Bundel - Mobiliteit & Bereikbaarheid van 17 januari 2022

Agenda bijlagen

- Aangepaste Spreektijdregeling commissie M&B 17-01-2022 - 4 uur.docx
- Agenda_Mobiliteit_&_Bereikbaarheid_17_januari_2022 (4).docx
- Beantwoording technische vragen M&B 17 januari 2022.docx
- Beantwoording toezegging stand van zaken aansluiting N208 (ag.p. 6a).docx
- Vastgesteld verslag cie. M&B 17-01-2022.docx

1 18:15 - Opening en mededelingen

2 Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering en lijsten moties en toezeggingen

- Agenda_Mobiliteit_&_Bereikbaarheid_17_januari_2022 (4).docx
- Concept-verslag cie. M&B 29-11-2021.docx
- Lijst openstaande moties commissie M&B 17-01-2022.docx
- Lijst openstaande toezeggingen commissie M&B 17-01-2022.docx

2.a Vooruitblik komende vergadering(en) aan de hand van de Strategische Agenda en vaststelling Strategische Agenda

- StrA commissie M&B voor M&B 17-01-2022.docx

3 18:20 - Inspreekhalfuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille van de commissie behoren

- Inspreektekst Stichting Vrienden van Middenduin.pdf

4 A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

4.a 18:50 - Verbinding A8-A9, Landschapsplan en voorstel voorkeursalternatief (met uitnodiging van cie. EFB)

Voorstel voor behandeling:
Adviseren aan PS over de voordracht. De voordracht zal geagendeerd worden in de PS vergadering van 31 januari 2022.
Toelichting:
Het landschapsplan voor de Stelling van Amsterdam en de Verbinding A8-A9 is afgerond. Door een samenhangend pakket van 40 maatregelen gaan herstel van het werelderfgoed én een goede inpassing van de weg hand in hand. De eindconclusie luidt dan ook dat de uitvoering van dit plan zal leiden tot een kwaliteitsimpuls aan het gebied. Door de aanleg van de Verbinding A8-A9 neemt de verkeersdrukte in Krommenie aanzienlijk af, waardoor de leefbaarheid verbetert. De verdiepte ligging zorgt voor minder geluidsbelasting in zowel de Broekpolder als in Assendelft. Meer informatie over het project staat op de website www.VerbindingA8-A9.nl van de provincie Noord-Holland.

- Dossier 8566 voorblad
- 211110_Landschapsplan SvA A8A9 - H1-H5.pdf
- 211110_Landschapsplan SvA A8A9 - H6 deel 1.pdf
- 211110_Landschapsplan SvA A8A9 - H6 deel 2.pdf
- 211110_Landschapsplan SvA A8A9 - H7-H9.pdf
- Bijlage 1 - Verklarende woordenlijsten.pdf
- Bijlage 2 - Integriteit en authenticiteit Stelling van Amsterdam in plangebied.pdf
- Bijlage 3 - Samenvatting ontwerp en verkeer aansluitvarianten Verbinding A8-A9 en tunnel.pdf
- Bijlage 4 - Impact Verbinding A8A9 op kernkwaliteiten SvA in plangebied.pdf
- Bijlage 5 - Impact Verbinding A8A9 Assendelverpolders en BPL.pdf
- Bijlage 6 - Omgevingseffecten van het Landschapsplan.pdf
- Bijlage 7 - Kosten en baten van het Landschapsplan A8A9.pdf
- Bijlage 8- Wegontwerp Landschapsplan SvA Verbinding A8A9.pdf
- Eindadvies kwaliteitsteam Landschapsplan A8A9.pdf
- Standpunt OCW Landschapsplan A8 A9.pdf
- Statenvoordracht A8-A9 Landschapsplan.pdf

Brief aan PS over verbinding A8-A9, Landschapsplan en voorstel voorkeursalternatief.pdf

4.a.1 Teksten insprekers Verbinding A8-A9, Landschapsplan

Inspreektekst Stichting Oer-IJ.docx

Inspreektekst Buurtcomite Bus(ch) en Dam.docx

Bijlage inspreektekst Buurtcomité Bus(ch) en Dam.pdf (tabel)

Inspreektekst Houd Broekpolder Leefbaar.docx

Inspreektekst dhr. De Wildt.pdf

Inspreektekst Landschap Noord-Holland.pdf

Inspreektekst Evofenedex.docx

Inspreektekst TLN.pdf

Inspreektekst Rover, vereniging van reizigers in het openbaar vervoer .docx

Inspreektekst Bewonersvereniging Noorderveenweg-Assendelft.docx

Inspreektekst dhr. De Vries.doc

4.b Ingekomen schriftelijke reacties van externen over Landschapsplan SvA / A8-A9 (te betrekken bij agendapunt 4a)

4.b.1 Bereikbaarheid/Erfgoed: Bericht van Landschap Noord-Holland voor commissieleden M&B - A8-A9 (C-agenda M&B -trekker- en EFB 17-01-2022)

Bericht van Landschap Noord-Holland voor commissieleden M&B - A8-A9.docx

4.b.2 Bereikbaarheid/Erfgoed: Ingekomen mail EVOFENEDEX mede namens VNO NCW West en TLN over Landschapsplan SvA A8-A9 (C-agenda M&B -trekker- en EFB 17-01-2022)

Ingekomen mail EVOFENEDEX mede namens VNO NCW West en TLN over Landschapsplan SvA A8-A9.docx

Bijlage VNO NCW West TLN EVOFENEDEX over verbinding A8-A9.pdf

4.b.3 Bereikbaarheid/Erfgoed: Ingekomen mail bewonersvereniging Noorderveenweg - Assendelft over A8 - A9 (C-agenda M&B -trekker- en EFB 17-01-2022)

Ingekomen mail Bewonersvereniging Noorderweg - Assendelft over A8-A9_Geredigeerd.pdf

Bijlage 1 bewonersvereniging Noorderveenweg - Assendelft, Informatie voor de Provincie_Geredigeerd.pdf

Bijlage 2 bewonersvereniging Noorderveenweg - Assendelft, Beoogd krantenartikel versie 4 (toevoeging brief gemeente).pdf

4.b.4 Bereikbaarheid/Erfgoed: Brief Platform Krommenie over A8-A9 (te betrekken bij agendapunt 4a cie. M&B 17-01-2022)

Brief Platform Krommenie over A8-A9_Geredigeerd.pdf

4.b.5 Bereikbaarheid/Erfgoed: Ingekomen brief Keuze voor Golfbaanvariant bij A8 A9 onbegrijpelijke beslissing (te betrekken bij agendapunt 4a cie. M&B 17-01-2022)

Deel 2 De Keuze voor de Golfbaanvariant bij de A8 A9 snelwegverbinding is een onbegrijpelijke haast niet te bevatten beslissing_Geredigeerd.pdf

4.b.6 Bereikbaarheid/Erfgoed: Ingekomen brief winkeliersvereniging DOKA over verkeersproblematiek Krommenie (te betrekken bij agendapunt 4a cie. M&B 17-01-2022)

Ingekomen brief winkeliersvereniging DOKA over de verkeersproblematiek van Krommenie.pdf

4.b.7 Bereikbaarheid/Erfgoed: Ingekomen brief Rover, vereniging van reizigers in het openbaar vervoer (te betrekken bij agendapunt 4a cie. M&B 17-01-2022)

Rover brief aan PS NH over A8 A9(1).pdf

4.b.8 Reactie OV IJmond op verbinding A8 - A9 Landschapsplan en voorstel voorkeursalternatief

Begeleidende mail Reactie OV IJmond op verbinding A8 - A9, Landschapsplan en voorstel voorkeursalternatief.pdf_Geredigeerd.pdf

Reactie OV IJmond op verbinding A8 - A9, Landschapsplan en voorstel voorkeursalternatief.pdf

5 Rondvraag gedeputeerde Pels (Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens)

6 B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

6.a 20:50 - Regionale werkagenda mobiliteit Zuid-Kennemerland IJmond

Voorstel voor behandeling:
U kunt dit gezamenlijke werkdocument met elkaar en gedeputeerde bespreken en eventuele input kan door de bestuurder worden meegenomen richting
het Provinciaal Verkeer en Vervoer Beraad (PVVB) om daar met elkaar te bespreken en vervolgens weer gezamenlijk te kijken naar toevoegingen aan de agenda.
Toelichting:
Samen met de gemeenten in Zuid-Kennemerland/ IJmond is een regionale agenda opgesteld met maatregelen om de mobiliteit in deze regio de komende tijd aan te pakken. Met deze werkagenda wordt uitvoering gegeven aan het Perspectief Mobiliteit, wat 13 september 2021 is vastgesteld in Provinciale Staten. De regionale agenda dient om focus aan te brengen in de gezamenlijke inzet op het gebied van mobiliteit en kan gebuikt worden als discussiestuk met achterbannen. Inzet is om in het najaar 2022 dan met een volgende versie van de gezamenlijke agenda te komen.

Dossier 8293 voorblad

210752 PNH RAPPORT MOBILITEIT IA (003).pdf

Brief aan PS over uitvoering aanpak mobiliteit regio Zuid-Kennemerland IJmond.pdf

6.a.1 Te betrekken bij 6a: Ingekomen mail over Radenbijeenkomst Zuid-Kennemerland en IJmond op 17 november 2021 (van C-agenda M&B 17-01-2021)

01 Beknopt Verslag Radenbijeenkomst ZKL en IJmond 17 november 2021.pdf

02 Presentatie Mekel ROB Governance regionale samenwerking.pptx

03 PNH Presentatie Werkagenda Mobiliteit en Schoon Slim Veilig Radenbijeenkomst ZKL en IJmond 17.11.21.pdf

03.1 bijlage Menukaart_Duurzame_Mobiliteit_Noord-Holland_en_Flevoland.pdf

03.2 bijlage Effectbepaling_duurzame_mobiliteitsopties NH en Flevoland.pdf

04 PNH Presentatie NNN regionale radenbijeenkomst ZKL en IJmond 17.11.2021.pdf

05 Rondvraag VRAAG en ANTWOORD herten op de Zeeweg.pdf

6.b 21:30 - C- naar B-verzoek: Mobiliteit/Economie/Wonen, Bekostigen doortrekken Noord/Zuid-lijn naar Schiphol en Hoofddorp (C-agenda M&B -trekker- en EFB 17-01-2022 en C-agenda RWK 10-01-2022)

Zie bijgevoegd agenderingsverzoek van mevrouw Alberts (SP)
Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp en het sluiten van de metroringlijn Amsterdam is nodig om de bereikbaarheid op regionaal, nationaal én internationaal niveau te verbeteren. Bovendien maakt het woningbouw mogelijk. Er is €1,5 miljard nodig als cofinanciering van de reservering via het Nationaal Groeifonds. Een bijdrage van het Rijk kan de bekostiging rondmaken. Een alliantie van Vervoerregio Amsterdam, gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer, NS, Schiphol, KLM en provincie Noord-Holland heeft nu als alternatief een tijdelijke toeslag voor metro, bus, trein en parkeren op knooppunt Schiphol uitgewerkt. Dit om op terug te vallen als het Rijk niet of onvoldoende bijdraagt.

Dossier 8426 voorblad

Brief aan PS over bekostigen doortrekken Noord-Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp.pdf

C- naar B-verzoek SP, Bekostigen doortrekken Noord Zuid-lijn naar Schiphol en Hoofddorp.docx

7 Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur en Luchtvaart)

8 Sluiting

9 C-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

9.a Bereikbaarheid: Ingekomen mail Fietsersbond (C-agenda M&B 17-01-2022)

Ingekomen mail Fietsersbond geredigeerd.pdf

Fietsersbond wil af van voortdurende overlast door stuifzand op fietspad versie 21 nov savonds.docx

9.b Mobiliteit: Ingekomen mail ABC Architectuurcentrum Haarlem, juryrapport Ideeënprijsvraag Verbetering Verkeersveiligheid Zeeweg Bloemendaal (C-agenda M&B 17-01-2022)

Ingekomen mail ABC Architectuurcentrum Haarlem, uitgebreid 'juryrapport Ideeënprijsvraag Verbetering Verkeersveiligheid Zeeweg Bloemedaal' openbaar_Geredigeerd.pdf

Juryrapport uitgebreid Verbetering Verkeersveiligheid Zeeweg Bloemendaal 20211119.pdf

9.c Mobiliteit, Ruimte, Klimaat: Reactie Afslag A9, Zandzoom, Groene straten inzake zienswijze bij gemeente Heiloo (c-agenda RWK 10-1-2022 & M&B 17-10-2022)

Ingekomen reactie Afslag A9, Zandzoom, Groene straten ingediende zienswijze gemeente Heiloo_Geredigeerd.pdf

Zienswijze Afslag A9 Heiloo II_Geredigeerd.pdf

9.d Mobiliteit: Ingekomen mail open brief Overlast Coenbrug Zaanstad (C-agenda M&B 17-01-2022)

Ingekomen mail open brief Overlast Coenbrug Zaanstad_Geredigeerd.pdf

OPEN BRIEF COENBRUG.pdf

9.e Mobiliteit/Ruimte: Reserveringsaanvraag en intentieovereenkomst OV-knooppunten Haarlem (c-agenda RWK 10-1-2022 en M&B 17-1-2022)

De provincie Noord-Holland werkt sinds 2017 samen met de gemeente Haarlem (en partners NS en ProRail) aan de integrale ontwikkeling van de OV-knooppunten in Haarlem. Vanuit deze samenwerking blijkt de komst van een nieuw OV-knooppunt buiten het centrum van Haarlem essentieel: Haarlem Nieuw-Zuid. De plannen voor dit knooppunt bevinden zich in een dusdanig vergevorderd stadium dat de gemeente een aanvraag heeft ingediend voor een reservering van een bijdrage uit het OV-fonds. Daarnaast gaan gemeente en provincie een intentieovereenkomst aan om de samenwerking op de overige knooppunten en voor de lange termijn te bestendigen.

Dossier 8464 voorblad

Brief aan PS over reserveringsaanvraag en intentieovereenkomst OV-knooppunten Haarlem.pdf (c-agenda RWK 10-1 en M&B 17-1)

9.f Bereikbaarheid: HOV Beverwijk (C-agenda M&B 17-01-2022)

Provincie Noord-Holland, de gemeenten Velsen en Beverwijk, ProRail en NS werken aan twee nieuwe busbanen tussen Beverwijk en Velsen en aan een voet- en fietsonderdoorgang onder de Velsertraverse. In het viaduct van de Velsertraverse zijn scheuren ontdekt. In afwachting van nader onderzoek door Rijkswaterstaat vertraagt het project HOV Station Beverwijk.

Dossier 8669 voorblad

Brief aan PS over informatievoorziening HOV Station Beverwijk.pdf

9.g Mobiliteit: Vaststelling gedragssubsidies verkeersveiligheid 2022 en SWOV-rapport N-wegen (C-agenda M&B 17-01-2022)

De provincie vindt het belangrijk om de verkeersveiligheid te verbeteren door weggebruikers te stimuleren om veiliger gedrag aan te leren. Uit onderzoek blijkt dat met name schoolgaande kinderen en senioren op de fiets een groter risico lopen in het verkeer. Daarom geeft de provincie subsidie aan projecten die specifiek voor deze doelgroepen educatie aanbieden. Subsidie voor verkeerseducatie kan worden aangevraagd door organisaties die verkeerseducatie op scholen aanbieden of gemeenten die het programma Doortrappen willen uitrollen.

Dossier 8632 voorblad

Publicatiebesluit UVR Verkeerseducatie 2022.pdf

Publicatiebesluit UVR Doortrappen 2022.pdf

Verkeersveiligheid van provinciale wegen in Noord-Holland (SWOV, 2021).pdf

Brief aan PS over verkeersveiligheid - gedragssubsidies 2022 en SWOV-rapport N-wegen.pdf

10 C-agenda Algemeen

10.a MRA: MRA Raads en Statenleden Bericht (c-agenda alle commissies januari 2022)

MRA Raads en Statenleden Bericht - editie 55-2021.pdf

11 C-agenda Luchtvaart (incl. Schiphol)

11.a Luchtvaart: Beantwoording ORS KCCA over luchtvaart in relatie tot de CO2-impactanalyse Noord-Holland (C-agenda M&B 17-01-2022)

Brief Beantwoording vragen bewonersdelegatie ORS KCCA_Geredigeerd.pdf

Brief KCCA aan PS NH inzake CO2 luchtvaart Commissie 29 nov_Geredigeerd.pdf

Spreektijdregeling commissie M&B 17-01-2022
mond open tijd lopen

Tijd loopt ook bij interrumperen van mede commissieleden en GS.
Rondvraagpunten, ordevoorstellen, beantwoorden van interrupties en vragen aan insprekers tellen niet mee voor de spreektijd

Fractie	Vergadering van 4 uur
GroenLinks	18 minuten
VVD	15 minuten
D66	14 minuten
PvdA	14 minuten
JA21 *(5/9e deel)*	11 minuten
CDA	12 minuten
FvD *(3/9e deel)*	7 minuten
PvdD	11 minuten
PVV	11 minuten
SP	11 minuten
ChristenUnie	9 minuten
50+ / PvdO	9 minuten
Denk	9 minuten
Fractie Baljeu *(1/9e deel)*	5,5 minuten
Liberaal Noord-Holland (afsplitsing VVD 1/9e deel)	5,5 minuten
GS (ca. 2/5e deel totaal commissie)	53 minuten

Provincie Noord-Holland

Agenda Mobiliteit & Bereikbaarheid

Datum	17-01-2022
Tijd	18:15 - 22:00
Locatie	Statenzaal
Voorzitter	Miriam van Meerten-Kok
Toelichting	De vergadering vindt in hybride vorm plaats. De vergadering is openbaar en online live te volgen voor toehoorders via https://noord-holland.stateninformatie.nl. Er worden géén toehoorders toegelaten in de vergaderzaal of elders in het Provinciehuis. De publieke tribune is weer gesloten. Het is mogelijk om digitaal in te spreken bij de vergadering of vooraf een schriftelijke bijdrage te geven. Inspreken kan bij de agendapunten die ter bespreking staan geagendeerd (A- en B-agenda), of tijdens het inspreekhalfuur op andere punten die vallen onder de beleidsterreinen van de commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid. Voor het inspreken moet u zich aanmelden bij de Statengriffie. Dat kan tot vrijdag 14 januari 15.00 uur bij commissieadviseur Mariëtte van Boheemen: boheemenm@noord-holland.nl Let op: alle genoemde tijden bij de afzonderlijke agendapunten zijn richttijden. Indien er geen, of een beperkt aantal, aanmeldingen zijn voor het inspreekhalfuur zullen de agendapunten na punt 3 eerder beginnen.

1 18:15	**Opening en mededelingen**
2	**Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering en lijsten moties en toezeggingen**
2.a	**Vooruitblik komende vergadering(en) aan de hand van de Strategische Agenda en vaststelling Strategische Agenda**
3 18:20	**Inspreekhalfuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille van de commissie behoren**
4	**A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur**
4.a 18:50	**Verbinding A8-A9, Landschapsplan en voorstel voorkeursalternatief (met uitnodiging van cie. EFB)**

Provincie Noord-Holland

Voorstel voor behandeling:
Adviseren aan PS over de voordracht. De voordracht zal geagendeerd worden in de PS vergadering van 31 januari 2022.

Toelichting:
Het landschapsplan voor de Stelling van Amsterdam en de Verbinding A8-A9 is afgerond. Door een samenhangend pakket van 40 maatregelen gaan herstel van het werelderfgoed én een goede inpassing van de weg hand in hand. De eindconclusie luidt dan ook dat de uitvoering van dit plan zal leiden tot een kwaliteitsimpuls aan het gebied. Door de aanleg van de Verbinding A8-A9 neemt de verkeersdrukte in Krommenie aanzienlijk af, waardoor de leefbaarheid verbetert. De verdiepte ligging zorgt voor minder geluidsbelasting in zowel de Broekpolder als in Assendelft. Meer informatie over het project staat op de website www.VerbindingA8-A9.nl van de provincie Noord-Holland.

4.b Ingekomen schriftelijke reacties van externen over Landschapsplan SvA / A8-A9 (te betrekken bij agendapunt 4a)

4.b.1 Bereikbaarheid/Erfgoed: Bericht van Landschap Noord-Holland voor commissieleden M&B - A8-A9 (C-agenda M&B -trekker- en EFB 17-01-2022)

4.b.2 Bereikbaarheid/Erfgoed: Ingekomen mail EVOFENEDEX mede namens VNO NCW West en TLN over Landschapsplan SvA A8-A9 (C-agenda M&B -trekker- en EFB 17-01-2022)

4.b.3 Bereikbaarheid/Erfgoed: Ingekomen mail bewonersvereniging Noorderveenweg - Assendelft over A8 - A9 (C-agenda M&B -trekker- en EFB 17-01-2022)

4.b.4 Bereikbaarheid/Erfgoed: Brief Platform Krommenie over A8-A9 (te betrekken bij agendapunt 4a cie. M&B 17-01-2022)

4.b.5 Bereikbaarheid/Erfgoed: Ingekomen brief Keuze voor Golfbaanvariant bij A8 A9 onbegrijpelijke beslissing (te betrekken bij agendapunt 4a cie. M&B 17-01-2022)

4.b.6 Bereikbaarheid/Erfgoed: Ingekomen brief winkeliersvereniging DOKA over verkeersproblematiek Krommenie (te betrekken bij agendapunt 4a cie. M&B 17-01-2022)

4.b.7 **Bereikbaarheid/Erfgoed: Ingekomen brief Rover, vereniging van reizigers in het openbaar vervoer (te betrekken bij agendapunt 4a cie. M&B 17-01-2022)**

5 **Rondvraag gedeputeerde Pels (Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens)**

6 **B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur**

6.a **Regionale werkagenda mobiliteit Zuid-Kennemerland IJmond**

20:50 Voorstel voor behandeling:
U kunt dit gezamenlijke werkdocument met elkaar en gedeputeerde bespreken en eventuele input kan door de bestuurder worden meegenomen richting het Provinciaal Verkeer en Vervoer Beraad (PVVB) om daar met elkaar te bespreken en vervolgens weer gezamenlijk te kijken naar toevoegingen aan de agenda.

Toelichting:
Samen met de gemeenten in Zuid-Kennemerland/ IJmond is een regionale agenda opgesteld met maatregelen om de mobiliteit in deze regio de komende tijd aan te pakken. Met deze werkagenda wordt uitvoering gegeven aan het Perspectief Mobiliteit, wat 13 september 2021 is vastgesteld in Provinciale Staten. De regionale agenda dient om focus aan te brengen in de gezamenlijke inzet op het gebied van mobiliteit en kan gebuikt worden als discussiestuk met achterbannen. Inzet is om in het najaar 2022 dan met een volgende versie van de gezamenlijke agenda te komen.

6.a.1 **Te betrekken bij 6a: Ingekomen mail over Radenbijeenkomst Zuid-Kennemerland en IJmond op 17 november 2021 (van C-agenda M&B 17-01-2021)**

6.b **C- naar B-verzoek: Mobiliteit/Economie/Wonen, Bekostigen doortrekken**

21:30 **Noord/Zuid-lijn naar Schiphol en Hoofddorp (C-agenda M&B -trekker- en EFB 17-01-2022 en C-agenda RWK 10-01-2022)**

Zie bijgevoegd agenderingsverzoek van mevrouw Alberts (SP)

Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp en het sluiten van de metroringlijn Amsterdam is nodig om de bereikbaarheid op regionaal, nationaal én internationaal niveau te verbeteren. Bovendien maakt het woningbouw mogelijk. Er is €1,5 miljard nodig als cofinanciering van de reservering via het Nationaal Groeifonds. Een bijdrage van het Rijk kan de bekostiging rondmaken. Een alliantie van Vervoerregio Amsterdam, gemeenten

Amsterdam en Haarlemmermeer, NS, Schiphol, KLM en provincie Noord-Holland heeft nu als alternatief een tijdelijke toeslag voor metro, bus, trein en parkeren op knooppunt Schiphol uitgewerkt. Dit om op terug te vallen als het Rijk niet of onvoldoende bijdraagt.

7 **Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur en Luchtvaart)**

8 **Sluiting**

9 **C-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur**

9.a **Bereikbaarheid: Ingekomen mail Fietsersbond (C-agenda M&B 17-01-2022)**

9.b **Mobiliteit: Ingekomen mail ABC Architectuurcentrum Haarlem, juryrapport Ideeënprijsvraag Verbetering Verkeersveiligheid Zeeweg Bloemendaal (C-agenda M&B 17-01-2022)**

9.c **Mobiliteit, Ruimte, Klimaat: Reactie Afslag A9, Zandzoom, Groene straten inzake zienswijze bij gemeente Heiloo (c-agenda RWK 10-1-2022 & M&B 17-10-2022)**

9.d **Mobiliteit: Ingekomen mail open brief Overlast Coenbrug Zaanstad (C-agenda M&B 17-01-2022)**

9.e **Mobiliteit/Ruimte: Reserveringsaanvraag en intentieovereenkomst OV-knooppunten Haarlem (c-agenda RWK 10-1-2022 en M&B 17-1-2022)**

De provincie Noord-Holland werkt sinds 2017 samen met de gemeente Haarlem (en partners NS en ProRail) aan de integrale ontwikkeling van de OV-knooppunten in Haarlem. Vanuit deze samenwerking blijkt de komst van een nieuw OV-knooppunt buiten het centrum van Haarlem essentieel: Haarlem Nieuw-Zuid. De plannen voor dit knooppunt bevinden zich in een dusdanig vergevorderd stadium dat de gemeente een aanvraag heeft ingediend voor een reservering van een bijdrage uit het OV-fonds. Daarnaast gaan gemeente en provincie een intentieovereenkomst aan om de samenwerking op de overige knooppunten en voor de lange termijn te bestendigen.

9.f **Bereikbaarheid: HOV Beverwijk (C-agenda M&B 17-01-2022)**

Provincie Noord-Holland, de gemeenten Velsen en Beverwijk, ProRail en NS werken aan twee nieuwe busbanen tussen Beverwijk en Velsen en aan een

voet- en fietsonderdoorgang onder de Velsertraverse. In het viaduct van de Velsertraverse zijn scheuren ontdekt. In afwachting van nader onderzoek door Rijkswaterstaat vertraagt het project HOV Station Beverwijk.

9.g **Mobiliteit: Vaststelling gedragssubsidies verkeersveiligheid 2022 en SWOV-rapport N-wegen (C-agenda M&B 17-01-2022)**

De provincie vindt het belangrijk om de verkeersveiligheid te verbeteren door weggebruikers te stimuleren om veiliger gedrag aan te leren. Uit onderzoek blijkt dat met name schoolgaande kinderen en senioren op de fiets een groter risico lopen in het verkeer. Daarom geeft de provincie subsidie aan projecten die specifiek voor deze doelgroepen educatie aanbieden. Subsidie voor verkeerseducatie kan worden aangevraagd door organisaties die verkeerseducatie op scholen aanbieden of gemeenten die het programma Doortrappen willen uitrollen.

10 **C-agenda Algemeen**

10.a **MRA: MRA Raads en Statenleden Bericht (c-agenda alle commissies januari 2022)**

11 **C-agenda Luchtvaart (incl. Schiphol)**

11.a **Luchtvaart: Beantwoording ORS KCCA over luchtvaart in relatie tot de CO2-impactanalyse Noord-Holland (C-agenda M&B 17-01-2022)**

	Technische vragen M&B 17-01-2022					
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
1	Liberaal Noord-Holland, mw. G.H. van Geffen	6a	Olthof	Regionale agenda mobiliteit	Pagina 9, Prioriteiten – *Goede goederenvervoerverbinding per spoor vanuit de IJmond naar Amsterdam Westhaven, Amsterdam centraal, Weesp en verder.* – *Hogere frequentie op de Kennemerlijn (bv 4 keer per uur Uitgeest-Haarlem-Amsterdam). Dit moet in samenhang bezien worden met de hiervoor genoemde goederenvervoerlijn.* • Als je constateert dat het spoor al overbelast is, waarom dan niet (ook) ingezet op vervoer over water? • Biedt juist deze regio en verbindingslijn geen kansen voor vervoer over water? Pagina 13, actiepunt 1 *Pont Velsen*: Gaat het om een nieuwe pont? De bestaande wordt/is toch al vervangen? Waarom is RWS hierbij nodig?	De prioriteit was benoemd, omdat de goederenpaden voor Tata Steel belangrijk zijn. Deze goederenpaden concurreren met de paden voor het personenvervoer. Voor de dienstregeling 2022 is dit inmiddels opgelost en rijden de NS met meer (spits)intercity's. Zie hiervoor: Nieuwe dienstregeling: dit verandert er voor Haarlem | Haarlems Weekblad | Nieuws uit de regio Haarlem Verder vervoert Tata Steel nu ook al veel goederen via het water. Ja, het gaat om een nieuwe pont. De bestaande wordt inderdaad elektrisch, daarmee is een dienstregeling van 1x per 20 min te realiseren. Inzet en afspraak is een dienstregeling van minimaal 1x per 15 minuten. Hiervoor zijn 2 ponten nodig. Rijkswaterstaat is vaarwegbeheerder en de uitvoering van de veerdienst wordt gedaan door de gemeente Amsterdam. Daarom zijn dit de betrokken partijen. Op dit moment vaart er een extra pont vanwege de afsluiting van de sluizenroute. De

	Technische vragen M&B 17-01-2022					
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					Pagina 13 '*we gaan geen fietsroutes afwaarderen*' • Wat betekent dat in de praktijk? • Bij Bloemendaal, ten noorden van Parnassia, ligt een fietspad Kattendel dat vaak in onbruik is vanwege stuifduin. Valt dat ook onder 'afwaarderen'?	dienstregeling wordt weer teruggeschroefd op het moment dat het sluizencomplex weer als route te gebruiken is. Bestaande MRA-fietsroutes blijven allemaal van belang. In sommige gevallen wordt gekeken naar nieuwe routes. De bestaande route blijft dan 'gewoon' befietsbaar. De opmerking slaat dus op plekken, waar de doorgaande MRA fietsroute wordt aangelegd, of opgewaardeerd op nieuwe routes. Er zijn maar een beperkt aantal MRA-fietsroutes en de opmerking is dus niet van toepassing op alle fietspaden in de regio. Fietspad Kattendel valt niet onder een MRA-fietsroute.
2	Liberaal Noord-Holland, mw. G.H. van Geffen	9g	Olthof	Verkeersveiligheid rapport SWOV	*Opmerking: 'publieksversie' van het rapport is moeilijk leesbaar. Veel vaktermen en voorkennis nodig. Wel de kans om een aantal nieuwe Nederlandse woorden te leren ('uitbuiging' e.d.).* 1. Het rapport beveelt aan meer moeilijke of niet overrijdbare rijrichtingscheiding op eenbaanswegen aan te brengen op 80 km wegen. Hoe verhoudt zich dit	1. Snelheidsbeperkende maatregelen of maatregelen die de mogelijkheid tot inhalen beperken zijn van invloed op nood- en hulpdiensten. Dergelijke maatregelen worden altijd in afstemming met deze diensten getroffen.

	Technische vragen M&B 17-01-2022					
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					tot de wens om verkeer in te halen voor veiligheids- en hulpdiensten? 2. Onvoldoende obstakelvrije ruimte: hoe vaak gaat het daarbij om bomen of bomenrijen op de Noord-Hollandse wegen? Hoeveel bomen betreft het (ongeveer) in Noord-Holland? Klopt het dat de criteria voor obstakelvrij dateren uit 2013? Is er onder veiligheidsexperts discussie over deze criteria in relatie tot de toenemende publiekswens voor het behoud van bomen of wordt hiervoor geen (technische) ontwikkeling verwacht? 3. Het rapport heeft een heel technische insteek. Nergens wordt gekeken vanuit gedrag los van weginrichting of vanuit handhaving, klopt dat? Het geeft mij het gevoel dat de technische basis op grond waarvan besluiten genomen moeten gaan worden, onvolledig is, en dat het daarmee onvoldoende richtinggevend	2. De criteria m.b.t. de obstakelvrije zone zijn gebaseerd op onze eigen ontwerpstandaarden voor provinciale wegen (ERBI, versie februari 2021) en het Handboek Wegontwerp 2013 van het CROW. Bij het in kaart brengen van obstakels is vastgelegd welk type obstakel het betreft. Hierbij zijn de provinciale wegen opgedeeld in stukken van 100 meter (segmenten). Hierbij is vastgesteld dat op 189 segmenten volgens de richtlijnen een boom te dicht langs de weg staat. Bij 1653 segmenten betreft het een volledige bomenrij (zie pagina 30 van het achtergronddocument). Binnen de afweging die wordt gemaakt over het al dan niet verwijderen van obstakels zoals bomen wordt altijd het belang van natuur meegewogen. Ook vindt altijd herplanting plaats indien bomen worden verwijderd. Intern wordt momenteel verkend op welke wijze monumentale bomen extra kunnen

	Technische vragen M&B 17-01-2022					
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					is voor besluitvorming. Moet dit niet gecombineerd worden met onderzoek naar gedrag en handhaving zodat de beoogde investeringen integraler/effectiever zijn? 4. Houdt u het voor mogelijk dat door het toevoegen van gedrag en handhaving, de toch behoorlijk verschillende scores in de rangorde (afbeelding 5.1 op pagina 27) beter te verklaren zijn?	worden beschermd. 3. Het betreffende rapport is niet geschreven om oplossingen in kaart te brengen maar is geschreven als onderdeel van de Invetseringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (iNHi). Het gaat in dit geval inderdaad volledig om de beoordeling van de infrastructuur. Bij het bepalen van de volledige verkeersveiligheidsopgave en het zoeken naar oplossingen wordt tevens gekeken naar het gedrag van weggebruikers (bijvoorbeeld de wegen waar vaak te hard wordt gereden) en de locaties waar veel ongevallen gebeuren. Dit is ook nadrukkelijk het verkeersveiligheidsbeleid binnen het SPV2030 en de Noord-Hollandse Opgave Verkeersveiligheid. 4. Zoals hierboven reeds aangegeven is het betreffende rapport volledig gericht op het in kaart brengen van knelpunten voor wat betreft de verkeersveiligheid van de Noord-Hollandse infrastructuur. De verschillen in de scores zijn dus

	Technische vragen M&B 17-01-2022					
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
						slechts te verklaren door naar de infrastructurele verschillen op de betreffende trajecten te kijken.
3	FvD, dhr. J. Dessing	4a	Olthof	Landschapsplan SvA / A8-A9	1. In bijlage 7: 'Kosten en Baten van het Landschapsplan A8A9' staat dat de post 'Accijnzen' 17 miljoen euro oplevert aan baten. Waaruit bestaan deze accijnzen? Graag zien wij een gedetailleerde specificatie. 2. De provincie is uitvoerder van het project A8A9. Welke verantwoordelijkheden vallen er bij dit project nog onder het Rijk? Wat is de afspraak met het Rijk over het feit dat de provincie een Rijksweg wil gaan aanleggen?	1. Bij het opstellen van de MKBA is gebruik gemaakt van de 'Werkwijze MKBA bij MIRT-verkenning' van Rijkswaterstaat. In de werkwijze is opgenomen met welke kengetallen gerekend wordt. Het gaat hier om brandstofaccijnzen. Door de toename van het aantal voertuigkilometers neemt het brandstofgebruik toe. Hierdoor worden de inkomsten uit brandstofaccijnzen hoger. 2. Bij de besluitvorming over het MIRT-onderzoek noordkant Amsterdam (MONA) zijn in 2013 afspraken gemaakt tussen Rijk en regio over het vervolg. Het Rijk pakt de corridors A7 en A9 op, de regio de Verbinding A8-A9. Tijdens het project Verbinding A8-A9 heeft het Rijk een adviserende en toetsende rol omdat de verbindingsweg aansluit op het Rijkswegennet. Daarnaast is het Rijk verantwoordelijk voor haar eigen wegennet. De aansluiting op de A9 leidt tot aanpassing op de A9. Daarvoor is het Rijk eindverantwoordelijk.

