor is een halfverdiepte ligging niet wenselijk. Er komt dan meer infrastructuur (2x1 rijbaan lokaal gecombineerd met 2x2 rijbanen voor het doorgaand verkeer) dan in de huidige situatie. De bundel aan infrastructuur die naast elkaar komt te liggen vormt daarmee een grotere barrière. Een halfverdiepte variant levert geen bijdrage aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit. Bij de andere varianten (tunnel, verhoogd) komt er ook meer infrastructuur bij, maar biedt door dubbel ruimtegebruik juist meer kansen voor ontwikkeling en inrichting van de vrijgekomen ruimte. Dit komt de leefkwaliteit in het dorp meer ten goede dan de half verdiepte ligging.

De varianten 'Onderdoor' en 'Bovenlangs' leveren beide een bijdrage aan de doelstellingen voor bereikbaarheid en leefkwaliteit.



Half verdiept in een tunnelbak



Onderdoor via een volledige tunnel



Bovenlangs op talud/palen

AD 2 ONDERDOOR

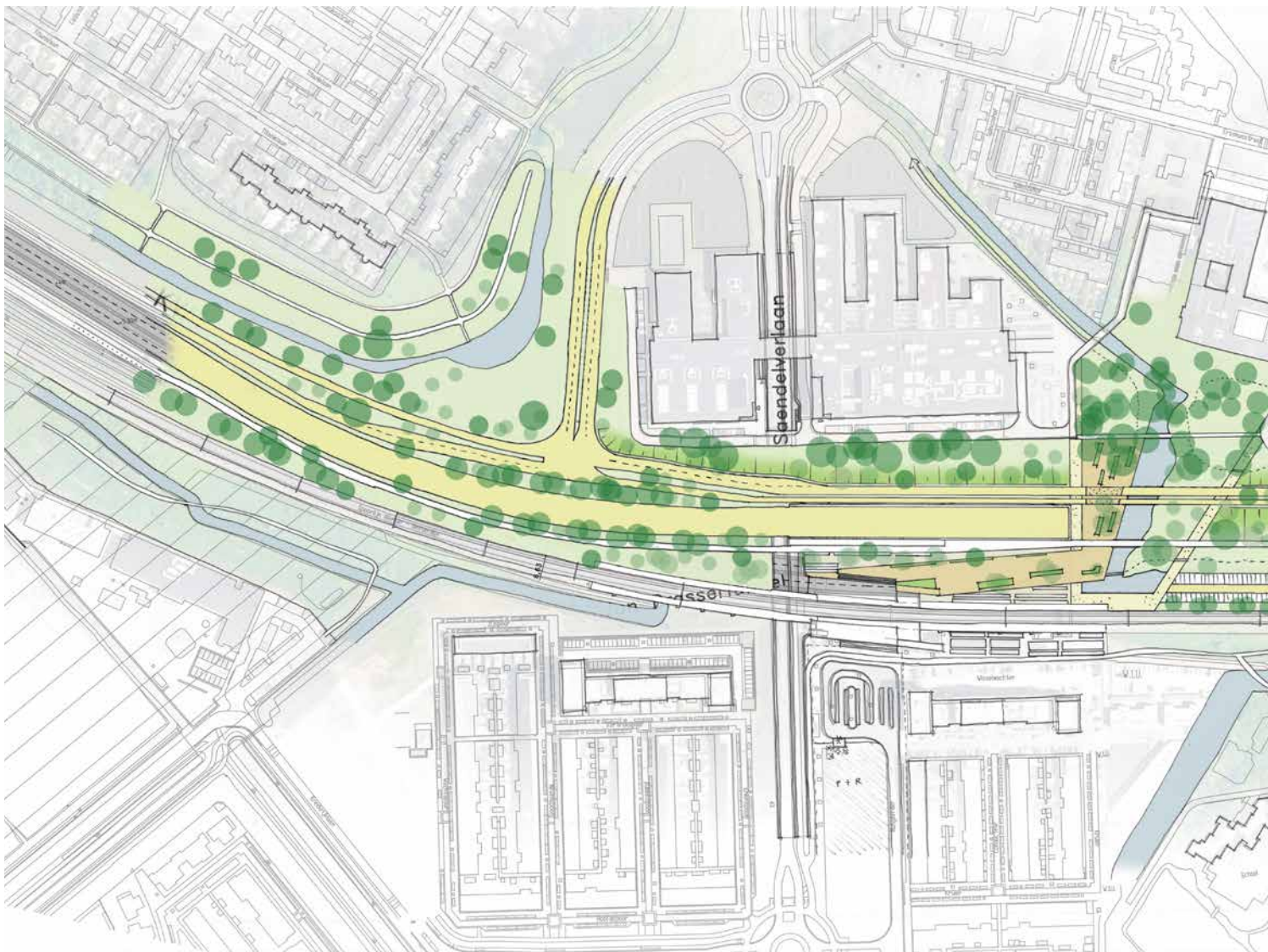
Effecten op bereikbaarheid

Voor de verkeersveiligheid zal de maximum snelheid in de tunnel, in combinatie met de brug over de Nauernasche Vaart, van verdiepte ligging naar verhoogde ligging met steile hellingen, verlaagd moeten worden naar 50 km/uur. De tunnel is voor het verkeer minder robuust vanwege tunnelveiligheid (hoogstwaarschijnlijk geen files in de tunnel toegestaan) en door de combinatie van beweegbare brug (over de Nauernasche vaart) en tunnel.

Effecten op leefbaarheid

Een tunnel heeft een groot positief effect op de geluidbelasting op woningen in de omgeving van het deel van de N203 dat in een tunnel wordt gelegd. Een groot deel van het verkeer zal daar immers volledig zijn afgeschermd. Voor de rest van het tracé blijft een weg voor doorgaand verkeer op maaiveld aanwezig. Ter hoogte van de tunnel voorziet de tunnelvariant in een weg op maaiveld voor lokaal verkeer. De verkeersbelasting daarvan is beduidend lager dan in de bestaande situatie en bovendien is de doorstroming beter (minder remmend en optrekkend verkeer). Er kan voor worden gekozen deze weg zo ver mogelijk van de woningen te situeren.

De luchtkwaliteit verbetert waarschijnlijk ter hoogte van het ondertunnelde deel maar bij de tunnelmonden zal de luchtkwaliteit juist slechter zijn in vergelijking



met de referentiesituatie. Dit is nadelig vanwege onder andere de aanwezigheid van de school (gevoelige bestemming).

Bewoners worden door een tunnel minder met het verkeer geconfronteerd wat de beleving positief beïnvloedt. Tevens zijn er vastgoedontwikkelmogelijkheden tussen de tunnel en het spoor. Hiervoor zijn nog wel afspraken nodig met de gemeente Zaanstad, Prorail en NS Vastgoed. Tevens zijn er risico's tijdens de bouwfase omdat deze variant dicht op de woningen en de spoorlijn ligt, de ruimte beperkt is en we Krommenie wel bereikbaar willen houden. Bij het station blijft (door de Brassertunnel) de doorgaande weg op maaiveld liggen, waardoor de ruimtelijke kwaliteit bij het station bij de tunnelvariant niet optimaal kan worden.



AD 3 BOVENLANGS

Effecten op bereikbaarheid

De maximum snelheid voor het doorgaande verkeer op de verhoogde ligging kan naar 70 km/uur. Bovenlangs is gunstiger voor verkeer en de aanlegkosten zijn beperkt lager dan die voor de tunnelvariant.

