

## Provinciale Staten van Noord-Holland

Heiloo, 26 november 2019

**Betreft: Groene Combinatie wijst nieuwe scope A8-A9 van de hand**

**Behandeld door:** Ilse Miedema

**Doorkiesnummer:** 088-0064477

**Email:** [i.miedema@landschapnoordholland.nl](mailto:i.miedema@landschapnoordholland.nl)

**Ons kenmerk:** 19-152

Geacht Statenlid,

Op 2 december a.s. vergadert de commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid over Scopewijzigingen in het project verbindingsweg A8-A9.

Hoewel Gedeputeerde Staten conform het recent gesloten coalitieakkoord 2019-2023 onderzoek wil doen naar de haalbaarheid van een verdiepte golfbaanvariant en een onder tunnelde golfbaanvariant vinden wij de scope niet acceptabel. Het laat in beide gevallen één duidelijke ambitie zien: 5.280 meter asfalt aanleggen. Ondanks beloftes over lokale klimaatadaptatie, OV aansluiting en verbetering luchtkwaliteit Krommenie. In beide gevallen blijft die weg het landschap en de UNESCO status aantasten. De UNESCO grens loopt immers strak langs de autosnelweg. Daarbij maakt veengrond een onder tunnelde weg risicovol vanwege aanzienlijke bodemdaling, CO2 uitstoot met mogelijk negatieve gevolgen voor de woningen in Beverwijk en Heemskerk. Terwijl bodemdaling, behoud van veenweide en het beperken van de uitstoot van CO2 speerpunten zijn in het provinciaal collegeprogramma. Bovendien is de impact groot op het hele gebied gelegen tussen de stedelijke corridors Haarlem - Alkmaar en Amsterdam – Zaanstad.

Als Groene Combinatie van maatschappelijke organisaties en bewonersgroepen concluderen we dat Gedeputeerde Staten géén gehoor geeft aan onze oproep. Terwijl zij wel 'duurzaam wil doorpakken'.

Wij bepleiten dat de golfbaan variant wordt losgelaten door Gedeputeerde Staten, net als alle andere in beeld geweest zijnde wegvarianten, die dwars door de Stelling van Amsterdam lopen.

Wij roepen Gedeputeerde Staten op om haar koers te wijzigen en zich te richten op een integrale gebiedsoplossing die het open landschap met alle kwaliteiten respecteert, waarbij óók de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek wordt opgelost. Een oplossing die voldoende draagvlak in het gebied heeft en zorgt voor een leefbare toekomst.

**Onze oproep blijft dan ook : de stekker uit de verbindingsweg A8-A9**

Onze voorwaarden voor een integrale gebiedsoplossing:

**1 Ontwikkel het gebied met o.a. haar mobiliteits- en leefbaarheidsvraagstuk integraal.**

Gebruik een maatschappelijke kosten-baten analyse die geënt is op deze gebiedsontwikkeling en betrek hierbij vanaf het begin de gebruikers en bewoners van het gebied. Indien de provincie haar beleid ten aanzien van landschap en cultuurhistorie serieus handen en voeten wil geven dan dient zij als voorwaarde mee te geven dat het open landschap niet mag worden aangetast en/of dat er tenminste EEN oplossing wordt uitgewerkt die het open landschap niet aantast. Alleen dan kunnen statenleden een verantwoord, robuust en breed gedragen besluit nemen ten aanzien van het gebied.

**2 Neem het advies ter harte 'Van B naar Anders', van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (2018).**

Hierin adviseert de Raad dat "voortdurend investeren in capaciteitsuitbreiding van het rijkswegennet niet langer dé oplossing is voor het bereikbaar houden van Nederland. De investeringsstrategie moet meer aansluiten bij de technologische veranderingen van de vervoersmogelijkheden, de veranderende reisbehoefte en het toenemend belang van duurzame mobiliteit. Het advies aan overheden is om a) gezamenlijk te investeren in regionale oplossingen waarbij de bestaande infrastructuur beter en anders wordt gebruikt en b) gezamenlijk de ruimte te nemen om eerder genomen mobiliteitskeuzes te heroverwegen.

**3 Gebruik de kennis uit het MIRT / NoWa rapport.**

Dit Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport – Noordwest-Amsterdam heeft alternatieven in kaart gebracht om de overbelasting op de A9 Alkmaar – Schiphol en de N242 Heerhugowaard – Alkmaar op te lossen in plaats van meer rijbanen aan te leggen.