	Technische vragen M&B 17-01-2022					
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					3. Wordt de provincie 100% eigenaar van de verbindingsweg en in hoeverre wordt zij verantwoordelijk voor het onderhoud ervan na voltooiing?	3. Het uitgangspunt voor de verbindingsweg is een regionale stroomweg (autoweg) met twee rijstroken per richting met een maximum snelheid van 100 km/h. Er zijn (nog) geen afspraken gemaakt met het Rijk en de regio over het eigenaarschap en het beheer en onderhoud van de verbindingsweg. Omdat de verbindingsweg tussen twee Rijkswegen komt te liggen, in het verlengde van een autosnelweg, is het niet ondenkbaar dat de weg uiteindelijk in eigendom en beheer komt van het Rijk. Daarom is in de uitwerking van het wegontwerp, waaronder de constructie van de verdiepte ligging, rekening gehouden met het profiel van een autosnelweg.
4	Liberaal Noord-Holland, mw. G.H. van Geffen	4b3	Olthof	Bewonersbrief Assendelft	Zijn de plannen van de gemeente Zaanstad zoals aangegeven in de bewonersbrief bekend bij de provincie? Is er contact geweest tussen de gemeente en de provincie over deze plannen? Heeft de gemeente Zaanstad bij dergelijke plannen de provincie nodig en zo ja, voor welke aspecten of onderdelen?	Ja, de plannen zijn bekend. Wij hebben u in de commissie van april 2021 hierover geïnformeerd. Het project is onderdeel van het Programma Krommenie, daarin hebben wij gezamenlijk met Zaanstad en de VRA een pakket van 16 maatregelen vastgesteld om de leefbaarheid als gevolg van de verkeersoverlast in Krommenie en Assendelft te verbeteren. GS hebben voor de Verbinding Communicatieweg-Dorpsstraat in Assendelft 1,3 miljoen euro gereserveerd uit het

	Technische vragen M&B 17-01-2022					
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
						leefbaarheidsfonds N203. Voor de uitvoering van het project heeft de gemeente de provincie niet nodig.

Beantwoording toezegging stand van zaken aansluiting N208 (ag.p. 6a)
Regionale werkagenda mobiliteit Zuid-Kennemerland IJmond
Commissievergadering M&B 17 januari 2022

Vanuit de samenwerking Zuid-Kennemerland zal een bredere verkenning gestart worden, genaamd: *Brede mobiliteitsverkenning gebiedszone Zeeweg/Randweg*. De studie wordt getrokken door de gemeenten. De provincie zal betrokken worden bij de resultaten en zal zelf in een breder kader kijken naar de bereikbaarheid van de kust Zuid-kennemerland IJmond, als onderdeel van het coalitie-akkoord. Hiermee start de provincie in het voorjaar.

Verslag concept

Commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid

Datum commissievergadering	:	17 januari 2022
Commissievoorzitter	:	Mw. M. van Meerten-Kok
Commissieadviseur	:	Mw. M. van Boheemen
Telefoonnummer/E-Mail	:	023-5144628/ boheemenm@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter		: mw. M. van Meerten-Kok
Commissieadviseur		: mw. M. van Boheemen
Leden van de commissie:	CDA	: mw. W. Koning-Hoeve, mw. C. Kuiper-Kuijpers
	CU	: M.C.A. Klein
	D66	: M.C. Steeman
	DENK	: S. Koyuncu
	Fractie Baljeu	: -
	FvD	: R.J. Dekker
	GroenLinks	: J. Gringhuis en mw. N. van der Waart
	JA21	: -
	PvdA	: mw. S.S. Doevendans en mw. S. Abdi
	PvdD	: J. Hollebeek en Statenlid I. Kostić
	PVV	: M. Deen
	SP	: H. Hoogervorst en mw. R. Alberts
	VVD	: K.J. Terwal en G. Hartog
	Liberaal N-H	: mw. G. van Geffen
	50PLUS/PVDO	: -

Gedeputeerde(n): J. Olthof (PvdA) en mw Z. Pels (GL)

Notulist mw. I.L. Vos (Moneypenny BV)

Afwezig: E.W.J. Jensen (JA21)

Agenda

1. Opening en mededelingen
2. Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering en lijsten moties en toezeggingen

2a. Vooruitblik komende vergadering(en)

3. Inspreekhalfuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille van de commissie behorende
4. A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
4a. Verbinding A8-A9, Landschapsplan en voorstel voorkeursalternatief
4b. Ingekomen schriftelijke reacties van externen over Landschapsplan SvA/A8-A9
4b1. Bereikbaarheid
4b2. Bereikbaarheid/Erfgoed: ingekomen email EVOFENEDEX mede namens VNO NCW West en TLN over Landschapsplan SvA A8-A9
4b3. Bereikbaarheid/Erfgoed: Ingekomen email bewonersvereniging Noorderveenweg, Assendelft, over A8-A9
4b4. Bereikbaarheid/Erfgoed: Brief Platform Krommenie over A8-A9
4b5. Bereikbaarheid/Erfgoed: Ingekomen brief Keuze voor Golfbaanvariant bij A8-A9 onbegrijpelijke beslissing
4b6. Bereikbaarheid/Erfgoed: Ingekomen brief Winkeliersvereniging DOKA over verkeersproblematiek Krommenie
4b7. Bereikbaarheid/Erfgoed: Ingekomen brief Rover, vereniging van reizigers in het openbaar vervoer
5. Rondvraag gedeputeerde Pels (Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens)
6. B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
6a. Regionale Werkagenda Mobiliteit Zuid-Kennemerland IJmond
6a1. Te betrekken bij 6a: Ingekomen email over Radenbijeenkomst Zuid-Kennemerland en IJmond op 17 november 2021
6b. C-naar-B-verzoek: Mobiliteit/Economie/Wonen, Bekostigen doortrekken Noord-/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp
7. Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur en Luchtvaart)
8. Sluiting
9. C-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
9a. Bereikbaarheid: Ingekomen mail Fietsersbond
9b. Mobiliteit: Ingekomen mail ABC Architectuurcentrum Haarlem, juryrapport Ideeënprijsvraag Verbetering Verkeersveiligheid Zeeweg Bloemendaal
9c. Mobiliteit, Ruimte, Klimaat: Reactie Afslag A9, Zandzoom, Groene straten inzake zienswijze bij gemeente Heiloo
9d. Mobiliteit: Ingekomen mail open brief Overlast Coenbrug Zaanstad
9e. Mobiliteit/Ruimte: Reserveringsaanvraag en intentieovereenkomst OV-knooppunten Haarlem
9f. Bereikbaarheid: HOV Beverwijk
9g. Mobiliteit: Vaststelling gedragssubsidies verkeersveiligheid 2022 en SWOV-rapport N-wegen
10. C-agenda Algemeen
10a. MRA: MRA Raads- en Statenleden Bericht
11. C-agenda Luchtvaart
11a. Luchtvaart: Beantwoording ORS KCCA over luchtvaart in relatie tot CO2-Impactanalyse Noord-Holland

1. Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de hybride commissievergadering om 18.22 uur en verwelkomt allen en in het bijzonder 16 insprekers en de leden van de commissie EFB, die digitaal aanwezig zijn in verband met de behandeling van agendapunt 4a 'Verbinding A8-A9'.
Om de vergadering in goede banen te leiden, neemt de voorzitter de vastgestelde richtlijnen voor digitaal vergaderen met de deelnemers door. Er is vastgesteld dat er een quorum is, zodat een rechtsgeldige vergadering kan worden gehouden.

Mededelingen:

- Vanwege de Coronamaatregelen vindt deze vergadering in hybride vorm plaats.
- De heer Van der Maas (VVD) is vast lid van deze commissie geworden. Voor JA21 is de heer Van den Berg nu vast commissielid. De heer Mantel en mevrouw Nanninga zijn plaatsvervangend lid geworden.
- De heer Jensen (JA21) is afwezig. De Koyuncu (DENK) zal later aansluiten.
- Bij het inspreekhalfuur heeft een inspreker inbreng voor agendapunt 9b over de verkeersveiligheid op Zeeweg en de overige vijftien insprekers hebben een bijdrage bij agendapunt 4a 'Landschapsplan Verbinding A8-A9'.
- Vooraf zijn voor beide gedeputeerden geen rondvragen ingediend.
- Op donderdag 27 januari 2022 om 18.30 uur staat een online technische briefing gepland voor de actualisatie van het IMPI. Nadere informatie en een vergaderlink volgen.

2. Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering en lijsten moties en toezeggingen

Vaststelling agenda:
De agenda wordt vastgesteld.

Vaststelling verslag vorige vergadering, lijsten van moties en toezeggingen
Bijgevoegd verslag van de openbare commissievergadering van 29 november 2021 wordt ongewijzigd vastgesteld.
Het geheime verslag van de besloten vergadering op 29 november 2021 is per post toegezonden. Er zijn geen opmerkingen binnengekomen. Daarmee is ook het geheime verslag ongewijzigd vastgesteld.

De lijst van moties wordt vastgesteld.

De lijst van toezeggingen wordt vastgesteld.

2a. Vooruitblik komende vergadering(en) aan de hand van de Strategische agenda en vaststelling Strategische agenda

De Strategische agenda wordt vastgesteld.

3. Inspreekhalfuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille van de commissie behoren

Tijdens het inspreekhalfuur wordt ingesproken namens Stichting Vrienden van Middenduin over de verbetering van de verkeersveiligheid op de Zeeweg in Bloemendaal.
Betreffende dit onderwerp zijn ingekomen stukken ontvangen van het ABC Architectuurcentrum. Zie C-agenda.

De inspreker namens Stichting Vrienden van Middenduin licht een en ander toe. De Bloemendaalse Zeeweg is 100 jaar geleden geopend. Het tracé van de weg is destijds ontworpen door landschapsarchitect Leonard Springer. De weg loopt midden door het Nationaal Park Zuid-Kennemerland. De weg heeft een verkeersfunctie en voor velen ook een recreatieve functie. Doorgaans rijden er tien- tot twaalfduizend voertuigen per dag over de Zeeweg. Op stranddagen en evenementen komen er veel meer auto's dan dat er parkeergelegenheid is waardoor het verkeer vast loopt. Het hele jaar door wordt door een deel van de motorvoertuigen op de Zeeweg veel te hard gereden. Daardoor gebeuren er regelmatig ongelukken en wordt de leefomgeving geschaad. Daarom vraagt Stichting Vrienden van Middenduin bijzondere aandacht van de provincie voor inrichting, beheer en onderhoud van de Zeeweg. De Zeeweg is naast een functionele weg ook een landschappelijk element en een onderdeel van de leefomgeving. Bij het beheer van de Zeeweg vindt de stichting het essentieel dat de ontwerpcriteria van Springer gerespecteerd worden. Naast het verkeer spelen ook andere belangen. Als vervolg op de tentoonstelling over 100 jaar Zeeweg heeft het ABC Architectuurcentrum een ideeënprijsvraag uitgeschreven om de Zeeweg veiliger te maken. Er zijn veel reacties en suggesties voor verbeteringen gedaan. Een deskundige jury heeft na een schouw op de fiets en met de auto een oordeel gevormd over de inzendingen. Dit heeft geresulteerd in een rapport met mogelijkheden voor inrichting, reglementering en verkeersmanagement. Het rapport is aangeboden aan de Provincie met het verzoek om suggesties nader te laten onderzoeken. In het belang van de verkeersveiligheid en de landschappelijke beleving van de Zeeweg wil Stichting Vrienden van Middenduin dit rapport graag onder de aandacht brengen. Ze hoopt dat de Provincie de mogelijkheden die gesuggereerd zijn, verder laat onderzoeken op realiseerbaarheid.

De **voorzitter** constateert dat er geen vragen zijn en bedankt de heer Prins voor zijn inbreng.

4. A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
4a. Verbinding A8-A9, Landschapsplan en voorstel voorkeursalternatief
4b. Ingekomen schriftelijke reacties van externen over Landschapsplan SvA/A8-A9
4b1. Bereikbaarheid
4b2. Bereikbaarheid/Erfgoed: ingekomen email EVOFENEDEX mede namens VNO NCW West en TLN over Landschapsplan SvA A8-A9
4b3. Bereikbaarheid/Erfgoed: Ingekomen email bewonersvereniging Noorderveenweg, Assendelft, over A8-A9
4b4. Bereikbaarheid/Erfgoed: Brief Platform Krommenie over A8-A9
4b5. Bereikbaarheid/Erfgoed: Ingekomen brief Keuze voor Golfbaanvariant bij A8-A9 onbegrijpelijke beslissing
4b6. Bereikbaarheid/Erfgoed: Ingekomen brief Winkeliersvereniging DOKA over verkeersproblematiek Krommenie
4b7. Bereikbaarheid/Erfgoed: Ingekomen brief Rover, vereniging van reizigers in het openbaar vervoer

De **voorzitter** licht het voorstel toe. Op 11 januari jl. kreeg de commissie een uitgebreide technische toelichting op dit onderwerp. De PowerPointpresentaties zijn in iBabs gepubliceerd.
Voordat tot de inhoudelijke bespreking over de voordracht wordt overgegaan geeft de voorzitter het woord aan de insprekers.
De organisaties namens wie de eerste zes insprekers het woord voeren, zijn alle partners van De Groene Combinatie.

Stichting Oer-IJ verwijst naar de door stedenbouwkundige Van Eesteren in 1931 in zijn uitbreidingsplan voor Amsterdam de "groene vingerstructuur" vast. Deze structuur, waartoe ook het Oer-IJ-gebied behoort, is kenmerkend geworden voor de kwaliteit van het leven en ondernemen in de Noordvleugel van de Randstad. In zijn recente advies bepleit de Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit voor een versterking van die landschappen. Sterke landschappen - zo omschrijft de PARK - zijn landschappen die ecologisch veerkrachtig zijn, waar bodem, water en lucht gezond zijn, die een onderscheidende ruimtelijke identiteit kennen, waarin de geschiedenis afleesbaar is, die uitnodigen tot verpozen en bewegen en die meerdere functies combineren.
Dat lukt echter alleen bij een zekere omvang. De eigenlijk al schamele resten van het Oer-IJ gebied verdragen geen verdere aantasting en versnippering.
De voorliggende rapportage heeft veel kwaliteiten, maar het redeneert vanuit het oude denken. Illustratie daarvan is het kosten en batenoverzicht. Reistijdwinst wordt in geld uitgedrukt, maar de aantasting van het landschap niet.
De vanuit politiek-bestuurlijke achtergrond wel te begrijpen collegeafspraak over de A8-A9 verbinding houdt de Staten nu toch te lang en te kostbaar gevangen. Stichting Oer-IJ nodigt Provinciale Staten en in het bijzonder de VVD-fractie -gelet op de grote transitie waar we voor staan- uit om die afspraak open te breken.

LTO Kennemerland Zaanstreek wijst erop dat een snelweg het gebied voor eeuwig doorsnijdt. Dat maakt het boeren nog moeilijker dan het al is. Het zal zorgen voor meer transportbeweging, omdat de huiskavels worden doorsneden. Dat is een zeer kwalijke zaak. De landbouw is de drager van het mooie, groene gebied, met een hoofdrol voor agrariërs om weilanden en akkerland te beheren en te ontwikkelen met een toekomstbestendige bedrijfsvoering. Zo ontstaat een versterkt en zichtbaar mooi Stellingenlandschap, met meer biodiversiteit en natuur, waarbij landbouw en natuur vaak hand in hand gaan en met meer recreatieve voorzieningen en betere ontsluitingen.
Mensen moeten in deze tijd rust kunnen vinden, vlakbij huis, om op te laden. Dat is belangrijk en dat mogen we niet kwijtraken.

Buurtcomité Bus(ch) en Dam erkent dat het plan voor het Golfbaan alternatief er mooi uitziet, maar het is geen landschapsplan maar een weg-inpassingsplan. Dit zogenaamde voorkeursalternatief, is het voorkeursalternatief van het vorige college van Gedeputeerde Staten. Het was een vlucht naar voren om bezig te kunnen blijven met de zo gedroomde gestrekte variant.
Het gevolg is dat Gedeputeerde Staten nu niet met Provinciale Staten in gesprek gaan over de principiële vragen die aan de verbinding A8-A9 verbonden zijn en de voordelen van met name het Nulplus-alternatief niet aan de Staten meegeven.
In 2017 vonden D66 en PvdA de aantasting van het landschap onverantwoord en op basis van de toenmalige MER-rapportage wensten ze geen gestrekt alternatief. GroenLinks was altijd al tegen aanleg van asfalt. De vraag is nu, is dit oordeel van de coalitiepartijen gewijzigd?
De mitigerende maatregelen ten bate van de Stelling worden afgedwongen door de aanleg van de weg. Een bredere verdiepte weg neemt alleen maar meer ruimte in. Asfalt aanleggen is geen sparen van het landschap. Het positieve saldo van het weghalen van verzorgingsplaatsen wordt teniet

gedaan door ze elders weer in het landschap te plaatsen. Het coalitieakkoord wil het landschap sparen. Hoezo spaart u hiermee het landschap?
Inspreker citeert uit het coalitieakkoord; '*Leidend bij de definitieve keuze voor het voorkeursalternatief is het behoud van de Werelderfgoedstatus van de Stelling van Amsterdam*.' Met het huidige voorstel is het behoud van de Werelderfgoedstatus op dit moment allerminst gegarandeerd. Dus waarom zou je nu voor dit plan moeten stemmen?
De MKBA van 2021 is onvergelijkbaar met die van 2017 en dus ongeschikt om naast de inhoudelijke vraagstukken ook de financiële af te kunnen wegen. In 2017 is gewerkt met een rentevoet van 4,5% en nu met 2,25%. Met een verdrievoudiging van de kosten voor dit alternatief, -een toename van de baten met 400 miljoen euro-, kan ook het Nulplus-alternatief worden herberekend.
Mochten Provinciale Staten besluiten conform het voorstel van Gedeputeerde Staten, dan moeten zij zich realiseren dat zij zich tot in lengte van dagen committeren aan de aanleg van deze weg door het landschap. Willen Provinciale Staten dat voor hun rekening nemen?

Volgens **Houd Broekpolder Leefbaar** is het standpunt van de bewoners van de Beverwijkse en Heemskerkse wijk Broekpolder niet veranderd, ondanks of juist dankzij de voorliggende plannen. Voor hen is de aanleg van de Verbindingsweg A8-A9 nog steeds bespottelijk. Ze begrijpen dan ook niks van de marketing vanuit Gedeputeerde Staten alsof de overlast juist afneemt door dat kleine stukje autoweg door de natuur. Maar er wordt nergens met een vinger gewezen op de extra, dubbele stroken asfalt naast de wijk Broekpolder om de verbinding met de A9 mogelijk te maken. De Broekpolder ligt al tussen TATA Steel, het NS-spoor en de aanvliegroutes van Schiphol opgesloten. Die dossiers zijn ook al zulke 'succesnummers' van Gedeputeerde Staten.
Voor een miljard euro een paar kilometer asfalt neerleggen om oud-gedeputeerde Post met haar Transport en Logistiek Nederland een succes te gunnen, gaat voorbij aan het duurzaam maken van deze regio. Meer asfalt verlicht de druk niet. Het verandert het gedrag van de burger, die daardoor weer verder van huis gaat werken en vaker de auto pakt. De dubbele stroken asfalt, die langs de mooie woonwijk komen te liggen, leveren circa 80.000 extra verkeersbewegingen op. Alsof de bewoners niet al genoeg gezondheidsschade oplopen door in deze regio te willen wonen.
De gedeputeerde heeft destijds toegezegd dat er geen toename van geluid- en fijnstof overlast komt door de verbreding van de weg en het toepassen van een tunnelbak. De bewoners willen het risico niet nemen om gezond verstand even een stap opzij te laten maken voor wat Excel-sheets. Kijk naar Krommenie-Assendelft, daar zouden mitigerende maatregelen de overlast moeten beperken. Ondertussen dringen de inwoners van die dorpen er op aan om dat vervuilende verkeer langs de deuren van de bewoners van Broekpolder te leggen.
Nee, is en blijft het standpunt. Nee, tegen de aanleg van de Verbindingsweg A8-A9. Nee, tegen de extra overlast van de aansluiting. Nee, tegen het verder aantasten van de Stelling van Amsterdam. Maar vooral nee tegen een miljard euro die niet gebruikt wordt om onze gezondheid te verbeteren, maar voor het verbrassen aan een stuk asfalt waar iedereen al zestig jaar en ook in de toekomst zonder kan.

De heer De Wildt (bewoner van een van de forten en onafhankelijk adviseur Stelling van Amsterdam bij de Groene Combinatie) kon niet inloggen in de digitale vergaderomgeving. De heer De Haan spreekt in met toestemming en **namens de heer De Wildt c.q. De Groene Combinatie**.

"Mijn naam is Kees de Wildt, ik werk en woon een groot deel van mijn leven op een van de forten in de Stelling van Amsterdam. Daarnaast was ik bestuurslid van de stichting Militair erfgoed Groot-Amsterdam, correspondent bij de stichting Menno van Coehoorn en bezit kennis over bodem, water en natuur. Omdat ik door velen word gezien als expert van de Stelling van Amsterdam, maak ik deel

uit van "de Groene Combinatie" (Een grote groep bewoners, ondernemers en organisaties die zich verzet tegen het onzalige idee om weer een snelweg aan te leggen door dit meest kwetsbare deel van het Werelderfgoed en het prachtige veengebied).
Eerder heb ik u al geïnformeerd over risico's en de desastreuze aantasting die dit voornemen met zich meebrengt. Hier wil ik weinig meer over kwijt dan dat wat u in uw landschapsplan aan Unesco aanbiedt, niets meer is dan deels herstellen van wat eerder onder uw ogen, mede door het gebrekkige toezicht en kennis bij betrokken gemeenten, teloor is gegaan en tot op de dag van vandaag nog steeds gebeurt.
In het landschapsplan lees ik niets over effecten van de verdiepte aanleg, waarover ik u separaat in twee mails heb geïnformeerd, in de verwachting dat u deze, uw controlerende taak serieus nemende, heeft doorgelezen. De conclusie is een desastreus effect op infra, funderingen, milieu, waterkwaliteit en kwantiteit maar zelfs op een onderschat aspect als verkeersgevaar en gastransport.
Realiseert u zich wel dat in een verdiepte aanleg van 5km, bij een piekbui van 50mm, er 12,5 duizend kubieke meter water in het tracé komt te staan. De 2 diepere ondertunnelingen staan dan in een split second tot de nok vol. Een fors gemaal als bijvoorbeeld die van de Starnmeerpolder met een capaciteit van 55m3 per minuut doet daar 4 uur over om dat water te verplaatsen.
Ik heb u gewezen op de beheersing van de zoute kwel vanuit de ondergrond met alle verdrogingseffecten die een ongekende CO2-emissie tot gevolg zal hebben. Ook de betonproductie voor de weg voegt, exclusief transport, 50 duizend ton CO2 toe aan ons klimaat. De aantrekkende verkeersstroom zal zorgen voor een nog grotere depositie op het N-2000 gebied in Westzaan. Nu al is er voor bepaalde habitat een overschrijding van 100%. Dit alles is totaal in strijd met beloften in uw collegeprogramma.
Tot slot geloof ik niet dat u met uw voornemen de problematiek Krommenie-Assendelft oplost. Door anderen en ook door mij zijn jaren terug, ondersteund door gerenommeerde verkeersdeskundigen, oplossingen aangedragen die problemen daar zowel voor bevolking als voor het verkeer oplossen en tegen veel lagere kosten kunnen worden gerealiseerd.
Hier wil ik het bij laten. Ik dank u voor uw aandacht."

Landschap Noord-Holland noemt De Groene Long een weergaloos mooi gebied. Het biedt een landschap waar onthaast en op adem gekomen kan worden. Een landschap waar de tijd even stil lijkt te staan, waar de koe herkauwt, de grutto foerageert en het stekelbaarsje paait.
Het landschapsplan lijkt te ontkennen dat die Groene Long ruw en ruig in tweeën wordt gescheurd door de aanleg van een nieuwe snelweg. De impact wordt vernauwd tot een kruispunt van weg en Stelling. Vergeten wordt dat de hele Groene Long 'doorsneden' wordt, voor de ondernemende boer, voor de recreërende stedeling, voor de inwoner van het gebied en voor diersoorten.
Kijkend naar achtereenvolgende kaartbeelden van 1960 tot nu, dan ziet men dat de oprukkende bebouwing deze Longfunctie van het gebied steeds meer aantast. En dat terwijl die bebouwing inwoners met zich meebracht die juist "longinhoud" vragen. Deze Groene Long kan met de nodige investeringen een gebied worden waar inwoners, ondernemers, recreanten en de natuur zich thuis voelen. Dat gebied in tweeën hakken is ongewenst en onnodig.
Het realiseren van bereikbaarheidsverbetering vraagt juist niet om meer asfalt. Landschap Noord-Holland verwijst voor een veel intelligentere en toekomstgerichte invulling van de mobiliteitscomponent naar de inspraakreactie van de woordvoerder van ROVER.
De Groene Combinatie gelooft niet dat deze weg er gaat komen. De weg gaat bijna een miljard euro kosten en daarvan is nu nog geen 20% gereserveerd. De Groene Combinatie zou kunnen zeggen: "Die weg komt er niet dus we kunnen ons weer met andere zaken gaan bezig houden". Dat is echter niet de inzet. Hopelijk komen de Staten tot inkeer en laten ze de ambitie een lap asfalt aan te leggen

voor altijd varen. Ook als de Staten dat niet zouden besluiten op dit moment, laten ze dan, los van de weg, met de Groene Combinatie, een gezamenlijk plan maken voor het landschap.
Landschap Noord-Holland wil dat er per direct in dit gebied geïnvesteerd gaat worden, in het aanbod van recreatievoorzieningen als fiets- en wandelpaden, in de beleefbaarheid van landschappelijke structuren als De Kil en in de Stelling van Amsterdam.
Al in 2017, toen ICOMOS deze weg afwees, attendeerde zij de provincie op de verplichting de kwaliteit van de Stelling op deze plek te gaan aanpakken. Laat de provincie daar nu niet meer mee wachten. Het plan van de Groene Combinatie biedt daarvoor de nodige concrete componenten. De Provincie heeft geen snelweg nodig om haar rol serieus in te vullen in dat Bijzonder Provinciaal Landschap waarvan een groot deel de Werelderfgoedstatus heeft.
Landschap Noord-Holland verzoekt om Gedeputeerde Staten op te dragen om samen met de Groene Combinatie een integraal plan te maken voor het gebied, waarmee direct aan de slag kan worden gegaan. Daarmee voorkomt de provincie dat de Groene Long weer decennia in de wachtkamer van de asfaltdroom blijft zitten en er straks geen sprankje longcapaciteit meer over is.

Woordvoerder Briët van Landschap Noord-Holland overhandigt het gebiedsplan (Gebiedsvisie Groene Long 2022) van de Groene Combinatie virtueel aan de gedeputeerden Pels en Olthof.

Namens het college bedankt gedeputeerde **Olthof** De Groene Combinatie voor het gebiedsplan. Volgens de gedeputeerde zitten er veel aanknopingspunten in, net als in het Landschapsplan. Het zou fijn zijn om hierover met elkaar in gesprek te gaan.

De **voorzitter** deelt mee dat aan de commissie- en Statenleden ook een digitaal exemplaar van de gebiedsvisie beschikbaar is gesteld.

De heer **Terwal** (VVD) vraagt of Landschap Noord-Holland, of breder de Groene Combinatie, bereid is mee te denken, nu er veel koppelkansen zijn, over hoe zaken verder uitgewerkt kunnen worden. Eerder heeft de Groene Combinatie geen bijdrage willen leveren bij het dossier A8-A9.

Landschap Noord-Holland licht toe dat de Groene Combinatie op een eerder moment was uitgenodigd om mee te praten over het Landschapsplan. Landschap Noord-Holland en de Groene Combinatie kunnen niet meepraten over een plan waarin een lap asfalt, in de vorm van een verbinding tussen de A8 en A9, een centrale positie heeft.
Ook toen al wist de Groene Combinatie dat ze met betrekking tot vele andere componenten, zoals landschap, beleving, natuurinclusieve landbouw, best op een lijn met de Provincie zou kunnen komen, ook het beleid van de provincie kennende. De afgelopen decennia had Landschap Noord-Holland de slechte ervaring dat haar verhalen vaak terzijde werden geschoven en dat de Provincie intekende wat ze wenste in te tekenen. Dat blijkt nu de A8-A9 te zijn. Nu dit Landschapsplan er ligt, is de Groene Combinatie zeer bereid om aan de slag te gaan en dit gebiedsplan niet in de 'asfalt wachtkamer' te zetten. Op geen enkele wijze wil de Groene Combinatie zich verbinden aan de door het college gewenste A8-A9, maar ze roept ook op om de handen in een te slaan om alle kansen in het gebied te gaan verzilveren. Dit is een lange versie van het antwoord: Ja, daar is de Groene Combinatie, onder voorwaarden, toe bereid.

De heer **Hoogervorst** (SP) heeft een vraag voor Stichting Oer-IJ.
De adviezen van de PARK hebben over het algemeen veel gewicht in de Provincie. Valt het beeld, dat de PARK schetst, te rijmen met het beoogde resultaat van het totale project Landschapsplan A8-A9? Zo nee, waar wringt het dan vooral?

Stichting Oer-IJ heeft de kwaliteiten, die de PARK toedicht aan een sterk landschap, op een rij gezet. Die kwaliteiten ondersteunt de stichting volledig. De betekenis van de Groene long, in al zijn functies, kan pas gestalte kan krijgen bij een bepaalde omvang. De verstedelijking heeft enorm veel opgesnoept. De grens is bereikt van wat betekenisvol is om de functies feitelijk gestalte te geven en om de vele bewoners van de verstedelijkte gebieden nog naar buiten te kunnen laten gaan. Stichting Oer-IJ pleit niet voor 'niets doen'. Met Landschap Noord-Holland roept Stichting Oer-IJ de Provincie op om samen over die elementen in gesprek te gaan voor de verdere ontwikkeling van het gebied in het streven naar kwaliteitsverbetering en een betere benutting voor bewoners. De stikstof- en CO2-reductie kunnen dan meteen worden meegenomen. Het Landschapsplan omvat waardevolle elementen, die kunnen worden ingepast, los van de weg.

Mevrouw **Van der Waart** (GL) heeft een vraag voor Landschap Noord-Holland dat parallellen ziet tussen het gebiedsplan en het Landschapsplan. Is Landschap Noord-Holland van plan om aan de slag te willen gaan met het Landschapsplan?

Landschap Noord-Holland geeft aan dat de Groene Combinatie vanuit het gebiedsplan voor de Groene Long bereid is om met de Provincie te praten over bepaalde elementen uit het Landschapsplan. Het is belangrijk om daarmee snel aan de slag te gaan. De Groene Combinatie partijen staan te trappelen om samen op te trekken.

De heer **Klein** (CU) vraagt de inspreker namens Houd Broekpolder Leefbaar het volgende. De opstellers van het Landschapsplan verwachten dat de overlast in Broekpolder niet noemenswaardig toe zal gaan nemen ten opzichte van de referentiesituatie. Wat is het perspectief van Houd Broekpolder Leefbaar?

Houd Broekpolder Leefbaar kijkt er echt anders naar. Op dit moment is er al een overschrijding van (geluids)overlast van Tata Steel en vliegverkeer. Houd Broekpolder Leefbaar gelooft niet dat 80.000 extra verkeersbewegingen per dag er toe zullen leiden dat de overlast minder wordt. De gedeputeerde kan de bewoners van Broekpolder niet overtuigen dat, als er dubbel asfalt komt te liggen om de aansluiting met de A8 en A9 te realiseren, er nauwelijks extra noemenswaardige overlast zal zijn.

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) heeft een vraag aan Landschap Noord-Holland en Stichting Oer-IJ. Er is een overlap tussen het Landschapsplan en het Gebiedsplan Groene Long. Hoe wordt door De Groene Combinatie aangekeken tegen de overlast in Krommenie en Assendelft.

Stichting Oer-IJ geeft aan dat de stichting eerder heeft deelgenomen aan de stuurgroep in de fase dat de alternatieven werden bekeken door de Provincie. In die fase heeft Stichting Oer-IJ altijd gepleit voor het doordenken over de Nulplusvariant of de zevenplusvariant. Dat heeft de Provincie naast zich neer gelegd. Dat was een reden voor de stichting om niet meer deel te nemen aan stuur- of begeleidingsgroepen. Er zijn allerlei mogelijkheden om de Nulplusvariant verder uit te werken. Het is een faseerbare manier van werken, die binnen de financiële grenzen voor een deel al direct uitvoerbaar is.

Landschap Noord-Holland herhaalt de verbinding A8-A9 volstrekt niet te zien zitten. Het huidige college heeft besloten om het oplossen van de overlast in Krommenie-Assendelft los te koppelen van het aanleggen van de verbinding A8-A9. Het reserveren van 11 of 12 miljoen euro daarvoor

vindt Landschap Noord-Holland dan ook verstandig. Landschap Noord-Holland roept op om de verantwoordelijkheid voor natuur, landschap en agrarisch ondernemerschap los te koppelen van die weg.

De heer **Steeman** (D66) vraagt Landschap Noord-Holland of de Groene Combinatie bereid is verder te praten over de versterking van het landschap van de Stelling en de Groene Long, als Provinciale Staten het voorgenomen besluit nemen over het Landschapsplan als samenhangend pakket, dus inclusief de aanleg van de verbinding A8-A9.

Landschap Noord-Holland geeft aan dat de Groene Combinatie zich nooit zal verbinden aan de aanleg van een snelweg. Zes insprekers hebben namens diverse organisaties gepleit voor het direct aan de slag gaan met het landschap.

De voorzitter geeft het woord aan de tweede groep insprekers.

Ondernemersvereniging Evofenedex, het netwerk van Nederlandse handels- en productiebedrijven, stelt dat de A8-A9 verbinding een noodzakelijke oost west verbinding is voor de provincie Noord-Holland. De verbinding is een verbetering van de bestaande situatie en zal de door verkeer zwaar belaste gemeenten ontlasten. Daarnaast zal de verbinding bijdragen aan een betere bereikbaarheid van de regio en nieuwe kansen bieden voor huidige en vele nieuwe bewoners, ondernemers en hun bedrijven in de toekomst. De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Op dit moment zijn de provinciale wegen in Krommenie en Assendelft al overbelast, laat staan de komende jaren met de plannen voor woningbouw in de regio. De provincie wil in 2040 meer dan 200.000 woningen bijbouwen, Hoe komen al deze mensen aan hun spullen? Hoe reizen ze van en naar huis? Een goede infrastructuur is hierbij essentieel. Bereikbaarheid is een en/en-vraagstuk. Het bereikbaar houden van de regio vergt een brede investering om de huidige situatie te verbeteren.
Via de dorpen Krommenie en Assendelft rijdt veel verkeer via de N203 en Noorderveenweg. Dit leidt tot gevaarlijke situaties en een verslechterde leefbaarheid voor omwonenden. De auto's en vrachtwagens staan pal voor de deur in de file. Het verkeer is constant bezig met optrekken en afremmen wat leidt tot een hoger verbruik van brandstof en uitstoot van fijnstof.
Al jaren staan de A8 en A9 genoemd in de economische wegwijzers van Evofenedex en TLN als trajecten met grote economische schade voor de transport- en logistieksector. Een slechte bereikbaarheid heeft negatieve gevolgen voor de economie en het vestigingsklimaat. Het zorgt voor hogere kosten en inefficiënties in de logistiek. Het aanleggen van een verdiepte A8-A9-verbinding zal bijdragen aan de (regionale) economische groei, naast leefbaarheid en bereikbaarheid van de regio.
Het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid en het stimuleren van economische kansen zijn de drie redenen dat het bedrijfsleven uw steun vraagt voor de aanleg van de A8-A9 verbinding. Provinciale Staten worden veel wijsheid toegewenst bij het nemen van het juiste besluit.