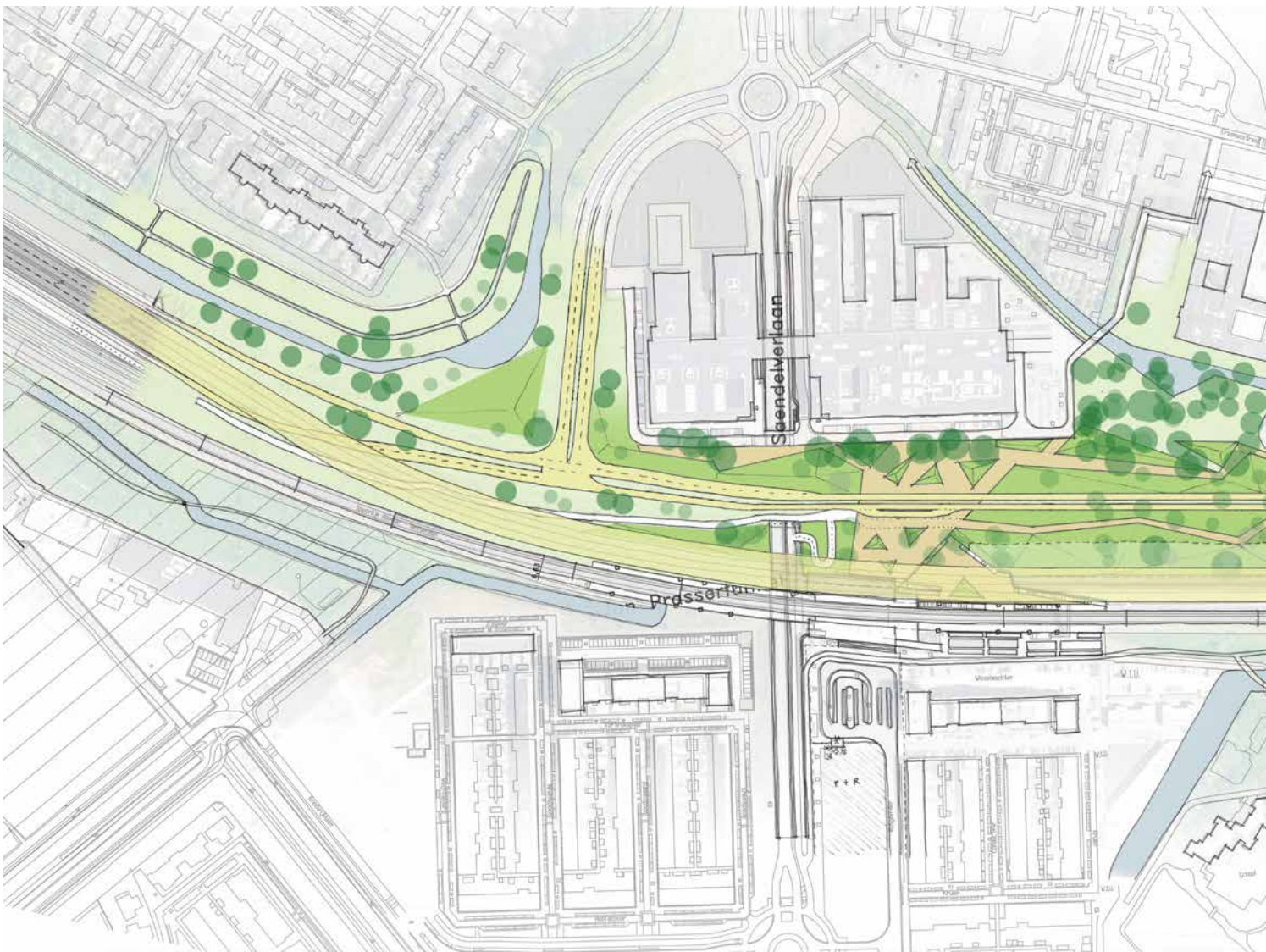
Effecten op leefbaarheid

Bovenlangs door middel van een viaduct betekent een groot kunstwerk op hoogte, bij voorkeur praktisch tegen het spoor aan. Dit betekent dat het tracé verhoogd voor de huizen langs loopt. Uit indicatieve modelberekeningen blijkt dat de verhoogde ligging met het toepassen van geluidschermen leidt tot een afname van de geluidbelasting in vergelijking met de referentiesituatie. Bij een verhoogde ligging zijn schermen effectieve maatregelen om geluiduitstraling naar de omgeving te beperken. In het ontwerp en de kostenramingen is rekening gehouden met schermen.

Indicatieve berekeningen voor de effecten van de verhoogde variant laten zien dat de luchtkwaliteit aan weerszijden van de weg verbetert ten opzichte van de referentiesituatie. Dit is gevolg van de hoge ligging waardoor de uitlaatgassen beter worden verspreid. De totale emissie van luchtverontreinigende stoffen is bij de variant met een hoge ligging in beperkte mate groter dan bij de tunnelvariant als gevolg van de hogere toegestane snelheid. In vergelijking met de referentiesituatie is de emissie echter fors lager.

Bij het ontwerp van het viaduct kan de weg mogelijk fungeren als afscherming van het geluid afkomstig van het spoor.

Voor het onderliggend wegennet (de weg voor lokaal verkeer die op maaiveld aanwezig blijft) geldt bij de



verhoogde ligging hetzelfde als voor de tunnel: er is een sterke afname van de verkeersintensiteit en van de milieueffecten (geluid, lucht) van het lokale verkeer in vergelijking met de bestaande situatie.

Een viaduct is met name visueel ingrijpend ter hoogte van de woningen rond de Dorpsstraat. De bestaande belasting van deze woningen door geluid en emissies van het doorgaande verkeer neemt sterk af. Het beeld van een verhoogde weg is deels op te lossen door functies toe te voegen onder het viaduct (P&R, fietsenstalling en stationshal) of een groen karakter te geven. Bij de verhoogde ligging ontstaat bij het station ruimte voor een goede inpassing en het creëren van ruimtelijke kwaliteit. Voor de strakke ligging tegen het spoor, waarbij de huidige uitbuiging van het spoor wordt rechtgetrokken en de spoor gerelateerde functies onder

het viaduct worden gebracht, zijn nog wel afspraken nodig met de gemeente Zaanstad, ProRail en NS vastgoed.

Op basis van de toets op de criteria uit de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) scoort 'Bovenlangs' beter dan 'Onderdoor'. Argumenten hiervoor zijn de betere beoordeling voor ruimtelijke kwaliteit, verkeer en de lagere kosten.

In het voorkeursontwerp van het Nulplusalternatief is daarom de variant 'Bovenlangs' opgenomen. Deze wordt verder uitgewerkt en meegenomen in de afweging tussen de alternatieven onderling.

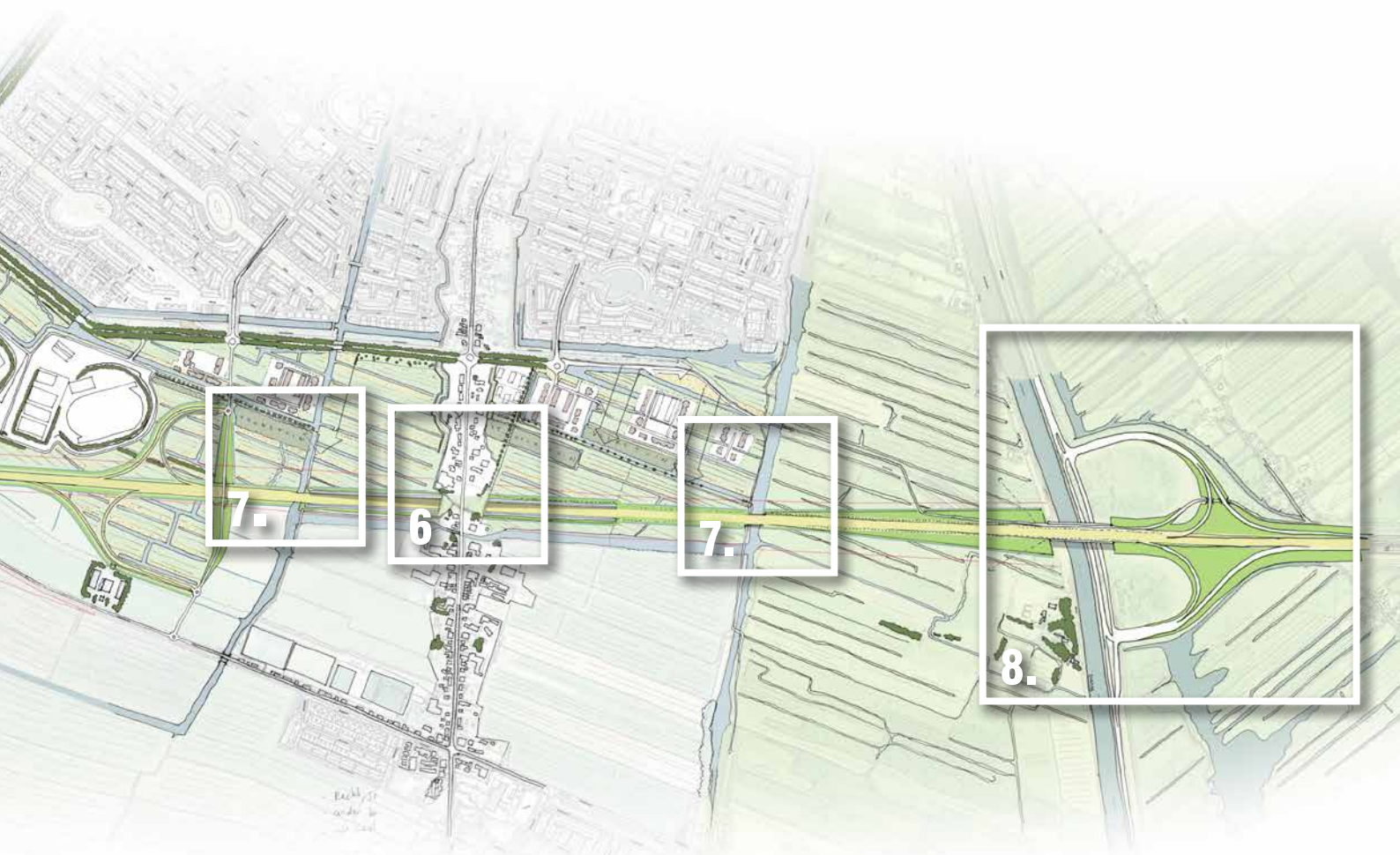


3.3 Het Golfbaanalternatief



voorkeustracé golfbaanalternatief

Het tracé van het Golfbaanalternatief loopt vanaf de bestaande A8 in een rechte lijn naar de A9.