Het rapport stelt: "Er is gekeken naar verbetering van bereikbaarheid op de klassieke wijze (infrastructuur, mobiliteit), de beleving van bereikbaarheid (bv. comfort van reizen), bereikbaarheid van banen, duurzaamheid, koppelkansen etc. Ook is met een ruimtelijke studie inzicht verkregen in de wisselwerking tussen ruimtelijke ontwikkeling (met nadruk op wonen) en mobiliteit (met nadruk op spoor). Daarnaast zijn uitkomsten van het provinciale project Corridordialoog Kennemerlijn betrokken bij dit onderzoek. Dit geeft inzicht in de effecten van een aantal maatregelen voor het openbaar vervoer."

**4 Verruim het projectgebied voor wonen – werken – mobiliteit tot de driehoek Heerhugowaard (wonen) – Amsterdam (werken) – IJmond (werken).**

Door de verkeersanalyses niet te laten stoppen bij Alkmaar-Zuid, maar door te trekken tot het zeer grote nieuwe forensenbouwgebied bij Heerhugowaard brengt dit veel meer logische weg of OV-oplossingen in beeld. Bestaande infrastructuur zoals de weg aan de oostkant van het Alkmaardermeer de weg via de Den Uyl brug in Zaanstad, de twee wegen aan weerskanten van het Noordzeekanaal kunnen zodoende beter worden benut als onderdeel van de oplossing.

**5 Benut de kansen voor natuur en landschap door het Alkmaardermeer te verbinden met de Alkmaarse en Zaanse veenweiden en de natuur rond Spaarnwoude.**

Zo ontstaat een groene noord-zuid corridor die de natuur en de biodiversiteit een positieve impuls geeft.

**6 Leer van vergelijkbare leefbaarheidsvraagstukken elders.**

De problematiek bij Krommenie-Assendelft lijkt sterk op de problematiek die bij A31/Harlingen speelde. Hier is een oplossing gekozen van ca. 150 miljoen euro (deels ondergronds brengen) die plaatselijk kwaliteit aan de leefbaarheid heeft toegevoegd en de doorstroming sterk heeft verbeterd. Of het bijzonder provinciaal landschap bij Delfland. Of denk aan Salland Twente tunnel bij Nijverdal (daar zijn weg en spoor verdiept aangelegd) en de Spaarndammertunnel in Amsterdam.

Mogelijke oplossingen voor de fijnstof problematiek Krommenie/Assendelft

Bewonersgroepen hebben in het verleden meerdere ideeën voor aangedragen, die werden verworpen. Denk aan:

- het opkopen van de huizen direct langs de weg
- ondertunneling van de huizen direct langs de weg, neem Nijverdal daarbij als voorbeeld in gedachten
- spoorboek loos rijden tussen Alkmaar en Amsterdam

### **Ontwikkel een groen landschap, geen zwarte weg!**

Het gebied, ingeklemd tussen de stedelijke corridors Haarlem - Alkmaar en Amsterdam – Zaanstad, heeft grote **recreatieve waarde** en nog grotere potentie om te wandelen, te fietsen, te kanoën. Ook voor de gezondheid van mensen is het gebied een onmisbare groene long in de steeds verder oprukkende verstedelijking en infrastructuur. Er liggen kansen voor bewoners, toeristen, landbouw, landschap en natuur om het door weg en spoor gespleten landschap juist weer bij elkaar te brengen.

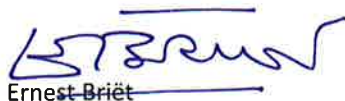
Daarnaast heeft het gebied grote **cultuurhistorische waarde** dankzij de landschappelijke elementen van het Oer-IJ, de weidsheid en niet te vergeten de Stelling van Amsterdam, met de forten en de linedijken.

En tenslotte de **natuurwaarden**, waar de weidevogel gebieden, in het noordelijk deel nog heel succesvol zijn, maar in de zuidelijk deel helaas te wensen overlaat. Waar kansen liggen om in noordzuidelijke richting een groene corridor te ontwikkelen. Juist een landschap met dijken, forten, Oer-IJ elementen, koeien in de wei en een ontwikkeling van kringlooplandbouw met meer natuurkwaliteit is mogelijk in dit gebied. Voorwaarde is dat deze elementen zich moeten kunnen ontwikkelen en dat de bedreiging met een weg stopt.

Wij verwachten dat de provincie onze inbreng serieus neemt en overneemt in het vervolgproces ten aanzien van de A8A9. Zodat zij met haar kostbare en tijdrovende participatietraject geen maatschappelijke frustratie, maar uiteindelijk maatschappelijk draagvlak kan oogsten.