De belangenbehartiger van **Transport en Logistiek Nederland** krijgt het woord. TLN is de grootste werkgeversorganisatie van transporterend Nederland. Transportondernemers staan de komende jaren voor behoorlijke uitdagingen. De sector is volop aan het verduurzamen. In 2025 komen de ZE-zones en samen met overheden moet worden gedigitaliseerd om zo efficiënt mogelijk te kunnen werken. Er moeten logistieke hubs komen die steden en regio's kunnen voorzien en die voldoende laadfaciliteiten en netcapaciteit bevatten.
Wanneer TLN leden hierover spreekt, hoort de werkgeversorganisatie geregeld dat transportondernemers willen investeren en vooruit willen gaan. De stip op de horizon wordt ook

steeds duidelijker, maar de weg, de Roadmap, die moeten worden gevolgd om daar te komen is nog onduidelijk. Transportondernemers hebben duidelijkheid nodig. Die duidelijkheid begint bij toereikende en goede infrastructuur. Voor al deze voorgaande uitdagingen is dit toch echt de basis. Onlangs heeft inspreker een interview gegeven voor het provinciale magazine &Holland. Hierin werd hem de vraag gesteld of meer infrastructuur, en dus asfalt, nog wel noodzakelijk is in het huidige tijdperk. Voor TLN is dat een kwestie van 'en-en' is en niet 'of-of'.
Nieuw asfalt is nodig, maar het is geen doel op zich. Het is een middel om Nederland nu en in de toekomst bereikbaar te houden. Nederland groeit demografisch. En ook het aantal woningen groeit. Mensen blijven niet stil zitten. Daarnaast bestelt men steeds meer online. Al die groei gaat gepaard met reisbewegingen. De recente ontwikkelingen met thuiswerken, deelvervoer en een werkgeversaanpak, dragen uiteraard bij aan de oplossing, maar zijn op zichzelf niet toereikend. Zowel het Kennisinstituut voor Mobiliteit als de Integrale Mobiliteitsanalyse tonen aan dat de druk op het wegennet zal toenemen. Er wordt aangegeven dat de druk op het wegennet weer het niveau van het jaar 2019 zal halen. De transportsector had dat jaar € 1,5 miljard schade door file(vertraging). Om met deze drukte om te gaan, is het gehele pakket aan investeringen, waaronder nieuwe infrastructuur, keihard nodig. Een concreet voorbeeld, waar deze nieuwe infrastructuur echt nodig is, is de ontbrekende verbinding tussen de A8 en de A9. Al jaren staan de A8 en A9 genoemd in de economische wegwijzers van TLN en Evofenedex als trajecten met grote economische schade voor de transport- en logistieksector. De aanleg van de verbinding is echter niet alleen in het belang van deze sector. De verbinding biedt de provincie een veilige, leefbare en bereikbare regio.
Nu gaat al het verkeer over provinciale wegen en zitten de inwoners van de verschillende dorpen met de slechte luchtkwaliteit. Iedere keer dat een beladen vrachtwagen optrekt, verbruikt deze onnodig diesel. Door de snelweg door te trekken verbetert niet alleen de doorstroming, maar ook de verkeersveiligheid. Met de aanleg van een snelweg worden weggebruikers, zoals fietsers, auto's en vrachtwagens beter van elkaar gescheiden. Maak de regio bereikbaar, leefbaar en economisch aantrekkelijk door het doortrekken van de A8 mogelijk te maken.

VNO-NCW West geeft aan dat de werkgeversorganisatie VNO-NCW West van het nieuwe denken is. De organisatie omarmt de brede Welvaartvisie, met fundamenteel andere invalshoeken. Ook mobiliteit is hiervan een belangrijk onderdeel. De leden van VNO-NCW West, bestaande uit veel MKB-bedrijven vormen de motor van de economie. Ze zijn blij met het gepresenteerde Landschapsplan. Dat doet recht aan diverse aspecten op het gebied van duurzaamheid. Investeringen in nieuwe infrastructuur, zoals betere en meer railverbindingen, nieuwe OV-verbindingen, vaarwegen, wegenknooppunten en goed onderhoud, zijn prangender dan ooit. VNO-NCW West pleit niet voor meer asfalt en verbredingen, maar dat thuiswerken invloed heeft op de hoeveelheid verkeer is evident, maar het heeft niet het verwachte resultaat. In de regio wordt veel nieuwbouw gepleegd. De bevolkingsgroei gaat met een miljoen inwoners toenemen. Ook de bedrijvigheid neemt toe. Het is belangrijk om een lange termijnvisie te hebben.
Inspreker is betrokken bij het Krommenieproject. Dit project met als doel om nu al te investeren in maatregelen, is geen oplossing voor de lange termijn. Het is goed dat dit is losgekoppeld. Vlak na WO II was er al sprake van een verbindingsweg tussen de A8 en A9. Het wegennet in Noord-Holland en IJmond is al jaren zeer kwetsbaar. Bij een ongeval in de Velsertunnel loopt de mobiliteit in de regio volkomen vast. De verbinding A8-A9 is de missing link in het regionale vervoersnet. Ondanks anders reizen zal de verwachte verkeersstroom enorm groot worden. Bij het uitblijven van de verbinding worden duizenden bewoners en scholieren in Krommenie, Assendelft en Wormerveer in een onveilige situatie gemanoeuvreerd. Inspreker is betrokken bij die verbetering. Hij hoopt dat Provinciale Staten het juiste besluit nemen voor de lange termijnvisie.

De woordvoerder van **ROVER** vertelt dat de reizigersvereniging ROVER zich zorgen maakt, omdat anders dan in alle eerdere plannen over deze weg Gedeputeerde Staten nu ineens voorstellen de Rijksoverheid het merendeel van het bedrag van een miljard aan kosten op zich te laten nemen. Dat is nieuw en het staat ook niet in het coalitieakkoord. Gedeputeerde Staten vermelden daarbij niet dat het Rijk al in het verleden heeft laten weten geen prioriteit aan deze weg te geven en dat daarom Provincie en een aantal gemeenten dat zouden moeten betalen.
ROVER heeft ook zorgen, omdat Gedeputeerde Staten niet aangeven hoe dit voorstel past in het huidige provinciaal beleid om een substantiële Modal Shift van personenautogebruik naar OV en fiets te bewerkstelligen. Hoe verhoudt de bestuurlijke, ambtelijke, financiële en externe advies aandacht voor dit A8/A9 plan zich tot de in het Klimaatakkoord afgesproken vermindering van 8 miljard autokilometers in de spits vóór 2030? Dat is provinciaal beleid.
ROVER maakt zich zorgen omdat dit plan geen enkel zicht biedt op vermindering van hinder en overlast in Assendelft en Krommenie: Een miljard is een veel te groot bedrag en de A8/A9 past niet in het al heel dure rijtje prioriteiten dat Gedeputeerde Staten samen met de MRA in Den Haag bepleiten. De kans is zeer klein dat die plannen in Den Haag positief worden onthaald. De Provincie zal worden uitgelachen en buitengesloten als het gaat om belangrijke prioriteiten zoals de 7,5 miljard euro in het Regeerakkoord voor Mobiliteit in combinatie met woningbouw.
ROVER hoopt dat Provinciale Staten met ROVER de zorgen over de hinder in Assendelft en Krommenie willen gaan wegnemen. ROVER heeft ideeën voor een ander plan, dat gericht is op het provinciale beleid, om ervoor te zorgen dat mensen, die nu gebruik moeten maken van een auto voor woon-werkverkeer, geholpen worden om dat anders te doen. Grote werkgevers kunnen dat oppakken. Ze hebben dat ook beloofd in het Klimaatakkoord. ROVER zou Schiphol als eerste voorbeeld willen noemen. Van de 65.000 werknemers zet 80% met de auto het verkeer vast. TLN heeft er belang bij dat het woon-werkverkeer van de weg afgaat.
ROVER heeft eerder al diverse voorstellen gedaan. Als een idee door het provinciaal ambtelijk apparaat verzonnen wordt, dan komt dat idee toch iets verder. ROVER wil met de Staten, grote werkgevers en NS een plan maken en ervoor zorgen dat er daadwerkelijk iets gebeurt.
Het voorstel van Gedeputeerde Staten leidt ertoe dat er de komende vijftien jaar helemaal niets gaat gebeuren. Het voorstel van Gedeputeerde Staten is totaal anders dan wat er in het verleden is neergelegd. Het wijkt erg af van het coalitieakkoord.
ROVER hoopt dat Provinciale Staten het voorstel van het college op dat punt afwijzen. Een miljard euro voor een stukje weg waar de Rijksoverheid niet achter staat, dat lijkt ROVER verkeerd. Het leidt af van de echte prioriteiten.

De heer **Steeman** (D66) vraagt TLN en VNO-NCW West om te reageren op de vraag hoe de groeiscenario's zich verhouden tot het Klimaatakkoord, waarin wordt gewerkt aan het terugbrengen van autovervoersbewegingen.

De belangenbehartiger van **TLN** antwoordt dat het allemaal bijdraagt. Het is een pakket aan maatregelen dat gaat helpen om het toenemende aantal verkeers- en vervoersbewegingen terug te dringen. We hebben de werkgeversaanpak nodig. Het is goed dat wordt ingezet op thuiswerken en deelvervoer, maar we kunnen de vraag niet aan. In deze regio is de woningbouwopgave gigantisch met 230.000 nieuwe woningen op de planning. Denk ook aan de grote hoeveelheid online bestellingen. Er moet worden geïnvesteerd in het bredere pakket, waarvan nieuwe infrastructuur, zoals de verbinding A8-A9, onderdeel uitmaakt.

VNO-NCW West refereert aan de KIM cijfers (Kennisinstituut Infrastructuur en Mobiliteit) en is ook betrokken bij de werkgeversaanpak voor Noord-Holland en de Regio Amsterdam. Daar worden

absoluut stappen gezet, maar gelet op de groei aan de andere kant, moet het een geheel pakket zijn met diverse maatregelen. Het is een beetje dweilen met de kraan open.

De heer **Hollebeek** (PvdD) heeft een vraag aan Evofenedex. Is het niet veel handiger om in te zetten op een verbinding, die vijf kilometer zuidelijker ligt, langs het Noordzeekanaal?

De woordvoerder van **Ondernemersvereniging Evofenedex** is niet ingelezen op het voorstel dat de heer Hollebeek brengt. Met de groei van Regio Alkmaar en Zaanstad is de verbinding tussen Amsterdam en de Kop van Noord-Holland een belangrijke. Die brengt kansen voor ondernemers en draagt bij aan een betere doorstroom, iets hoger in de provincie.

De **voorzitter** geeft het woord aan de laatste insprekers.

Bewonersvereniging Noorderveenweg Assendelft bestaat uit enkele honderden leden die zich ernstig zorgen maken over de verkeersproblematiek in Zaanstreek Noord en Assendelft in het bijzonder.
De leden zijn grote voorstanders van het Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9, waarover Gedeputeerde Staten kortgeleden positief hebben besloten. Het is een goed doordacht en evenwichtig plan geworden, waarbij de overlast voor omwonenden tot een minimum is beperkt.
Deze verbinding is de enige echte oplossing om de toegenomen verkeersdruk in Zaanstad Noord op te vangen. Toegenomen door de voortschrijdende nieuwbouw en de op dit moment volstrekt ontoereikende infrastructuur. Zonder deze verbinding zal in Zaanstad Noord een verkeersinfarct ontstaan, waarbij het toenemende doorgaande (sluip) verkeer zich een weg baant door de wijken van Assendelft en Krommenie. Een slechte zaak voor de verkeerveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid in dit gebied. Veel bewoners van Zaanstad Noord zijn dan ook een groot voorstander van deze verbindingsweg en hopen dan ook dat er nu eindelijk na zestig jaar praten wordt doorgepakt om de toenemende verkeersproblemen een halt toe te roepen.
De bewonersvereniging doet dan ook een dringend beroep op Provinciale Staten om hier positief over te besluiten!. Help de bewoners met het verbeteren van de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid in Zaanstad Noord. Er is geen definitieve oplossing mogelijk, zonder deze verbinding.

De woordvoerder van **Platform Krommenie** is apotheker in Krommenie. Hij spreekt namens bewoners in Krommenie, die zich ongerust maken over hun gezondheid en die van hun kinderen. Tussen Krommenie en Assendelft ligt de drukste verkeersader van Noord-Holland. Het merendeel doorgaande verkeer zorgt voor veel uitstoot en geluidsoverlast. Uit onderzoek is gebleken dat in voornoemde plaatsen 17.000 gezonde levensjaren verloren gaan door deze milieubelasting. Op dit moment ligt het aantal longpatiënten boven het landelijk gemiddelde. De vele knelpunten, zoals bruggen en stoplichten veroorzaken files en opstoppingen en daardoor extra veel luchtvervuiling. Rond de weg wonen circa 35.000 mensen en staan er acht scholen. Kinderen zijn extra gevoelig voor ultrafijnstof. Dit dringt door in allerlei organen, waaronder de hersenen. De situatie zal in de toekomst alleen maar slechter worden, omdat er grote nieuwbouwplannen zijn. De eerder genoemde 'Groene long' zal in de toekomst worden volgebouwd. De ontsluiting van de nieuwe wijken zal voor nog meer opstoppingen op de provinciale weg en sluipverkeer door de wijken zorgen.
Platform Krommenie ziet maar één goede oplossing voor dit probleem en dat is het realiseren van een nieuwe aansluiting tussen de A8 en A9. Het doorgaande verkeer hoeft dan niet meer door de twee wijken te rijden en de milieubelasting voor bewoners zal aanzienlijk afnemen, omdat het verkeer kan doorstromen en verder van de woonwijken af rijdt. De verbinding moet er niet komen om tijdwinst te boeken, maar voor het verminderen van de milieubelasting en het verbeteren van de

leefbaarheid voor bewoners van Zaanstad Noord. Ook gemeente Zaanstad maakt zich zorgen over de verkeersdruk en verwacht dat deze nog verder zal toenemen. De gemeente stelde een Mobiliteitsplan op voor Zaanstad Noord. Een voorwaarde voor dit plan is het realiseren van een verbinding tussen de A8 en A9.
Platform Krommenie roept op om de overlast voor de bewoners van Zaanstad Noord te verminderen door nu eindelijk maatregelen te nemen. Dat kan door het aanleggen van een nieuwe weg. Ook de Wereld Gezondheidsorganisatie roept de Provincie als bestuurder op om haar verantwoordelijkheid te nemen. Citaat: "*Er zijn voldoende aanwijzingen dat het huidige niveau van luchtvervuiling in Europese steden verantwoordelijk is voor een aanzienlijke belasting door sterfgetallen, ziekenhuisopnames en verergering van het symptoom, vooral door hart- en vaatziekten. Blootstelling aan luchtverontreinigende stoffen bevindt zich grotendeels buiten de controle van het individu en vereist daarom actie van de overheid, op nationaal en regionaal niveau*. "

De heer **De Vries** spreekt op persoonlijke titel. Als zeer bezorgde burger van Zaanstad sprak hij eerder in deze commissie zijn zorgen uit over de leefbaarheid in Zaanstad-Noord vanwege het ontbreken van een goede verbinding tussen de A8 en de A9. Met name het verloren gaan van vele gezonde levensjaren van kinderen die op school zitten en dag in dag uit vuile lucht in moeten ademen, zie daarvoor het onderzoeken van Goudappel Coffeng vindt hij verschrikkelijk. De boodschap die de heer De Vries vanuit de commissie terugkreeg was dat hij toch vooral geduld moest betrachten vanwege het onderzoek naar de mogelijkheden van een goede landschappelijke inpassing. Het onderzoek ligt nu voor en wat blijkt: het kan. Het landschap wordt er zelfs beter van. De heer De Vries roept Provinciale Staten op om door te pakken en de ontbrekende schakel, de verbinding tussen de A8 en de A9, -waarvan de planvorming dateert uit de midden jaren 50 van de vorige eeuw-, aan te pakken. Tevens roept hij op om daarbij het hele traject in ogenschouw te nemen, omdat er ook in het midden van Zaanstad nabij de Coenbrug een manifest leefbaarheidsprobleem gaande is wat dringend om een oplossing vraagt. In de gemeenteraad van Zaanstad zijn moties aangenomen om de snelheid op de A8 terug te brengen van 100 naar 80 kilometer per uur en voor het verhogen van de geluidschermen. Rijkswaterstaat geeft tot heden helaas nul op het rekest.
De heer De Vries vraagt de A8-A9 verbinding zo spoedig mogelijk aan te leggen. Niet zozeer vanwege de mobiliteit, of de enkele minuten tijdwinst, maar vooral vanwege de leefbaarheid die om een oplossing schreeuwt. Het afpakken van vele gezonde levensjaren van kinderen moet echt stoppen vindt de heer De Vries als vader, opa maar vooral als bezorgde burger van Zaanstad.

De heer **Nuyens** spreekt ook op persoonlijke titel. Het probleem van de Golfbaanvariant is het volgende. Het verkeer dat nu over de N203 rijdt, voegt straks bij Uitgeest in op de A9. Daarvoor moeten vier nieuwe viaducten worden gebouwd. Het tracé komt vlak langs de wijk Broekpolder en gaat dwars door de golfbaan. Tankstations en verzorgplaatsen moeten hierdoor worden verplaatst. De heer Nuyens wijst op de Trompetvariant, waarvoor hij al vier jaar tevergeefs de aandacht vraagt. De enige logische locatie voor de aansluiting op de A8 is bij het viaduct nabij de rietmolen van Heemskerk. In de Trompetvariant gaat het verkeer bij Uitgeest onder de A9 door en sluit verdiept aan op de A8. Niemand heeft er dan last van.
Met de Golfbaanvariant wordt het probleem verplaatst naar de Broekpolder. Het is een verkeerde gang van zaken. Het verplaatsen van vier viaducten, tankstations en de golfbaan kost alleen al 500 miljoen euro. Het is onbestaanbaar dat de Golfbaanvariant kan worden uitgevoerd voor een miljard euro. De kosten van de Trompetvariant blijven daar ver onder. Hij nodigt Statenleden uit om persoonlijk met hem in gesprek te gaan, zodat hij zijn plan duidelijk kan uitleggen. De heer Nuyens betreurt het dat hij in de afgelopen vier jaar nooit serieus is genomen met zijn plan.

De heer **Wit** (CDA Zaanstad) heeft zich als raadslid de vraag gesteld waar hij als raadslid op terug kan kijken. Tot zijn spijt moet hij constateren dat de wachtlijst voor Zaanse starters eerder langer dan korter is geworden. Als politicus voelt de heer Wit zich schuldig dat hij deze starters niet heeft kunnen helpen. Ook laat de lang toegezegde infrastructurele ontlasting van Zaanstad Noord mogelijk tot 2030 op zich wachten.
Met het voorliggende Landschapsplan heeft de Provincie de oplossing gevonden om iedereen ter wille te zijn. Met dit plan wordt een versterking van de Stelling en de landschappelijke kwaliteit bereikt, een verlaging van het geluidsniveau en uitstoot in dit gebied, een vermindering van asfalt in Zaanstad Noord, een verbetering van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid en een positievere MKBA-waarde. Dit gecombineerde plan resulteert in een mooier, gezonder en veiliger stukje Noord-Holland. Dat verdient complimenten. Maar waarom moet nog acht jaar worden gewacht op realisatie? Unesco kan alleen maar tevreden zijn met deze versterking van de Stelling. Voor het ministerie van OCW geldt hetzelfde. Immers een groot deel van dit plan wordt geïnvesteerd in cultuurhistorisch erfgoed. Het ministerie van I en W heeft aangegeven miljarden euro's over te hebben voor het oplossen van infrastructurele problemen. Er ligt nu een plan dat iedereen aan zijn of haar achterban kan uitleggen. Nu is het tijd voor politieke daadkracht. Het Groene Leefbaarheidsfonds voor Zaanstad Noord is daarbij niet meer dan een doekje voor het bloeden. Durven Provinciale Staten de uitdaging aan om te stellen dat de A8-A9-verbinding nog in de volgende bestuursperiode open gaat, of kunnen de Staten de Noord-Hollanders nog uitleggen dat het niet gaat gebeuren?

De heer **Terwal** (VVD) vraagt de woordvoerder van Platform Krommenie wat hij tegen mensen en organisaties zou willen zeggen die stellen dat de huizen en panden langs de N203 wel zouden kunnen worden opgekocht om het leefbaarheidsprobleem in Krommenie te kunnen oplossen.

Platform Krommenie gaat het niet alleen om huizen die langs de weg staan. Er staan ook schoolgebouwen. Het gaat om complete wijken. Het verwijderen van een paar huizen is niet de oplossing. De school kon ooit gebouwd worden omdat de verwachting was dat de provinciale weg ontlast zou worden door de verbinding A8-A9. Op dit moment had deze school niet eens gebouwd mogen worden vanwege de geluids- en milieubelasting die daar nu aan de orde is.

De heer **Hollebeek** (PvdD) heeft ook een vraag voor Platform Krommenie. Inspreker gaf aan dat de Groene Long zal worden volgebouwd. Het gebied is grotendeels Bijzonder Provinciaal Landschap en het ligt binnen de MRA. Er zal qua woningbouw niet veel mogelijk zijn. Waarop baseert de woordvoerder van Platform Krommenie zich? Weet hij iets wat de Statenleden niet weten?

De woordvoerder van **Platform Krommenie** verwijst naar de bouwplannen die op dit moment worden uitgevoerd. Tot aan de Communicatieweg wordt het gebied volgebouwd. De te realiseren wijk is enorm groot en staat deels in het gebied waarin nu ook de weg wordt voorzien. Als de A8-A9 wordt doorgetrokken en de wijken blijven zoals ze zijn dan is er een duidelijke afstand tussen de woonwijken en de A8-A9. Van ultrafijnstof is bekend dat het een paddenstoelvormige uitstoot heeft. Hoe dichter men bij de weg woont, hoe sneller het stof neerdaalt.

Mevrouw **Van der Waart** (GL) vraagt aan de inspreker namens ROVER of hij zijn alternatieve oplossingsrichtingen eerder heeft ingebracht in dit gremium.

De alternatieve oplossingsrichtingen van **ROVER** zijn eerder gemeld aan de gedeputeerde en Statenleden. Tot nu toe is er binnen 'het A8-A9-verhaal' geen ruimte voor alternatieven. Wel is er

het bredere verhaal rond het mobiliteitsbeleid. In het OV Toekomstbeeld 2040 is opgenomen dat er een Modal Shift moet komen; een verschuiving van autogebruik naar meer OV en fiets. Op die manier ontstaat er ruimte voor het noodzakelijke vrachtverkeer. Daarbij zou ook een schaalsprong in het OV aan de orde zijn. Het kernpunt van het plan van ROVER is om als uitgangspunt te hanteren dat het woon-werkverkeer wordt teruggedrongen en dat de gelegenheid wordt geboden in Uitgeest over te stappen op bussen die naar de grote werkgebieden rijden, zoals Schiphol. Het gaat erom dat er een doelstelling komt, die ook past in het landelijke klimaatbeleid. Er is vijftig jaar woningbouw gepleegd in Noord-Holland boven het Noordzeekanaalgebied, zonder behoorlijke openbaar vervoersvoorzieningen. Men is dus aangewezen op de auto. Het moet anders.

De **voorzitter** bedankt alle insprekers. Hun inbreng is waardevol voor de beeldvorming.

schorsing 19.48 tot 19.52

De **voorzitter** heropent de vergadering.

Mevrouw **Van der Waart** (GL) vertelt dat GL nooit een voorstander is geweest van een verbinding A8-A9. Ook met dit Landschapsplan wordt voor de fractie niet duidelijk wat de noodzaak is voor deze weg. GL is bekend met de leefbaarheidsproblemen langs de N203 bij Assendelft en Krommenie, maar de nieuwe weg staat niet in verhouding tot de opgave en creëert elders opnieuw leefbaarheidsproblemen. In het Landschapsplan is ingegaan op de mogelijkheden om de waarde van de Stelling van Amsterdam niet aan te tasten. De aantasting van het landschap is echter onvermijdelijk. In het plan worden mitigerende maatregelen getroffen. Men mag trots zijn op het bijzondere cultuurhistorische landschap en het is goed om te zien dat er zoveel mogelijkheden zijn om dit te versterken. In het plan komt ook de niet te ontkennen doorsnijding van het landschap terug. GL ziet een brede integrale aanpak in het Landschapsplan met veel goede maatregelen. De landschappelijke waarde zal verbeteren met de verplaatsing van hinderlijke elementen, zoals tankstations en de golfbaan. Ook het Oer-IJ komt terug in de maatregelen, al zou het nog wat nadrukkelijker mogen terugkomen.
GL ziet samenhang tussen maatregelen en parallellen met het plan van de Groene Combinatie. Insprekers namens de Groene Combinatie gaven aan niet te willen wachten tot ze aan de slag kunnen met het gebied, samen met de Provincie. Hoe verhoudt de zo benadrukte integrale samenhang tot dit plan? Betekent dit dat investeringen in het landschap zouden moeten wachten? Zaken als het verbeteren van de hoofdweerstandslijn kunnen toch al worden opgepakt?
Sinds het eerste advies van ICOMOS in 2017 is het Werelderfgoed uitgebreid, waardoor Noord-Holland niet meer de enige provincie is, betrokken bij het Werelderfgoed van de waterlinies. Is de Liniecommissie al meegenomen in het plan?
De geraamde kosten voor de aanleg van de weg zijn in het plan flink gestegen. Een belangrijke reden waarom GS het Golfbaanalternatief aanwees in de vorige periode was onder andere de betere betaalbaarheid. Inmiddels zijn de kosten gestegen tot ruim 900 miljoen euro. Met de aangepaste discontovoet zijn de opbrengsten opeens enorm. De reistijdopbrengsten zijn opeens verdubbeld. Bij het bepalen van deze discontovoet is geen rekening gehouden met het Klimaatakkoord. Daarnaast is er de opgave voor de mobiliteitstransitie en het terugdringen van de CO2-uitstoot en het aantal autokilometers. Is het rekenen met dergelijke grote reistijdwinsten wel in verhouding en realistisch? Is het realistisch te verwachten dat zelfs als we allen deze weg zouden willen, dat er budget gevonden zou kunnen worden? Het is belangrijk om te prioriteren binnen de bredere bereikbaarheidsopgave. Voor GL hebben projecten die investeren in een robuuste OV-infrastructuur

prioriteit. Het plan van ROVER komt met concrete maatregelen, ook voor de leefbaarheidsopgave in Krommenie en Assendelft.
Hoe is de relatie tussen de verbinding 'mini A8-A9' en de leefbaarheidsproblematiek in Krommenie?

De heer **Terwal** (VVD) spreekt dank uit aan het consortium van diverse partijen dat een overzichtelijk landschapsplan heeft opgeleverd. Voor de VVD is een goede bereikbaarheid in de provincie, nu en in de toekomst, erg belangrijk. Men moet vlot van A naar B kunnen reizen zonder in de file te staan. Kijkende naar de Noord-Hollandse kaart ligt er een robuust netwerk van wegen, maar wel met een ontbrekende schakel: de verbinding tussen de A8 en A9. Met deze verbinding behoren de bereikbaarheidsproblemen in dit gebied tot het verleden. Ook de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Krommenie en Assendelft gaan aanzienlijk vooruit. Uit een rapport van Goudappel Coffeng uit 2016, dat in opdracht van de Provincie is opgesteld, blijkt dat door alle verkeersdrukte op de N203 ruim 17.000 gezonde levensjaren verloren gaan. Omwonenden maken zich terecht zorgen om hun gezondheid. Zowel de verbetering van de bereikbaarheid, als de leefbaarheid waren een reden voor de VVD om de realisatie van de verbinding A8-A9 als een van de speerpunten op te nemen in het laatste verkiezingsprogramma.
Een punt van zorg was het behoud van de Unesco Werelderfgoed status van de Stelling van Amsterdam. Reden dat de fractie kon instemmen met een formulering in het coalitieakkoord dat het behoud van deze status leidend is bij de definitieve keuze voor een voorkeursvariant. Het landschapsplan moest daarover uitsluitsel geven. Wat blijkt, alle seinen voor de landschappelijke inpasbaarheid van de verbinding staan op groen.
Door te kiezen voor een verdiepte ligging van de verbinding via het tracé van het Golfbaan alternatief en het nemen van een veertigtal bijbehorende maatregelen leidt dit tot een kwaliteitsimpuls van de Stelling van Amsterdam en het omliggende landschap. Delen van de Stelling van Amsterdam worden hersteld en beter 'beleefbaar' gemaakt. Ook het Bijzonder Provinciaal Landschap van de achter de Stelling gelegen Assendelfter Polder wordt fraaier door een vergroting van openheid van het landschap. Straks is er sprake van een herkenbaar gebied, waar ruimte is voor cultuur, natuur en recreatie.
De zorg van de VVD over een toename van geluid en de verslechtering van de luchtkwaliteit in de wijk Broekpolder en Assendelft zijn in het Landschapsplan weggenomen. Door te kiezen voor een verdiepte ligging, een volledig knooppunt en het gebruik van stil asfalt op de A9, A22 en de verbinding A8-A9 neemt de geluidsbelasting af, vergeleken met de situatie in 2030 zonder de verbindingsweg. De luchtkwaliteit verbetert ten opzichte van de huidige situatie.
Het wekte bij de VVD-fractie dan ook geen verbazing dat het kwaliteitsteam van onafhankelijke experts en het Ministerie van Onderwijs, als hoeder van het Nederlandse Werelderfgoed, beide positief zijn over het Landschapsplan. Het ministerie is bereid het plan te verdedigen richting UNESCO. Ook het sein van de maatschappelijke kosten-/batenanalyse (MKBA) sprong van rood op groen. De kosten worden op circa 909 miljoen euro geschat. Dit is minder dan de geschatte baten van 945 miljoen euro. De baten voor erfgoed, natuur en landschap zijn niet meegenomen. De baten kunnen dus nog hoger uitvallen.
Nu alle seinen op groen staan voor de landschappelijke inpasbaarheid van de verbinding hoopt de VVD dat ook Unesco de talrijke verbeteringen, die het landschapsplan voor de Stelling van Amsterdam biedt, zal erkennen. En hoopt dat het Rijk, vanuit een gedeelde wens om Provincie Noord-Holland bereikbaar en leefbaar te houden, bereid is tot een substantiële financiële bijdrage.

De heer **Steeman** (D66) stelt dat het leefbaarheidsprobleem in de Zaanstreek wordt veroorzaakt door verkeer. Ook D66 ziet in dat dit probleem moet worden opgelost. De discussie in de afgelopen tien jaar over varianten, besluiten, financiën, belangen en modellen heeft het probleem voor de

Zaanstreek niet minder gemaakt. Met de verstedelijking van de Metropool Regio Amsterdam wordt het probleem ook zeker niet minder. Naar een trechtering van een breed scala aan oplossingen en varianten om het autoverkeer op een andere plaats te laten rijden, ligt er nu een landschapsplan voor om te laten zien of en hoe het door Gedeputeerde Staten als voorkeursvariant aangemerkte Golfbaanalternatief van de verbinding A8-A9 kan worden ingepast in het landschap en het Unesco Werelderfgoed. Het pakket van veertig maatregelen kan, alleen in volledige samenhang en bij volledige uitvoering, de verdiepte aanleg van de verbinding door de polder mogelijk maken. D66 spreekt complimenten uit voor het plan. Het Landschapsplan vormt een overzichtelijk en samenhangend geheel en laat de reden waarom de Stelling van Amsterdam zo een belangrijk landschap is volledig tot zijn recht komen. Een prachtplan dat wat D66 betreft morgen uitgevoerd zou mogen worden, ware het niet dat er een compleet nieuwe stroomweg, en feitelijk dus een nieuwe snelweg, in het plan is verwerkt.
Het is belangrijk om zuiver te houden waar we het vandaag over hebben en wat van Provinciale Staten wordt gevraagd. Dit Landschapsplan is geen go/no go is voor de aanleg van de verbinding A8-A9. Dat betreft een discussie voor een ander moment. Het Landschapsplan is een helder antwoord op de vraag of het Golfbaanalternatief landschappelijk inpasbaar is. Het antwoord in dit Landschapsplan is ja, mits alle veertig maatregelen alle in samenhang en volledig worden uitgevoerd, inclusief de aanleg van de weg. Waar dit plan geen antwoord op geeft is of het alternatief en dit maatregelenpakket de UOV van Unesco overeind houden. Het landschapsplan geeft ook geen volledige onderbouwing van nut en noodzaak van het Golfbaanalternatief. Het is geen volledige belangenafweging, geen volledige financiële onderbouwing en geen projectplan. Provinciale Staten worden gevraagd het maatregelenpakket vast te stellen als een samenhangend pakket voor een eventuele aanleg van het Golfbaanalternatief. Het pakket zit vast aan mitsen en maren, een enorm bedrag en een keurslijf van samenhangendheid. Het vervolgtraject na dit besluit is lang en heeft met de financiën bovenop de veertig maatregelen, in ieder geval eenenveertig faalkansen. Wat gebeurt er als een van die faalkansen zich voordoet en het pakket niet realiseerbaar blijkt? Wat is dan de terugvaloptie? Zetten Provinciale Staten zich met dit besluit klem op de uitvoering van het Golfbaanalternatief, of anders niets? Kan de gedeputeerde inzicht geven in het vervolgtraject, na dit besluit? Welke beslisruimte blijft er over voor Provinciale Staten om het urgente en bestaande leefbaarheidsprobleem in Krommenie en Assendelft aan te pakken?
Aan Provinciale Staten wordt gevraagd een voorwaardelijkheid te geven voor een nog te nemen stap voor de planuitwerkingsfase. Er moet dan zicht zijn op financiering en duidelijkheid over het behoud van de Werelderfgoedstatus. Voor D66 is de landschappelijke inpassing altijd een harde voorwaarde geweest. De fractie gaat ervan uit dat het voorgelegde besluit inhoudt dat die inpasbaarheid nog altijd de harde voorwaarde blijft die het altijd al geweest is.
Wat is voor Gedeputeerde Staten 'zicht op financiering'? Voor de invulling van andere voorwaardelijkheden voor een besluit over de planuitwerkingsfase, wacht de heer Steeman het antwoord van de gedeputeerde op de vraag over het vervolgproces af.
De heer Steeman sluit zich aan bij de vragen van GroenLinks over de kosten-batenanalyse bij het Landschapsplan.

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) waarom er zoveel vraagtekens worden gezet bij de financiële bijdrage vanuit het Rijk of Europa. Zijn de heer Steeman, maar ook mevrouw Van der Waart, ermee bekend dat ook de Lelylijn naar Groningen ook nooit van grond leek te komen, terwijl er nu 3 miljard euro vanuit het Rijk voor is gereserveerd? Ook voor het doortrekken van de Noord-/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp lijkt er nu 1,5 miljard euro uit het Nationaal Groeifonds te komen. Deelt de heer Steeman het optimisme met de heer Terwal dat er in de toekomst een financiële bijdrage te verwachten valt vanuit het Rijk?

De heer **Steeman** (D66) deelt dat optimisme niet. De verbinding A8-A9 komt nergens naar voren op een prioriteitenlijst. Vanuit het Rijk is er nog geen signaal dat er een bijdrage kan worden verwacht, maar het is niet onmogelijk. Het is een groots en veel omvattend Landschapsplan, waaraan nog veel haken en ogen zitten, voordat het überhaupt terugkomt bij Provinciale Staten om er 'een klap op te geven'. De heer Steeman maakt zich zorgen over de tussenliggende tijd en de maatregelen die daarin genomen zouden kunnen worden.

Mevrouw **Van der Waart** (GL) is graag een optimist. Het feit dat er nu in de Lelylijn en het doortrekken van de Noord-/Zuidlijn wordt geïnvesteerd heeft te maken met de veranderde focus op mobiliteit. Om naar een duurzame samenleving toe te werken, wordt er meer geïnvesteerd in openbaar vervoer en robuuste OV-infrastructuur. Daarmee wordt geld voor dergelijke projecten beschikbaar gesteld. Mevrouw Van der Waart deelt niet het optimisme dat daaruit kan worden geconcludeerd dat er meteen miljarden euro's beschikbaar komen voor autowegen die eigenlijk niet nodig zijn.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) bedankt alle insprekers, die hun kijk op het Landschapsplan hebben gegeven. Complimenten zijn er voor alle betrokkenen bij het Landschapsplan. Het is een belangrijke stap in een jarenlang voortslepend proces rond de aanleg van een verbinding tussen de A8 en A9. Het Landschapsplan geeft een zeer overwogen beeld van de maatregelen die nodig zijn om de Stelling van Amsterdam te verbeteren en versterken, maar ook op welke wijze de nieuwe verbinding daarin vorm kan krijgen. Het CDA bedankt ook voor de technische briefing op 11 januari jl..
Het CDA is altijd voorstander geweest van deze nieuwe verbinding, onder de voorwaarde dat dit niet tot een verslechtering van de leefomgeving in de Broekpolder mocht leiden. De verdiepte aansluiting op de A9 en andere maatregelen, zoals het gebruik van stil asfalt, geven aanleiding om ervan uit te gaan dat aan deze voorwaarde wordt voldaan. Belangrijk is dat de Stuurgroep, waarin alle betrokken gemeenten vertegenwoordigd zijn, positief is over het Landschapsplan. Krijgt het advies van de Stuurgroep om in een volgende fase te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor aanvullende maatregelen voor de leefbaarheid in de Broekpolder opvolging?
Ook belangrijk is een positief advies van de onafhankelijke Kwaliteitsraad, die keek naar het Landschapsplan in relatie tot de toetsing van het plan door Unesco.
In de voordracht staat dat pas verder gewerkt wordt aan de planuitwerking als er zicht is op de financiering van het project en bij de realisatie de Werelderfgoedstatus behouden blijft. Er is sprake van tweemaal twee regionale stroomweg, welk kan worden geüpgraded naar een nationale stroomweg. Nu de financiering van de weg nog voor een overgroot deel gevonden moet worden, net als de invulling van beheer en onderhoud, kan dat aanleiding zijn om met het Rijk te bespreken of moet worden uitgegaan van een regionale stroomweg, of van een nationale stroomweg, zodat de financiering en het beheer op een andere wijze in beeld kunnen komen. Heeft het verschil in status (regionaal of nationaal) daar betrekking op, of zijn het slechts verkeerskundige criteria die het onderscheid maken tussen een regionale of nationale stroomweg?
Wordt een koppeling gelegd tussen de aanleg van de verbinding en de afwaardering van de A22?