Uit het ontwerpproces komen de volgende varianten als voorkeur naar voren:

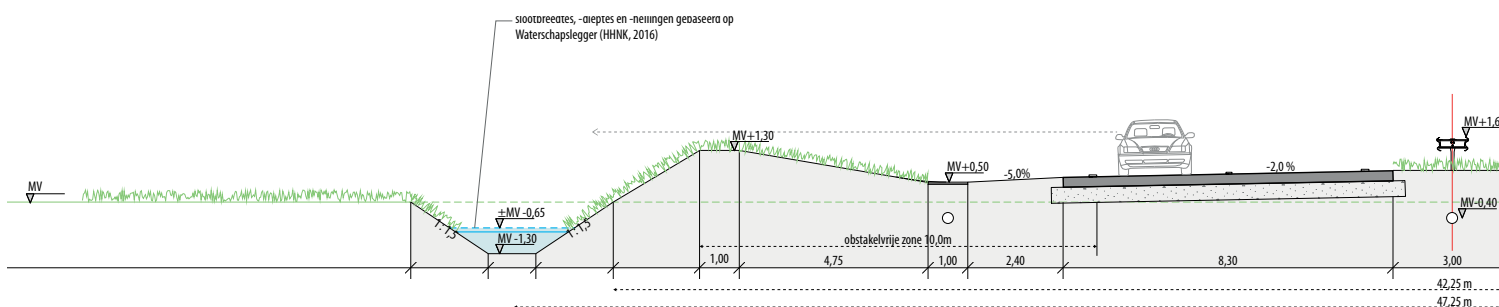
Ontsluiting Saendelft (8). Een goede aansluiting van Saendelft en Kreekrijk op de nieuwe verbindingsweg is niet te maken via de Noorderveenweg op de bestaande aansluiting Nauernasche Vaart. De enige robuuste mogelijkheid van een aansluiting zit ter hoogte van het sportpark de Omzoom en wordt met een rotonde aangesloten op de Parkkrijklaan.

Kaai en Binnen Delft doorvaarbaar (kano) (7). Dit heeft grote voordelen voor het recreatief waterverkeer. De historische landschappelijke lijn en de beleving hiervan blijft beter behouden en zichtbaar.

Onderdoorgang Dorpsstraat (6). De kruising met de Dorpsstraat is een complex samenspel van ruimtelijke kwaliteit en kosten. Bij de ruimtelijke inpassing is rekening gehouden met de historische maat van het lint, een hoogwater- en een laagwaterstructuur en compenserende maatregelen voor lucht en geluid. Daarom maakt een geoptimaliseerde onderdoorgang onderdeel uit van het voorkeursontwerp. De totale tunnelbak is korter, maar het gesloten deel is langer (140 meter ipv de minimale lengte van 100 meter uit de NRD). Dit als optimale mix van de verschillende aandachtspunten en ontwerprichtlijnen. De meerkosten ten opzichte van een gesloten deel van 100 meter liggen in de orde van grootte van €10 miljoen.

Communicatieweg (5). Met de aanleg van een nieuwe verbinding vervalt voor de Communicatieweg de doorgaande functie. Door de aansluiting van de nieuwe verbinding met Saendelft ter hoogte van het sportpark de Omzoom te situeren, biedt dit de mogelijkheid om de kruising van de nieuwe verbinding met de Communicatieweg anders in te richten. Verkeer van de Communicatieweg kan via de Noorderweg/Noorderveenweg op de A8-A9 komen of via die route terug op de Communicatieweg en vice versa. Dit ontlast de Communicatieweg sterk, waardoor deze op dit deel kan worden heringericht voor enkel het fietsverkeer en het landbouwverkeer. Door de aanleg van een lichte constructie kan het fietsverkeer (en het landbouwverkeer als gast op het fietspad) over de nieuwe verbinding.

Maaiveldligging (4). De ligging van de rijbanen in het open landschap is iets verhoogd (+60cm) op maaiveld, met aan weerszijde lage dijken. Door deze dijken onttrekken we vanuit het landschap gezien de auto's, de geleiderails en de lage verlichting aan het zicht. De dijken hebben tevens een beperkt geluid reducerend effect.



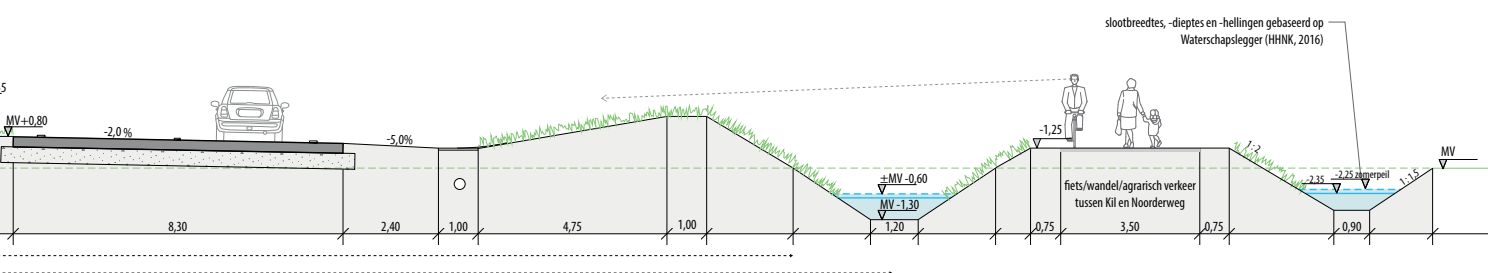
2 x 2 rijstroken, 60 cm boven maaiveld begeleidt met een dijkje (+70 cm)



Voorstel herinrichting Communicatieweg



Visualisatie onderdoorgang Dorpsstraat



Kruising Groenedijk (3). De nieuwe verbinding kruist met de Groenedijk op maaiveld, waarbij de Groenedijk met een slank vormgegeven viaduct over de weg gaat.

Golfbaan Heemskerk (2). Zolang de nieuwe verbinding binnen de gronden van het Rijk komt te liggen, is - door de bestaande overeenkomst tussen Rijk en de Golfbaan - compensatie niet verplicht. Echter het golfterrein wordt doormidden gesneden en de Golfclub moet grote investeringen (meerdere miljoenen) doen om tot een nieuwe inrichting van het terrein te komen. Het is de vraag of een aaneengesloten 18 hole baan dan nog mogelijk is. Dit zal naar verwachting op grote weerstand stuiten in het verdere traject. Er zijn twee mogelijkheden. De eerste is de hele golfbaan verplaatsen naar een nieuwe locatie (deze is niet onderzocht /niet gevonden). De tweede mogelijkheid is een uitbreiding naar het zuiden toe te staan. Aandachtspunt is, dat andere organisaties wel een functie voor het gebied zien als de Golfclub daar verdwijnt. Dit zijn functies als natuur/veenlandschap, landbouwgrond of weidevogelleefgebied etc. Bij een keuze voor het Golfbaanalternatief als voorkeursalternatief (vaststellen voorkeursalternatief door Provinciale Staten gepland eind 2017), kan worden gekozen voor een apart ontwerptraject. De verschillende functies kunnen dan worden afgewogen. Dit is geen onderdeel van het project Verbinding A8-A9 .

Aansluiting op de A9 (1). Om de nieuwe verbinding aan te sluiten op de bestaande A9 zijn er ontwerptechnisch gezien twee mogelijke varianten, namelijk:

Een aansluiting (figuur a).

Effect op bereikbaarheid

Deze is verkeerskundig minder optimaal dan een knoop, er zijn kruisingen nodig met verkeerslichten geregeld, maar voldoet. De kosten zijn substantieel (circa € 70 miljoen) lager dan een knoop.

Effect op leefbaarheid

De aansluiting ligt relatief dicht bij woningen van de Broekpolder. De geluidbelasting op omliggende woningen is daardoor hoger dan wanneer voor een verdiepte aanleg wordt gekozen. Om te kunnen voldoen aan de wettelijke normen en daarnaast aan het projectdoel voor leefbaarheid zullen daarom mitigerende maatregelen moeten worden toegepast.