Met vriendelijke groet,  
namens hele Groene Combinatie van bewonersgroepen en maatschappelijke organisaties,

Buurtcomité Busch en Dam  
Kontakt Milieubeheer Zaanstreek  
Landschap Noord-Holland  
LTO Noord  
Natuur- en Milieufederatie Noord-Holland  
Natuurmonumenten  
Open Polders Assendelft  
Platform Houd Broekpolder Leefbaar  
Samenwerkende Vogelwerkgroepen Noord-Holland  
Stichting Oer-IJ  
Vogelbeschermingswacht Zaanstreek  
Werkgroep Coenbrug A8  
Onafhankelijk adviseur Stelling van Amsterdam Kees de Wildt



Ernest Briët  
Directeur Landschap Noord-Holland

#### Bijlagen

- **Vijf redenen waarom de koers van GS ontoelaatbaar is**
- **Uitkomsten onderzoeken Verbinding A8-A9**

## Bijlage 1 : Vijf redenen waarom de koers van GS ontoelaatbaar is

1. **Gedeputeerde Staten is bezig een naoorlogse(!) weg te onderzoeken** als oplossing voor het mobiliteits- en het leefbaarheidsvraagstuk in de verstedelijkte zone Haarlem - Alkmaar en Amsterdam – Zaanstad. Dit, ondanks een brede maatschappelijk weerstand, en terwijl de samenleving en de hedendaagse vraagstukken<sup>1</sup> waar we voor staan totaal veranderd zijn.
2. **De voorkeur van Gedeputeerde Staten voor de golfbaanvariant sluit kwalitatief betere oplossingen uit.** Oplossingen die maatschappelijk breder gedragen zijn, innovatiever zijn en beter aansluiten bij andere beleidsvelden, zoals die van landschap, natuur, landbouw en cultuurhistorie. Met een vernieuwende aanpak om de leefbaarheidsproblemen in Krommenie en Assendelft, op te lossen, in plaats van die te verplaatsen naar andere woonkernen.
3. **Gedeputeerde Staten heeft in haar afwegingen het ‘open landschap’ niet kwantitatief gewaardeerd.** Daarnaast zijn de uitspraken van het **Europese Hof** over de Programmatische Aanpak Stikstof en ook de **rechterlijke uitspraken** over het niet halen van de klimaatdoelstellingen door het Rijk, niet meegewogen in het vinden van een oplossing. Die uitspraken vragen om een heroverweging van de golfbaanvariant vanwege de grote milieu-impact<sup>2</sup>.  
  
→ **Het is daardoor voor Statenleden onmogelijk om een transparante afweging te maken en tot een verantwoord besluit te komen.**
4. **De insteek van de provinciale Milieu Effect Rapportage** was: er moet een verbindingsweg tussen A8 en A9 komen, terwijl niet duidelijk werd welk probleem daarmee opgelost werd. Ook bij navraag werd dat niet duidelijk.
5. **Gedeputeerde Staten een snelweg door het gebied wil, terwijl dit volledig haaks staat op haar eigen Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (2018).** Daarin zegt de provincie de open ruimte van het Oer-IJ gebied in noord-zuidrichting bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zoveel te willen respecteren. De leidraad stelt: “De landbouw ontwikkelt zich in het Oer-IJ gebied en klimaatverandering vraagt om aanpassingen in het waterbeheer en meer ruimte voor water. Daarbij komt dat het Metropoolregio landschap Oer-IJ op dit moment een grote betekenis heeft als groene wig in een verstedelijkt gebied, met een sterke culturele en landschappelijke identiteit. Het verbindt de Metropoolregio Amsterdam met de kust. Tegelijkertijd vormt het gebied een belangrijke schakel tussen Laag-Holland en het duinlandschap van Kennemerland. Vanwege de kwetsbaarheid van de archeologische monumenten en het landschap voor oprukkende verstedelijking, natuurontwikkeling, waterhuishoudkundige projecten en ontwikkelingen in de landbouw, is er grote behoefte aan een consistent beleid voor dit gebied”.