Vanwege zijn studie en betrokkenheid beschouwt de heer **Hollebeek** (PvdD) zichzelf als liefhebber en kenner op het gebied van de integratie van cultuurhistorische structuren in de ruimtelijke ontwikkelingen. Helaas werd zijn interesse in de technische briefing op 11 januari jl. gevoed door stijgende verbazing. Het idee ontstond dat er sprake was van een presentatie van Landschapsplan 'Kaalslag'. In dit plan worden de termen openheid en kwaliteit als synoniem gezien en dat ruimtelijke kwaliteit zich vooral beperkt tot esthetische kenmerken, die per definitie arbitrair zijn. Wat de een

als rommelig beschouwt, is wellicht voor een ander een fraai stukje natuur. Op de golfbaan zijn fazanten en patrijzen te aanschouwen. Vele zangvogels en kleine huisdieren huizen hier. Zij hebben half open terrein nodig met voldoende struikgewas om te schuilen. Door te kiezen voor de golfbaanvariant zullen deze dieren hun heil elders moeten zoeken. De in het gebied aanwezige bosschages moeten het veld ruimen. De PvdD-fractieleden keken met afgrijzen naar het beeldmateriaal tijdens de technische briefing. Deze pijnlijke kaalslag werd onder het mom van kwaliteit als iets fantastisch ten tonele gevoerd. De PvdD vindt dit schrikbarend in een tijd waarin de natuur meer onder druk staat dan ooit en de biodiversiteitscrisis als het zwaard van Damocles boven ieders hoofd hangt. Het vernietigen van bosschages kan nooit teniet worden gedaan door het plaatsen van bomenrijen om dijken te accentueren, of door het inzaaien van bermen. Herplanten is een schijncompensatie, waarvan de dieren de dupe zijn.

Bij interruptie vraagt de heer **Steeman** (D66) of de heer Hollebeek het met hem eens is dat het verwijderen van bosschages gunstig is voor weidevogels, omdat daarmee de schuilmogelijkheden voor roofvogels wegvallen.

De heer **Hollebeek** (PvdD) ziet dat er in het gebied een enorme kaalslag optreedt. Er is meer dan weidevogels in het gebied. Weidevogels zijn onderdeel van de natuur en ecologie, maar er zijn ook andere soorten, zoals fazanten, patrijzen, zangvogels en kleine zoogdieren. Beter is een balans van open en begroeide stukken, zoals die er nu zijn. In het landschapsplan wordt nadrukkelijk gekozen voor het eenzijdig open en niet voor het behoud van bosschages.
De heer Hollebeek begrijpt dat de focus op de cultuurhistorie lag. Dit plan is een poging om een positief advies van Unesco te verkrijgen. Het is begrijpelijk dat het plan beoogt om de 'landschappelijke klok' honderdtwintig jaar terug te zetten naar de hoogtijdagen van de Stelling. Daarin kan men doorslaan. Het landschap van het verleden kan bijdragen aan de kwaliteit van de leefomgeving van de toekomst. Daarvan is de heer Hollebeek altijd een voorstander. Dat is wat anders dan 'het Anton Pieckiseren' van het landschap. Laat het landschap met de aanwezigheid van de Stelling van Amsterdam het landschap van de toekomst zijn, waarin ruimte is voor de opgaven van de toekomst, zoals de energietransitie, klimaatcrisis, biodiversiteitscrisis en wellicht iets dat nog niet op de radar is.
De Integrale visie op het gehele gebied die Landschap Noord-Holland zojuist schetste spreekt de PvdD meer aan. Daarmee staat het een niet per definitie boven het ander. Er is wel degelijk ruimte voor bosschages en struikgewas bij waterlinies, maar dan wel bij voorkeur buiten de verboden kringen. De pijn van een plan waarbij een landschap doorsneden wordt en een stuk van het Natuurnetwerk Nederland verdwijnt, wordt nu geprobeerd te verzachten door het gehele landschap op de schop te gooien. Grijs asfalt markeren met groen grasfalt. Het middel lijkt hier erger dan de kwaal. De PvdD overweegt om in Provinciale Staten met een aantal moties te komen, om de belangen van dieren, natuur en biodiversiteit in het gebied te beschermen.
Het verbaast de PvdD dat gevraagd wordt het plan te onderschrijven zonder dat er een advies van Unesco ligt. Dat advies zou de PvdD graag meenemen.
De fractie blijft van mening dat de opwaardering van de zuidelijker gelegen N246 en S150 gezien de huidige ontwikkelingen langs het Noordzeekanaal meer zoden aan de dijk zet. Die discussie zal op een ander moment nog worden gevoerd.

De heer **Dekker** (FvD) merkt op dat zijn fractie vaak teleurgesteld is over de voorstellen van dit Provinciebestuur. Bij dit voorstel is de fractie van Forum voor Democratie positief verrast over dit zeer doorvlochten landschapsplan, waarin met alle aspecten rekening lijkt te worden gehouden. Het groen- en natuurherstel is dusdanig dat de voorgenomen aanleg van de weg per saldo een positief

effect heeft op de leefbaarheid in de regio. Al jaren is de provinciale weg, die de dorpen Krommenie en Assendelft doorkruist, een doorn in het oog van aanwonenden en veroorzaakt deze veel overlast. De doorstroming is in het geding. Op de huidige N203 bevinden zich elf knelpunten, waaronder verkeerslichten, kruispunten, invoegstroken enzovoorts. Ook zijn er plannen voor woningbouwprojecten langs het traject, die alle ontsloten moeten worden. Daardoor zullen de opstoppingen en knelpunten toenemen. Er is geen goede verbinding tussen Oost en West. Wanneer er calamiteiten zijn op de A8 of A9 is de N203 de enige, niet optimale uitweg. FvD i een groot voorstander van de aanleg van een verbindingsweg tussen de A8 en A9, die de overlast bij omwonenden wegneemt en het comfort van de automobilist ten goede komt.
De fractie is blij met de keuze voor de optie van een verdiepte weg. Ze is voorstander van het behouden van het kenmerkende vertrouwde landschap, waarvan de Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie onderdeel uitmaken. FvD staat niet negatief tegenover een zekere 'Anton Pieckisering' van het landschap.
Het herstellen van cultuurerfgoed in combinatie met het verbeteren van bereikbaarheid, het comfort van automobilisten en een betere leefbaarheid voor bewoners klinkt de FvD als muziek in de oren.
De fractie kan zich vinden in het feit dat wordt geopteerd voor een volledig knooppunt bij de afslag A9, ter hoogte van Akermaat in Beverwijk. Het alternatief, een halve knoop zou de bereikbaarheid van Velsen en Beverwijk aantasten.
De Provincie is afhankelijk van het Ministerie en Unesco aangaande de aanleg van de weg. De fractie van FvD ziet graag dat de communicatie met deze partijen geen onnodige vertraging oploopt. De jaarlijkse vergadering van Unesco vindt plaats in juli. Op dat moment kan goedkeuring vanuit die kant verkregen worden, aangaande het behoud van de erfgoedstatus op basis van voorliggend plan. Het plan staat op de agenda voor juli 2023. Wat FvD zou het onderwerp al in juli 2022 op de agenda moeten komen. Valt dit proces te versnellen? Met een goedkeuring van Unesco op zak kunnen sneller grote stappen worden gezet in het verwezenlijken van deze broodnodige verbindingsweg. De twee aan de A9 gelegen tankstations (Akermaat en Twaalfmaat) moeten bij uitwerking van het plan tijdelijk worden afgebroken met zich op herplaatsing langs de A9 op termijn. FvD vindt het van essentieel belang dat deze tankstations zo snel mogelijk een nieuwe bestemming vinden aan de A9. De nieuw te realiseren tankstations moeten minimaal hetzelfde aantal benzine- en dieselpompen omvatten. Zonodig moet een uitbreiding van de capaciteit worden gewaarborgd, gezien het te verwachten hogere aantal verkeersbewegingen op dit traject.
FvD is zeer positief over de voordracht en zal hieromtrent voor stemmen.

De heer **Hoogervorst** (SP) vertelt dat een aantal jaren geleden een voorkeursvariant is gekozen voor een mogelijke verbindingsweg. Deze weg houdt de gemoederen al jaren bezig. Ook nu met de presentatie van het Landschapsplan is dat het geval. Het op maaiveldhoogte aanleggen van de weg zou de waarde van Unesco Werelderfgoed Stelling van Amsterdam ernstig aantasten. Middels een landschapsplan zou eerst gekeken worden wat er gedaan kon worden om de waarde van de Stelling te vergroten, om daarna een weg te kunnen intekenen. Bij de presentatie van het landschapsplan bleek dat een aantal belangrijke aspecten nog veel aandacht verdienen, zoals de stikstofproblematiek, de natuurcompensatie en de gevolgen voor bestaande infrastructuur, zoals de situatie bij de Coenbrug. Erkent de gedeputeerde dit? Het grootste probleem betreft de financiering. Er is een bedrag nodig van ruim een miljard euro, daar waar de Staten tot een maand geleden circa 140 miljoen euro in gedachte hadden. Hoe groot achten Gedeputeerde Staten de kans dat het Rijk de knip gaat trekken? Gezien het dreigende tekort aan financiële middelen voor groot onderhoud aan mobiliteitsinfrastructuur zou er nu voor gekozen kunnen worden om het project af te blazen, zoals de SP dat al eerder voorstelde. Wellicht kan de financiële lobby naar het Rijk worden ingezet om eerder afgewezen aanpassingen in Krommenie uit te kunnen voeren?

De SP vindt dat er alles aan gedaan moet worden om de waarde van de Stelling onaangetast te laten. De tand des tijds heeft van het oorspronkelijke stelsel gemaakt dat wat het nu is. Is het geen geschiedvervalsing als met moderne middelen en inzichten de boel wordt hersteld?
Het standpunt van de SP over nut en noodzaak van een verbinding tussen de A8 en A9 is alom bekend en nu niet anders. In het kader van het klimaatprobleem moet het autogebruik drastisch worden teruggedrongen. Dit onzalige project doorzetten, valt dan ook niet te verkopen. Kan de gedeputeerde hierop reageren?

De heer **Deen** (PVV) spreekt complimenten uit aan hen die werkten aan het Landschapsplan en hij bedankt alle insprekers voor hun inbreng en betrokkenheid.
De PVV las het plan met interesse en volgde de technische briefing. Een en ander stemt de fractie overwegend tevreden. De totstandkoming verliep volgens een zorgvuldig proces. Het ontwerp doet recht aan het landschap, de Stelling van Amsterdam en de bereikbaarheid van de regio.
In het plan zijn 40 maatregelen opgenomen, die een samenhangend geheel vormen voor het behoud, het herstellen en versterking van de Outstanding Universal Value van de Stelling en voor de aanleg van een verbindingsweg, via het tracé van het Golfbaanalternatief. Het alternatief waar de PVV voorstander van was en nog steeds is.
Een van de gedane aanbevelingen spreekt de PVV zeer aan. Het betreft de aanbeveling om de windturbine bij Heemskerk te verwijderen als deze aan het einde van de levensduur en geen nieuwe windturbine terug te plaatsen. Dat is een mooie bijkomstigheid van deze voordracht.
De PVV heeft er vertrouwen in dat de maatregelen zullen leiden tot een kwaliteitsimpuls van de Stelling van Amsterdam, een relatief positief effect hebben op de openheid van het landschap, bijdragen aan het behoud van de leefbaarheid in het gebied en de bereikbaarheid verbeteren.
De fractie heeft ook enkele zorgpunten. Restaurant Twaalfmaat zou verwijderd moeten worden. Dit draagt bij aan het vergroten van de openheid van Kom 14 en het vrijmaken van de schootsvelden van Fort Veldhuis. De PVV hoopt dat onteigening kan worden voorkomen.
Een ander punt van zorg heeft te maken met de financiën. Eerder zag het financiële plaatje er rooskleuriger uit. De geschatte maatschappelijke baten liggen boven de geschatte investeringskosten, maar er is een onzekerheidsmarge van 25% inzake de investeringskosten. De kosten voor beheer en onderhoud van de weg zijn nog niet geraamd. Er is een financieel gat van ruim 800 miljoen euro. Sommigen menen dat dit gat ervoor gaat zorgen dat de weg er nooit komt. Toch ziet de PVV het positief in. De fractie wil dat er eerst zicht is op de financiering van het project, voordat Provinciale Staten een besluit nemen over de start van de planuitwerkingsfase. Wat kunnen de gevolgen zijn voor het plangebied als het financiële gat niet gedicht kan worden?

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) spreekt van een lang traject. De weg staat al zestig jaar ter discussie. Voor de PvdA zijn enerzijds het open landschap en de Stelling belangrijk, maar anderzijds zijn leefbaarheid en gezondheid heel belangrijk. Deze tweespalt is een van de redenen waarom de Staten om een Landschapsplan hebben gevraagd. Het totaalpakket ziet er mooi uit, wat de PvdA betreft. Het zorgt voor verbetering van de Stelling. Als de Staten ja zeggen tegen het Landschapsplan dan gaat het voor de PvdA sec en alleen over het Landschapsplan en niet over de vervolgstappen. Het plan moet worden getoetst door Unesco en de financiën moeten er wel zijn.

Bij interruptie vraagt de heer **Hoogervorst** (SP) of het doorgaan van het Landschapsplan, wat de PvdA betreft, niet hoeft te betekenen dat de weg er komt.

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) zegt dat de discussie over wel of geen weg pas gevoerd kan worden als aan alle andere voorwaarden is voldaan. Als er zicht is op financiën en een goedkeuring door Unesco

komen de Staten dan opnieuw bijeen voor een gesprek over het wel of niet aanleggen van een weg? Hoe ziet het verdere proces eruit? De PvdA wil voorkomen dat nu ja wordt gezegd waarbij er op enig moment financiën komen. Echter, dan ziet de wereld er mogelijk weer heel anders uit op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid.
De PvdA-fractie heeft in de vorige periode om dit Landschapsplan gevraagd. Eerst moest duidelijk zijn of de variant inpasbaar is in het landschap, ook met het oog op de Stelling van Amsterdam. Als de Staten ergens om hebben gevraagd dan moeten ze er ook naar kijken. Dat wil niet zeggen dat als de Staten met het Landschapsplan instemmen dat ze dan ook meteen ja zeggen tegen het vervolg. Eerst moeten er de financiële middelen en de goedkeuring van Unesco zijn.

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) of de PvdA de inwoners van Krommenie geen zicht wil geven op een oplossing voor het leefbaarheidsprobleem.

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) antwoordt dat leefbaarheid en gezondheid heel belangrijke speerpunten zijn voor de PvdA, maar daarnaast is er ook nog het Leefbaarheidsfonds. Het is goed om te kijken wat er nog meer mogelijk is. De PvdA wil ervoor strijden dat er qua leefbaarheid en gezondheid een oplossing komt voor Krommenie en Assendelft. Dat is wellicht niet meteen de weg waarover de VVD spreekt. De PvdA wil dat loskoppelen. Er moet zeker worden gekeken hoe voornoemde gemeenten kunnen worden geholpen.

Bij interruptie vraagt de heer **Hollebeek** (PvdD) wat de PvdA beweegt om te denken dat het over enkele jaren wel het juiste moment is om de knoop door te hakken, terwijl dat moment in de afgelopen zestig jaar nooit voorbij kwam.

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) vindt het te kort door de bocht om te stellen dat het 60 jaar niet heeft gewerkt en nu dus ook niet werkt. De wereld is in zestig jaar enorm veranderd. Als er financiën zijn, ziet de wereld er mogelijk opnieuw anders uit.

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) vindt het hoog tijd dat de verbinding A8-A9, na vijftig jaar studie, een substantiële vervolgstap krijgt. Het plan is een prachtige uitwerking, landschappelijk gezien, en een oplossing voor veel leefbaarheidsvragen in Assendelft en Krommenie. Complimenten zijn er voor iedereen die aan het Landschapsplan gewerkt heeft. Mevrouw Van Geffen bedankt de insprekers voor hun bijdragen.
Liberaal N-H is niet van de school die vanuit wensdenken het verkeer ziet verminderen, terwijl huizen, bedrijven en aantallen inwoners de komende jaren fors toenemen. De verbinding is ook hard nodig voor de transportsector. Zonder transport staat alles stil. Dat is maar al te vaak merkbaar op de N203. Mevrouw Van Geffen kan zich aansluiten bij de heldere bijdrage van de heer Terwal van de VVD. Ook sluit zij zich aan bij de interpretatie van de heer Hoogervorst dat dit Landschapsplan een middel is om de verbinding mogelijk te maken. Het is jammer om daarop nu al zoveel voorbehoud te horen van de coalitiepartijen, buiten de VVD.
Waarom wordt nu pas gestart met de lobby voor geld? Had die lobby al niet gestart kunnen zijn?

De heer **Klein** (CU) meldt dat de CU een groot voorstander is van het plan om de Stelling van Amsterdam beter zichtbaar te maken. De fractie spreekt complimenten uit voor de gedetailleerde ideeën om de Stelling in het gebied tussen Assendelft en Heemskerk te herstellen, waardoor het gebied, waar nu golfbaan ligt, weer open landschap wordt, de tankstations verdwijnen en de dijken weer zichtbaar worden. De fractie kan zich niet vinden in de 'koppelverkoop', die Gedeputeerde Staten voorstellen. De ChristenUnie ziet geen heil in de verbinding tussen de A8 en A9 en zeker niet

in de Golfbaanvariant. Het is geen verstandige oplossing om een nieuwe snelweg aan te leggen. Het gebied zal doorsneden worden door een diepe betonnen geul. Dat heeft grote gevolgen voor bijvoorbeeld de agrariërs. De klimaatproblemen moeten worden aangegrepen om de behoefte aan mobiliteit te reduceren. Het is bijna ondenkbaar dat dit plan ooit zal worden uitgevoerd. De kans is klein dat er een miljard euro zal worden gevonden voor dit kleine stukje snelweg. Het Rijk schrapte deze verbindingsweg eerder van haar wensenlijst. De inwoners van Krommenie en Assendelft wordt valse hoop gegeven en de bewoners van Broekpolder wordt angst ingeboezemd.
Denken Gedeputeerde Staten dat met dit plan is aangetoond dat een weg dwars door de Stelling praktisch gezien niet uitvoerbaar is?
Er moet worden gekeken naar alternatieven. De herziene MKBA is op zichzelf al een klucht. Door een andere rekenrente heeft een weg ineens tweemaal zoveel nut. Alle andere varianten zijn dan ook weer rendabel. Wat de CU betreft wordt nu vooral gekeken naar ideeën zoals aangedragen door ROVER met snelle busverbindingen vanuit Uitgeest en de voorstellen van de Groene Combinatie om met agrariërs aan de slag te gaan om het gebied te versterken. De heer Klein heeft daarom de volgende vraag aan zijn mede-commissieleden. De weg kan niet worden aangelegd zonder de versterking van de Stelling. Andersom? Zou dat niet moeten worden nagestreefd? Dat nu een start wordt gemaakt met het versterken van de Stelling, wat slechts beperkte kosten met zich meebrengt en dat parallel onderzoek wordt gedaan naar betere alternatieven om de situatie in Krommenie te verbeteren.

Gedeputeerde **Pels** vertelt dat de Liniecommissie onlangs via een presentatie is geïnformeerd over het doorlopen proces. Er is nog niet gesproken over de inhoud. Noord-Holland is in gezamenlijkheid met andere provincies Siteholder van de Hollandse Waterlinies. Het inhoudelijke gesprek moet zeker nog worden gevoerd met de Liniecommissie. Provinciale Staten doen uiteindelijk de besluitvorming, maar het is wel belangrijk dat bij zo een grote ontwikkeling de Liniecommissie uitgebreid wordt meegenomen. Dat zal het college op zich nemen na besluitvorming in Provinciale Staten.
Het traject met Unesco is helaas niet te versnellen. Voor het agenderen van het onderwerp deze zomer hadden de stukken in december jl. ingediend moeten zijn. Unesco is als gremium niet makkelijk te beïnvloeden en zeker niet in het besluitvormingstraject. Ook als de provincie stukken heeft ingediend dan is er nog geen zekerheid over de datum van besluitvorming door Unesco.

Gedeputeerde **Olthof** vult aan dat het contact met Unesco loopt via het Ministerie van OCW. Provincie Noord-Holland heeft zelf geen contact met Unesco. De verwachting is dat het tijdspad dat er nu ligt mogelijk te positief is. Uiteindelijk gaat Unesco daar zelf over.

Vandaag ligt het Landschapsplan voor en geen definitieve go/no go voor een verbindingsweg tussen de A8 en A9. Het Landschapsplan is door de Staten en door Unesco als belangrijke voorwaarde gesteld om überhaupt verder te kunnen gaan met de planuitwerking. Het Landschapsplan dient een antwoord te geven op de eis die Unesco gesteld heeft. Als de weg er zou moeten komen, dan mag dat niet ten koste gaan van de Stelling van Amsterdam.
Het Landschapsplan is voorwaardelijk om, indien daartoe besloten zou worden, de verbindingsweg aan te leggen. Alle partijen, die positief tegenover het Landschapsplan staan, zijn van mening dat dit in zijn totaliteit moet worden uitgevoerd.
Het is een mooi gebied in een verstedelijkte omgeving. De vele opgaven maken het complex. Enerzijds moeten de openheid en het karakter van het landschap behouden blijven, maar anderzijds zijn er de opgaven ten aanzien van leefbaarheid en toekomstige ontwikkelingen zoals woningbouw. Met dit plan is een antwoord gegeven op de vraag hoe recht kan worden gedaan aan alle opgaven en toekomstige ontwikkelingen en waarbij rekening wordt gehouden met het landschap. Dat laatste

maakt dat het dure ingrepen zullen zijn. Een eventuele weg moet verdiept worden aangelegd en er zullen compenserende maatregelen moeten worden getroffen om recht te doen aan alle factoren in de omgeving.
Onder punt 2 staat het woord 'zij' vermeld. Zij is Provinciale Staten. Provinciale Staten nemen het besluit. Als er duidelijkheid is over de financiering en vanuit Unesco dan zullen Provinciale Staten moeten besluiten of wordt doorgegaan met de planuitwerking. Dat is de eerstvolgende stap.
Met dit besluit staat dat traject nog open.

Bij interruptie vraagt de heer **Steeman** (D66) of op dat moment (voordat een besluit genomen wordt) niet alleen Unesco en de financiën, maar ook een bredere afweging voorliggen.

Gedeputeerde **Olthof** licht toe dat het traject een aantal fasen kent. Nu wordt als voorwaarde gesteld, om een volgende fase in te gaan, dat het Unesco standpunt en de financiën bekend zijn. In de planuitwerking volgt een nieuwe MKBA op basis van een nieuw model. Dat is een vraag vanuit het Rijk. De parameters voor de discontovoet worden door het Ministerie van Financiën aangereikt.

Bij interruptie vraagt mevrouw **Kuiper** (CDA) of het college verwacht dat de zoektocht naar financiële middelen moeilijker wordt, als degenen bij wie financiering wordt gezocht verwachten dat Provinciale Staten zullen besluiten om het Landschapsplan niet tot uitvoering te brengen.

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat de financiering moet worden gevonden in cofinanciering en financiering door de Staten zelf. Het laatste woord is in dit geval aan Provinciale Staten. Voordat over financiën wordt gesproken is het wel belangrijk om te weten dat er een Landschapsplan ligt dat als basis kan dienen en waarover Provinciale Staten positief zijn.

Bij interruptie merkt de heer **Klein** (CU) op dat de keuze voor de Golfbaanvariant mede is gemaakt op basis van de toenmalige MKBA-berekeningen. Nu wordt doorgegaan op dit spoor terwijl met de nieuwe discontovoet eigenlijk alle varianten weer op tafel kunnen worden gelegd. Waarom zou dat laatste geen goed idee zijn?

Gedeputeerde **Olthof** legt uit dat niet alleen de discontovoet bepalend is geweest voor de Golfbaanvariant. Als in 2017 op basis van dezelfde MKBA conclusies worden getrokken en er wordt vervolgens een parameter in de discontovoet verandert dan zullen in dezelfde mate ook veranderingen in de andere varianten aan de orde zijn. De verhouding van deze variant ten opzichte van de andere zal niet noemenswaardig afwijken. Enerzijds is de commissie kritisch op het feit dat de MKBA ineens positief is verdubbeld vanwege de gewijzigde discontovoet en anderzijds wordt deze als argument gebruikt om alle varianten opnieuw aan de orde te stellen.
Destijds is een keuze gemaakt voor de Golfbaanvariant als voorkeursvariant. De vraag ligt nu voor of de uitvoering van een landschapsplan mogelijk is, waarbij recht wordt gedaan aan de uitgangspunten van Unesco om de Stelling te behouden.

Bij interruptie merkt de heer **Klein** (CU) op dat Unesco zelf heeft aangeraden om naar Variant 7 te kijken. Dan kon niet omdat die variant niet rendabel was gegeven de MKBA. De heer Klein vindt het wel logisch om een stap terug te gaan, met bijvoorbeeld Variant 7. Die kan met herstelmaatregelen net zo goed uitpakken voor de Stelling van Amsterdam en tegelijkertijd realistischer zijn, omdat die variant niet zo onbetaalbaar is als de Golfbaanvariant.

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat het niet het uitgangspunt is geweest voor het opstellen van het Landschapsplan. U wilt weer teruggaan en alles weer opnieuw doen. Vanaf 2010 is hierover uitvoerig gesproken. De voorkeursvariant is nu uitgewerkt. Het Landschapsplan met betrekking tot de Voorkeursvariant ligt nu voor. Vanuit de Staten kan daaraan goedkeuring worden verleend. Als de weg er ooit zou moeten komen dan zou dit het bijbehorende Landschapsplan moeten zijn.

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) om de toezegging van de gedeputeerde dat wanneer in de toekomst een nieuwe MKBA wordt uitgevoerd dat ook baten voor erfgoed, natuur en landschap worden meegenomen.

Gedeputeerde **Olthof** zal bij de verdere planuitwerking de MKBA zo volledig mogelijk uit laten voeren. Het feit dat een aantal elementen niet is meegenomen, is omdat ze binnen een MKBA niet kwantificeerbaar zijn. Daar waar het kwantificeerbaar is en meegenomen kan worden in een MKBA, zal dat zo volledig mogelijk worden gedaan.

Bij interruptie vraagt de heer **Hoogervorst** (SP) of Provinciale Staten in een later stadium, na instemming met het Landschapsplan, alsnog kunnen besluiten dat niet tot uitvoering wordt overgegaan, ook al is de financiering geregeld.

Gedeputeerde **Olthof** wijst erop dat Provinciale Staten daar zelf over gaan. Op dit moment valt niet te overzien wat er allemaal uit gaat komen. Er moeten nog veel vragen worden beantwoord, ook naar aanleiding van de technische briefing. Het is aan Provinciale Staten om op basis van het totale verhaal een keuze te maken.

Bij interruptie vraagt de heer **Steeman** (D66) welke terugvaloptie het college voorhanden heeft als het plan niet financierbaar blijkt, of wanneer Unesco het plan afkeurt. Verbindt de Provincie zich nu volledig aan de Golfbaanvariant?

Gedeputeerde **Olthof** licht toe dat Gedeputeerde Staten een uitspraak vragen over het voorliggende Landschapsplan, dat is gebaseerd op de Golfbaanvariant. Dat Landschapsplan gaat naar het ministerie van OCW voor het vragen van een reactie van Unesco. Op dit moment is er geen ander scenario of een plan B uitgewerkt. Het is een enorme klus geweest. Het is niet opportuun dat gelijktijdig allerlei alternatieven worden uitgewerkt.

Over Broekpolder zegt de gedeputeerde het volgende. Vanuit de Stuurgroep is positief gereageerd op het Landschapsplan. Ook de gemeenten Uitgeest, Velsen en met name Beverwijk en Heemskerk hebben nadrukkelijk gesteld dat het plan niet ten koste mag gaan van de leefbaarheid in Broekpolder. Dat is als randvoorwaarde meegegeven. Het is een belangrijk uitgangspunt bij de verdere uitwerking. In de verdere planuitwerking wordt bekeken wat nog meer mogelijk is om de leefbaarheid in de Broekpolder misschien zelfs verder te verbeteren.

Het uitgangspunt is de vraag of een verbinding kan worden gemaakt tussen de A8 en A9. Daarvoor is dit Landschapsplan voorwaardelijk. In die zin is het een integraal Landschapsplan. Als er zicht zou zijn op realisatie dan zou dat gefaseerd kunnen plaatsvinden. Er ligt nu geen vraag voor of onderdelen uit het Landschapsplan kunnen worden opgepakt.
De gestelde randvoorwaarden voor de aanleg van een verbindingsweg zijn met dit Landschapsplan ingevuld.

Over de relatie tussen de mini-A8-A9 en de leefbaarheid in Krommenie is eerder gesproken. Er worden maatregelen getroffen rondom de N203 in Krommenie. Door het ontbreken van die weg ontstaan verkeersproblemen in de Dorpsstraat van Assendelft en in de verbinding van Saendelft richting de A8. Zaanstad vroeg de Provincie een bijdrage te leveren om daarvoor een alternatief te bieden. Het is een uitwerking vanuit Zaanstad zelf. Die gemeente neemt het voor haar rekening, inclusief het gesprek met de bewoners. Het is geen definitieve oplossing voor de problemen in Assendelft en Krommenie, maar het is een onderdeel van de leefbaarheidsvraagstuk. Er zijn middelen om op korte termijn tegemoet te komen aan die problemen. Structureel zijn er andere maatregelen nodig om de leefbaarheid te bevorderen.
Met de financiering is het college nog niet aan de slag gegaan. Het Rijk heeft in het verleden uitgesproken dat het geen Rijksaangelegenheid is. Er ligt op dit moment een financieel vraagstuk bij het ministerie van I en W ten aanzien van het prioriteren van projecten, zoals het doortrekken van de Noord-/Zuidlijn, Zuidasdok et cetera. Daarnaast lag er nog geen Landschapsplan waaraan de Staten goedkeuring hebben gegeven. De komende tijd gaat het college met het Rijk en andere overheidspartners in gesprek om te vernemen of er uiteindelijk zicht is op financiering. Dat zicht op financiering zal zijn dat het Rijk erkent dat deze weg nodig is en dat er vanuit het Rijk de bereidheid wordt getoond om een financiële bijdrage te leveren. Daarmee is de financiering nog niet rond. De ervaring leert dat naast een bijdrage vanuit andere partners er nog steeds een forse bijdrage vanuit de Provincie gevraagd zal worden.
Ook hier komt het financieringsvraagstuk terug of Provinciale Staten bereid zijn om meer te betalen dan de middelen die nu zijn gereserveerd. De verdere uitwerking zal de nodige tijd vragen. De gedeputeerde wil niet de indruk wekken dat dit binnen een paar jaar geregeld zal zijn. Er ligt een enorme druk op de financiën. Toch wil het college kijken of er op langere termijn, ook in relatie tot andere ontwikkelingen rondom Amsterdam, zoals woningbouw. Uiteindelijk zicht op is dat dit een Rijksopgave gaat worden en of het Rijk bereid is een bijdrage te leveren. Dat gesprek zal het college ook gaan voeren.

Bij interruptie vraagt de heer **Hoogervorst** (SP) of het klopt dat de gedeputeerde bij Provinciale Staten terugkomt met het bericht dat er een bepaald groot bedrag vanuit de Provincie nodig is. Hoe valt een vraag om zo een dergelijk groot bedrag te rijmen met alle waarschuwingen die de gedeputeerde gaf om vooral niet te veel uit te geven op het gebied van Mobiliteit, omdat de bodem van de schatkist in zicht komt?

Gedeputeerde **Olthof** constateert dat de SP vaak vragen stelt over waar Provinciale Staten zelf over gaan. Dit zal onderdeel gaan uitmaken van het IMPI. Provinciale Staten bepalen of ze het dit geld waard vinden om deze investering te doen. Als er zicht op financiën is vanuit andere partners dan zal er een afweging zijn binnen het dan zittende college. Dat college zal bereid moeten zijn om een voordracht te doen.

Het vervolgtraject is reeds geschetst. Het is aan OCW om te bepalen of het Landschapsplan uiteindelijk naar Unesco gaat om daarover een standpunt in te nemen. Gedeputeerde Staten gaan de komende tijd in gesprek met andere partners om te weten of er zicht op financiën kan worden verkregen. De gedeputeerde waagt zich niet aan een uitspraak over het bedrag dat vanuit de Provincie moet worden bijgedragen. Die afweging moet nog gemaakt worden.

Bij interruptie vraagt de heer **Klein** (CU) of de Provincie ruimte heeft om een bedrag in de orde van de grootte zoals voor de Westfrisiaweg neer te leggen voor die paar kilometer.

Gedeputeerde Olthof antwoordt dat hij dit een ingewikkelde vraag vindt. De behoefte aan de verbinding A8-A9 is aangegeven, maar met een duidelijke voorwaarde. Nu is duidelijk welk kostenplaatje er aan vast zit. Als bekend is waartoe andere partijen bereid zijn, dan is de vraag hoeveel deze Provincie bereid is bij te dragen. Daarbij moet rekening worden gehouden met andere investeringen, zoals die in openbaar vervoer en andere mobiliteitsvraagstukken.
In antwoord op de vraag van mevrouw Kuiper stopt het verder zoeken naar een reductie van geluid en stof niet bij dit Landschapsplan. In de verdere planuitwerking zullen maatregelen worden getroffen om overlast van stof en geluid verder tegen te gaan.
Een regionale of nationale stroomweg maakt niet het verschil qua kosten maar wel voor beheer en onderhoud.
Het college is op de hoogte van de wens van Beverwijk en de IJmond om de A22 af te waarderen. Alle andere infra-ontwikkelingen worden steeds meegenomen in alle afwegingen en de verdere planuitwerking. Het Perspectief Mobiliteit is nog steeds het uitgangspunt voor deze provincie. Dus dat betekent dat wordt geïnvesteerd in het verminderen van mobiliteit, maar er zal altijd ruimte moeten blijven voor auto's. Ook voor een elektrische auto of een bus zal asfalt nodig zijn.
De heer Hollebeek typeerde de spanning tussen de natuur ongemoeid laten en het terugbrengen van de staat van het Werelderfgoed Stelling van Amsterdam. Om recht te doen aan de universele waarde van de Stelling van Amsterdam, dan is daarvan de consequentie dat er geen ruimte is voor een landschap met een golfbaan en bosschages. De gedeputeerde wil daarmee geen classificering geven aan verrommeling, want ook dat is natuur. Het doel is uiteindelijk om het open weidegebied in stand te houden. De gedeputeerde voelt en begrijpt de worsteling van de heer Hollebeek.

Bij interruptie merkt de heer Hollebeek (PvdD) op dat hij er juist een groot voorstander van is om het erfgoed onderdeel van het landschap uit te laten maken, maar dan wel als 'onderdeel van' en niet als 'teruggaan naar'.

Gedeputeerde Olthof was vier jaar lang wethouder monumenten. Op veel plekken probeert men krampachtig vast te houden aan hoe het ooit was. Het is belangrijk dat mensen het verleden kunnen beleven en herleven.

Unesco is geen partij die adviezen geeft. Wel zijn er mensen aangetrokken voor het kwaliteitsteam, die vaker met Unesco hebben gewerkt. Ze weten wat Unesco vraagt.
Bij de planuitwerking komt de betekenis van het verplaatsen van de tankstations aan de orde. Er zal met belanghebbenden worden gesproken over alternatieven. De verplaatsing is geen onderdeel van het Landschapsplan.

Bij interruptie vraagt de heer Dekker (FvD) de gedeputeerde om aan te geven dat het wel de bedoeling is om de tankstations terug te laten keren in de uiteindelijke oplossing.

Gedeputeerde Olthof antwoordt dat de terugkeer van de tankstations geen onderdeel is van dit Landschapsplan. Ze moeten hierin plaats maken om de universele waarde van de Stelling terug te brengen. In de verdere planuitwerking komt aan de orde wat het betekent voor de te verplaatsen tankstations en andere voorzieningen. Dan is het aan Provinciale Staten om inbreng te leveren en een oordeel te geven of het voldoende is.
Stikstof komt terug bij de verdere planuitwerking. De gedeputeerde is bekend met de geluids- en stofoverlast bij de Coenbrug. Dat is een vraagstuk dat het Rijk c.q. Rijkswaterstaat moet oplossen. Ook daar moet de leefbaarheid van omwonenden van de Coenbrug en de A8 worden verbeterd. De gedeputeerde wil dat niet betrekken bij dit vraagstuk.