Uitgangspunt voor de aansluiting is dat mitigerende maatregelen zullen worden getroffen om een toename van de geluidbelasting in de Broekpolder te voorkomen en zo mogelijk de geluidbelasting ten opzichte van de bestaande situatie te verminderen. Door de grootte en de ligging, kent de aansluiting een beperkte aantasting van het stuk Natuurnetwerk Nederland (NNN), maar heeft een duidelijke, maar lokale impact op de inundatiezone/schootsveld van Fort Veldhuis, onderdeel van het UNESCO Werelderfgoed de Stelling van Amsterdam. Het wegprofiel past binnen de gronden van het Rijk; er hoeven geen gronden van de Golfclub te worden aangeschaft.



Visualisatie kruising Groenedijk

Een hoogwaardige knoop, verdiept aangelegd (figuur b).

Effect op bereikbaarheid

Een knoop gaat van het principe uit dat alle richtingen een vrije afwikkeling hebben via in- en uitvoegers van en naar de A9. Nadeel is dat het samenvoegen van de A22-A9 dichtbij de positie van de nieuwe knoop ligt. Om te voldoen aan de ontwerprichtlijn van Rijkswaterstaat is een lange uitvoeger vanaf de A22 met een parallelstructuur langs de A9 noodzakelijk. Ook zorgt de hoge maximumsnelheid (130) op de A9 ervoor dat de boogstralen niet te kort en te krap mogen zijn en dat de lengtes van weefvakken, uitvoegers, invoegers en zogenoemde turbulentieafstanden extra lang moeten zijn. Dit alles zorgt ervoor dat er veel infrastructuur aangelegd moet worden waardoor de knoop duur wordt¹.

Effect op leefbaarheid

Voor de hoogwaardige knoop geldt, dat een verdiepte ligging vanaf het noorden naar de nieuwe verbinding onder de A9 door, in plaats van de gebruikelijke oplossing er overheen, een meerwaarde heeft voor zowel de bewoners in Broekpolder als de inundatiezone/schootsveld bij het Fort Veldhuis. Omdat de knoop verdiept ligt wordt de geluidbelasting al enigszins afgeschermd. Mogelijk hoeven voor het voldoen aan de wettelijke eisen en de projectdoelstelling voor leefbaarheid minder mitigerende maatregelen te worden toegepast. De verdiepte ligging brengt wel extra kosten met zich mee.

Een verdiepte ligging is niet realiseerbaar voor de aansluiting.

Er is een risico om buiten de gronden van het Rijk te komen. Dat heeft als direct gevolg, dat er een verplichting ontstaat de Golfclub in het project mee te nemen. Voordeel is dat de configuratie van de knoop wel verder van Fort Veldhuis af ligt.

De noodzakelijke lange uitvoeger vanaf de A9 – A22 ligt parallel langs de liniedijk van de Stelling van Amsterdam, heeft een groot ruimtebeslag in het NNN, en maakt waarschijnlijk het verschuiven van een hoogspanningsverbinding noodzakelijk.

Keuze aansluiting of verdiepte knoop.

Rijkswaterstaat heeft in de stuurgroep aangegeven dat zowel de aansluiting als de knoop mogelijk zijn. Rijkswaterstaat heeft een lichte voorkeur voor de knoop, maar laat de keuze aan de regio. De IJmond-gemeenten hebben een voorkeur voor de knoop vanwege de effecten op de leefbaarheid in de Broekpolder en het draagvlak bij de bewoners aldaar. De Knoop is echter twee tot drie keer zo duur als een aansluiting (voorlopige raming ca 70 miljoen euro duurder). Naar verwachting van de stuurgroep is hiervoor geen financiële dekking te vinden.

In het voorkeursontwerp is op advies van de Stuurgroep de aansluiting opgenomen. De IJmondgemeenten hebben hierin een minderheidsstandpunt ingenomen. Wat betreft de leefbaarheidseffecten is de uitdaging om in het komende MER-onderzoek en het uiteindelijk ontwerp afdoende mitigerende maatregelen op te nemen om te blijven voldoen aan de wettelijke normen en daarnaast aan het projectdoel voor leefbaarheid. Bovendien kan binnen de gronden van het Rijk worden gebleven. Het Golfbaanalternatief zal wel slechter scoren in de toets op landschap en het UNESCO.

¹ de indicatieve raming is inmiddels gedaan en komt op een indicatief investeringsbedrag van 95 – 105 miljoen (dat is nog exclusief de kosten voor de lange uitvoeger, een viaduct en het verplaatsen van de hoogspanningsverbinding, dat daarin nodig is); de aansluiting zit rond 25 -30 miljoen

Aansluiting voorkeursvariant



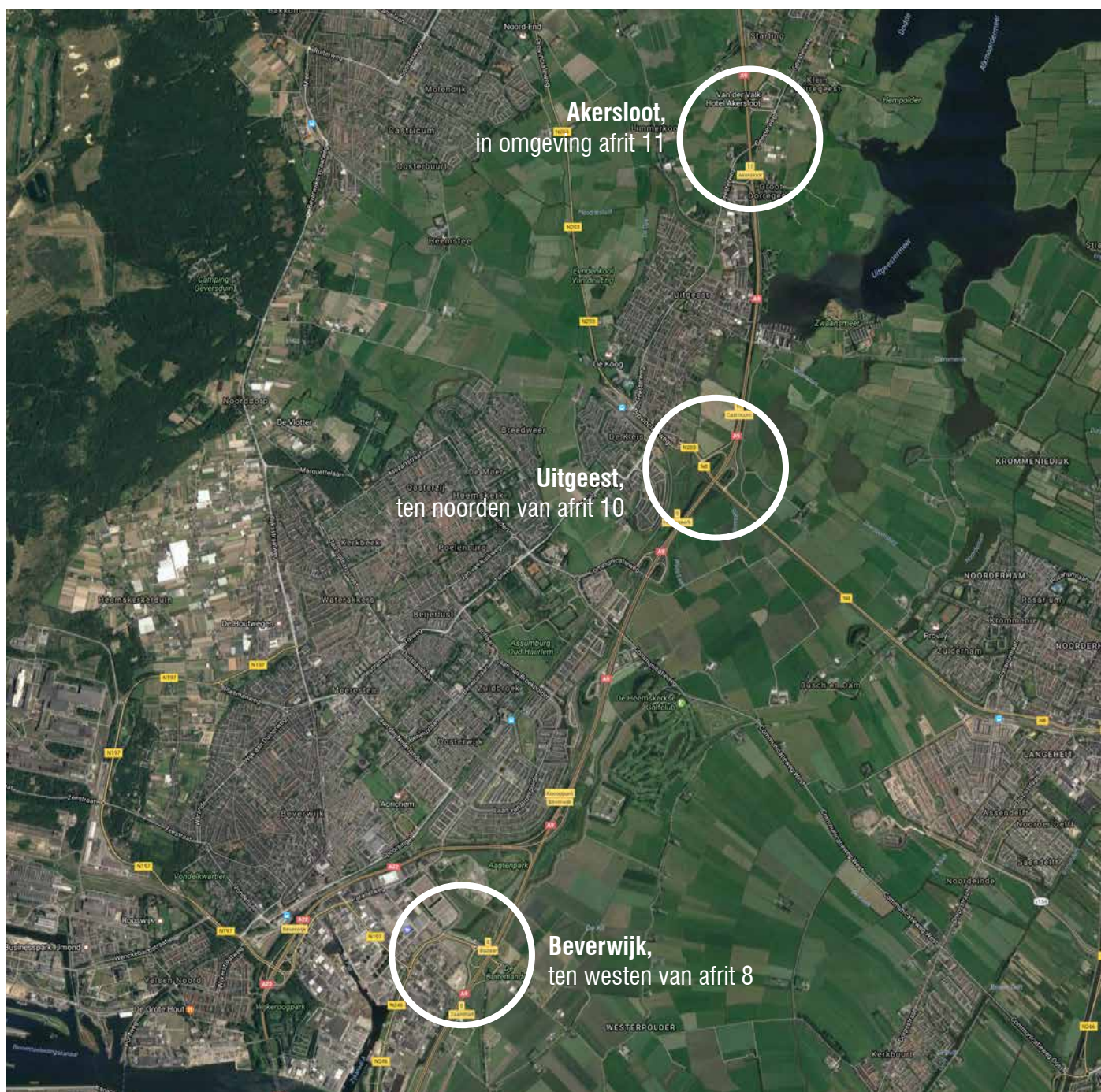
Hoogwaardige knoop verdiept



In alle gevallen moeten de huidige brandstofverkooppunten en verzorgingsplaatsen verdwijnen. Daarmee dient er in de omgeving een alternatieve locatie te worden gevonden om nieuwe brandstofverkooppunten en verzorgingsplaatsen aan te leggen (verplaatsen). Bij verplaatsing zijn momenteel 3 potentiële zoeklocaties:

- Eén locatie ten zuiden van de huidige brandstofverkooppunten namelijk Afslag 8 (Bazar) aan de A9

Rijkswaterstaat heeft in de stuurgroep Verbinding A8-A9 aangegeven dat uitkopen/ liquidatie geen optie is. Er moeten verzorgingsplaatsen blijven op dit deel van de A9. Aanvullend onderzoek over de planologische ruimte van een alternatieve locatie is daarmee noodzakelijk. Dit zal de komende projectfase plaatsvinden.