---

<sup>1</sup> *Energie, klimaat, biodiversiteit, landbouw, ruimtelijke inrichting, behoud landschappelijke kwaliteit, gezondheid, ecologische verbindingen, recreatie, metropool Amsterdam*

<sup>2</sup> *Het nu doorzetten van een investering in een landschapsplan slechts bedoeld om asfalt te rechtvaardigen zal weggegooid geld zijn als het hof van justitie haar oordeel geeft.*

## Bijlage 2: Uitkomsten onderzoeken Verbinding A8-A9

### Verkeersonderzoek uit de MER 2017

De uitkomsten van het verkeersonderzoek uit de MER 2017 laat zien dat het **mobiliteitsvraagstuk niet opgelost wordt**, zoals verwoord in de NDR:

- De verkeersdruk in Krommenie op de N203 halveert weliswaar, maar levert nog steeds een aanzienlijke verkeerstremming op.
- De robuustheid van het verkeersnetwerk in de regio verbeterd niet (robuustheid, verkeersalternatieven in geval van calamiteiten).
- De hoeveelheid auto's die zouden gaan rijden op de verbinding A8-A9 en de toename op de bestaande A8, maken dat sowieso de files zullen toenemen.

### Milieuonderzoek uit de MER 2017

De uitkomsten van het milieuonderzoek uit de MER 2017 laat zien dat de **milieuproblematiek over een groter gebied gaat toenemen en meer mensen zal raken**.

- Bij de Broekpolder, de Coenbrug en Saendelft neemt geluids- en fijnstof overlast toe.
- Bij Krommenie verminderd geluids- en fijnstof overlast door afname van het verkeer, maar veroorzaakt nog steeds negatieve gezondheidseffecten.
- De geluidsoverlast in de Assendelverpolder neemt fors toe, met negatieve effecten voor het landschap en de biodiversiteit.

### Economische Effect Rapportage uit de MER 2017

De uitkomsten van de Economische Effect Rapportage uit de MER 2017 laat zien dat de **ruimtelijke-economische effecten verwaarloosbaar zijn**.

- De economische winst voor de regio, door dit project, is begroot op 30 – 40 miljoen in honderd jaar. (Betekend 300.000 euro per jaar.)

De uitkomsten voor het landschap/recreatie/landbouw/natuur uit de MER 2017 **laat een duidelijke aantasting zien met de golfbaanvariant:**

- Deze snijdt dwars door landbouwgebied en blokkeert de ontwikkeling van kringlooplandbouw.
- Tast met haar geluidscontour de recreatiemogelijkheden aan.
- Heeft een negatief effect op de aanwezige natuurkwaliteiten, weidevogels en biodiversiteit.
- Vernippert het landschap van de Groene Long tussen Assendelft en Heemskerk/Beverwijk.

### Icomos november 2017

De uitkomsten van Icomos november 2017, als onderdeel van het MER 2017, laat zien dat de **golfbaanvariant een significante aantasting is van de Stelling van Amsterdam en haar universele waarden (OUV) met zich meebrengt**.

- Icomos stelt in haar rapport dat een weg door de Stelling een onaanvaardbare impact op het OUV veroorzaakt;
- Icomos stelt in haar rapport dat de landschappelijke dimensie als uitdrukking van de OUV op het spel staat. Deze onderdelen dienen gerestaureerd en in stand gehouden te worden, cruciaal zijnde voor het behoud van het erfgoed in de toekomst;
- Icomos stelt in haar rapport dat voor sommige landelijke gebieden van de Stelling van Amsterdam, waar dit gebied onder valt, herstelwerkzaamheden nodig zijn.
- Icomos stelt in haar rapport dat de siteholder, de provincie Noord-Holland, sinds de instelling van het Werelderfgoed te weinig gedaan heeft om de OUV in stand te houden en doet daarvoor ook aanbevelingen.
- Icomos heeft in december 2017, per mail, al aangegeven de aanleg van de golfbaanvariant als verdiepte weg of als tunnel af te wijzen, vanwege de eveneens daardoor veroorzaakte aantasting van de OUV. Daarbij stelde Icomos nogmaals dat naar andere alternatieven gezocht moest worden.

### **Uitkomsten Provinciale MKBA**

Uiteindelijk is de keuze voor de golfbaanvariant een provinciale keuze, het Rijk heeft in 2013 de Verbinding A8-A9 als niet van belang voor het Rijkswegennetwerk benoemd, Gedeputeerde Staten hebben deze keuze gemaakt door de uitkomst van de MKBA. De golfbaanvariant had in de MKBA een positief resultaat. Die uitkomsten van de MKBA zijn vrijwel alleen gebaseerd op de positieve resultaten van de rijtijdwinst. In de MKBA is niet meegenomen, niet als waardes, het negatieve effect op: het landschap, de recreatie, de landbouw, de natuur en de leefbaarheid. Ook de Stelling van Amsterdam en de kwaliteiten van het Oer-IJ, worden niet meegewogen in de MKBA. (Dit laatste was een bewuste keuze van de toenmalige College van Gedeputeerde Staten.)