Geschiedvervalsing is niet aan de orde. De Provincie doet recht aan de geschiedenis door te laten zien wat de waarde van de Stelling van Amsterdam is. De Provincie heeft de plicht om de Stelling in stand te houden, in het ingewikkelde gebied en met de uitdagingen die dat met zich meebrengt.
Terugdringen van het autogebruik is nog steeds het uitgangspunt maar alleen het stimuleren van het openbaar vervoer of van actieve mobiliteit zal geen antwoord zijn op de mobiliteitsvragen die er spelen. Er zal ook verduurzaming van het huidige vervoer moeten plaatsvinden. Dan nog steeds zijn er wegen nodig om mensen van A naar B te krijgen.
Zoals eerder gezegd komt de verplaatsing van de tankstations en andere voorzieningen nog aan de orde. Onteigening is nooit het uitgangspunt. Als het aan de orde zou zijn, dan zal de Provincie proberen om de eigenaren zoveel mogelijk tegemoet te komen.
De Staten hebben als voorwaarde gesteld dat er zicht op financiering moet zijn. Als het financiële gat niet kan worden gedacht dan moet worden besproken of dit het einde van de verbinding A8-A9 is, of wat de alternatieven zijn.
De koppelverkoop is niet gepast in dezen. Het is namelijk andersom. Om de verbinding aan te leggen, is de voorwaarde gesteld dat er aandacht moet zijn voor het Landschapsplan en het behoud van het landschap en de Stelling van Amsterdam.
Als er geen landschapsplan ligt en geen zicht of de Staten daarmee akkoord zullen gaan, dan is het lastig om te lobbyen. De discussie bij het Rijk gaat vooral over andere financiële opgaven.

Tweede termijn:

De heer **Steeman** (D66) kreeg een duidelijk antwoord op zijn vraag of er een terugvaloptie is. De concrete voorstellen die gedaan worden, zoals door de inspreker namens ROVER, kunnen nu al worden opgepakt. D66 ziet dat graag gebeuren. Het Leefbaarheidsfonds kan daarop gericht en effectief worden ingezet. Wil de gedeputeerde daar ook de regisserende rol van de Provincie oppakken?

De heer **Terwal** (VVD) constateert dat sommige commissieleden de VVD verwijten dat de fractie niet openstaat voor 'de nieuwe tijd' en geen oog zou hebben voor klimaat- en stikstofproblemen. De 'nieuwe tijd' is de toekomst. De toekomst is dat de bevolking in Noord-Holland toeneemt, net als de bedrijvigheid. Auto's, bestelwagens en vrachtauto's worden elektrisch. Dus minder of geen geluid,CO2-uitstoot en geen stikstofuitstoot. Door de toename van de bevolkingsgroei en de bedrijvigheid blijven er files ontstaan voor de deuren van inwoners van Krommenie. Om die reden blijft de VVD pleiten voor de verbinding A8-A9.
De heer Terwal roept zijn mede-commissieleden op om uit hun 'loopgraven' te komen, het plan in zijn integraliteit te zien en samen met de VVD op zoek te gaan naar financiering en goedkeuring van Unesco.

Bij interruptie wil de heer **Steeman** (D66) de heer Terwal tegemoet komen door te zeggen dat er inderdaad alle belang bij is, ook voor D66, om snel duidelijkheid te krijgen over de financiering en over de goedkeuring van Unesco, zonder dat de heer Steeman daarmee zegt dat het geld er zo snel mogelijk moet zijn en er een 'ja' moet komen van Unesco.

De heer **Terwal** (VVD) nodigt de heer Steeman uit om samen naar Den Haag te gaan en daar naar financiering te zoeken.

Mevrouw **Van der Waart** (GL) is blij met de beantwoording van de gedeputeerde. Dit is niet de definitieve go/no go. Voor GL geldt, in tegenstelling tot de VVD, dat niet alle seinen op groen staan.

Er is geen relatie met de ambities voor duurzame mobiliteit. De weg is voorbereid als snelweg, waardoor er een plak asfalt van 75 meter door het landschap snijdt. Er worden mitigerende maatregelen opgesteld die er mogelijk voor zorgen dat de Werelderfgoedstatus behouden blijft. Effecten van de weg zijn niet duidelijk. Het lijkt aannemelijk dat de congestie op de Coenbrug zal toenemen. Er liggen nog belangrijke opgaven voor stikstof en natuur. Voor de uitvoering is geen geld. Heeft de VVD al berekend hoeveel de opcenten omhoog zouden moeten gaan om dit project voor elkaar te krijgen. GL is een groot fan van groen, maar de fractie ziet hier nog geen groen licht. De gedeputeerde heeft aangegeven dat de financiering nog de nodige tijd zal kosten. De aanleiding voor dit verhaal is dat de problematiek voor de leefomgeving nu speelt. Gelukkig wordt tussentijds doorgewerkt aan een gezonde leefomgeving. Nu er plannen worden aangedragen voor het landschap vraagt GL de gedeputeerde om daarmee al aan de slag te gaan.

Gedeputeerde **Olthof** zegt dat Gedeputeerde Staten zich volop blijven inzetten om op korte termijn de leefbaarheid in Krommenie en Assendelft te verbeteren. Het is geen toekomstprobleem, maar een probleem van vandaag. Samen met de inwoners van Krommenie en Assendelft werkt het college daaraan verder. De grote oplossing wordt niet direct gevonden in de maatregelen die nu voorliggen. Daarvoor zal echt een grote investering moeten worden gedaan. Los van de maatregelen in Krommenie en Assendelft zal het college blijven investeren in de ambities die het Perspectief Mobiliteit en het OV Toekomstbeeld aan de orde komen. Er wordt steeds geïnvesteerd in goede alternatieven voor de auto en goed openbaar vervoer en actieve mobiliteit. Die Agenda's liggen er nog steeds. Daarmee gaat het college zeker verder.

De **voorzitter** constateert dat de voordracht als bespreekstuk zal worden doorgeleid naar de vergadering van Provinciale Staten op 31 januari 2022.

Schorsing 21.47 – 21.55 uur

5. Rondvraag gedeputeerde Pels (Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens)

Vooraf zijn geen rondvragen binnengekomen en er zijn nu ook geen vragen voor gedeputeerde Pels.

6. B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

6a. Regionale Werkagenda Mobiliteit Zuid-Kennemerland IJmond

6a1. Te betrekken bij 6a: Ingekomen email over Radenbijeenkomst Zuid-Kennemerland en IJmond op 17 november 2021

De heer **Terwal** (VVD) vindt het goed om te zien dat samen met de gemeenten in de Regio Zuid-Kennemerland IJmond een gezamenlijke Werkagenda Mobiliteit is opgesteld. Het maakt voor alle betrokken partijen duidelijk waar de prioriteiten liggen en hoe deze omgezet kunnen worden in concrete acties. De heer Terwal ziet uit naar de mobiliteitsagenda's van de andere regio's. Wanneer kunnen de Staten deze agenda's verwachten?
De looptijd van de werkagenda bevreemdde de heer Terwal enigszins. Waarom tot 2023, als veel van de genoemde acties langer doorlopen. De vier genoemde ambities zijn voor de VVD herkenbaar en kunnen op steun rekenen. Bij ambitie 4, een wegennet dat bijdraagt aan leefbare steden en dorpen, is de VVD tevreden dat de verbinding A8-A9 wordt genoemd als oplossing voor een betere doorstroming. De VVD-fractie heeft moeite met de nadruk op snelheidsverlagingen in de stad en bij nieuwe woningbouwontwikkelingen en de autoluwe inrichting en inzet op lage parkeernormen. Ligt hier een rol voor de Provincie, aangezien het gemeentelijk beleid betreft?

De VVD vraagt nadrukkelijk om aandacht te blijven houden voor doorstroming en de beperkte alternatieven voor de auto in minder goed door OV ontsloten gebieden.

Statenlid **Kostić** (PvdD) wil graag een concreet verbeterpunt meegeven. De PvdD vraagt Gedeputeerde Staten, als het gaat over veilige en slimme mobiliteit, expliciet aandacht te besteden aan veiligheid van de vele wilde dieren die in deze regio wonen. Het aantal menselijke slachtoffers moet uiteraard zoveel mogelijk richting nul. Die ambitie zou vanzelfsprekend voor andere dieren moeten gelden. Het aantal aangereden dieren stijgt. Ook verzekeraars hebben de Provincie opgeroepen om te investeren in slimme oplossingen. Dat is namelijk ook Smart Mobility. Met mobiliteit en infrastructuur raken we diep in het leven van dieren. In deze regionale agenda worden dieren niet een keer genoemd. Het college wordt verzocht om dit te corrigeren.
Statenlid Kostić heeft een vraag over het onderzoek naar aangereden herten in Zandvoort. In de stukken staat dat Wageningen Universiteit in opdracht van de Provincie oplossingen verkent. Er is een klankbordgroep met onder meer een faunabeheereenheid. Er is geen enkele organisatie die belangen van de dieren vertegenwoordigt. Met de gedeputeerde Dierenwelzijn is afgesproken dat de Provincie pro-actiever dierenwelzijnsorganisaties bij dergelijke onderzoek zal betrekken. Het verzoek aan Gedeputeerde Staten is om dierenwelzijnsorganisaties, zoals Dierenbescherming of Faunabescherming bij dit onderzoek te betrekken.
Het spreekt voor zich dat de algemene ambitie van 22% CO2-vermindering in 2030 onverantwoord laat is, gezien de levensbedreigende klimaatcrisis. Het past dan ook niet om meer wegen aan te leggen zoals de verbinding A8-A9. De betaalbaarheid van de OV baart de PvdD zorgen. Delen Gedeputeerde Staten deze zorg?

De heer **Steeman** (D66) constateert dat de door deze Staten meegegeven kaders herkenbaar zijn in de gezamenlijke agenda van zeven gemeenten in de Regio Zuid-Kennemerland IJmond. Het is mooi om te zien dat er aandacht is voor duurzame, slimme mobiliteit en sterk OV. Voor D66 is belangrijk dat de fiets en actieve mobiliteit vaak worden benoemd. Naast de uitgesproken ambities ziet D66 nog te weinig concrete plannen en projecten, waarin de stevige inzet ook fysiek te zien zal zijn. Op pagina 12 mist D66 nog een aantal doorfiets- en recreatieve fietsroutes.
Snelheidsverlaging in stedelijke omgeving en geluidsverlaging in de kernen zijn belangrijk voor D66. Ook het afwikkelen van verkeersstromen in buiten stedelijk gebied draagt bij aan leefbaarheid en veiligheid. Ook andere snelheidsverlagingen zoals op de A22 staan terecht in dit stuk verwerkt. Hiermee wordt een link gelegd met de lokale aandacht voor de Zeeweg richting Zandvoort. D66 zal hier in toekomstige vergaderingen nog op terugkomen. De bereikbaarheid van de kust in zijn algemeen kreeg vaker de aandacht. Kan de gedeputeerde een toelichting geven op de in het stuk genoemde aansluiting van de Zeeweg op de N208? Dit kwam D66 wat vreemd over.
D66 pleit ervoor de bestuurlijke samenhang tussen partijen in de regio in de gaten te houden, maar zeker buiten de regio. In de uitvoering en aansluiting van mobiliteit heeft Provincie Noord-Holland een grote rol om die samenhang en ook de samenhang met andere werkagenda's in de gaten te houden.
Via deze weg vraagt de heer Steeman aandacht voor de veerpont, zeker na afronding van het sluisproject. Blijft de veerpont volwaardig in de vaart in de toekomst? Hebben Provinciale Staten daarin nog een rol te betekenen?

Mevrouw **Van der Waart** (GL) loopt de in de werkagenda geformuleerde ambities door. De ambitie van 'Verminderen, veranderen en verbeteren' wordt goed opgepakt. GL mist de regionale doorvertaling van het RMP, met de CO2-doelstellingen. Ook de doorvertaling van het Strategisch

plan Verkeersveiligheid ziet GL nog onvoldoende terug. Krijgen de Staten hiervan in de volgende versie in september een meer uitgebreide stand van zaken?
De tweede ambitie gaat over het OV. De Ontwikkelagenda OV IJmond draagt hiertoe bij. Wat GL zorgen baart is de afname van het OV-gebruik door de coronapandemie. Opvallend is dat de concessie Zuid-Kennemerland tijdelijk wordt afgeschaald. Van GL kan van een definitieve afschaling geen sprake zijn.
Mevrouw Van der Waart is benieuwd naar de stand van zaken over de corridor Haarlem – Amsterdam
De derde ambitie heeft betrekking op het fietsroutenetwerk. De vraag is hoe gezamenlijk een versnelling kan worden aangebracht, nu gemeenten zich georganiseerd hebben.
De laatste ambitie heeft betrekking op automobiliteit. De verbinding A8-A9 had er wat GL betreft niet bij gehoeven. Binnen deze ambitie komen ook de gezondere ambities zoals snelheidsverlaging terug, die bijdragen aan de leefbaarheid. In deze regio geldt een grote opgave voor leefbaarheid. Het is goed dat de toekomst van de mobiliteit zich ook hier richt op de transitie naar duurzaam, slim en veilig.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) vindt het gezamenlijk opstellen van de Regionale Werkagenda Mobiliteit een goede manier om per regio in beeld te brengen waar de knelpunten, maar ook de ambities liggen op het gebied van mobiliteit in de regio.
Er wordt gesteld dat er een duidelijk Ontwikkelpact voor de HOV-as vanuit de IJmond en Zuid-Kennemerland richting Schiphol en Amsterdam moet komen. Gebeurt dat bij de uitwerking van het Regionaal OV Toekomstbeeld – HOV-corridor Haarlem-Schiphol? Toen dat document besproken werd, was de vraag of de IJmond wel voldoende was aan getakt.
Voor het optimaliseren van het MRA-netwerkwerk zouden fietsverbindingen moeten worden toegevoegd. Mevrouw Kuiper noemt de fietsverbindingen Haarlem-IJmond, via Spaarnwoude, Zandvoort-Haarlemmermeer, IJmond-Zaanstad. Deze vallen niet binnen de vijf prioritaire maatregelen, maar gezien het belang van deze verbindingen vraagt het CDA zich af welk gevolg hieraan wordt gegeven. De Velserboog tussen de A9 en de N208 is een verbinding waarvoor in de regio al heel lang aandacht wordt gevraagd. Waarom staat hiervoor niets in de planning? Kan de verbinding worden opgenomen in het IMPI?

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal Noord-Holland) bedankt de gedeputeerde voor de beantwoording van vragen. Deze Regionale agenda verdient waardering. De samenwerking verdient een compliment. Op een aspect kraakt mevrouw Van Geffen een kritische noot. In de regio wordt ingezet op lage parkeernormen. Dit creëert het probleem van de toekomst en gaat rechtstreeks in tegen het VVD verkiezingsprogramma, waar Liberaal Noord-Holland voor staat. De schaarste aan huizen is zo groot, dat mensen blij zijn met een huis en dit willen kopen. Later willen ze alsnog een auto en dan beginnen de problemen. Of ze hebben bezoekersparkeerplaatsen nodig in het kader van mantelzorg. Dat kan dan niet. Lage parkeernormen maken vooral de projectontwikkelaars blij. Voor hen biedt dit belangrijke financiële voordelen. Het is een vorm van wensdenken, die op dit moment stand houdt door de woning schaarste, ten koste van de keuzevrijheid van Noord-Hollanders.

Bij interruptie vraagt de heer **Steeman** (D66) of mevrouw Van Geffen woningbouw koppelt aan een verplichte afhankelijkheid van autoverkeer. Met alle actieve mobiliteit is het juist de bedoeling dat de afhankelijkheid van privé autobezit minder wordt, waardoor in stedelijk gebied met minder autobezit kan worden geleefd.

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal NH) pleit niet voor afhankelijkheid, maar juist voor keuzevrijheid. Door alles op voorhand autoluw te maken, hebben mensen geen keus meer. Er kunnen redenen zijn

waarom mensen een auto willen gebruiken, in plaats van OV of de fiets. Zij worden geforceerd om bijvoorbeeld betaalde zorg te nemen, omdat de mantelzorger niet kan komen. De werkende mens zal nog vaak een auto nodig hebben.

Mevrouw Van Geffen doet een klemmend beroep op de gedeputeerde en de partners om het aspect van parkeren op te pakken voor deze en toekomstig regionale agenda's.

De heer **Hoogervorst** (SP) spreekt complimenten uit voor het voorliggend document. Het is goed om als regio samen met Provincie Noord-Holland de mobiliteitsvraagstukken in het gebied te bundelen en uit te werken naar een verbetering van de bereikbaarheid en doorstroming. Het hebben van gezamenlijke uitgangspunten is daarbij essentieel. De fractie van de SP heeft wel een aantal vragen over het document. In hoeverre zijn de inwoners van de afzonderlijke gemeenten meegenomen in het vaststellen van deze ambities? Hoe kijken zij tegen het vraagstuk van mobiliteit aan?
De wat vreemde tijdspanne van het document tot 2023 is jammer en niet passend.
Bij de Aanpak Bereikbaarheid Kust wordt gesteld dat deze wordt gebaseerd op het Mobiliteitsplan Formule 1. Welke onderdelen van dit mobiliteitsplan worden als pijler voor de Aanpak Bereikbaarheid Kust gebruikt? Is er in de ambitie plek voor lightrail? Als het gaat over de ambitie 'Doorontwikkeling OV' dan verdwijnt de term OV. Er wordt gesproken over 'tot in de haarvaten'. Speelt het OV daarin geen rol? In diverse tabellen staat bij planning en mijlpalen de aanduiding Q4-2021. Ligt alles wel op schema?

De heer **Deen** (PVV) ziet naast veel zaken waarmee de PVV weinig kan, zoals deelmobiliteit, het verminderen van mobiliteit en zero-emissie doelstellingen, gelukkig ook zaken als slimme mobiliteit, veilige mobiliteit, goede bereikbaarheid, intelligente stoplichten en andere digitale innovaties. Wat voor de PVV zwaar weegt, is dat de auto, als onderdeel van de regionale werkagenda, volledig wordt meegenomen. Bij ambitie 4 vindt de PVV de Verkenning aansluiting Randweg N208 met N200 (Zeeweg) en daarmee de ontlasting van de N200 door de binnenstad van Haarlem en de N201 (Heemstede-Zandvoort) heel belangrijk. Kan de gedeputeerde bevestigen dat daar serieus naar wordt gekeken?

De heer **Klein** (CU) kan zich goed vinden in de werkagenda. De fractie herkent daarin veel provinciale prioriteiten. Door de inspreker werd namens Stichting Vrienden van Middenduin een pleidooi gedaan om de Zeeweg bij Bloemendaal verkeersveiliger te maken. Ook is daarvoor een prijsvraag uitgeroepen. Is dat onderdeel van ambitie 4, waarbij wordt gewerkt aan weginfrastructuur onderdelen?

Gedeputeerde **Olthof** is blij met de inhoud van dit document en omdat het een coproductie is van gemeenten in Zuid-Kennemerland IJmond en de provincie. Er moet vooral samen worden bekeken hoe de leefbaarheid in de diverse regio's verder kan worden bevorderd. Het product is niet allesomvattend. Het is een combinatie van ambities die geformuleerd zijn door de gemeenten in de eigen mobiliteitsplannen en de agenda's die Provinciale Staten vaststelden, zoals het Perspectief Mobiliteit. Beleid van de provincie en dat van gemeenten sluiten goed op elkaar aan. Het is een evenwichtig document. De gedeputeerde hoorde voor- en tegenstanders van de verschillende elementen. Wat de Staten er ook van vinden, uiteindelijk is het de gemeenteraad die zelf bepaalt of voor een autoluw centrum wordt gekozen, of niet. Hetzelfde geldt voor parkeernormen.
Het jaartal van 2023 is gekoppeld aan deze coalitieperiode. De gedeputeerde wil zeker inbrengen om er een langere periode aan te koppelen. Hij zal dat bespreken in het PVVB. Het is zeker een

ambitie vanuit de provincie, maar ook vanuit gemeenten om dit structureel op te pakken. De agenda wordt constant verbeterd en vernieuwd.
De PvdD vraagt aandacht voor de veiligheid van dieren. Het is goed om maatregelen te treffen ter bescherming van de dieren en voor de veiligheid van weggebruikers. De provincie is daarmee al aan de slag gegaan, maar het staat niet duidelijk benoemd.
Binnenkort wordt het resultaat van het onderzoek door Wageningen Universiteit aan Provinciale Staten beschikbaar gesteld. Dat gaat heel specifiek over het aantal aanrijdingen met herten op de Zeeweg. Er is ook een document over ontsnipperingsbeleid. Daarbij wordt voorgesteld hoe dat beleid kan worden opgenomen in het IMPI, als onderdeel van investeringen. In het afgelopen half jaar is, op basis van wetenschappelijke studies, het beleid ten aanzien van het dierenwelzijn, zeker ten aanzien van infrastructuur, verbeterd en wordt het beleid meegenomen in toekomstige keuzes.
Al lange tijd wordt gediscussieerd over de veiligheid van en de snelheid op de Zeeweg. Het aanbod dat vanavond door een inspreker werd gedaan namens Vrienden van Middenduin en ook de uitkomst van de prijsvraag worden meegenomen. De gedeputeerde sprak onlangs met de burgemeester en wethouder van Bloemendaal over de snelheid. Medio kwartaal 2-2022 komt de gedeputeerde terug met concrete maatregelen om de verkeersveiligheid op de Zeeweg te verbeteren.

Ten aanzien van de CO2-reductie zijn niet alle maatregelen uitvoerig beschreven. Er wordt verwezen naar reeds vastgestelde agenda's zoals het RMP. De intentie is om in de loop van het jaar in de gemeenteraden van de verschillende gemeenten besluitvorming te laten plaatsvinden om CO2 te reduceren. Er zijn ook al maatregelen getroffen in verschillende steden die al invloed hebben op de CO2-uitstoot. Ook aan de transformatie naar actieve mobiliteit en OV wordt gewerkt.
De prijs van het OV was al vaker onderwerp van gesprek. Is het kaartje voor OV wel concurrerend genoeg om gezinnen uit de auto in het OV te krijgen? Een dergelijke discussie moet zeker nog worden gevoerd.

Bij interruptie vraagt Statenlid **Kostić** (PvdD) om in dit stuk de veiligheid van dieren ook mee te nemen. In de Klankbordgroep vertegenwoordigt niemand de dieren. De gedeputeerde wordt gevraagd om de uitkomst van het onderzoek af te stemmen met de Dierenbescherming.

Gedeputeerde **Olthof** zal kijken hoe de inbreng ten aanzien van dierenwelzijn kan worden opgenomen, dan wel dat er verwezen wordt naar rapporten. De gedeputeerde zal met collega Rommel bekijken wie betrokken zijn bij de Klankbordgroep. Hij weet dat de grondeigenaren betrokken zijn. Bij de maatregelen zal worden bekeken hoe dierenwelzijn organisaties kunnen worden meegenomen. De gedeputeerde zal dat zeker gaan bespreken.

Niet alle fietsroutes staan vermeld. Er wordt een aantal grote fietsroutes genoemd. Er wordt ook verwezen naar de Actieagenda Actieve mobiliteit. Daarin staan alle routes. Al worden die niet alle op korte termijn gerealiseerd. De voornoemde Actieagenda maakt onderdeel uit van de samenwerking. Kennemerland pakt het knelpunt Zeeweg/N208 op. De Provincie trekt dat niet. De gedeputeerde zal navraag doen naar de stand van zaken.
De rol van Provinciale Staten ten aanzien van de veerpont is beperkt. Provincie Noord-Holland gaat er niet over. Provincie is partner. Het is aan Velsen om te besluiten over de veerpont. Hetzelfde geldt voor het Pontplein, als belangrijke doorfietsroute.
Verkeersveiligheid zijn lopende agenda's. Deze zijn nog niet zover uitgewerkt dat daarin al concrete acties kunnen worden benoemd. Er wordt wel verwezen naar die Actieagenda's, als onderdeel van de samenwerking.

Over de afschaling van OV merkt de gedeputeerde op dat de ambitie van het college is om het OV na corona zo snel mogelijk op het oude niveau te krijgen en nog aantrekkelijker te maken. De tijdelijkheid is opgenomen omdat onbekend is wanneer op het oude niveau zal worden gekomen. Het college wil zeker niet naar een definitieve afschaling toewerken.
Betreffende HOV Beverwijk loopt het vast in de samenwerking met Rijkswaterstaat. Er zijn zorgen over de constructie van de Velser Traverse. Daarnaar moet eerst worden gekeken voordat verder kan worden gegaan. Overigens zijn partijen wel in goed overleg met elkaar.
De Staten kregen een presentatie over Corridor Haarlem-Schiphol-Amsterdam. Binnenkort volgt het rapport. De stuurgroep gaat verder met fase 3, de uitwerking van de verbinding. In dat licht is HOV Beverwijk belangrijk om te zorgen voor een verbinding vanuit de IJmond met Haarlem.
Lightrail is niet aan de orde op dit moment. Uit een vergelijking in het kader van HOV Haarlem-Schiphol-Amsterdam is gebleken is dat BRT (Bus Rapid Transport) meer en beter voldoet aan de gestelde eisen dan lightrail.
De fietsverbindingen komen nader aan bod bij de bespreking van de Actieagenda Actieve Mobiliteit.
De lage parkeernorm is een keuze van gemeenten. Binnenstedelijk bouwen gaat uiteindelijk ten koste van andere zaken. Bij knooppuntontwikkelingen hanteert ook Provincie Noord-Holland een lagere norm als uitgangspunt.
Bewonersparticipatie is niet aan de orde bij dit document. Dit document is opgesteld op basis van mobiliteitsplannen van gemeenten. De gedeputeerde kan niet beoordelen of en in hoeverre participatietrajecten zijn gevolgd. Dit zijn agenda's die door gemeenteraden zijn vastgesteld. Die zijn samengebracht met de agenda's die Provinciale Staten vaststelden.
Het gaat niet zozeer over Formule 1. Wel is naar voren gekomen dat als mobiliteit op een andere manier wordt gebruikt, er ruimte kan worden gecreëerd. Met de trein of per fiets naar Zandvoort blijkt heel goed te kunnen. Er was geen verkeerschaos toen honderdduizenden mensen naar de Formule 1 trokken. Het is interessant om te weten wat daarvan kan worden geleerd, zodat aspecten van dat mobiliteitsplan kunnen worden toegepast op andere plekken.

Tweede termijn:

Mevrouw **Kuiper** (CDA) informeert naar de status van de Velserboog. Deze voor de regio belangrijke verbinding staat al heel lang op de agenda.

De heer **Terwal** (VVD) vraagt wanneer de Staten de andere regionale agenda's kunnen verwachten.
De VVD is niet tegen elke snelheidsverlaging. De fractie ziet de voordelen hiervan voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Het staat nu te generiek opgenomen. De doorstroming moet op peil blijven. Gemeenten moeten niet te rigoureus naar het middel van snelheidsverlaging grijpen, gelet op het belang van doorstroming.

Gedeputeerde **Olthof** zegt over het beschikbaar komen van andere regionale agenda's dat dit afhankelijk is van het tempo van andere regio's, De gedeputeerde kan geen tijdspad geven. Hij hoopt dat andere regio's dit jaar zover zullen zijn. De gedeputeerde beraadt zich nog op de manier waarop de regionale agenda's met de Staten besproken zullen worden.
Sommige gemeenten kiezen er bewust voor om auto's te weren. Ze treffen maatregelen die passen bij de kleuring van het betreffende college in die gemeenten. Wel wordt gekeken naar de betekenis hiervan voor de doorstroming op provinciale wegen en de toegangswegen richting gemeenten.
De Velserboog is een ambitie vanuit de regio. Wat het ingewikkeld maakt is dat de Velserboog aansluit op het Rijkswegennet. Rijkswaterstaat koos ervoor om de Velserboog niet mee te nemen in de studie Rottepolderplein. Dat neemt niet weg dat het een ambitie is waaraan vanuit de regio veel

waarde wordt gehecht. Of de Velserboog hoog op de agenda komt, is afhankelijk van de ontwikkelingen bij Rijkswaterstaat.

De **voorzitter** concludeert dat de Regionale werkagenda Mobiliteit Zuid-Kennemerland voldoende is besproken. De gedeputeerde heeft aangegeven dat hij tracht om er een langere periode van te maken en dat het structureel op de agenda komt. De veiligheid en bereikbaarheid van de Zeeweg worden meegenomen in de meest brede zin van het woord, zodat er ook naar de veiligheid van dieren wordt gekeken.

6b. C-naar-B-verzoek: Mobiliteit/Economie/Wonen, Bekostigen doortrekken Noord-/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp

Mevrouw **Alberts** (SP) deed een agenderingsverzoek. Ze wil het niet hebben over de inhoud van de brief. Ze struikelde over de financiering. Vindt de commissie het net als de SP ook een vreemd Plan B, namelijk dat een gebruiker extra toeslag moet betalen? Niet iedereen die op Schiphol werkt, is piloot. De meeste mensen werken voor een minimaal loon op Schiphol. Het is een vreemde manier van handelen, wanneer deze mensen een toeslag moeten betalen. Heeft de gedeputeerde gemeld dat het college de toeslag een domme keuze vindt? Wordt nagedacht over het compenseren van werknemers? 9 januari was de datum die zicht moest geven op cofinanciering. Is daarover al duidelijkheid?
Vanuit het Rijk zijn er allerlei klimaatambities. Vindt de commissie dat de financiering daarvan volledig vanuit het Rijk moet komen en niet vanuit reizigers? Was dit een lobbybrief naar het Rijk die duidelijk moet maken dat het Rijk over de brug moet komen?

De heer **Steeman** (D66) is benieuwd naar het antwoord van de gedeputeerde op de vraag over de compensatie van werknemers op Schiphol. D66 is het niet eens met de SP dat het een vreemde manier van financieren is. Het is wat D66 betreft een creatieve en haalbare manier van financieren.

De heer **Hollebeek** (PvdD) benadrukt dat Gedeputeerde Staten spreken over belasting voor vliegreizigers. De ambitie is dat Schiphol steeds meer een internationaal treinknooppunt gaat worden. Kunnen Gedeputeerde Staten garanderen dat de meeste reizigers die gebruikmaken van de lijn, en dus belast worden, echt vliegreiziger zijn? Zijn Gedeputeerde Staten bereid om de toeslag niet op het OV toe te passen? OV is in Nederland al duur genoeg, waardoor mensen er minder snel gebruik van maken. Is het college op zijn minst bereid om te kijken hoe reizigers, die het niet breed hebben, tegemoet kunnen worden gekomen.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) zegt dat uit de brief duidelijk blijkt dat er onder tijdsdruk van de deadline van 9 januari een aanbod moest worden gedaan. Er moest een plan B liggen. Het is wat het CDA betreft een goed plan. De Provincie zal toch met een voorstel moeten komen om ervoor te zorgen dat het Rijk gaat bijdragen uit het Nationaal Groeifonds. De Provincie gaat niet over de toeslag.

Mevrouw **Abdi** (PvdA) spreekt van een duidelijk stuk. Graag ontvangt de PvdA meer informatie over de gevraagde bijdrage. Er is geen toezegging gedaan, omdat er geen ruimte is binnen de provinciale begroting. Er is een tekort aan middelen. Wat wordt bedoeld met toezegging. Waarom wordt er niet gesproken over een afwijzing? Deden de gemeenten Haarlemmermeer en Amsterdam en Schiphol een toezegging?

Statenlid **Gringhuis** (GL) meldt dat GL niet principieel tegen de financiering is, zoals die nu in de brief staat, maar de fractie ziet het wel als een laatste middel. GL kan zich aansluiten bij de opmerkingen over mensen met een laag of minimum inkomen. Het mag niet zo zijn dat zij het OV gaan mijden, vanwege de prijs voor een kaartje. Wat Statenlid Gringhuis wel lastig vond aan de vraag van de SP was dat de fractie stelde dat deze brief eerst besproken had moeten worden met Provinciale Staten. Dat is de omgekeerde gang van zaken. Het college is vrij om brieven te sturen en onderwerpen te agenderen. Provinciale Staten controleren of de inhoud daarvan aansluit bij provinciaal beleid en de gestelde kaders. De op dit moment gekozen weg is prima.

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal Noord-Holland) is net als de SP van mening dat een toeslag niet ten koste mag gaan van de gewone man of vrouw die op Schiphol werkt. Opvallend is dat het meestal de werkgever is die opdraait voor de vergoeding. In veel gevallen is dat Schiphol. Mevrouw Van Geffen neemt aan dat daarover is nagedacht. Zij sluit zich aan bij de woorden van Statenlid Gringhuis dat het geen principiële kwestie is, maar wel een laatste middel.
Liberaal Noord-Holland wijst de gedeputeerde erop dat er een bijzondere gok wordt genomen. Er is landelijke steun voor het doortrekken van de Noord-/Zuidlijn, maar niet voor het meenemen van de ringlijn daarbij. Aan die combinatie kan net zo stevig worden vastgehouden zoals GL en de PvdA dat deden bij de afgelopen formatie. Het risico is dan dat het met lege handen eindigt. Mevrouw Van Geffen hoopt dat de gedeputeerde dat risico serieus in overweging neemt, want de Noord-/Zuidlijn is toch wel heel erg belangrijk.

De heer **Koyuncu** (DENK) merkt op dat DENK een voorstander is van het sluiten van de metroring rond Amsterdam en het doortrekken van de Noord-/Zuidlijn. De fractie is blij dat de provincie, samen met haar partners, kijkt naar alternatieve manieren om het project te financieren.
De heer Koyuncu kan zich aansluiten bij het betoog van mevrouw Alberts. Hoe eerlijk vindt het college een toeslag voor werknemers? Wat zijn de plannen voor compensatie?
Gezien de soms onoverzichtelijke structuur van aannemers en onderaannemers op en rond Schiphol, kan het lastig zijn om te voorkomen dat sommige werknemers ten onrechte alsnog de volle 2 euro moeten betalen. De rekening moet ergens worden neergelegd, maar dat zou niet bij deze mensen moeten zijn. Wat gaat de gedeputeerde hieraan doen? Hoe kunnen dergelijke situaties worden voorkomen?

Gedeputeerde **Olthof** vertelt dat het een complexe zaak betreft. Vanuit het Groeifonds was er de mogelijkheid om 1,5 miljard euro te financieren aan het pakket van de alliantie en dat is uiteindelijk het doortrekken van de Noord-/Zuidlijn en het sluiten van de kleine ring. Beide zijn van positieve invloed op het spoor voor geheel Noord-Holland. Daar ligt een groot belang voor Provincie Noord-Holland om daar positief in mee te denken en aan mee te werken. Voorwaarde van het Groeifonds was dat er ook zicht op cofinanciering was. Er was vanuit de alliantie, waaronder de Provincie een budget van 700 miljoen euro. Dat was niet voldoende. Normaal gesproken zou er een bijdrage komen vanuit het Mobiliteitsfonds van het ministerie, maar dat fonds is leeg en er was geen Kabinet. Elke bijdrage vanuit het Rijk werd naar het nieuw te formeren Kabinet geschoven. Het Groeifonds gaf geen ruimte om daarover na te denken. De deadline was gesteld op 9 januari 2022. Op dat moment was er nog geen zicht op een bijdrage vanuit het Mobiliteitsfonds. Er moest een plan B komen. Het is geen vreemde manier van financieren. In Zeeland ligt een tunnel waarvoor betaald moet worden om er door heen te mogen rijden. Betalen naar gebruik is niet nieuw. Met een tijdelijke toeslag kan de cofinanciering rond worden gemaakt. Heel nadrukkelijk is dit opgevoerd als plan B. De toeslag zou gelden voor iedereen met bestemming Schiphol en dus niet alleen voor vliegreizigers. Het is niet de bedoeling om de werknemer te treffen. Getracht wordt om de toelage gecompenseerd te krijgen via

de werkgever, middels een reiskostenvergoeding. Er is nog geen overleg geweest met werkgevers over compensatie. Compensatie is het uitgangspunt. Het plan B was bedoeld om verder te kunnen gaan met de studie op het doortrekken van de Noord-/Zuidlijn. Het streven is cofinanciering vanuit het Rijk.
In een tegemoetkoming van mensen met een laag inkomen gaat de Provincie niets doen.
Provincie Noord-Holland heeft een positie van 25% in de gronden van SADC. Deze partij heeft gronden rondom Schiphol. Door de ontwikkeling van de Noord-Zuidlijn zal de waarde van die gronden verder toenemen. Met de andere aandeelhouders is de Provincie bereid die meerwaarde in te brengen. Dat is de bijdrage van de Provincie. De Provincie heeft geen andere bijdrage toegezegd. De positie van de Provincie is ondersteunend. Ze zal lobbyen om het project mogelijk te maken. Haar positie is wat beperkt.