3.4 Het Heemskerkalternatief





Uit het ontwerpproces komt het volgende naar voren:

Ontsluiting Saendelft (7). Een goede aansluiting van Saendelft en Kreekrijk op de nieuwe verbinding is niet te maken via de Noorderveenweg op de bestaande aansluiting Nauernasche Vaart. De enige robuuste aansluiting zit ter hoogte van het sportpark de Omzoom en sluit aan met een rotonde ter hoogte van de Parkrijklaan om Saendelft goed aan te sluiten.

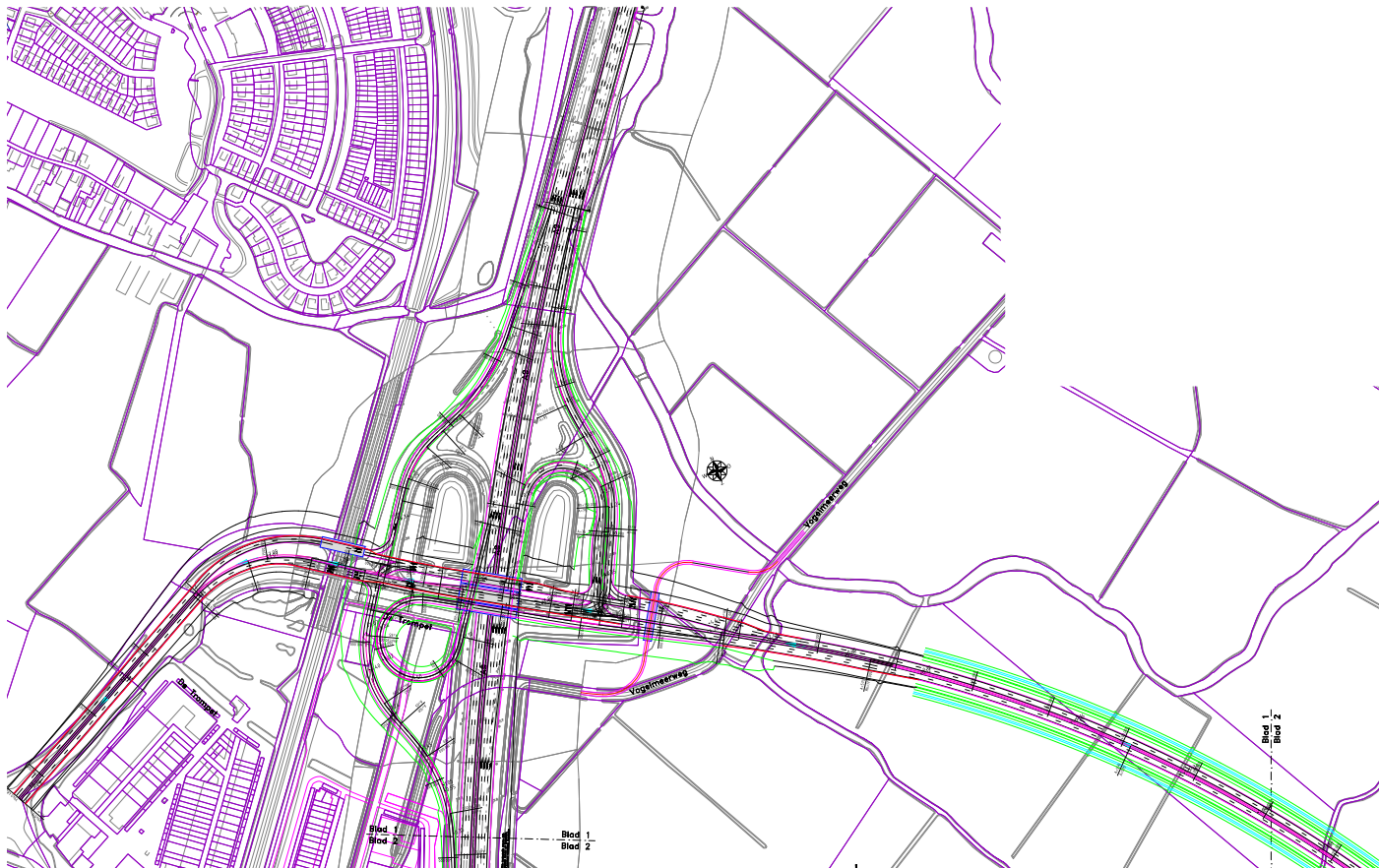
Kaai en Binnen Delft doorvaarbaar (kano) (6). Dit heeft grote voordelen voor het recreatief waterwerk. De historische landschappelijke lijn en de beleving hiervan blijft beter behouden en zichtbaar.

Onderdoorgang Dorpsstraat (5). De kruising met de Dorpsstraat is een complex samenspel van ruimtelijke kwaliteit en kosten. Bij de ruimtelijke inpassing is rekening gehouden met de historische maat van het lint, een hoogwater- en een laagwaterstructuur en compenserende maatregelen voor lucht en geluid. Daarom is door de projectgroep gekozen voor een iets langere tunnel, als optimale mix van de verschillende aandachtspunten zoals beschreven bij het alternatief golfbaan.

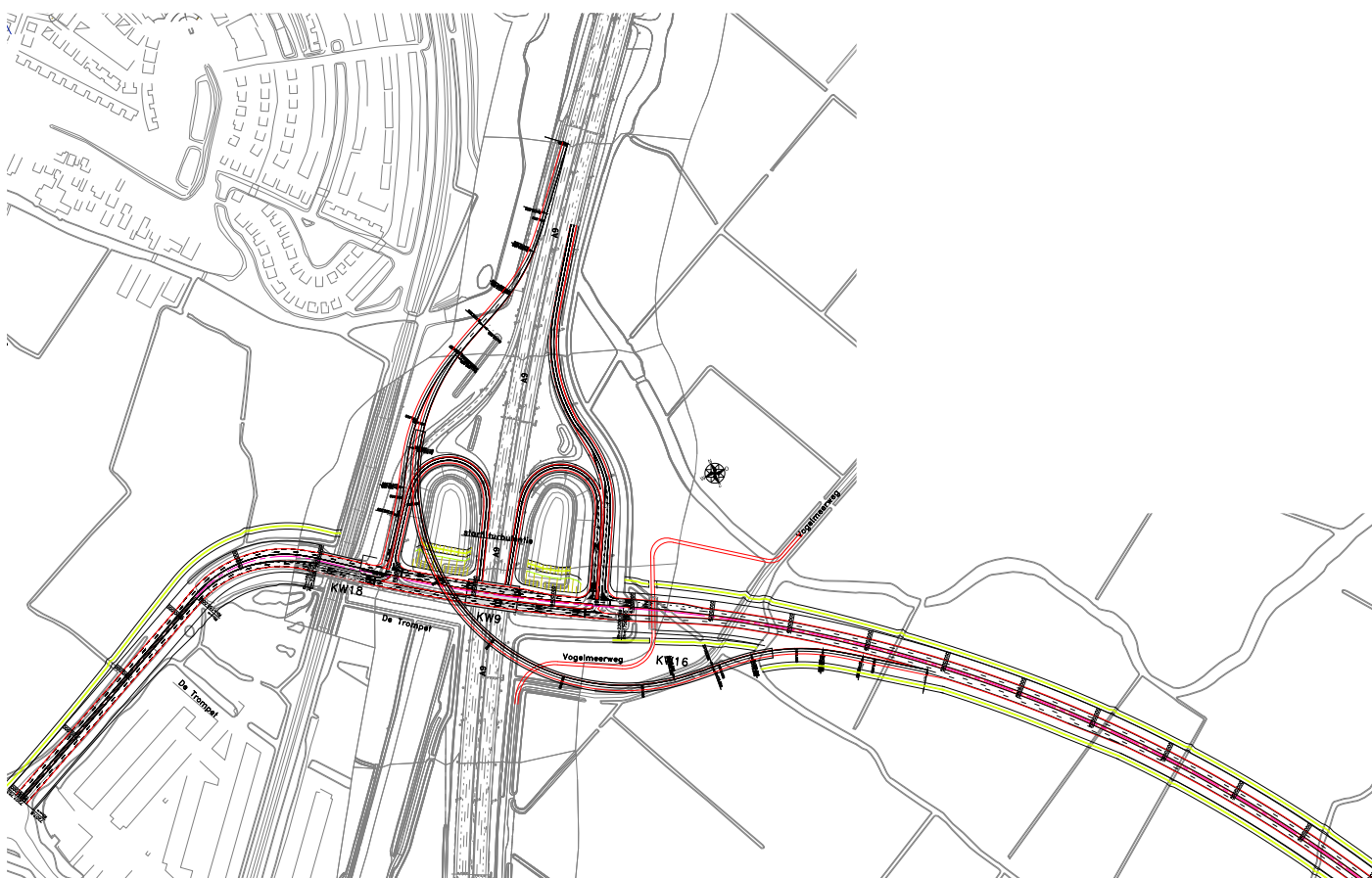
Maaiveldligging (2). De ligging van de rijbanen in het open landschap is iets verhoogd (+60cm) op maaiveld, met aan weerszijde lage dijken. Door deze dijken onttrekken we, vanuit het landschap gezien, de auto's, de geleidenrails en de lage verlichting aan het zicht.