Tweede termijn:

Mevrouw **Alberts** (SP) vindt het stuitend om te horen hoe men tegen Plan B aankijkt. Wanneer men het geen probleem vindt dat reizigers meer gaan betalen, is er dan nagedacht over het effect op het gebruik van het openbaar vervoer in zijn algemeenheid? Het OV heeft nu al een slechte concurrentiepositie ten opzichte van het autogebruik. De kosten zijn een reden om niet voor OV te kiezen. Nu de deadline van 9 januari is verstreken, is de vraag wat de stand van zaken is.

Mevrouw **Abdi** (PvdA) is benieuwd of Schiphol en de gemeenten Haarlemmermeer en Amsterdam als stakeholder financiële toezeggingen hebben gedaan.

De heer **Steeman** (D66) zegt dat de vergelijking die mevrouw Alberts maakt mank gaat. De autoreiziger gaat immers ook een toeslag betalen.

Mevrouw **Alberts** (SP) beaamt dat de autoreiziger ook een (parkeer)toeslag betaalt. Het gaat haar om het algemene verhaal dat men het niet erg vindt dat een Ov-kaartje duurder wordt, terwijl men weet dat er een verschil is tussen auto- en OV-kilometers. Het is slechte PR.

Gedeputeerde **Olthof** merkt op dat het op Europese luchthavens heel gebruikelijk is dat er een toeslag wordt gevraagd aan bezoekers van luchthavens. Los van deze discussie moet nog in de volle breedte worden gekeken naar de aantrekkelijkheid en dan met name de beprijzing van openbaar vervoer.
Een dezer dagen volgt een brief over het bod aan het Groeifonds, met een nadere toelichting en de reactie van het ministerie van I en W.
Haarlemmermeer, Amsterdam en de VRA deden ook een bod. De gedeputeerde laat in het midden wat hun aanbiedingen waren. De betreffende bestuurder zal dat met zijn gemeenteraad bespreken. Alle alliantiepartners leveren een bijdrage.

De **voorzitter** rondt het agendapunt af.

7. Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur en Luchtvaart)

Van de rondvraag wordt geen gebruik gemaakt.

8. Sluiting

De **voorzitter** bedankt eenieder voor zijn of haar inbreng en sluit de vergadering om 23.07 uur.

De volgende commissievergadering zal worden gehouden op maandag 14 februari 2022.

Provincie Noord-Holland

Agenda Mobiliteit & Bereikbaarheid

Datum	17-01-2022
Tijd	18:15 - 22:00
Locatie	Statenzaal
Voorzitter	Miriam van Meerten-Kok
Toelichting	De vergadering vindt in hybride vorm plaats. De vergadering is openbaar en online live te volgen voor toehoorders via https://noord-holland.stateninformatie.nl. Er worden géén toehoorders toegelaten in de vergaderzaal of elders in het Provinciehuis. De publieke tribune is weer gesloten. Het is mogelijk om digitaal in te spreken bij de vergadering of vooraf een schriftelijke bijdrage te geven. Inspreken kan bij de agendapunten die ter bespreking staan geagendeerd (A- en B-agenda), of tijdens het inspreekhalfuur op andere punten die vallen onder de beleidsterreinen van de commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid. Voor het inspreken moet u zich aanmelden bij de Statengriffie. Dat kan tot vrijdag 14 januari 15.00 uur bij commissieadviseur Mariëtte van Boheemen: boheemenm@noord-holland.nl Let op: alle genoemde tijden bij de afzonderlijke agendapunten zijn richttijden. Indien er geen, of een beperkt aantal, aanmeldingen zijn voor het inspreekhalfuur zullen de agendapunten na punt 3 eerder beginnen.

1 18:15	**Opening en mededelingen**
2	**Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering en lijsten moties en toezeggingen**
2.a	**Vooruitblik komende vergadering(en) aan de hand van de Strategische Agenda en vaststelling Strategische Agenda**
3 18:20	**Inspreekhalfuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille van de commissie behoren**
4	**A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur**
4.a 18:50	**Verbinding A8-A9, Landschapsplan en voorstel voorkeursalternatief (met uitnodiging van cie. EFB)**

Provincie Noord-Holland

Voorstel voor behandeling:
Adviseren aan PS over de voordracht. De voordracht zal geagendeerd worden in de PS vergadering van 31 januari 2022.

Toelichting:
Het landschapsplan voor de Stelling van Amsterdam en de Verbinding A8-A9 is afgerond. Door een samenhangend pakket van 40 maatregelen gaan herstel van het werelderfgoed én een goede inpassing van de weg hand in hand. De eindconclusie luidt dan ook dat de uitvoering van dit plan zal leiden tot een kwaliteitsimpuls aan het gebied. Door de aanleg van de Verbinding A8-A9 neemt de verkeersdrukte in Krommenie aanzienlijk af, waardoor de leefbaarheid verbetert. De verdiepte ligging zorgt voor minder geluidsbelasting in zowel de Broekpolder als in Assendelft. Meer informatie over het project staat op de website www.VerbindingA8-A9.nl van de provincie Noord-Holland.

4.b Ingekomen schriftelijke reacties van externen over Landschapsplan SvA / A8-A9 (te betrekken bij agendapunt 4a)

4.b.1 Bereikbaarheid/Erfgoed: Bericht van Landschap Noord-Holland voor commissieleden M&B - A8-A9 (C-agenda M&B -trekker- en EFB 17-01-2022)

4.b.2 Bereikbaarheid/Erfgoed: Ingekomen mail EVOFENEDEX mede namens VNO NCW West en TLN over Landschapsplan SvA A8-A9 (C-agenda M&B -trekker- en EFB 17-01-2022)

4.b.3 Bereikbaarheid/Erfgoed: Ingekomen mail bewonersvereniging Noorderveenweg - Assendelft over A8 - A9 (C-agenda M&B -trekker- en EFB 17-01-2022)

4.b.4 Bereikbaarheid/Erfgoed: Brief Platform Krommenie over A8-A9 (te betrekken bij agendapunt 4a cie. M&B 17-01-2022)

4.b.5 Bereikbaarheid/Erfgoed: Ingekomen brief Keuze voor Golfbaanvariant bij A8 A9 onbegrijpelijke beslissing (te betrekken bij agendapunt 4a cie. M&B 17-01-2022)

4.b.6 Bereikbaarheid/Erfgoed: Ingekomen brief winkeliersvereniging DOKA over verkeersproblematiek Krommenie (te betrekken bij agendapunt 4a cie. M&B 17-01-2022)

4.b.7 **Bereikbaarheid/Erfgoed: Ingekomen brief Rover, vereniging van reizigers in het openbaar vervoer (te betrekken bij agendapunt 4a cie. M&B 17-01-2022)**

5 **Rondvraag gedeputeerde Pels (Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens)**

6 **B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur**

6.a **Regionale werkagenda mobiliteit Zuid-Kennemerland IJmond**

20:50 Voorstel voor behandeling:
U kunt dit gezamenlijke werkdocument met elkaar en gedeputeerde bespreken en eventuele input kan door de bestuurder worden meegenomen richting het Provinciaal Verkeer en Vervoer Beraad (PVVB) om daar met elkaar te bespreken en vervolgens weer gezamenlijk te kijken naar toevoegingen aan de agenda.

Toelichting:
Samen met de gemeenten in Zuid-Kennemerland/ IJmond is een regionale agenda opgesteld met maatregelen om de mobiliteit in deze regio de komende tijd aan te pakken. Met deze werkagenda wordt uitvoering gegeven aan het Perspectief Mobiliteit, wat 13 september 2021 is vastgesteld in Provinciale Staten. De regionale agenda dient om focus aan te brengen in de gezamenlijke inzet op het gebied van mobiliteit en kan gebuikt worden als discussiestuk met achterbannen. Inzet is om in het najaar 2022 dan met een volgende versie van de gezamenlijke agenda te komen.

6.a.1 **Te betrekken bij 6a: Ingekomen mail over Radenbijeenkomst Zuid-Kennemerland en IJmond op 17 november 2021 (van C-agenda M&B 17-01-2021)**

6.b **C- naar B-verzoek: Mobiliteit/Economie/Wonen, Bekostigen doortrekken**

21:30 **Noord/Zuid-lijn naar Schiphol en Hoofddorp (C-agenda M&B -trekker- en EFB 17-01-2022 en C-agenda RWK 10-01-2022)**

Zie bijgevoegd agenderingsverzoek van mevrouw Alberts (SP)

Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp en het sluiten van de metroringlijn Amsterdam is nodig om de bereikbaarheid op regionaal, nationaal én internationaal niveau te verbeteren. Bovendien maakt het woningbouw mogelijk. Er is €1,5 miljard nodig als cofinanciering van de reservering via het Nationaal Groeifonds. Een bijdrage van het Rijk kan de bekostiging rondmaken. Een alliantie van Vervoerregio Amsterdam, gemeenten

Amsterdam en Haarlemmermeer, NS, Schiphol, KLM en provincie Noord-Holland heeft nu als alternatief een tijdelijke toeslag voor metro, bus, trein en parkeren op knooppunt Schiphol uitgewerkt. Dit om op terug te vallen als het Rijk niet of onvoldoende bijdraagt.

7 **Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur en Luchtvaart)**

8 **Sluiting**

9 **C-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur**

9.a **Bereikbaarheid: Ingekomen mail Fietsersbond (C-agenda M&B 17-01-2022)**

9.b **Mobiliteit: Ingekomen mail ABC Architectuurcentrum Haarlem, juryrapport Ideeënprijsvraag Verbetering Verkeersveiligheid Zeeweg Bloemendaal (C-agenda M&B 17-01-2022)**

9.c **Mobiliteit, Ruimte, Klimaat: Reactie Afslag A9, Zandzoom, Groene straten inzake zienswijze bij gemeente Heiloo (c-agenda RWK 10-1-2022 & M&B 17-10-2022)**

9.d **Mobiliteit: Ingekomen mail open brief Overlast Coenbrug Zaanstad (C-agenda M&B 17-01-2022)**

9.e **Mobiliteit/Ruimte: Reserveringsaanvraag en intentieovereenkomst OV-knooppunten Haarlem (c-agenda RWK 10-1-2022 en M&B 17-1-2022)**

De provincie Noord-Holland werkt sinds 2017 samen met de gemeente Haarlem (en partners NS en ProRail) aan de integrale ontwikkeling van de OV-knooppunten in Haarlem. Vanuit deze samenwerking blijkt de komst van een nieuw OV-knooppunt buiten het centrum van Haarlem essentieel: Haarlem Nieuw-Zuid. De plannen voor dit knooppunt bevinden zich in een dusdanig vergevorderd stadium dat de gemeente een aanvraag heeft ingediend voor een reservering van een bijdrage uit het OV-fonds. Daarnaast gaan gemeente en provincie een intentieovereenkomst aan om de samenwerking op de overige knooppunten en voor de lange termijn te bestendigen.

9.f **Bereikbaarheid: HOV Beverwijk (C-agenda M&B 17-01-2022)**

Provincie Noord-Holland, de gemeenten Velsen en Beverwijk, ProRail en NS werken aan twee nieuwe busbanen tussen Beverwijk en Velsen en aan een

voet- en fietsonderdoorgang onder de Velsertraverse. In het viaduct van de Velsertraverse zijn scheuren ontdekt. In afwachting van nader onderzoek door Rijkswaterstaat vertraagt het project HOV Station Beverwijk.

9.g **Mobiliteit: Vaststelling gedragssubsidies verkeersveiligheid 2022 en SWOV-rapport N-wegen (C-agenda M&B 17-01-2022)**

De provincie vindt het belangrijk om de verkeersveiligheid te verbeteren door weggebruikers te stimuleren om veiliger gedrag aan te leren. Uit onderzoek blijkt dat met name schoolgaande kinderen en senioren op de fiets een groter risico lopen in het verkeer. Daarom geeft de provincie subsidie aan projecten die specifiek voor deze doelgroepen educatie aanbieden. Subsidie voor verkeerseducatie kan worden aangevraagd door organisaties die verkeerseducatie op scholen aanbieden of gemeenten die het programma Doortrappen willen uitrollen.

10 **C-agenda Algemeen**

10.a **MRA: MRA Raads en Statenleden Bericht (c-agenda alle commissies januari 2022)**

11 **C-agenda Luchtvaart (incl. Schiphol)**

11.a **Luchtvaart: Beantwoording ORS KCCA over luchtvaart in relatie tot de CO2-impactanalyse Noord-Holland (C-agenda M&B 17-01-2022)**

Verslag concept

Commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid

Datum commissievergadering	:	29 november 2021
Commissievoorzitter plv.	:	M.C.A. Klein
Commissieadviseur	:	Mw. M. van Boheemen
Telefoonnummer/E-Mail	:	023-5144628/ boheemenm@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter plv.		: M.C.A. Klein
Commissieadviseur		: mw. M. van Boheemen
Leden van de commissie:	CDA	: mw. W. Koning-Hoeve, mw. C. Kuiper-Kuijpers
	CU	: M.C.A. Klein (plv. voorzitter)
	D66	: E. Kanik en M. Meiland
	DENK	: E. Mangal en M. Alkaduhimi
	Fractie Baljeu	: -
	FvD	: J. Dessing
	GroenLinks	: J. Gringhuis en mw. N. van der Waart
	JA21	: -
	PvdA	: mw. S.S. Doevendans en mw. S. Abdi
	PvdD	: J. Hollebeek
	PVV	: M. Deen
	SP	: H. Hoogervorst en mw. R. Alberts
	VVD	: E. van der Maas en K.J. Terwal
	Liberaal N-H	: mw. G. van Geffen
	50PLUS/PVDO	: -

Gedeputeerde(n): J. Olthof (PvdA) en mw Z. Pels (GL)
Notulist mw. I.L. Vos (Moneypenny BV)

Afwezig: M.C. Steeman (D66), S. Koyuncu (DENK), E.W.J. Jensen (JA21)

Agenda

1. Opening en mededelingen
2. Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering en lijsten moties en toezeggingen

2a. Vooruitblik komende vergadering(en)

3. Inspreekhalfuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille van de commissie behorende
4. A-agenda Algemeen

4a. Financiën: Voordracht Laatste begrotingswijziging 2021

5. B-agenda Algemeen

5a. Coalitieakkoord: Brief GS aan PS inzake Midterm Review coalitieakkoord

6. Rondvraag gedeputeerde Pels (Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens)
7. B-agenda Luchtvaart (incl. Schiphol)

7a. Aanpassing luchthavenbesluiten in de Omgevingsverordening

8. B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

8a. Voortgang project N247-16

9. Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur en Luchtvaart)
10. Sluiting
11. C-agenda Algemeen

11a.CO2 Impact Analyse: Brief GS aan PS inzake CO2 Impact Analyse Noord-Holland

12. C-agenda Mobiliteit

12a. Zienswijze op concept Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ

12b. Beschikbaarheidsvergoeding openbaar vervoer 2022

12c. Bestuursovereenkomst Hoogwaardig OV Randstad II

12d. Persbericht kwartaalrapportage OV Ombudsman Q3-2021

13. C-agenda Luchtvaart (inclusief Schiphol)

13a. Beantwoording e-mail C-agenda M&B 28-10-2021 Geluidsoverlast en last van Luchtdrukverplaatsing helikopters Amsterdam Heliport

1. Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de commissievergadering en verwelkomt allen. In het bijzonder worden verwelkomd duo-commissieleden de heer Meiland (D66) en mevrouw Abdi (PvdA) als nieuwe vaste leden van de commissie M&B. Met de komst van mevrouw Abdi is de heer Muurlink plaatsvervangend lid van de commissie geworden.
Om de vergadering in goede banen te leiden, neemt de voorzitter de vastgestelde richtlijnen voor digitaal vergaderen met de deelnemers door. Er is vastgesteld dat er een quorum is, zodat een rechtsgeldige vergadering kan worden gehouden.

Mededelingen:

- Vanwege de Coronamaatregelen vindt deze vergadering in hybride vorm plaats. Digitaal zijn present: Statenlid Gringhuis (GL), de heer Van der Maas (VVD), de heer Meiland (D66), mevrouw Koning (CDA), mevrouw Kuiper (CDA), de heer Deen (PVV), de heer Mangal (DENK) en de heer Alkaduhimi (DENK). Ook gedeputeerde Pels is online aanwezig.
- Een bericht van verhindering is ontvangen van de heer Steeman (D66). Hij laat zich vervangen door de heren Kanik en Meiland. De heer Jensen (JA21) heeft zich afgemeld, net als de heer Koyuncu (DENK).

2. Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering en lijsten moties en toezeggingen

Vaststelling agenda:
De **voorzitter** doet een ordevoorstel met betrekking tot agendapunt 8a. Voortgang project N247-16. Dit onderwerp is in de vorige commissievergadering doorgeschoven, omdat de gedeputeerde had aangegeven op de technische vragen van VVD in het openbaar geen mededelingen te kunnen doen. Op 4 november jl. is een brief met oplegging van geheimhouding aan Provinciale Staten verstuurd. Over stukken waarop geheimhouding is gelegd kan niet in openbaarheid worden gesproken, maar alleen in beslotenheid. Een besloten vergadering kan niet plaatsvinden in een hybride omgeving. Het ordevoorstel is om na sluiting van deze hybride vergadering een fysieke besloten vergadering te openen om over dit agendapunt te spreken. Van de besloten vergadering wordt een apart geheim verslag gemaakt. De commissie stemt in met het voorstel met de toevoeging dat de juridische afdeling van de provincie aan de hand van het geheime verslag zal bekijken welke delen in het verslag geen geheimhouding behoeven, met als doel deze delen openbaar te maken.

De agenda wordt gewijzigd vastgesteld.

Vaststelling verslag vorige vergadering, lijsten van moties en toezeggingen
Het verslag van 28 oktober 2021 wordt ongewijzigd vastgesteld.

De lijst van toezeggingen wordt vastgesteld.

De lijst van moties: De heer **Terwal** (VVD) verwijst naar de motie, ingediend door mevrouw Doevendans, over het behoud van de loketfunctie. In de actualisatie van 3 november staat vermeld dat gedeputeerde Olthof op 28 oktober met de NS heeft afgesproken om samen met de gemeente Hoorn en de gemeente Alkmaar op zoek te gaan naar een oplossing voor de tijdelijke sluiting van de

servicebalies op stations Hoorn en Alkmaar. De heer Terwal was in de veronderstelling dat het een definitieve sluiting betrof en of gedeputeerde al iets kan meegeven over de oplossing.

Gedeputeerde **Olthof** licht toe dat het college in de zomervakantie het bericht kreeg dat door personeelsproblemen de loketten al tijdelijk gesloten waren. Het vraagstuk is hoe structureel met sluiting van de loketfunctie moet worden omgegaan. Er komt op korte termijn een afspraak over hoe om te gaan met de tijdelijke sluiting.

De lijst van moties wordt vastgesteld.

2a. Vooruitblik komende vergadering(en) aan de hand van de Strategische agenda en vaststelling Strategische agenda

De Strategische agenda wordt vastgesteld.

3. Inspreekhalfuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille van de commissie behoren

Voor het inspreekhalfuur zijn geen aanmeldingen ontvangen. Wel is een schriftelijke bijdrage ingediend door de bewonersdelegatie Kiescollege Cluster Aalsmeerbaan, afgekort KCCA, over CO2 in de luchtvaart. De brief is naar het college doorgestuurd. De brief zal, met een afschrift aan deze commissie, rechtstreeks door de gedeputeerde worden beantwoord. Op verzoek van de KCCA is de brief ook opgenomen bij agendapunt 3.

4. A-agenda Algemeen

4a. Financiën: Voordracht Laatste begrotingswijziging 2021

De commissie wordt gevraagd over besluit 1, dat betrekking heeft op het vakgebied van de commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid, te adviseren aan Provinciale Staten.

Statenlid **Gringhuis** (GL) heeft twee vragen over de N248. Op korte termijn worden maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Welke afwegingen lagen eraan ten grondslag om daar op korte termijn in te grijpen? Ook wordt onderzoek gedaan naar lange termijn maatregelen. Gaan die twee trajecten elkaar niet bijten? Het zou jammer zijn als korte termijn maatregelen worden genomen, die vervolgens op de lange termijn weer ongedaan moeten worden gemaakt, omdat ze niet meer nodig zijn.

De heer **Terwal** (VVD) vertelt dat de VVD akkoord gaat met het instellen twee nieuwe reserves voor de subsidieverlening aan de gemeente Huizen voor het integrale aanpassingsplan HOV Huizen en aan de Vervoerregio Amsterdam voor HOV Amstelveen-Uithoorn.
De VVD kan tevens instemmen met de kredietaanvraag van 575.000 euro om op korte termijn de verkeersveiligheid te verbeteren op de kruispunten van de N248 met de Wadweg en Waardpolderhoofdweg.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) bedankt gedeputeerde Olthof en zijn ambtenaren voor het voortvarend oppakken van de gevaarlijke kruispunten van de N248 met de Wadweg en de Waardpolderweg. Het is goed dat ook de lange termijnmaatregelen reeds in het iMPI zijn opgenomen. Het CDA zal voor de voordracht stemmen.

De heer **Meiland** (D66) stelt dat de verkeersveiligheid op de N248 voor velen een terechte zorg is, na verschillende verkeersongevallen, waarvan een met dodelijke afloop. Dat Provincie Noord-Holland zich inzet voor een maatschappelijk breed gedragen oplossing voor dit verkeersveiligheidsprobleem is wat D66 betreft dan ook akkoord.
Is er aanleiding om kritisch te bezien of er in het regionale wegennetwerk vergelijkbare situaties bestaan?

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) zegt dat ook de PvdA kan instemmen met deze begrotingswijziging. Ze is blij dat de Provincie meteen productief aan de slag gaat om de verkeersveiligheid te verbeteren, nadat er ernstige verkeersongevallen hebben plaatsgevonden, waarvan een met een dodelijk slachtoffer. Goed ook dat tevens naar lange termijn maatregelen wordt gekeken. De PvdA gaat volledig akkoord met de laatste begrotingswijziging.

De heer **Hollebeek** (PvdD) kan zich aansluiten bij voorgaande sprekers. Ieder verkeersslachtoffer is er een teveel. De PvdD constateert dat er half miljoen euro niet is besteed aan het bevorderen van biodiversiteit aangaande het Programma Bereikbaarheid. Uit beantwoording van technische vragen blijkt dat dit komt door meerdere factoren, zoals het gelijktrekken van de bestekken en de vertragende werking door corona. Kan de gedeputeerde concrete voorbeelden geven van het gelijktrekken van bestekken? Betekent dit dat de gebiedscontracten gelijktijdig ingaan en/of gelijk gaan lopen? Hoe kan corona vertragend werken op iets wat in de buitenlucht plaatsvindt? Blijft het bedrag van 500.000 euro beschikbaar voor het versterken van biodiversiteit?

Gedeputeerde **Olthof** zegt in antwoord op de vraag of dit de meest verkeersonveilige plekken in Noord-Holland zijn, dat hij dat niet met zekerheid kan zeggen. Wat speelde is dat op de kruisingen met de N248 twee dodelijke ongevallen hebben plaatsgevonden. Daardoor is veel maatschappelijke reuring ontstaan. De oproep van Provinciale Staten was om te onderzoeken welke maatregelen kunnen worden getroffen. Er is een interactief traject aangegaan met bewoners en met de gemeente. De gemeente had namelijk per brief gevraagd of een oplossing mogelijk was. In eerste instantie is als ultrakorte termijnoplossing belijning aangebracht. Toen is het gesprek aangegaan over mogelijke oplossingen. De verwachting is dat de korte termijn oplossingen nog dit jaar worden gerealiseerd. De uitvoering zou eigenlijk al gestart moeten zijn, maar dat wordt enkele weken later. Volgend jaar worden de getroffen maatregelen gemonitord. Volgend jaar wordt ook gebruikt om te beoordelen welke oplossingen mogelijk zijn, mochten de korte termijn oplossingen niet werken. Korte termijn maatregelen zullen niet worden vervangen door die voor de lange termijn.
Of er vergelijkbare situaties zijn, is lastig te beantwoorden. Provinciale wegen zijn door het gedrag en de snelheid van weggebruikers en door kruisingen niet altijd de meest veilige plekken. Dat wil niet zeggen dat overal direct maatregelen moeten worden genomen. Wel moet steeds kritisch worden gekeken, wat kan worden gedaan om de veiligheid te bevorderen. Middels de subsidieregeling Kleine Infra kan de veiligheid op een aantal plekken worden bevorderd.
De gedeputeerde doet geen uitspraak dat andere wegen veilig zijn. Daarop zijn zoveel factoren van invloed.

Bij interruptie vraagt de heer **Dessing** (FvD) of er een systematiek is waarbij periodiek preventief wordt gekeken naar potentiële verkeersonveilige situaties.

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat alle wegen en kruisingen voldoen aan de technische eisen en geldende normen, zoals die zijn voorgeschreven door CROW. Wat technisch voldoende is, wil niet zeggen dat het door het gedrag en gebruik voldoende is. De provincie is afhankelijk van ervaringsdeskundigen en signalen vanuit de gemeenten zelf.
In antwoord op de vraag van de PvdD zegt de gedeputeerde dat de vertraging is ontstaan omdat met alle gebiedsaannemers moest worden onderhandeld over het aanpassen van bestekken. Het vroeg tijd om mensen bij elkaar te krijgen voor die gesprekken. Ook is vertraging ontstaan door de coronamaatregelen.
De vrijval van 500.0000 euro wordt in de Kaderbrief van 2023 aangevraagd voor 2024.

Bij interruptie vraagt de heer **Hoogervorst** (SP) of de Staten zich in 2023 weer moeten buigen over het uitgeven van voornoemd bedrag. Dat zou merkwaardig zijn want het bedrag is namelijk al beschikbaar gesteld.

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat dit geldt voor de gehele begroting. Er is wat onderbesteding. De afweging wordt gemaakt wat daarmee wordt gedaan. In dit geval is afgesproken om een aantal jaren 500.000 euro beschikbaar te stellen voor het onderhoud, in het kader van biodiversiteit. De Staten gaan over het rekeningresultaat. Dat is inherent aan de afgesproken begrotingssystematiek.

De voorzitter constateert dat er geen behoefte is aan een tweede termijn.
De voordracht zal, voor dat deel wat deze commissie betreft, als hamerstuk worden doorgeleid naar Provinciale Staten van 13 december 2021.

5. B-agenda Algemeen

5a. Coalitieakkoord Brief GS aan PS inzake Midterm review Coalitieakkoord

De heer **Dessing** (FvD) constateert dat de portefeuille Mobiliteit en Bereikbaarheid, wat FvD betreft, de belangrijkste portefeuille is. De fractie kan zich vinden in het idee om te bouwen bij OV-knooppunten. De fractie hecht veel waarde aan de diversiteit en keuzevrijheid binnen de verschillende vervoersmodaliteiten. De bereikbaarheidskwesties A8/A9 en de N247 zijn belangrijke projecten. FvD wil een lans breken voor vervoer over water. Dit kan zeker bijdragen aan het oplossen van vervoersproblematiek en de vervoersmodaliteitswaarde.
Dat er voldoende middelen beschikbaar zijn, is belangrijk, om projecten goed te kunnen uitvoeren. Er mag niet worden gekort op projecten als dat nodig is voor duurzaamheidsmaatregelen en CO2-reductie en niet haalbare doelen, die veel geld kosten, maar weinig opleveren.

De heer **Kanik** (D66) vertelt dat D66 erg tevreden is met de nieuwe opzet van besluitvorming en de manier waarop deze is afgestemd op de financiële cyclus. Het geeft Provinciale Staten meer inzicht en meer grip en daarmee ook mogelijkheden om kaders te stellen.
De sterke aandacht voor de fiets en een andere manier van actieve mobiliteit wordt gedurende deze Statenperiode in praktijk gebracht. Wat D66 mag het nog sneller.
D66 zou graag zien dat de vele kaders en beleidsstukken op het gebied van actieve mobiliteit, OV, fiets, slimme mobiliteit en duurzame mobiliteit verder handen en voeten krijgen in de praktijk. De afgelopen tijd is een stevige basis gelegd voor de komende periode.

Een groot verschil in tevredenheid bij deze ijking van het coalitieakkoord is gelegen in de onderwerpen die geheel onder de provinciale verantwoordelijkheid vallen, of onderwerpen waarbij de Provincie afhankelijk is van derden. De Staten krijgen maar moeilijk grip op het onderwerp luchtvaart. Het is frustrerend om te zien hoe weinig invloed Provinciale Staten kunnen uitoefenen op het OV per spoor en er is veel infrastructuur waarbij de Provincie afhankelijk is van gemeenten of het Rijk. D66 zou graag meer voortgang zien in bereikbaarheidsstudies, al snapt de fractie waarom besluitvorming over complexe bereikbaarheidsstudies veel tijd en aandacht vragen. Aankomende gemeenteraadsverkiezingen kunnen voor bereikbaarheidsstudies, zoals de Kustzone Zuid-Kennemerland, Gooi en Vechtstreek, Bollenstreek of Den Helder vertragend werken. Nieuwe politieke verhoudingen kunnen ook als katalysator werken. De Provincie als medebeslisser en regiehouder kan de tweede helft van deze periode van doorslaggevend invloed zijn. D66 spreekt de verwachting uit dat ze die invloed graag terugziet in deze commissie.
Een belangrijk punt is de integraliteit tussen wonen en mobiliteit. Eerst bewegen, dan bouwen. Het vergt van de Provincie regie, duidelijke kaders en daadkracht. D66 zal zich blijven inzetten voor het bijeenbrengen van functies als wonen, werken en recreëren, met als uitgangspunt binnenstedelijke bouwen. Het OV-knooppuntenbeleid is actueel en urgent. D66 blijft aandacht vragen voor een zo laag mogelijke trede op de Ladder van Duurzame mobiliteit en dus ook voor het zoveel mogelijk uitsparen van mobiliteit. Voor de rest van de periode zou moet worden ingezet op werkgeversafspraken over thuiswerken, actief woon- en werkverkeer en uitsparen van mobiliteitsbewegingen.
Te weinig zichtbaar is vervoer over water in brede zin. Een manier van vervoer die mobiliteit op de weg uitspaart. Het kan duurzamer worden georganiseerd dan vervoer over de weg. Het vraagt van de Provincie aandacht voor overslag, havens en een heldere insteek in de vele overlegtafels waar dit ter sprake komt. D66 spreekt de verwachting uit dat ook over dit onderwerp de komende periode een aantal kaders en besluiten aan de commissie worden voorgelegd.
Naast deze aandachtspunten benadrukt D66 dat deze tussentijdse ijking positief is. Er gebeurt veel. Er wordt doorgepakt. Dit is de verdienste van Provinciale Staten, die steeds in meerderheid een heldere richting geeft aan de koers die Provincie vaart. D66 ziet deze tussentijdse ijking als bevestiging van de brede samenwerking in Provinciale Staten.

Statenlid **Gringhuis** (GL) spreekt liever van een stand van zaken in plaats van Midterm Review. Het college is goed op weg om het coalitieakkoord goed tot uitvoering te brengen. GL had graag nog sterker ingezet op de verduurzaming van mobiliteit, het verleiden van inwoners om de auto vaker te laten staan en deel te nemen aan actieve mobiliteit. Dit helpt om de doorstroming in de provincie op orde te houden, zonder dat extra asfalt moet worden aangelegd.
Voor het OV zijn heel veel potentiële lijnen genoemd, maar de financiën ontbreken vaak nog. GL roept op de komende periode extra aandacht te geven aan de vraag hoe verder kan worden gegaan met alle plannen en voornemens.
Over het verlengen van de Noord-zuidlijn naar het Noorden, richting Purmerend, is gemeld dat richting Zaanstad extra investeringen nodig zijn. Aan het eind van deze bestuursperiode zouden afspraken zijn gemaakt met het Rijk en de regio. Komt het college eerder naar de Staten terug met een update?

De heer **Terwal** (VVD) stelt dat de Midterm Review een goede terugblik is op wat tijdens de uitvoering van het coalitieakkoord is bereikt en nog bereikt kan worden.
In de Stoplichtenrapportage staan de meeste ambities op het gebied van bereikbaarheid op groen, wat betekent dat de uitvoering op schema ligt. Niet alleen is de bereikbaarheid van Den

Helder verbeterd maar is tevens de kust van Zuid-Kennemerland bereikbaarder geworden door een verbetering van de spoorverbinding.
Een aantal onderzoeken naderen hun eindfase. De VVD heeft goede hoop dat op basis van het landschapsplan Stelling van Amsterdam-A8/A9 begin volgend jaar een positief besluit kan worden genomen om de bereikbaarheid van de provincie aanzienlijk te verbeteren en de omgeving van inwoners van Krommenie en Assendelft leefbaarder te maken. De VVD kijkt uit naar de eindrapportage over de onderdoorgang bij Broek in Waterland. De fractie ziet bij beide projecten, evenals bij de opwaardering van de Bennebroekerweg liever vandaag dan morgen de spade de grond ingaan.

De fractie van de VVD geeft de gedeputeerde graag twee wensen mee om Noord-Holland bereikbaar te houden:
Daar waar mogelijk kijken hoe infrastructurele projecten sneller de studie-, plan- en realisatiefase kunnen doorlopen.
Daar waar kredieten ontoereikend zijn voor het realiseren van bepaalde projecten een duidelijker onderscheid aanbrengen tussen de doelen: verkeersveiligheid, doorstroming en verduurzaming.
De heer Terwal vindt dit een gepast moment om zijn waardering uit te spreken voor deze commissie en de gedeputeerde. Het debat werd soms hard op de inhoud, maar altijd zacht op de persoon gevoerd. Dat is in deze tijd van verruwing en polarisatie in het maatschappelijk debat geen vanzelfsprekendheid.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) zegt dat er op het gebied van mobiliteit veel is gebeurd, met de totstandkoming van het iMPI, het Perspectief Mobiliteit, het Regionaal Mobiliteitsprogramma. De Staten zijn op het onderwerp mobiliteit goed meegenomen door de gedeputeerde.
Het CDA mist de voortgang in de opgave Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030 en de Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Noord-Holland 2024. Vanwege de doelstelling om het aantal verkeersdoden naar nul terug te brengen, vindt het CDA dit een van de belangrijkste opgaven van de Provincie Noord-Holland.
Ook al is dit een reflectie op de voortgang van de uitvoering van het coalitieakkoord, dat maakt de betrokkenheid van het CDA niet anders.
Betreffende Schiphol ziet het CDA graag dat de Provincie blijft inzetten op de vermindering van geluidsoverlast. Door nieuwe aanvliegroutes neemt de geluidshinder in Uitgeest toe. Uitgeest ondervindt ook geluidsoverlast vanaf snelwegen en treinsporen. Is de gedeputeerde bereid om zich de komende periode in te zetten voor het aandragen van oplossingen, zodat voorkomen wordt dat aanpassingen van vliegroutes op sommige plekken gaan leiden tot een verhoging van geluidsoverlast.
Als de woonopgave het noodzakelijk maakt dat de zonering in de haven wordt aangepast, dan mag dit wat het CDA betreft niet leiden tot een afname van de benodigde maritieme en nautische ruimte voor havengebonden bedrijfsterreinen. Deze ruimte is immers ook noodzakelijk om verduurzaming van havens en de ontwikkeling van duurzame energiehavens mogelijk te maken. Havens moeten ook de komende periode optimaal havengebonden activiteiten kunnen faciliteren. Het CDA vindt het belangrijk dat de Staten vroegtijdig in het proces met betrekking tot de havens worden geïnformeerd.

Bij interruptie vraagt Statenlid **Gringhuis** (GL) of het CDA minder vliegverkeer wil?

Mevrouw **Kuiper** (CDA) pleit niet zozeer voor minder vliegverkeer. Er moet worden gekeken naar een goed evenwicht. Het is fantastisch als op de ene plek de overlast vermindert, maar op een

andere plek neemt de overlast juist toe. Het CDA doet een oproep aan de gedeputeerde om zich in te spannen dat de effecten, waar ze negatief zijn, beperkt worden.

De heer **Hoogervorst** (SP) vindt deze Midterm Review een lastig vehikel voor oppositiepartijen. Moeten zij hun mening geven over hoe het er in de coalitie aan toe gaat en in hoeverre de coalitie op koers is met het ten uitvoering brengen van haar ambities? Het is voor een oppositiepartij erg lastig om daar invloed op uit te oefenen. De SP wil bijvoorbeeld meer geld voor fijnmazig OV. De fractie gaat daar niet alleen nu om vragen bij de Midterm Review. De SP vraagt om de fractie niet een oordeel te laten geven over deze Midterm Review.

Bij interruptie vraagt de heer **Kanik** (D66) vraagt waarom de SP geen oppositie wil voeren.

De heer **Hoogervorst** (SP) antwoordt dat de SP zeker wel oppositie voert.
In haar Algemene Beschouwingen is de SP-fractie ingegaan op het coalitieakkoord en de uitvoering daarvan.

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) om voorbeelden te noemen van ambities in het coalitieakkoord die de SP wel kan steunen.

De heer **Hoogervorst** (SP) merkt op dat de SP niet negatief is over deze Midterm Review. De fractie vindt alleen dat ze er geen mening over kan hebben, omdat haar ambities vaak anders zijn dan die van de coalitiepartners.

Bij interruptie vraagt mevrouw **Doevendans** (PvdA) of de SP in bereid is vooruit te kijken en wil aangeven waar coalitie en oppositie elkaar kunnen vinden in de komende anderhalf jaar en of de fractie haar ambities wil delen.

De heer **Hoogervorst** (SP) antwoordt dat de SP goed kan en wil vooruitkijken.

De heer **Hollebeek** (PvdD) wijst erop dat het coalitieakkoord is opgesteld door vier partijen. Het is niet opgesteld noch vastgesteld door Provinciale Staten. Er is niets opgenomen in deze Review op het beleid dat niet in het coalitieakkoord staat. Dat wordt geëvalueerd in de reguliere P&C-cyclus. Misschien is het aan deze commissie om zich ervan te vergewissen wat hier staat, maar het is niet aan deze commissie om op deze tussenevaluatie te reflecteren. Het kan niet de bedoeling zijn dat de Algemene Beschouwingen hier worden overgedaan. Deze exercitie leent zich beter voor het coalitieoverleg.
Hiermee wil de PvdD niets afdoen aan al het harde werk dat door Gedeputeerde Staten en de ambtelijke organisatie is en nog steeds wordt verricht. Dit is geen evaluatie van Gedeputeerde Staten, maar van het coalitieakkoord.
Het zal niemand verbazen dat er, naar de mening van de PvdD, in het restant van deze coalitieperiode zoveel mogelijk aandacht moet zijn en blijven voor natuur, milieu en het welzijn van alle inwoners en dan niet alleen de mensen.

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) bekeek op basis van de Midterm Review wat is gerealiseerd uit het verkiezingsprogramma van de PvdA. De PvdA is dan zeker tevreden. De fractie is benieuwd hoe het straks verder gaat met de plannen voor dubbelspoor in de Noordkop.

Bij interruptie vraagt de heer **Hoogervorst** (SP) of de PvdA met een motie voor dubbelspoor naar Den Helder komt. Gaat de PvdA dat ook echt doen, of kaart de fractie het liever af binnen de coalitie?

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) vertelt dat het college er al mee bezig is. Er ligt al een vraag. Een motie is dan een middel. De gedeputeerde is al in gesprek. Aan tafel zitten meer partners. Uiteindelijk gaat het ook over de financiën. Het wachten is op de financiële doorkijk.

Bij interruptie vraagt de heer **Hoogervorst** (SP) of de PvdA een motie van de SP over het versnellen van het proces om te komen tot dubbelspoor zou steunen.

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) heeft niet gezegd dat het te traag gaat. De PvdA heeft gekeken naar zaken die nog afgerond moeten worden. Mevrouw Doevendans kan niet meteen antwoorden of de motie van de SP zal worden steunen. Het moet gebeuren in samenhang met financiën.

In het Actieplan Fiets zijn al veel stappen gezet. De PvdA houdt de ontwikkelingen nauwlettend in de gaten. De PvdA heeft gekeken hoe Provinciale Staten veel meer in regie kunnen worden gezet, wanneer het gaat over Mobiliteit en Bereikbaarheid. Mevrouw Doevendans hoopt dat er een oplossing wordt gevonden waarbij de Staten in het proces van BO-MIRT wat extra invloed of input kunnen geven. Dan heeft de PvdA Noord-Holland nog enige punten mee te geven.
De fractie is blij met de aandacht voor verkeersveiligheid. Net als het CDA mist de PvdA dat in de Midterm Review.

Ten aanzien van vervoer over water is de PvdA benieuwd naar de verdere uitwerking daarvan. De fractie denkt daarover graag mee. Ze is vooral blij met slimme mobiliteit.
Ten aanzien van internationale treinen zou Schiphol veel meer een hub kunnen zijn. Ook daarvan mist de PvdA de plannen.

De heer **Mangal** (DENK) denkt dat de coalitie wel degelijk luistert naar de oppositie. De oppositie probeert echter links en rechts wat te trekken om op goed spoor te blijven. Net als mevrouw Doevendans het heeft verwoord kan men de Midterm Review het beste tegen de meetlat van ieders verkiezingsprogramma leggen. Als de heer Mangal de Midterm Review vergelijkt met het verkiezingsprogramma van DENK dan is het eerste wat in hem opkomt het spreekwoord: Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.

Bij interruptie vraagt mevrouw **Doevendans** (PvdA) wat de heer Mangal bedoelt met het spreekwoord.

De heer **Mangal** (DENK) antwoordt dat de coalitie een weg opgaat waar DENK niet naar toe wil, wanneer het verkiezingsprogramma van DENK erbij wordt gehaald. De oppositie probeert uit alle macht bij te sturen. De heer Mangal kan op dit moment geen voorbeelden noemen van wat volgens hem de goede weg zou zijn.

Gedeputeerde **Olthof** sluit zich aan bij de woorden van de heer Terwal. Deze commissie kan scherp zijn op de inhoud en zacht op de relatie. De lijnen van coalitie en oppositie zijn niet zo strak, omdat men elkaar probeert te overtuigen op inhoud. De bespreking van de Midterm Review biedt een kans om reflectie te geven op het gebied van mobiliteit.

In de afgelopen anderhalf jaar kwam de gedeputeerde niet veel punten tegen, waarin hij van mening verschilde met de heer Mangal. Wellicht gaat het DENK niet snel genoeg met deelmobiliteit.

Vervoer over water staat in het coalitieakkoord. Het college is er ook druk mee bezig. Vervoer over water moet worden gezien in de keten van de logistiek. Het concept 'Slimme en schone logistiek' is reeds besproken. De gedeputeerde verwacht dat medio maart 2022 de definitieve agenda kan worden vastgesteld.
In de bediening van bruggen wordt voortgang gemaakt, net als in de reservering voor een eventuele haven bij Boekelermeer. Dit alles om vervoer over water zo goed mogelijk te kunnen faciliteren.
Provincie Noord-Holland is een provincie met heel veel ambities, maar ook met veel kunstwerken en bestaande infrastructuur. Er zal uiteindelijk kritisch gekeken moeten worden naar financiële middelen om bestaande infrastructuur goed te kunnen onderhouden en te vervangen waar nodig. Veertig of vijftig jaar geleden is veel geïnvesteerd in kunstwerken. De vervangingsopgave komt nu op de Provincie af. Met het Perspectief Financiën wordt in beeld gebracht wat dit betekent voor de lange termijn. Er zullen keuzes gemaakt moeten worden. Er moet voor worden gewaakt dat de Provincie onvoldoende middelen heeft voor het structureel uitvoeren van beheer en onderhoud. De kwaliteit van de bestaande infrastructuur mag niet ter discussie staan, laat staan de veiligheid.
Deze coalitie heeft heel veel ambities. Een stapeling van ambities is zichtbaar.

Bij interruptie vraagt Statenlid **Gringhuis** (GL) of het college het opvangen van de kosten voor het beheer en onderhoud van infrastructuur beter gaat aanpakken, zodat er over 50 jaar niet weer tegen hetzelfde probleem wordt aangelopen.

Gedeputeerde **Olthof** zegt dat kan worden teruggekeken op waar het ooit misging, maar het is beter om te zorgen dat de kwaliteit van het beheer en onderhoud, voor de toekomst, kan worden geborgd.

Alle ambities worden op dit moment in kaart gebracht. Daaruit zal een keuze moeten worden gemaakt. Niet alles kan worden gerealiseerd. Er zullen prioriteiten moeten worden gesteld in de investeringen die moeten worden gedaan.
Bij infraprojecten is de Provincie afhankelijk van het Rijk als het gaat over de rijkswegen. Daarnaast heeft de Provincie te maken met gemeenten en waterschappen. De samenwerking met gemeenten wordt in regionale werkagenda's verbeterd. De subsidieregels worden beslecht.
Recent vond een regionale sessie plaats. De werkagenda Zuid-Kennemerland IJmond is inmiddels opgesteld. Daarin zijn gezamenlijke ambities geformuleerd. In de loop van volgend jaar krijgt dat een vervolg. Het college hoopt met alle deelregio's tot een gezamenlijke werkagenda te komen.

Over de Noord-Zuidlijn doortrekken naar de Noordkant ontvingen de Staten en gemeenteraden een presentatie. De verbinding Purmerend is minder urgent, gelet op de bezettingsgraad, dan de lijn naar Zaanstad. Als de definitieve studie klaar is, dan worden de Staten daarin meegenomen.
De VVD bracht twee wensen naar voren. Sneller betekent vooral efficiency. Aan de voorkant van een project moet de Provincie kritischer zijn en randvoorwaarden meegeven als het gaat om haar ambities. Qua prioritering moeten de Staten zelf een afweging maken qua volgorde.

Bij interruptie merkt de heer **Terwal** (VVD) op dat de VVD vreest dat als een project in de studiefase is opgenomen en de hele 'duurzaamheidskerstboom' is doorlopen, dat het project dusdanig duur wordt dat op basis daarvan wordt besloten om het project niet door te laten gaan.

Gedeputeerde **Olthof** wijst op de afgesproken systematiek. De Staten gaan daarover. Met het vaststellen van het iMPI is aangegeven dat de Staten heel nadrukkelijk aan de voorkant worden meegenomen als het gaat om het opwaarderen van een project in de studiefase naar de plan- en realisatiefase. Wat van de studie- naar de planfase gaat wordt met de Staten gedeeld.
Bij veel projecten zijn de kosten hoger dan de baten. Dan vinden de Staten het project maatschappelijk zo belangrijk dat het toch wordt uitgevoerd.

Verkeersveiligheid staat bij niemand ter discussie. De gedeputeerde veronderstelt dat verkeersveiligheid bij iedereen op 1 staat. Verkeersveiligheid staat inderdaad niet in de Midterm Review. Elk jaar wordt een stand van zaken van verkeersveiligheid gegeven in de P&C cyclus. Dan worden de Staten geïnformeerd over de voortgang.

De Staten weten wat de inzet is ten aanzien van luchtvaart. Wat bij de een voor minder overlast zorgt betekent bij een ander meer overlast. Iedereen moet erop vooruitgaan. Daarvoor moet een aantal stappen worden gezet. Het is een moeizaam traject. Het besluit Is nu controversieel verklaard. De komende tijd moeten bestuurlijke afspraken worden gemaakt over hoe men zich tot elkaar verhoudt en om tot een betere samenwerking te komen.

Internationale treinen zijn erg belangrijk, maar die hangen nauw samen met grote investeringen. Om van Schiphol een multimodale hub te maken, niet alleen voor luchtvaart maar ook voor andere vervoersmogelijkheden, dan is het doortrekken van de Noord-Zuidlijn heel belangrijk om ruimte voor het spoor te krijgen. Nog belangrijker is de Zuidkant van Amsterdam. Dat gebied is cruciaal voor de treinloop in geheel Nederland. De investering in Zuidasdok is cruciaal, ook als het gaat over internationaal treinverkeer. Het gaat echter om enorme bedragen.
Er is ook een ambitie voor dubbelspoor naar Den Helder. Het gaat uiteindelijk niet zozeer om dubbelspoor, maar om de goede bereikbaarheid van Den Helder. Dubbelspoor vraagt een grote investering en over een lange termijn gezien de prioritering door NS. Met alle partners is gewerkt aan een 10-puntenplan. Dat wordt verder uitgewerkt. Daarmee kan de kwaliteit van verbindingen en de bereikbaarheid van Den Helder worden verbeterd. Aangezien het qua kosten en tijd ver in het verschiet ligt, moet ook worden nagedacht over een oplossing die Den Helder op korte termijn al helpt.
Het lijkt de gedeputeerde een goed idee om de commissie eens mee te nemen in het procesverloop van de MIRT. Het is een lang en intensief proces om tot voorstellen te komen die op de MIRT-tafel tot een MIRT-verkenning leiden.

Tweede termijn:

De heer **Dessing** (FvD) onderschrijft de punten die de VVD van belang acht. De gedeputeerde gaf aan dat vervangingsprojecten nopen tot bedachtzaamheid. Het verbaast de heer Dessing dat GL dan zegt dat 'de groei eruit is en dat geen asfalt meer moet worden aangelegd.' Het kan juist een mogelijkheid zijn om de doorstroom in de provincie te verbeteren.
Voor FvD heeft duurzaamheid minder importantie dan die voor de VVD heeft.
OV is een punt van aandacht. Het wordt in de toekomst lastig om dat financieel rond te krijgen, omdat de bezettingsgraad een probleem is. FvD denkt dat de modaliteit minder snel zal

verschuiven dan we met zijn allen denken. Waar komt dat extra benodigde geld vandaan in die mix van modaliteiten?

Bij interruptie vraagt mevrouw **Doevendans** (PvdA) over de vervangingskosten versus duurzaamheid of de heer Dessing het met haar eens is dat als iets vervangen moet worden dit ook duurzaam kan. Het is niet per definitie of/of. FvD zet duurzaamheid steeds af tegenover de kosten, verkeersveiligheid en bereikbaarheid. De PvdA ziet het meer als en/en.

De heer **Dessing** (FvD) snapt wat mevrouw Doevendans hierover zegt. Het kan hand in hand gaan. Dan is FvD daar een voorstander van. Als iets duurzaam kan en het kost niet meer dan is dat prima. Maar om nu heel duur asfalt toe te passen, om de infrastructuur duurzaam te maken, terwijl het een afschrijvingstermijn heeft, dan moet een afweging worden gemaakt of het wel verstandig is. Er moet wel extra geld voor duurzaamheid zijn. Het is niet de keuze die FvD per definitie maakt.

Vervoer per auto kan langer een knelpunt zijn dan dat we denken. FvD pleit daarom voor het op de kaart houden van de Houtribdijk. Flevoland werkt aan het verbeteren van de doorstroming. De grote ring, waarover de commissie eerder sprak, kan in de toekomst weleens van belang zijn.

De heer **Kanik** (D66) noemt vervoer over water een goed punt.

Statenlid **Gringhuis** (GL) verwijst naar het onderwerp dubbelspoor Den Helder. Zelf maakte hij veel gebruik van de lijn Zwolle-Emmen. Daar is behoorlijk in geïnvesteerd zonder het spoor te verdubbelen, bijvoorbeeld door middel van punctualiteit en door meer sprinters te laten rijden. Hij stelt voor om eens een werkbezoek te brengen aan de spoorverbinding Zwolle – Emmen. Mogelijk kunnen de lessen die daar zijn geleerd, worden gebruikt voor Den Helder.

De heer **Terwal** (VVD) noemde het belang van de A8/A9, de N247, vervoer over water en dat duurzaamheid niet ten koste van alles mag gaan.
Op een aantal punten denkt de VVD toch echt anders over de toekomst van mobiliteit dan GL en D66. De VVD is niet tegen verschuiving naar OV en fiets, maar er wordt wel erg aan wensdenken gedaan. Wensen moeten wel realistisch en betaalbaar zijn. De bevolking en bedrijvigheid in Noord-Holland nemen toe. GL en D66 worden opgeroepen om minder te wensdenken en om wat realistischer te zijn. D66 en in het bijzonder de heer Steeman lijken op te roepen om vooral in bed te blijven liggen en zo weinig mogelijk aan mobiliteit te doen. Dan wordt wel afgestevend op een gezondheidsprobleem, denk aan obesitas. De gedeputeerde is ook verantwoordelijk voor gezondheid.

Bij interruptie merkt de heer **Kanik** (D66) op dat ook als men thuiswerkt een blokje om wordt gegaan. Men fietst een stukje. Er zijn vast bedrijven waar meer aan thuiswerken kan worden gedaan. De filedruk zal daardoor afnemen. Is de VVD het met D66 eens dat een landelijk wet voor het recht op thuiswerken zal helpen om de filedruk te verlichten?

De heer **Terwal** (VVD) zegt dat de VVD niet voor verplichtingen vanuit de overheid is. De VVD is voor de werkgeversaanpak om werknemers te stimuleren zo nu en dan ook thuis te werken. Daar waar D66 files ziet, ziet de heer Terwal mensen die vanuit hun sociale betrokkenheid collega's, familie en vrienden willen zien. Hij wil het pleidooi van D66 om vooral thuis te blijven, wat afremmen.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) ontvangt graag een reactie op haar opmerking over havens en de bouwopgave en hoe beide zich tot elkaar verhouden.
Het iMPI is een belangrijk document voor deze commissie. Daar zitten de Staten wel in een leercurve. Met elkaar moeten de juiste vragen worden gesteld, om een goede afweging te kunnen maken. Met elkaar nadenken over BO-MIRT vindt het CDA een goed voorstel. Het proces is voor mevrouw Kuiper niet altijd even duidelijk.

De heer **Hoogervorst** (SP) werd onlangs verrast door een filmpje waarin de heer Terwal van de VVD een hoofdrol speelde. Hij was net aangekomen op het station van Hoorn. De heer Terwal deed de gevleugelde uitspraak over de bereikbaarheid van Noord-Holland Noord. Het was een waarschuwing aan de bewoners van Noord-Holland Noord. “Links zorgt ervoor dat u hier in het achterland van Noord-Holland Noord minder bereikbaar wordt met de auto.” Dat was ongeveer de insteek van het filmpje. Daaruit blijkt het verschil tussen hoe de VVD kijkt naar vrijheid van modaliteit en bijvoorbeeld de SP. De SP heeft haar ambities uitgesproken. De fractie wil dat het fijnmazig OV-netwerk ook in kleine kernen in Noord-Holland Noord beschermd wordt en zelfs wordt uitgebreid. Daarmee bood de SP de VVD ondersteuning in vrije keuze van verkeersmobiliteit.
Tijdens de coalitiebesprekingen heeft de SP het idee geopperd om werk te maken van goederenvervoer over water. De gedeputeerde is ermee bezig, maar het duurt lang.
De plannen voor een haven nabij Boekelermeer maken daarvan onderdeel uit. Daaraan heeft de SP een bijdrage geleverd. Dat geldt ook voor de Centrale brugbediening.
De SP pleitte voor de aanpak van geluidsoverlast die is ontstaan door provinciale projecten, zoals de N23. Het schrappen van A8/A9 en de afslag A9 Heiloo is ook een ambitie van de SP. Echter de SP stond voor een dichte deur bij de coalitie. Bij het versnellen van de aanpak van fietsknelpunten vroeg de SP tevergeefs om extra steun van de coalitie.
Al jarenlang pleit de SP voor een ‘revitalisering’ van de Fast Flying Ferry op het Noordzeekanaal.

Bij interruptie merkt de heer **Terwal** (VVD) op dat hij inderdaadmet de trein van Amsterdam naar Hoorn is gegaan. Daar wilde hij vervolgens de bus pakken maar de frequentie is dusdanig laag en er moet worden overgestapt. Als men dan ook nog op tien minuten loopafstand van een bushalte wonen, dan kan de heer Terwal zich voorstellen dat men de auto pakt.

De heer **Hoogervorst** (SP) snapt dat. Het is echter de omgekeerde wereld om vanuit het perspectief van het gebruik van de auto de onbereikbaarheid van Noord-Holland Noord op de kaart te zetten. Men moet kunnen kiezen voor de bus.

De heer **Hollebeek** (PvdD) reageert op de opmerking van de gedeputeerde dat de lijnen tussen oppositie en coalitie niet zo strak zijn. Dat is ook zeker niet wat de heer Hollebeek gesteld heeft. Hij heeft juist waardering uitgesproken. Het is een feit dat wat gezamenlijk is geconstateerd, hier niet ter discussie staat. Het zou raadzaam zijn om deze tussenevaluatie breder te trekken dan louter de voortgang van het coalitieakkoord.
De focus voor de komende periode zou moeten liggen op vervoer over water. De PvdD is daarvan altijd al een voorstander geweest, zowel van goederen- als van personenvervoer, mits het schoon, veilig en duurzaam plaatsvindt.

De PvdD is het met de gedeputeerde eens dat niet altijd moet worden voorgesorteerd op opties als bijvoorbeeld dubbelspoor en asfalt. Per project moet worden beoordeeld wat daar het beste is. Verder ondersteunt de heer Hollebeek het warme pleidooi van de heer Terwal over actieve mobiliteit. Familie of vrienden kunnen wellicht ook worden bezocht per fiets.

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) volgt de gedeputeerde in wat hij zei over de bereikbaarheid van Den Helder. Over thuiswerken merkt ze op dat niet iedereen een baan heeft waarin thuis kan worden gewerkt. Er moet innovatief worden gedacht om het landelijk gebied op een betaalbare manier bereikbaar te houden. De vorige Staten namen een motie aan om het perspectief van jongeren ook mee te nemen. Er zijn ook mensen die geen auto kunnen betalen. Er zal een middenweg moeten worden gevonden. De PvdA kijkt naar de financiële afrekening. Voor de PvdA zal het dan altijd gaan om duurzaamheid versus bereikbaarheid en betaalbaarheid, maar dan wel integraal bekeken. Per project moet worden bekeken hoe bewoners van A naar B kunnen komen, waarbij het betaalbaar is, maar ook dat kinderen en kleinkinderen straks nog een prachtig Noord-Holland hebben.

De heer **Mangal** (DENK) zegt dat DENK niet heeft meegepraat over het coalitieakkoord. DENK kan er dus ook geen duiding aan geven. De gedeputeerde heeft wel oor voor de oppositie om bijsturing te accepteren. DENK is daarvoor dankbaar.

Gedeputeerde **Olthof** zegt dat in bed blijven liggen geen optie is. Gedeputeerde is voor actieve mobiliteit. Vanuit de portefeuille Gezondheid is de gedeputeerde er geen voorstander van om in de auto te gaan zitten, want dan beweeg je ook niet.

Gedeputeerde **Pels** is het roerend eens met de inbreng van het CDA. Havens zijn belangrijk in de energietransitie en in de transitie naar een circulaire economie. Daarvoor moet ruimte worden behouden in de haven. Daaraan wordt gewerkt in een notatraject met het Rijk en gemeenten. De Provincie komt zelf met een Havennota. Provinciale Staten worden daarbij zeker vroegtijdig betrokken.

De **voorzitter** vat de discussie als volgt samen. Het college neemt als aandachtspunten mee: input van zowel de coalitie als de oppositie. De commissie vindt vervoer over water een belangrijk onderwerp. Er is zorg over de financiële toekomst. Verkeersveiligheid moet belangrijk zijn en worden. Verkeersveiligheid heeft de volle aandacht van Gedeputeerde Staten. De bereikbaarheid van het landelijk gebied is ook belangrijk. Voor een andere benaming van het Engelse woord Midterm Review zijn suggesties gedaan als tussenevaluatie of stand van zaken.

6. Rondvraag gedeputeerde Pels (Noordzeekanaal (NZKG) en (Zee)havens

Er zijn vooraf geen rondvragen ingediend.
De **voorzitter** constateert dat er ter vergadering ook geen rondvragen zijn voor gedeputeerde Pels.

Gedeputeerde Pels verlaat de vergadering.

Schorsing van 20.37 tot 20.47 uur

7. B-agenda Luchtvaart (inclusief Schiphol)

7a. Aanpassing Luchthavenbesluiten in de omgevingsvergunning

De **voorzitter** stelt voor de brief te bespreken. Volgens de planning komt de besluitvorming aan de orde bij de Omgevingsverordening in de vergadering van Provinciale Staten in maart 2022. De invoering van de nieuwe Omgevingsverordening valt samen met de invoering van de Omgevingswet, die is voorzien in juli 2022.

De heer **Van der Maas** (VVD) spreekt van een helder stuk met duidelijke uitgangspunten. De VVD onderschrijft de benadering: Lokaal wat kan, regionaal wat moet.
De verouderde 47 BKL contour heeft geen beleidsmatige betekenis meer en kan worden vervangen door de 48 dB()A) Lden contour. Gemeenten zijn zelf aan zet om een afweging te maken over de kwaliteit van de leefomgeving binnen die nieuwe contour.
De vrees in Hilversum dat er door de luchtvaart toch geluidsgevoelige functies worden ontwikkeld lijkt de VVD onterecht. Een groot deel van oude contour valt ook onder het BPL.

De heer **Meiland** (D66) zeg dat D66 weinig aanleiding voor een bespreking ziet vanwege de technische aard van de besluitvorming. Wel zou de fractie in zijn algemeenheid willen praten over de samenhang tussen luchtverkeer en de Omgevingsverordening. Dat gesprek is al op gang gebracht. De werkgroep Luchtvaart heeft een verzoek ingediend om dit te agenderen.

Mevrouw **Koning** (CDA) begrijpt dat met de aanpassing van de luchthavenbesluiten gemeenten rekening moeten houden met luchtvaartgeluid. Daarover zijn zorgen. In gemeente Wijdemeren is men blij met het voorstel want de gemeente wil woonwijken bouwen, waarvan de bouw nu wordt tegengehouden vanwege de aanwezigheid van een luchthaven In Hilversum. In Hilversum is men bezorgd over het voorstel. De vrees bestaat dat door de bouw van extra woningen in omliggende gemeenten het vliegveld te maken krijgt met klachten over overlast en beperkt wordt in de uitvoering van de vluchttaken. Het CDA begrijpt die zorgen en weegt die af tegen het streven van het CDA om beslissingsbevoegdheid waar mogelijk zo laag mogelijk neer te leggen; nu dus bij gemeenten in plaats van bij de Provincie.
Voordat een definitief besluit wordt genomen om dit over te dragen zijn er nog twee vragen. Wat heeft dit besluit direct voor gevolg? Verandert er niets, tenzij gemeente Hilversum zelf besluiten gaat aanpassen? Wie is straks beslissingsbevoegd? Mag Wijdemeren zelf besluiten of ze wel of niet bouwen, of is de gemeente afhankelijk van Hilversum?
Heeft het verwijderen van de 47 BKL contour gevolgen voor Schiphol?

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal NH) bedankt voor de beantwoording van technische vragen.
Voor de luchthaven van Texel levert dit besluit geen probleem op, maar het vliegveld in Hilversum staat al jaren onder druk. Er zijn mensen die daar liever woningbouw gerealiseerd zien. Zoals het CDA al aangaf is Wijdemeren een voorstander van woningbouw. Hilversum wil het vliegveld behouden. Zowel het Rijk als de Provincie hechten belang aan een goede infrastructuur voor de kleine luchtvaart. Niemand lijkt daarin een regierol te willen pakken. Voor regionale luchthavens wordt een grotere rol voorzien, met name door de komst van stille elektrische vliegtuigen. Het Ministerie van I en W ziet al dat er veel initiatieven zijn op het gebied van duurzaam vliegen. De grote plannen die vliegveld Hilversum heeft passen daarbij. Een vliegtuigfabrikant wil zich daar vestigen als importlocatie, mits er op lange termijn zekerheid is vanwege de noodzakelijke investeringen.

Het provinciaal beleid kent drie uitgangspunten: Het bevorderen van goede bereikbaarheid voor klein zakelijk verkeer en helikopters. Het bieden van voldoende faciliteiten aan de recreatieve functie van luchtvaart. Het streven naar een duurzame, gezonde en veilige leefomgeving. Hilversum, Texel en Den Helder vormen de lokale pijlers voor dit beleid. De beleidsaanpassing legt de motivering voor ontwikkelingen bij de gemeenten. Dat zou passen bij de systematiek van de Omgevingswet. Dat is wat mevrouw Van Geffen bedoelt met beleidsterreinen die tegen elkaar inwerken. Er is een provinciaal en nationaal belang, maar de weging wordt bij gemeenten gelegd. Is bij dit besluit een risicoanalyse gemaakt? Denk aan risico's als een gebrek aan investeringen, of zelfs het opheffen van een vliegveld. Het risico bestaat dat aan de Zuidkant van de provincie onvoldoende ruimte is voor hulpverlenings- of handhavingsdiensten. Welke risico's ziet het college? Acht het college het een aanvaardbaar risico dat vliegveld Hilversum verdwijnt?
Had de gedeputeerde contact met eigenaren, gebruikers en omwonenden van vliegveld Hilversum?
Wie zou de regierol moeten hebben voor de basisinfrastructuur van regionale luchthavens? Welke rol ziet het college voor Gedeputeerde Staten bij het op peil houden van de basisinfrastructuur voor regionale luchthavens in de provincie? De beleidsnota Regionale Luchthavens dateert van 2010. Klopt dat? Zo ja, is er aanleiding voor actualisatie?

Mevrouw **Van der Waart** (GL) vertelt dat het vervallen van het beschermingsregime van de 47 BKL contour lijkt logisch, omdat de wettelijke grondslag komt te vervallen.
De 48 dB(A)Lden contour is veel minder ruim. Binnen deze contour ervaren mensen de nodige geluidshinder. De Provincie zegt vanuit de filosofie 'Lokaal wat kan, regionaal wat moet' dat de onderbouwing van bouwen binnen deze contour aan gemeenten moet worden gelaten. Dat baart GL zorgen. Het lijkt logisch om binnen de kleine contour de verantwoordelijkheid en motivatie niet meteen aan gemeenten over te laten. Is dat wenselijk? Juist nu kan de Provincie wel wat doen aan vliegtuigoverlast. We zien nu al verschillen in de gemeentelijke aanpak. Gemeente Wijdemeren zou het liefst met bouwen beginnen, terwijl de gemeente Hilversum zich zorgen maakt over dit voornemen.
GL steunt het uitgangspunt van de Omgevingswet, maar is van mening dat Noord-Holland binnen de 48 Lden contour echt nog wel een taak heeft om een gezonde leefomgeving te bieden voor alle Noord-Hollanders. GL waardeert deze bespreking in de commissie als opmaat naar de discussie in 2022.
GL zou hopen dat dit geen opmaat is naar het sluiten van Vliegveld Hilversum. GL zou niet willen dat dit over de ruggen van inwoners wordt georganiseerd. Wat is de reactie van het college?

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) stelt dat is gekeken naar de rekentechniek. Nu komt er een andere geluidsnorm naar boven. Voor de PvdA Noord-Holland is de leefbaarheid van inwoners van Noord-Holland belangrijk. Er moet ook gebouwd worden, maar dat is een ander streven. De vraag is dan ook hoe kan worden geborgd, dat als er gebouwd wordt, er meteen 'geluidshindervrij' gebouwd wordt. Geef gemeenten regie waar te bouwen.

Mevrouw **Alberts** (SP) kan zich grotendeels aansluiten bij de bijdrage van GL. Luchtvaart is meer dan alleen geluid. Het ligt voor de hand dat wordt overgegaan naar de 48 dB(A) Lden contour. Er is dan slechts één meetlat om mee te werken. De SP is het oneens dat de beslissingsbevoegdheid bij de gemeenten wordt gelegd. Het moet regionaal worden geregeld, omdat vliegen over gemeentegrenzen heen gaat. Niet alleen geluid maar ook uitstoot moet in eigen hand worden gehouden.

De heer **Alkaduhimi** (DENK) zegt dat de sturingsfilosofie 'Lokaal wat kan, regionaal wat moet' niet mag betekenen dat de Provincie haar verantwoordelijkheid naar de bewoners toe laat varen. Het gaat om hun gezondheid. In een WHO rapport van oktober 2018 wordt gesteld dat al vanaf 48 dB(A) vliegtuighinder voor nadelige gevolgen zorgt. Mensen lopen risico op slaapverstoring en nadelige gezondheidseffecten. Wat DENK betreft wordt de BKL grens aangehouden. Dit is mogelijk lastig vanwege Europese wetgeving. Klopt dat?
Laat het niet aan gemeenten over, die zich, vanwege de enorme verdichtingsopgave, gedwongen zouden voelen om woningbouw te plegen dichtbij een vliegveld. Als daar woningen komen dan zal het vaak sociale huurwoningen betreffen. Mensen die het al moeilijk hebben worden daardoor weer de dupe.
In de Luchthavenvergunning Texel en Hilversum van 2009 zijn BKL grenzen opgenomen. Gemeenten moeten een Verklaring van Geen bezwaar aanvragen indien zij binnen deze gebieden een woningbouwvergunning wil afgeven. Geldt dat voor altijd of verjaart een vergunning?
Zijn Gedeputeerde Staten van plan om bij een dergelijke aanvraag een afweging te maken of het acceptabel is voor de gezondheid van bewoners? DENK is benieuwd naar de beantwoording van de vragen van Kies College Cluster Aalsmeerbaan.

De **voorzitter** verwijst voor de vragen van KCCA naar iBabs.

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat er geen einddatum is verbonden aan de Luchthavenvergunning. In 2009 is de regelgeving met betrekking tot de BKL contour al gewijzigd. Voor Hilversum en Texel is de contour nooit aangepast. Voor andere regionale vliegvelden geldt de nieuwe contour al wel. De overgang naar de Omgevingswet is daarvoor een goed moment. Andere regimes als NNN en BPL blijven van toepassing en in stand. De contouren blijven zoals ze zijn net als de milieuregels. Vliegveld Hilversum kan daar gewoon blijven.
Alleen DENK wil de contour houden zoals het is.
Dit besluit gaat niet ten koste van en heeft geen directe gevolgen voor de luchthavens van Hilversum of Texel. Schiphol heeft hier niets mee te maken en werkt al met de 48 dB(A) Lden contour.
De gedeputeerde zegt het volgende over de overgang van bevoegdheid naar gemeenten. Lokaal wat kan en regionaal wat moet doen we al op vele vlakken. Gezondheid moet extra zwaar worden gemotiveerd als woningbouw wenselijk is. Ten aanzien van Hilversum en Texel, Schiphol en heliport De Kooi is hier intern nooit discussie gevoerd over bouwen binnen 48 Lden. Als gemotiveerd gebouwd kan worden dan moet dat binnen de regelgeving zwaar worden beargumenteerd. Willen de Staten vervolgens de discussie voeren of er woningen gebouwd kunnen worden binnen 48 dB(A) Lden? Dat gebeurt op andere plekken ook niet.

Bij interruptie merkt mevrouw **Alberts** (SP) op dat dit gemeentegrenzen overstijgt. Neem het project datacenters in Hollands Kroon. Dat is nationaal, maar het wordt aan gemeenten overgelaten om het te regelen. De SP maakt bezwaar tegen het decentraliseren naar gemeenten van iets wat de gemeentegrens overstijgt.

Gedeputeerde **Olthof** zegt dat de vraag speelt of binnen de 48 Lden contour bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk kunnen worden gemaakt. Het bestemmingsplan zal dan moeten worden aangepast. Met alle milieueisen die er zijn moet worden aangetoond dat de gezondheid niet in het geding is. Dat moet zowel een gemeente als een provincie doen. Op dit moment heeft diezelfde provincie op andere plekken binnen die 48 Lden contour geen enkele, andere

beperking opgelegd. Binnen het huidige beleid kan binnen de 48 Lden contour worden ontwikkeld. Sterker nog: de Provincie stimuleert binnenstedelijk bouwen.
Nu de regelgeving voor Texel en Hilversum gelijk wordt getrokken zouden we nu als provincie willen bepalen of Wijdemeren binnen de 48 Lden contour wel of niet een woonwijk mag bouwen. Is de Provincie daar beter toe in staat dan een gemeente? De wetgeving verandert niet als het gaat over bevoegdheden. Hilversum en Wijdemeren hebben met regionale afstemming te maken. Conform de wetgeving gaat een gemeente over haar eigen RO-beleid.
Terugdringen van overlast luchtvaart. Op vele fronten wordt gewerkt aan het terugdringen van overlast die wordt veroorzaakt door luchtvaart. Het is aan de gemeente om stevig te onderbouwen dat binnen de Wet Geluidshinder gebouwd kan worden. Dat is niet anders dan nu.

Een risicoanalyse is niet gemaakt. Het gaat niet om de vraag of vliegveld Hilversum kan blijven bestaan, maar of gemeenten ruimtelijke ontwikkeling mogelijk willen maken binnen de 48 Lden contour. De gedeputeerde had geen persoonlijk contact met de luchthaven of ondernemers.

Bij interruptie merkt de heer **Dessing** (FvD) op dat in de nieuwe Omgevingswet juist de integrale afweging heel zwaar telt. Dat het gelijk wordt getrokken en dat alvast wordt voorgesorteerd op die situatie pleit ervoor dat het juist beter is geregeld, ook voor de inwoners van Noord-Holland.