Aansluiting op A9 (1). Uit modelberekeningen is gebleken dat de aansluiting van de nieuwe verbinding op de A9 meer afwikkelcapaciteit nodig heeft dan eerder ingeschat. Dit betekent een groter ruimtebeslag en bijbehorende nadelen voor het landschap, de agrarische activiteiten en extra kosten. Het groter ruimtebeslag betekent ook dat in dit alternatief de brandstofverkooppunten en verzorgingsplaatsen omwille van het volgens de richtlijnen van Rijkswaterstaat correct in- en uitvoegen moeten worden verplaatst of uitgekocht. Het brandstofverkooppunt aan de oostkant is mogelijk met een herinrichting nog te behouden. Rijkswaterstaat vraagt nog verbeteringen op het punt van de verkeersveiligheid in dit ontwerp. Het gesprek hierover loopt nog.

Een van de afgevalen varianten is een flyover. Deze is kostbaar en heeft een groot effect op de Stelling van Amsterdam. Voordeel is dat het westelijke brandstofverkooppunten en verzorgingsplaatsen behouden kan blijven. Voor het oostelijke brandstofverkooppunt en verzorgingsplaats is er geen verschil met de andere aansluitvariant. De meerkosten van de flyover zijn groter dan de kosten van het verplaatsen van de brandstofverkooppunten en verzorgingsplaatsen.



Verkeerskundige uitwerking voorkeursvariant



Verkeerskundige uitwerking variant flyover

De essentiële keuze wat betreft de ontwerp-opgave binnen dit alternatief zit in twee zaken: de tracéligging en de kruising met de Liniedijk en de Kil.

Tracéligging (4). Het voorgestelde tracé kruist de Kilzone met dubbele liniedijk (onderdeel UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam) op het smalste gedeelte. Daarmee komt het tracé als autonome lijn op afstand te liggen van de Communicatieweg. De bewoners langs de Communicatieweg/Groenedijk hebben aangegeven liever niet tussen twee wegen te wonen. Een optie is om de nieuwe verbinding te bundelen met de Communicatieweg. De woningen moeten dan aangekocht en gesloopt worden. Vanuit de gebruiker kan zo'n bundeling verwarrend werken. Het is een breed stuk infrastructuur met fiets, lokale weg en doorgaande stroomweg. Dit betekent dat deze bundel zeer zichtbaar is in het gebied en een forse doorsnijding van het landschap veroorzaakt. Daarnaast wordt een uniek deel van de Stelling van Amsterdam (de dubbele liniedijk) aangetast. De bundeling zorgt er wel voor de percelen beter hergebruikt kunnen worden. Er zijn minder losse stukken grond.

In het voorkeursontwerp is de variant met de kruising van de nieuwe verbinding met de Kilzone iets verder vanaf de Communicatieweg opgenomen. Dit heeft een minder grote visuele aantasting in het gebied en behoudt de bijzondere dubbele dijk, zoals die in de HIA wordt benoemd en kan een betere overzichtelijke verkeerssituatie opleveren.

Kruising met Liniedijk en de Kil (Kilzone) (3).

Vanuit het historisch perspectief van de ontwikkeling van het gebied, de inbreng van verschillende belangengroepen en uit de diverse beleidsnota's blijkt dat het gebied rondom de Kil van grote ecologische, landschappelijke en historische waarde is. Er wordt veel gefietst en gerecreëerd over de liniedijk en door het buurtschap Busch en Dam. Er zijn vijf boeren in het direct aanliggende gebied actief.

De kruising van de nieuwe verbinding met de liniedijk en de Kil (Kilzone) kan op maaiveld met een viaduct over de Kil of eronderdoor. Deze zone kent een eeuwigheidswaarde, een hoge waarde op het schaalniveau van de gehele regio. Deze waarde zit op het gebied van ecologie, cultuurhistorie recreatie en ruimtelijke kwaliteit en de onderlinge samenhang daartussen.

Als de kruising van de Kilzone op maaiveld gaat, moet het verkeer op de liniedijk onder de nieuwe verbinding door. Er overheen is niet wenselijk vanuit de Stelling van Amsterdam, omdat de doorlopende liniedijk zo recht en oorspronkelijk mogelijk dient te zijn. Daarnaast ligt er een agrarisch complex dicht tegen de weg aan, waarvan dan een woning weg moet. Nadeel van deze onderdoorgang onder de nieuwe verbinding door is dat er landbouwverkeer doorheen moet en dat de tunnel niet te breed kan zijn vanwege de beschikbare ruimte. Ook zullen geluidschermen langs de nieuwe verbinding aan weerszijden moeten worden geplaatst voor de bewoners langs het tracé. Dit heeft ook een grote impact op het open karakter van het gebied.

Door de nieuwe verbindingsweg onder de Kilzone door te trekken ontstaat de kans om kwaliteit toe te voegen aan het gebied. De Kilzone wordt herkenbaar ingericht met mogelijkheden voor een extra waterberging en natuurcompensatie. De eeuwigheidswaarde blijft gegarandeerd. Tevens wordt de liniedijk als onderdeel van het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam geaccentueerd. Met een onderdoorgang hoeven geen geluidswerende maatregelen getroffen te worden voor de woningen langs het tracé en blijft het open karakter van het landschap beter gewaarborgd dan bij ligging op maaiveld.

Een onderdoorgang biedt daarnaast de mogelijkheid om het lokale en (boven)regionale fietsnetwerk te verbeteren. De onderdoorgang van de Kilzone heeft daarmee een grote meerwaarde ten opzichte van andere oplossingen, omdat het landschap, de Stelling van Amsterdam en de omgeving meer in hun waarde gelaten worden. Verkeerskundig maakt het voor de verbindingsweg geen verschil, het brengt wel meer kosten met zich mee dan de maaiveldvariant.

De voorgestelde variant is duurder dan de variant op maaiveldligging. De extra kosten bedragen 35 miljoen. Gelet op de beschreven belangen is een onderdoorgang noodzakelijk om het project te kunnen realiseren.

De variant met een onderdoorgang van de Kilzone met een lengte van 120 meter is onderdeel van het voorkeursontwerp voor het Heemskerkalternatief.



Visualisatie kruising Kilzone op maaiveld



Visualisatie onderdoorgang Kilzone

Bijlagen

- Ontwerpboeken voor de drie alternatieven;
- Toetsresultaten voor de drie alternatieven.

(beschikbaar via website www.noord-holland.nl)

Technische toelichting Verbinding A8-A9

28-2-2017

Harry van der Pijl

Voorafgaand

Vragen van de Commissie:

- Waarom heeft de Stichting Mega stukken die de Commissie niet heeft?
- Waarom worden de ontwerpboeken (met name Nulplus) niet vrijgegeven?

Voorafgaand

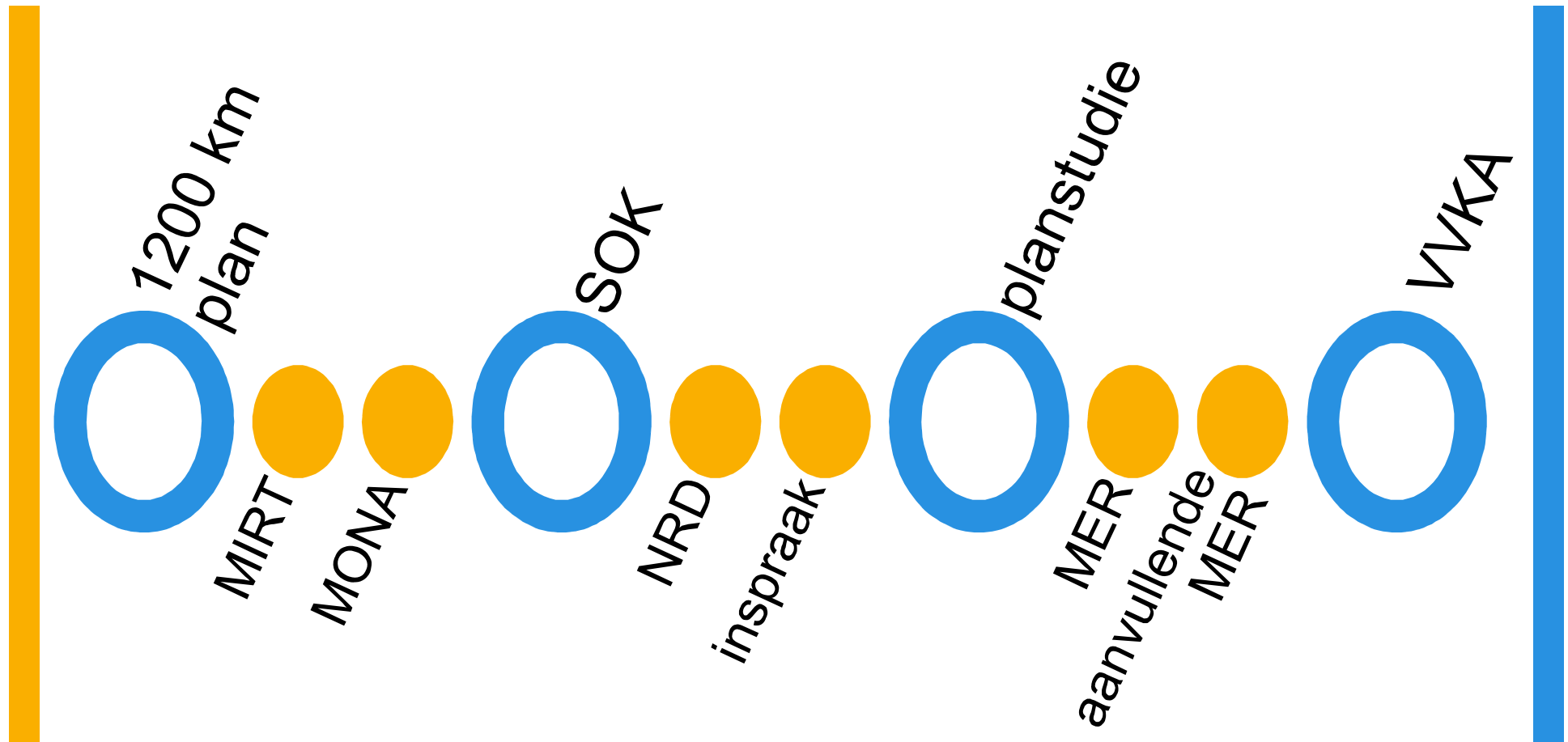
Vragen van de Commissie:

- Waarom heeft de Stichting Mega stukken die de Commissie niet heeft?
 - *Klankbordgroep*
- Waarom worden de ontwerpboeken (met name Nulplus) niet vrijgegeven?
 - *Nog niet bestuurlijk vastgesteld*

Technische toelichting



Proces tot nu toe



De alternatieven



Planstudie in twee fasen

Fase 1:

Van 7 naar 3 alternatieven (voorjaar 2016)

1. Nulplusalternatief
2. Heemskerkalternatief
3. Golfbaanalternatief (op verzoek van cie. MER en PS)

Planstudie in twee fasen



Planstudie in twee fase

Fase 2:

Naar een VVKA

1. Definitie van de alternatieven geven
2. Ontbrekende informatie verzamelen/toetsen alternatieven (MER)
3. Betere afweging maken

Nu ligt het resultaat van de definitie van de alternatieven voor.

Definitie van de alternatieven

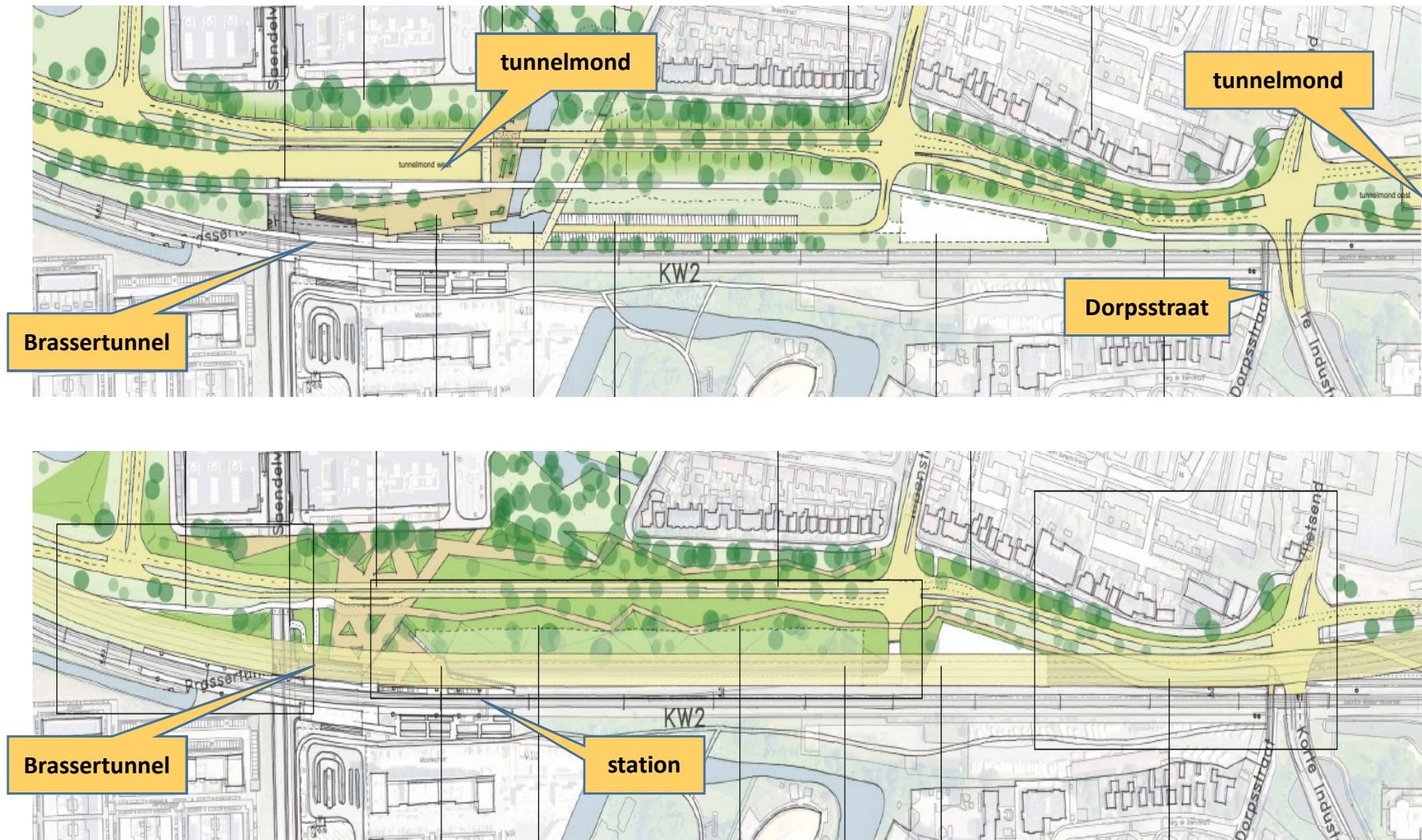
Stap 1: inventariseren in ontwerpateliers

Stap 2: toets kansrijke ontwerpvarianten

Stap 3: bestuurlijke keuzes



Varianten Nul-plusalternatief (1)

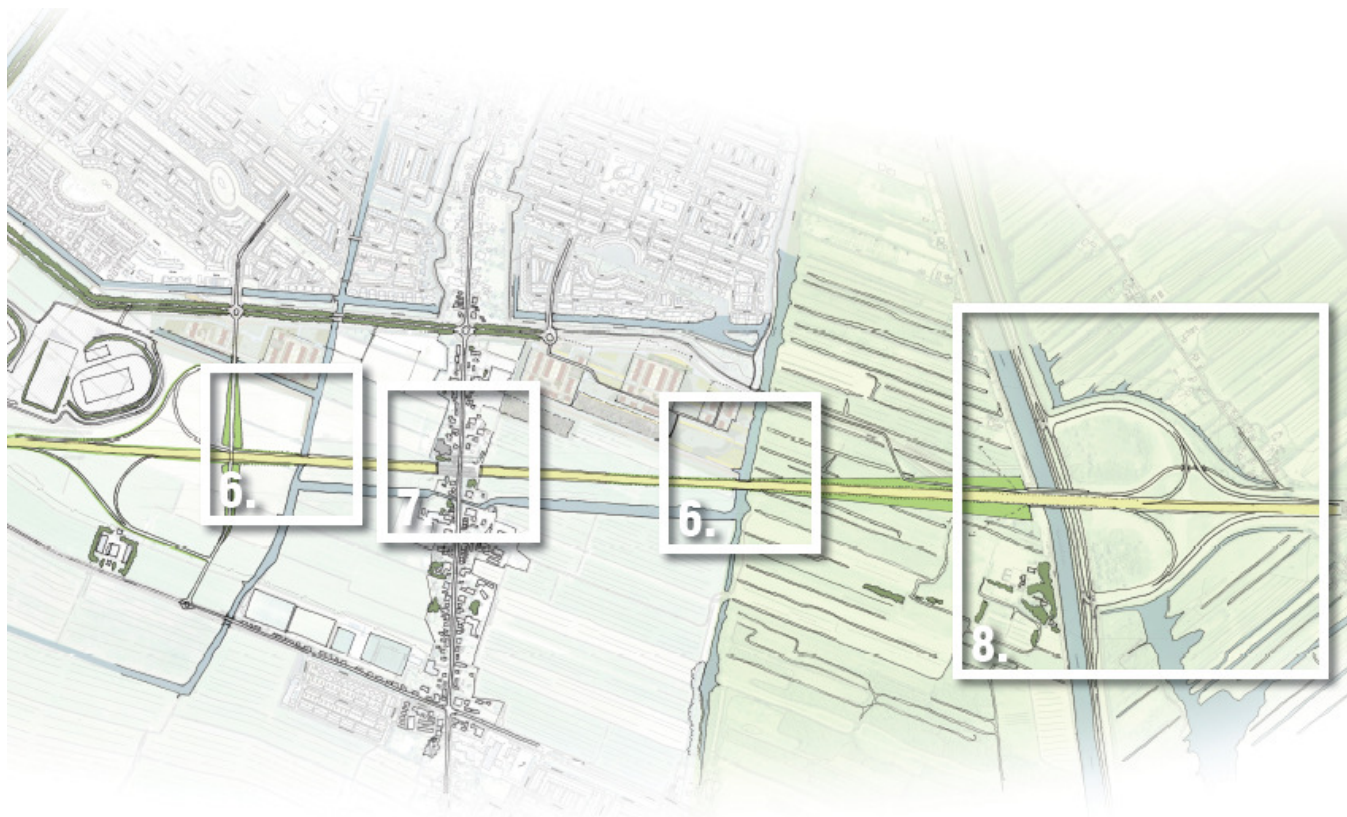


Nulplusalternatief (2)

Beide varianten zijn positief voor doelbereik, zowel voor bereikbaarheid als voor leefbaarheid:

- vanuit de doelstellingen voor doelbereik voldoen beide ontwerpvarianten
- vanuit verkeer is er een (lichte) voorkeur voor de verhoogde variant
- Risicoprofiel voor tunnel is hoger (tijdens bouw en kans op extra kosten)
- alles samen genomen is er een (lichte) voorkeur voor de verhoogde ligging.

Heemskerkalternatief (1)



Heemskerkalternatief (2)



Heemskerkalternatief (3)

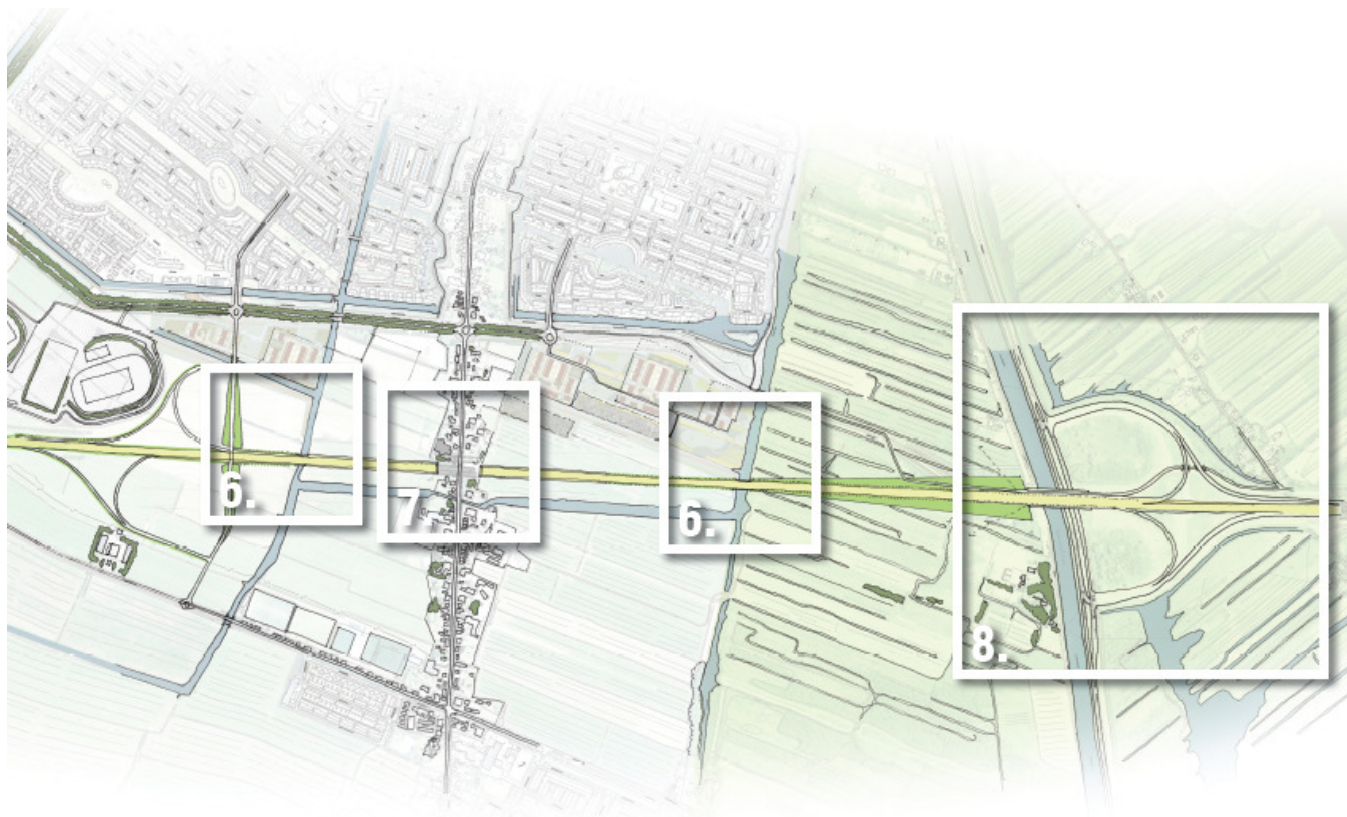
Uit de rapportage van Antea

De eenvoudige variant presteert verkeerskundig niet en komt daardoor niet in aanmerking.

De variant met de fly-over is relatief kostbaar en heeft een onwenselijk effect op de belevingswaarde van de Stelling van Amsterdam.

Voorstel is daarom de variant met het gedeeltelijke klaverblad (5.1.3) in het alternatief op te nemen. Aandachtspunt hierbij is de definitieve vormgeving van de in- en uitvoegers en de verbindingslussen.

Golfbaanalternatief (1)



Golfbaanalternatief (2)



Golfbaanalternatief (3)

Uit de rapportage van Antea

- beide varianten voldoen verkeerskundig, maar er is een lichte voorkeur voor variant knoop;
- beide varianten kunnen effect hebben op de geluidbelasting bij de woonbebouwing in de Broekpolder, maar voor beide varianten geldt tevens dat mitigerende maatregelen (zoals schermen) de effecten kunnen tegengaan; bij de variant aansluiting is de noodzaak tot het aanbrengen van schermen duidelijk aanwezig;
- beide varianten hebben effect op Stelling van Amsterdam, waarbij de impact van de variant aansluiting groter is dan die van de variant knoop;
- de variant knoop heeft een groter effect op het NNN dan de variant aansluiting;
- de variant knoop is substantieel duurder dan de variant aansluiting;
- de forse meerkosten van de variant knoop nemen het effect op de Stelling maar gedeeltelijk weg: het effect door lange uitvoegers langs de Liniedijk blijft aanwezig.

Opmaat naar PlanMER en VVKA

- GS (23 of 30 mei): keuze tussen de alternatieven
 - Voorlopig voorkeursalternatief wordt vastgesteld.
 - Vrijgave stukken voor inspraakproces
 - Adviesvraag Cie MER en ICOMOS
- Inspraakprocedure voor zomerreces
 - Behandeling Cie M&F van juni
- PS (december): definitief Voorkeursalternatief
 - Nota van Beantwoording