Gedeputeerde **Olthof** meldt dat de Visie Luchtvaart inderdaad geactualiseerd moet worden. Vliegveld Hilversum hoeft niet te verdwijnen. Er wordt de luchthaven geen beperking opgelegd. Het Rijk gaat over het luchtledige; de Provincie Noord-Holland gaat over de grond als het gaat over landelijke en regionale luchthavens. Met Schiphol en Hilversum heeft de provincie aan de Zuidkant goede faciliteiten om te voorzien in de basisinfrastructuur.

De **voorzitter** zegt dat dit onderwerp nog wordt gesproken bij de behandeling van de Omgevingsverordening in maart 2022.

Tweede termijn:

Mevrouw **Van der Waart** (GL) benadrukt dat geluidshinder veroorzaakt door luchtvaart heel anders wordt beleefd dan het geluid van een snelweg. Nu is er een kans om het goed te doen. GL zou hiervoor willen pleiten.

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) constateert dat de weging vooral gaat over bewoners en woningen. De risico's die er liggen worden onderschat. Een bestaand vliegveld blijft niet vanzelfsprekend bestaan. Het gaat niet alleen over geluidsoverlast, maar ook over veiligheid. Mevrouw Van Geffen ervaart een vacuüm in de verantwoordelijkheid voor de basisinfrastructuur. Het Ministerie van I en W en Provincie Noord-Holland wijzen naar elkaar. In de actualisatie van het beleid moet dit worden opgepakt. Het gaat te snel om nu zo makkelijk met vliegveld Hilversum om te gaan.

Mevrouw **Koning** (CDA) zegt dat het CDA akkoord kan gaan met het overdragen van de verantwoordelijkheid en beslissingsbevoegdheid naar de gemeenten. Er wordt een gelijk speelveld gecreëerd.

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) hoort van de gedeputeerde dat de regels gelijk worden getrokken. Tevens zegt de gedeputeerde dat er al veel beperkingen zijn die ervoor zorgen dat een prettig

huis kan worden gebouwd als het gaat over geluid en leefbaarheid. Dit is een ander verhaal dan GL vertelt.

Mevrouw **Van der Waart** (GL) is ervan overtuigd dat het mogelijk is om in een geluidsbelast gebied woningen te realiseren waar het binnenklimaat voldoet aan de normering. Wonen bestaat niet alleen uit binnenblijven. Ook het buitengebied hoort er bij.
Geluid adaptief bouwen is slechts een lapmiddel.

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) is het eens met mevrouw Van der Waart dat bijvoorbeeld kinderen lekker buiten moeten kunnen spelen. Echter, er zijn ook oudere kinderen die nog bij hun ouders wonen, die het huis uit willen en een woning zoeken.

Gedeputeerde **Olthof** licht toe dat deze maatregel luchthaven Schiphol niet beperkt en belemmert in haar operatie. Veiligheid in de omgeving is een Rijksverantwoordelijkheid. Uiteraard is veiligheid niet in het geding.
Ten aanzien van geluidsoverlast en een gezonde leefomgeving verschilt de gedeputeerde niet van mening met GL. De afweging die de Provincie maakt, is niet anders dan de afweging die gemeenten nu gaan maken. Gemeenten moeten exact dezelfde afweging maken, die de Provincie ook maakt. Gemeenten moeten motiveren dat de gewenste ontwikkeling de gezondheid van omwonenden niet belemmert. Gemeenten zijn daartoe prima in staat.

8. B-agenda Mobiliteit
8a Voortgang project N247-16 (verplaatst van vergadering 28 oktober 2021)

Zie agendapunt 2. De bespreking van dit agendapunt en de stukken waarop geheimhouding is opgelegd, zal in beslotenheid plaatsvinden.

9. Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur en Luchtvaart)

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal NH) heeft begrepen dat de Provincie een proef is gestart waarbij landbouwverkeer over de provinciale weg bij Edam mag rijden. Komen er meerdere proeven? Hoe worden dergelijke proeven beoordeeld en geëvalueerd?

Gedeputeerde **Olthof** beaamt dat het om een proef gaat. De proef als gevolg van werkzaamheden aan de Kwadijkerbrug leverde weinig klachten op.
Het gaat in de proef bij Edam om een provinciale weg met 2x2 rijbanen. De andere wegen waarop mevrouw Van Geffen doelde, de N239 en N24, hebben 2x1 rijbaan. Op dat moment kan het andere verkeer het landbouwverkeer niet inhalen.
Bij Edam is het mogelijk om het landbouwverkeer tijdelijk, in de pilotfase, op de provinciale weg toe te staan, omdat de inrichting van de weg dat toelaat.
De N244 bij Alkmaar is 2x2 banen, maar de verkeersintensiteit is heel anders dan op het tracé bij Edam. Beide tracés zijn niet vergelijkbaar.

Mevrouw **Alberts** (SP) las recent een artikel over dat straks 2 euro extra moet worden betaald wanneer men per trein of metro naar Schiphol reist. Burgers moeten zelf gaan betalen voor het doortrekken van het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Schiphol en het sluiten van de ring.

In de VRA is hierover een brief verschenen. Mevrouw Alberts heeft die brief gemist. Ze vraagt of de brief kan worden geagendeerd op de B-agenda.

Gedeputeerde **Olthof** meent dat de brief vorige week naar Provinciale Staten is gezonden, net als aan de gemeenteraden van Amsterdam en Haarlemmermeer. Wat het agenderen betreft: De Staten gaan over hun eigen orde.

De voorzitter wijst mevrouw Alberts op de procedure waarin ze een schriftelijk verzoek tot agendering naar de commissiegriffier stuurt, met de reden en aanleiding. Dan kan het verzoek om agendering in behandeling worden genomen.

10. Sluiting

De **voorzitter** zegt dat bij de vaststelling van de agenda is bepaald dat de commissie over agendapunt 8a in beslotenheid zal spreken. De voorzitter constateert dat de commissie ermee instemt dat de openbare vergadering wordt gesloten. Na een korte schorsing wordt een fysieke besloten vergadering in de Statenzaal geopend, met oplegging van geheimhouding met betrekking tot het besprokene en wat daarover wordt vastgelegd, voor zover dat noodzakelijk geheim moet worden gehouden naar het oordeel van de gedeputeerde.

De voorzitter sluit de vergadering om 21.35 uur.

De eerstvolgende vergadering in openbaarheid staat gepland op maandag 17 januari 2022.

Provincie Noord-Holland

Openstaande moties commissie M&B 17 januari 2022

Onderwerp	Nr.	Indiener	Datum PS	PFH	Inhoud	Stand van zaken GS
Fietsvriendelijke stoplichten	M83-2019	Klein, M.C.A. (Christen Unie)	11-11-2019	Olthof, J.	PS verzoeken GS: te onderzoeken op welke kruispunten de doorstroming ten behoeve van fietsers geoptimaliseerd kan worden door verkeerlichtinstallaties aan te passen, zodat de doorstroming veiliger en sneller verloopt	08-11-2021 De strekking van de motie is meegenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit, die op 14 juni 2021 ter bespreking in de commissie is geweest. Afdoening wordt voorzien bij de vaststelling van de definitieve Actieagenda. 05-07-2021 De strekking van de motie is meegenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit die is op 14 juni ter bespreking in de commissie M&B geweest. Afdoening wordt voorzien bij de vaststelling van de definitieve Actieagenda in november. 05-04-2021 de strekking van de motie is meegenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit die is in de maak op 6 april 2021 in GS, 22 april ter bespreking in de commissie. 07-01-2021 de strekking van de motie wordt meegenomen in de Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit die is in de maak Verwacht wordt dat deze in het eerste of tweede kwartaal van 2021 aan GS wordt voorgelegd, terugkoppeling aan PS volgt dan aansluitend.

						10-08-2020 Motie wordt meegenomen in de in Q4 volgende 'Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit' Daarin zal GS de plannen met betrekking tot fiets en voetganger verder uitwerken. De Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit is vanwege de ontwikkelingen met betrekking tot Corona uitgesteld naar Q4 dit jaar, zodat lessen uit de crisis meegenomen kunnen worden. Daarnaast wordt op dit moment de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (iNHi) herzien. De iINHi is een op wegkenmerken en daadwerkelijke gebruik gebaseerde strategie. In de herziene versie is specifiek aandacht voor fietsdoorstroming bij kruispunten. 20-04-2020 Motie wordt meegenomen in de in Q2 volgende 'Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit'. Daarin zal GS de plannen met betrekking tot fiets en voetganger verder uitwerken. Daarnaast wordt op dit moment de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (iNHi) herzien. De iNHi is een op wegkenmerken en daadwerkelijke gebruik gebaseerde strategie. In de herziene versie is specifiek aandacht voor fietsdoorstroming bij kruispunten. 03-02-2020 Motie wordt meegenomen in de in Q2 volgende 'Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit'

						Daarin zal GS de plannen met betrekking tot fiets en voetganger verder uitwerken. Daarnaast wordt op dit moment de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (iNHi) herzien. De iINHi is een op wegkenmerken en daadwerkelijke gebruik gebaseerde strategie. In de herziene versie is specifiek aandacht voor fietsdoorstroming bij kruispunten.
Pont Ilpendam - Landsmeer	M75-2020	Klein, M.C.A. (Christen Unie)	14-09-2020	Olthof, J.	PS verzoeken GS: • met de gemeenten in gesprek te gaan over de mogelijkheden om de pont in de vaart te houden • daarbij ook te kijken naar creatieve oplossingen zoals bijdragen vanuit het bedrijfsleven • daarbij eveneens te bekijken welke rol de provincie zou kunnen spelen • PS over de uitkomsten te informeren	08-11-2021 Met de gemeenten, VRA en RWS is afgesproken dat het pontveer voor een tijdelijke periode tot 1 juli 2021 aan een nieuwe exploitant wordt gegund en deze opdracht wordt verlengd tot medio 2022. In deze periode zal door genoemde partijen gewerkt worden aan een definitieve oplossing voor de exploitatie van het pontje. Aan de opdracht in de motie wordt met deze afspraken voldaan, maar in een brief om afdoening van de motie zouden we graag de oplossing die gekozen wordt voor de komende jaren willen meegeven aan PS. Zodra daar meer duidelijk over is zullen we een brief tot afdoening van de motie opstellen. 05-07-2021 Met de gemeenten, VRA en RWS is afgesproken dat het pontveer voor een tijdelijke periode tot 1 juli 2021 aan een nieuwe exploitant wordt gegund. In deze periode zal door genoemde

						partijen gewerkt worden aan een definitieve oplossing voor de exploitatie van het pontje. Aan de opdracht in de motie wordt met deze afspraken voldaan. Brief om afdoening van de motie volgt na het zomerreces. 05-04-2021 Met de gemeenten, VRA en RWS is afgesproken dat het pontveer voor een tijdelijke periode tot 1 juli 2021 aan een nieuwe exploitant wordt gegund. In deze periode zal door genoemde partijen gewerkt worden aan een definitieve oplossing voor de exploitatie van het pontje. Aan de opdracht in de motie wordt met deze afspraken voldaan. Brief om afdoening van de motie volgt. 07-01-2021 Met de gemeenten, VRA en RWS is afgesproken dat het pontveer voor een tijdelijke periode tot 1 juli 2021 aan een nieuwe exploitant wordt gegund. In deze periode zal door genoemde partijen gewerkt worden aan een definitieve oplossing voor de exploitatie van het pontje. Aan de opdracht in de motie wordt met deze afspraken voldaan. Wij zullen een brief om afdoening van de motie voorbereiden.
Varende fietspaden	M185-2020	Steeman, M.C. (D66)	16-11-2020	Olthof, J.	PS dragen het college van GS op:	08-11-2021 Onderzoek wordt opgestart. Onderzoek is tevens als actie meegenomen in de concept Actieagenda Actieve Mobiliteit die op 14

					- de pontveerverbindingen in recreatieve fiets- en wandelroutes op te nemen in de recreatievisie - te onderzoeken of de pontveerverbindingen die in Provinciaal beheer zijn opgenomen kunnen worden in concessieregelingen als openbaar vervoer verbinding om continuïteit en frequentie zeker te stellen – of welke andere mogelijkheden er daarvoor zijn - Provinciale Staten van de uitkomsten van dit onderzoek op de hoogte te brengen.	juni jl. ter bespreking in de commissie is geweest. Verwacht wordt dat in het vierde kwartaal 2022 aan de PS kan worden teruggekoppeld over het onderzoek. 05-07-2021 Er wordt een onderzoek opgestart. Dit onderzoek is tevens als actie meegenomen de Actieagenda Actieve Mobiliteit die op 14 juni ter bespreking in de commissie M&B is besproken. Verwacht wordt dat de resultaten van het onderzoek in eind 2021/ begin 2022 aan PS kunnen worden teruggekoppeld 05-04-2021 Onderzoek wordt opgestart. Onderzoek is tevens als actie meegenomen de Actieagenda Actieve Mobiliteit die is in de maak op 6 april 2021 in GS, 22 april ter bespreking in de commissie. Verwacht wordt dat dit in eind 2021/ begin 2022 aan de PS kan worden teruggekoppeld. 07-01-2021 Onderzoek wordt opgestart. Verwacht wordt dat dit in eind 2021/ begin 2022 aan PS kan worden teruggekoppeld.
Optimaal onderhouden snelfietsroutes	M187-2020	Steeman, M.C. (D66)	16-11-2020	Olthof, J.	PS vragen het college van GS : - een notitie op te stellen, te delen en te bespreken met Provinciale Staten over het fietspad van de toekomst	10-11-2021 Het eerste deel van de motie (het opnemen van doorfietsroutes als aparte onderhoudscategorie) wordt als actie opgenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit en wordt ook in de nog in 2023 vast te stellen NIKG verwerkt met als

					- daarbij ook het kwaliteitsbeeld van veelgebruikte (snel- of door-) fietsroutes mee te nemen.	resultaat dat doorfietsroutes apart worden beschouwd en gemonitord. Het tweede deel van de motie (in beeld brengen van de kosten van het op onderhouden op het hoogste niveau) wordt bij de herziening van de NIKG in het vierde kwartaal van 2023 aan PS voorgelegd. Na de vaststelling van de herziene NIKG (in het vierde kwartaal 2023) kan deze motie als afgehandeld worden beschouwd. Bij een eerdere statusupdate is verwezen naar een notitie die in Q4 zal worden voorgelegd: daar is bedoeld de Actieagenda Actieve Mobiliteit. 24-08-2021 GS verwachten de gevraagde notitie in Q4-2021 aan te leveren. 05-04-2021 de strekking van de motie is meegenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit die is in de maak op 6 april 2021 in GS, 22 april ter bespreking in de commissie. 07-01-2021 De strekking van de motie wordt meegenomen in de Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit, die is in de maak. Verwacht wordt dat deze in het eerste of tweede kwartaal van 2021 aan GS wordt voorgelegd, terugkoppeling aan PS volgt dan aansluitend.

Provincie Noord-Holland

Motie Behoud loketfunctie o.a. op stations Alkmaar, Hoorn en Hilversum	M4-2021	Doevendans, S. (PvdA)	01-02-2021	Olthof, J.	PS verzoekt het college: (Eventueel samen met GS-en van andere provincies) met de directie van de NS in gesprek te gaan, te spreken over oplossingsrichtingen en zo nodig te bepleiten dat de loketfunctie op o.a. de stations Alkmaar, Hoorn en Hilversum behouden blijft.	03-11-2021 Op 28 oktober 2021 heeft gedeputeerde Olthof met de directie van NS gesproken. Afgesproken is om samen met de gemeente Hoorn en de gemeente Alkmaar op zoek te gaan naar een oplossing voor de tijdelijke sluiting van de servicebalies op stations Hoorn en Alkmaar. 23-06-2021 Er zijn nog gesprekken gaande tussen de Raad van Bestuur van NS en de vakbonden over het behoud van de loketfunctie. Na de zomer wordt er naar verwachting een besluit genomen of de loketfunctie op onder andere de in de motie genoemde stations daadwerkelijk verdwijnt. 17-03-2021 Op 15 april staat een gesprek gepland met Jeroen Olthof en regiodirectie van NS. Dan zal er gesproken worden over de sluiting van de loketten en ook over het voornemen van NS om de functie van procesleider op te heffen op o.a. station Haarlem
Motie 'Betaalbaarheid OV' opnemen als uitgangspunt in het Perspectief Mobiliteit	M169-2021	Hoogervorst, W. (SP)	13-09-2021	Olthof, J.	PS Besluit het college van GS op te roepen: - 'Betaalbaarheid OV voor de gebruikers' opnemen als uitgangspunt voor verdere uitwerking van mobiliteitsvraagstukken in het Perspectief Mobiliteit van de provincie Noord-Holland.	01-11-2021 In PS van januari 2022 brengen we een Statenbrief in waarin we uitleggen hoe het zit met kosten en reizigersopbrengsten binnen de concessies en het jaarlijkse tarievenplan van de vervoerder waarin de tarieven voor de reiziger worden voorgesteld. Dit is een overzicht van de knoppen waaraan de provincie kan draaien.

						Vervolgens wordt in de Statenbrief een voorstel opgenomen hoe we betaalbaarheid van het OV (als onderdeel van de ketenreis) in studies willen gaan meenemen en dit thema daarmee te betrekken in besluitvorming.
Motie Verdere uitrol infrastructuur van gerecycled plastic bij positieve pilotresultaten	M167-2021	Terwal, K.J. (VVD)	13-09-2021	Olthof, J.	PS Verzoekt Gedeputeerde Staten: - Provinciale Staten op de hoogte te houden van de ervaringen en lessons learned van de pilot PlasticRoad in het fietspad bij de N247 - Bij (tussentijdse) positieve resultaten te onderzoeken of een verdere uitrol van genoemd concept in de provinciale infrastructuur haalbaar en betaalbaar is	28-10-2021 Door vertraging van het totale project N247 is ook de pilot van de PlasticRoad in het fietspad bij de N247 vertraagd. De aanleg zal meegenomen worden in de herziene projectplanning N247 en wordt niet meer in 2022 verwacht.
Motie Inclusievere communicatie over deelmobiliteit	M173-2021	Koyuncu, S. (DENK)	11-10-2021	Olthof, J.	PS verzoeken het college van GS: - De leveranciers van en marktpartijen in de deelmobiliteit te stimuleren om meer aandacht te schenken aan hoe zij burgers-die digitaal niet vaardig genoeg zijn of weinig kennis hebben daarvan- kunnen bereiken met hun communicatievoorzieningen zodat	01-11-2021 De provincie is momenteel samen met een aantal partners, waaronder de gemeenten in Noord-Holland, bezig met het opzetten van een “werkplaats Deelmobiliteit”. Een van taken binnen de werkplaats is het opstellen van de “Handleiding Deelmobiliteit voor gemeenten”. In de handleiding zullen wij expliciet opnemen dat gemeenten en aanbieders van deelmobiliteit actief aandacht besteden aan inclusievere communicatie over deelmobiliteit. In het eerste kwartaal van 2022

					deelmobiliteit ook voor hen meer en vooral beter toegankelijk wordt.	zullen wij uw Staten op de hoogte stellen van de voortgang van dit proces.
Motie Pontveren Ilpendam en Spaarndam	M212-2021	Klein, M.C.A. (Christen Unie)	08-11-2021	Olthof, J.	PS verzoeken het College om: - Een bedrag van 400.000 euro (vijf keer 80.000 per jaar) in de begroting voor 2022 (uit de bestedingsruimte (Algemene Reserve en begrotingssaldo 2022) die beschikbaar wordt gesteld voor nieuw beleid) in te zetten om de pont over het Noord-Hollandskanaal tussen Ilpendam en Landsmeer de komende vijf jaar in de vaart te houden, en zich in te zetten voor een permanente oplossing - en een eenmalige bijdrage te doen aan de realisatie van de pont bij Spaarndam van 55.000 euro door de gemeente Haarlem samen met het recreatieschap Spaarnwoude.	
Motie bij de begroting jongerenperspectief op bereikbaarheid	M216-2021	Doevendans, S. (PvdA)	08-11-2021	Olthof, J.	PS verzoekt het college: • Om in gesprek te gaan met de jongeren van de NJR jongerendag over mobiliteit	

Provincie Noord-Holland

					• Om de uitkomsten van de NJR jongerendag mee te nemen in het mobiliteitsbeleid voor zover het past binnen het budget en de ambities van provincie Noord-Holland.	

Lijst openstaande toezeggingen commissie M&B 17-01-2022

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
Bereikbaarheid Haarlemmermeer Bollenstreek	M&B	20-04-2020	Olthof	Met het besluit over de Duinpolderweg kan worden doorgegaan met het opwaarderen van de Bennebroekerweg. Het college gaat snel met partners in gesprek over de verdere opgave in de regio. Het college komt vervolgens naar PS om het opwaarderen van de Bennebroekerweg een fase verder te brengen. Met dit besluit zijn niet alle vragen beantwoord. Er zijn zelfs vragen bij gekomen. Daar zullen we de komende tijd antwoord op moeten gaan hebben. Het antwoord op de vraag met wie wanneer gesproken is, volgt met de beantwoording van technische vragen. Een korte impressie van alle reacties volgt. Het evenwicht in de relatie met Zuid-Holland is verstoord. Er ligt een grote opgave om dat vertrouwen te herstellen. In de Stuurgroep heeft de gedeputeerde de heer Vermeulen aangeboden om zo snel mogelijk met elkaar om tafel te gaan zitten. Dan kan worden bekeken of er een basis is om gezamenlijk verder te gaan. Het college van Noord-Holland zal niet passief afwachten. Het is belangrijk om met elkaar in gesprek te gaan over de knelpunten die er nog zijn en hoe die kunnen worden opgepakt.	Aanpak Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 op C-agenda M&B 31-08-2020 Brief over vastgestelde intentieovereenkomst inz. (nieuwe) Bennebroekerweg met Vervoerregio Amsterdam en gemeente Haarlemmermeer op C-agenda M&B 26-10 1496357/1496390 20-05-2021 gezamenlijke online informatiebijeenkomst met raadsleden Haarlemmermeer, organisatie vanuit Haarlemmermeer 06-09-2021 gezamenlijke Actie-agenda Netwerkstudie Haarlemmermeer (B-agenda)

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				Gedeputeerde gaat met het besluit van PS terug naar de stuurgroep. De stuurgroep kan besluiten verder te gaan zonder Noord-Holland. Het kan dat de stuurgroep met een andere scope verder gaat, waarbij Noord-Holland partner blijft, of de Stuurgroep stopt. Dan zal naar een nieuw samenwerkingsverband moeten worden gekeken voor toekomstige opgaven. Dat laatste lijkt het meest waarschijnlijke. Het lijkt verstandig om een nieuwe start te maken. In het vervolgtraject wil het college met andere partners in gesprek dan alleen bewoners. In de nieuwe situatie, in stap 2, worden die partijen absoluut betrokken. Eerst zal gedeputeerde het gesprek aangaan met de heer Vermeulen. Ze hebben met elkaar veel gezamenlijke opgaven. Dat er een andere werkelijkheid is ontstaan die voor andere partijen teleurstellend is dat erkent de gedeputeerde. Er is voldoende basis om met elkaar verder te gaan. Daar moet de tijd voor genomen worden. Het goede gesprek moet worden aangegaan. Om een bemiddelaar te betrekken, dat vindt de gedeputeerde wat vroeg. Eerst zouden de collega bestuurders met elkaar het gesprek moeten aangaan, vertrouwen in. Ook met de gemeenten die teleurgesteld zijn, zal eerst het gesprek worden aangegaan.	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
Netwerkstudie Haarlemmermeer	M&B	06-09-2021	Olthof	Over de verbreding van de brug bij Lisserbroek meldt gedeputeerde dat het college in het najaar terugkomt naar PS voor het vaststellen van een nieuwe scope. Dan wordt bekeken welke maatregelen mogelijk zijn om de opgave, die er ligt voor de regio, door te zetten. Een schriftelijk antwoord op de vraag over de volgende fase in het onderzoek naar het fietspad tussen Lisse en Nieuw Vennep volgt nog. De N205 wordt meegenomen in de totale scope van wat op de lange termijn nodig is om de regio goed bereikbaar te houden. De gedeputeerde komt er in deze commissie op terug als voortgang kan worden gemeld. Bij interruptie merkt de heer Hollebeek (PvdD) op dat hij een vraag stelde over de prioritering van investeringen in lokale fiets- en voetgangersnetwerken. Hoe is die afweging in prioritering gemaakt? Gedeputeerde Olthof komt graag schriftelijk terug op deze deels technische vraag.	
Abri's op het provinciale areaal in de omgeving van Heerhugowaard	M&B	15-06-2020	Olthof	Er zal een pilot worden gedraaid. Afhankelijk van de uitkomst van de pilot wordt bekeken welke nadere stappen gezet moeten worden. Provinciale Staten worden geïnformeerd over de uitkomst van de pilot.	Verwachting is Q2 2021

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
Vervoer over water	PS	29-06-2020	Olthof	Gedeputeerde komt eind 2020 met een integrale notitie ook in relatie tot andere beleidsterreinen, waarbij gebruik wordt gemaakt van de kennis van de Koninklijke Schippersvereniging Schuttevaer.	Komt terug in het Perpectief Mobiliteit M&B 06-09-2021 (A-agenda) en in de Agenda slimme en schone logistiek M&B 27-09-2021 (concept op B-agenda) en Q1 '22 (A-stuk)
Vervolgstudie onderdoorgang N247 Broek in Waterland	M&B	26-10-2020	Olthof	De gedeputeerde zal serieus kijken of de effecten van thuiswerken kunnen worden meegenomen in de verkeersmodellen.	De vervolgstudie naar een mogelijke onderdoorgang in de N247 in Broek in Waterland is gestart. Hiervoor hebben de leden van de Statencommissie Mobiliteit en Bereikbaarheid een uitnodiging ontvangen om dit proces van dichtbij te volgen via ateliers. Streven is om in Q2 van 2022 een uitgewerkt voorstel voor de onderdoor-gang voor te kunnen leggen aan GS en PS waarbij er inhoudelijk nog een keuze kan worden gemaakt over de inrichting van de N247 qua rijstrookindeling, mede in relatie tot de financiering. In Q3 2022 zal dan een definitieve keuze worden voorgelegd aan PS over de

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
					realisatie van een onderdoorgang.
Begroting 2021 / Zeehavens	PS	09-11-2020	Pels	Binnen zeehavens zien we dat er extra aandacht nodig is om op langere termijn de transities waar te kunnen maken, maar ook de economische ontwikkeling van onze belangrijke havens te kunnen faciliteren. Daarom komen wij binnenkort met een regeling voor duurzame zeehavens, waarin stikstof apart benoemd wordt als een van de zaken waar een bedrijf aan kan werken om de innovatie binnen het gebied verder aan te jagen. Het is wel belangrijk dat we goed de koppeling maken met het landelijk innovatiebeleid en dat wij zoeken naar hoe wij de meeste koppelkansen kunnen benutten, zoals met onze inzet binnen de zeehavenregeling maar ook op gezonde leefomgeving, op circulaire economie en energietransitie. Ik stel voor binnenkort met een brief naar PS te komen over hoe wij binnen de tafel van havens en industrie kijken naar de koppeling van de transities en tegelijkertijd het stikstofprobleem en hoe wij in samenwerking met verschillende partijen uit de zeehavens en met het Rijk stappen willen gaan zetten om innovatie te bevorderen en dan zullen wij zeker kijken naar onze eigen regelingen, maar ook richting het Rijk, wat zouden wij daar nog voor elkaar willen krijgen.	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
Eerste begrotingswijziging 2021	M&B	15-02-2021	Olthof	De gedeputeerde is in gesprek met Bergen en Alkmaar en getracht wordt om ook Rijkswaterstaat erbij te betrekken om het project Kogerdijk en de fietsverbinding vlot te trekken. De gedeputeerde hoopt de Staten hierover in 2021 meer informatie te kunnen geven In de duurzaamheidsambities zullen keuzes gemaakt moeten worden. De gedeputeerde komt op een later moment met een nadere toelichting op de duurzaamheidsambities in relatie tot mobiliteit.	
Vaststellen onderzoeksagenda vervolg Regionaal OV Toekomstbeeld Noord-Holland en Flevoland (ROVT)	M&B	15-02-2021	Olthof	De gedeputeerde hoorde meermaals het verzoek om een voortgangsrapportage. Zoals vermeld in het document wordt elk jaar geëvalueerd en gekeken naar de voortgang van het ROVT. Het is een adaptief programma. Er kunnen veranderingen ontstaan in de afweging waardoor sommige bouwstenen misschien gaan verschuiven. Zoals toegezegd komt er een afwegingskader over wanneer en hoe een bouwsteen kan worden toegevoegd. Onder meer voor de lijn Hoorn-Lelystad. In de bouwstenen c.q. de agenda staat dat in 2022 naar HOV Hoorn-Medemblik, of in ieder geval in West Friesland wordt gekeken. In die onderzoeksagenda wordt het spoor Hoorn-Medemblik meegenomen. De gedeputeerde zal te zijner tijd terugkoppelen wat daaruit gekomen is.	Zal afgedaan worden door: **14-02-2022 jaarrapportage Onderzoeksagenda ROVT 2040 (C-agenda)**

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
Verkeersveiligheid: jaarverantwoording en uitvoeringsregelingen 2021 Veiligheid N9	M&B	15-02-2021	Olthof	Op de rondvraag verkeersveiligheid van Mevr. Kuiper (CDA) antwoordt gedeputeerde dat de regio's met uitvoeringsplannen komen. In eerste instantie volgt per regio een intentieverklaring. GS stellen die intentieverklaringen vast. Deze worden in de Statencommissie besproken. Die intentieverklaringen leiden tot een Uitvoeringsprogramma. Dat is een combinatie van Rijk, provincie en gemeenten. In het proces en het programma Verkeersveiligheid worden de Staten meegenomen. De uitvoeringsplannen komen ook naar de Staten, om brede bestuurlijke overeenstemming te bereiken. Gedeputeerde weet nog niet wanneer de onderzoeksrapportage over de verkeersveiligheid op de N9 kan worden verwacht. Het onderzoek wordt in 2021 vervolgd met een fase waarin oplossingen worden onderzocht. Gedeputeerde komt met een moment om de Staten daarover nader te informeren.	
Leeghwaterbrug	M&B	15-02-2021	Olthof	Op de rondvraag van Mevr. Van Geffen (VVD) antwoordt gedeputeerde: Op dit moment worden het proces en de kosten ten aanzien van de werkzaamheden aan de Leeghwaterbrug geëvalueerd.	**Evaluatie gehele project Q1-2022, verwachting februari (C-stuk)**
Duurzaamheids-ambities Provinciale Infrastructuur 2021-2023	M&B	22-04-2021	Olthof	De heer Klein (CU) stelde de vraag of er inzicht is in hoeverre de provincie nu 'on track' is richting het bereiken van de doelen. Stel dat de kosten in de loop van de uitvoering hoger worden, wat	Zal afgedaan worden in **Actualisering integraal Meerjarenprogramma**

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
	PS	17-05-2021	Olthof	gebeurt er dan? Worden dan minder aanvullende duurzaamheidsmaatregelen getroffen, of komt de gedeputeerde naar de Staten met een vraag voor een aanvullend krediet? Gedeputeerde Olthof zegt 7,5 miljoen euro het uitgangspunt was. De impact van 2022 en 2023 moet nog worden beoordeeld. Provinciale Staten horen nog wat het financieel betekent. In de zomer volgt een terugkoppeling over de stand van zaken van het traject van duurzaamheidsambities. Soms gaat het vooral over veiligheid en een andere keer gaat het vooral over duurzaamheid. Het zijn twee ambities die we hebben. In IPO-verband heeft de Provincie Noord-Holland haar handtekening gezet onder het terugdringen van de CO2-uitstoot. We hebben ook de ambitie om uiteindelijk tot nul verkeersslachtoffers te komen. Laten we oppassen dat we die twee ambities als tegenstelling gaan neerzetten. Het gaat vooral om het aan elkaar verbinden. Ik denk dat er heel veel mogelijkheden zijn. Ik ben bereid om te kijken naar een technische briefing. Het lijkt me altijd goed als we daarmee iets kunnen verduidelijken. In overleg met de griffie zal worden gekeken waar de technische briefing over moet gaan.	**Infrastructuur iMPI 2022-2029**
Focus Smart Mobility	M&B	22-04-2021	Olthof	Gedeputeerde zegt toe dat het effect op de reiziger c.q. de gebruiker wordt meegenomen in	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
	PS	17-05-2021	Olthof	de voortgangsrapportage. Smart Mobility kan niet los worden gezien van de verstedelijkingsopgave. Bij de eerste voortgangsrapportage volgt ook de financiële opgave. Ik wil de heer Klein wel tegemoet komen door in de jaarlijkse rapportage, die we hebben toegezegd, de financiële verhoudingen mee te nemen. Dan kunnen we zien wat er uiteindelijk naar realisatie en wat naar onderzoek gaat. Daarin zou ik ook willen meenemen op basis van welke criteria een bepaald onderzoek kan worden vormgeven. Op dit moment loopt er een verkenning naar de verschillende deelconcepten die er zijn. Dan heb ik het niet over de MRA, maar over de rest van Noord-Holland, waar we kijken naar een combinatie met Mobility as a Service. Hoe zorg je dat je van A naar B kunt komen en hoe kun je van verschillende concepten gebruikmaken. Dit kan ik u toezeggen. Ik verwacht net na de zomer de eerste verkenning, waarin dat ook in beeld wordt gebracht en welke partijen daarvoor in de markt zijn. We werken op dit moment onder de noemer 'Krachtenbundeling Smart Mobility' met alle provincies en vijf gemeenten samen. Ik wil toezeggen dat ik u een overzicht zal bieden van	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				die samenwerkingsvorm, met wie we samenwerken en op welke onderdelen.	
Concept Perspectief Mobiliteit	M&B	22-04-2021	Olthof	Op dit moment wordt ook gewerkt aan een document Duurzame Logistiek inzake vervoer over weg en water. De gedeputeerde verwacht dit document aan het eind van het jaar met de Staten te kunnen delen.	Agenda slimme en schone logistiek De provincie stelt een agenda slimme en schone logistiek op om de provinciale inzet betreffende het goederenvervoer verder vorm te geven. Q3 2021: commissievergadering M&B 27-9 : concept Agenda Slimme en Schone Logistiek Noord-Holland ter bespreking op de B-agenda Q4 '21/Q1 '22: Verwerken feedback commissie en stakeholders tot definitieve agenda slimme en schone logistiek Verwachting Q1 2022: cie M&B Voordracht Agenda Slimme en Schone Logistiek Noord-Holland (A-agenda)
Reactie op Adviesaanvraag Dienstregeling NS	M&B	22-04-2021	Olthof	De heer Hoogervorst (SP) heeft een rondvraag over agendapunt 9d, de reactie op de adviesaanvraag dienstregeling NS 2022. Wanneer valt een reactie van NS te verwachten? Worden Provinciale Staten	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				daarin gekend en hebben de Staten daar nog iets over te zeggen? Gedeputeerde Olthof antwoordt dat de Staten er niets over te zeggen hebben. Het is de dienstregeling van NS. De Noordvleugelpartijen hebben wel hun ongenoegen geuit over bepaalde maatregelen. Er kwam nog geen reactie van NS. De Staten zullen op de hoogte worden gesteld van die reactie, zodra deze is ontvangen.	
Proces luchtvaart	M&B	14-06-2021	Olthof	Op 20 mei jl. is er t.a.v. het proces luchtvaart een voorbereidend overleg geweest met afgevaardigden uit deze commissie en het team Luchtvaart van Provincie Noord-Holland. Mevrouw Van der Waart (GL) geeft een terugkoppeling van het overleg. Ze verwijst naar de technische briefing over het luchtvaartdossier van maart jl., waarna zich een werkgroep heeft gevormd, bestaande uit mevrouw Van Geffen, de heer Steeman, de heer Dessing, mevrouw Doevendans, de heer Hollebeek, mevrouw Koning en mevrouw Van der Waart zelf. De werkgroep had een eerste verkennende gesprek met de ambtelijke ondersteuning. Daarbij is afgesproken dat deze commissie en commissie RWK in september 2021 nog een technische briefing krijgen over de relatie RO en luchtvaart. Daarna wordt nog een BOT-overleg georganiseerd en dan een openbare bespreking in deze commissie.	27-09-2021 Technische briefing, met uitnodiging van de commissie RWK 28-10-2021 BOT-overleg, met uitnodiging van de commissie RWK

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
Voordracht jaarstukken 2020	M&B	14-06-2021	Olthof	Gedeputeerde verwacht de Staten aan het eind van dit jaar een Agenda Logistiek te kunnen presenteren, waarin onder meer is gekeken naar vervoer over water. De gedeputeerde komt nog met een antwoord over wanneer de biodiversiteit geheel op orde moet zijn. Nog bekeken moet worden of het 'varend fietspad' past in doorfietsroutes en het recreatiebeleid. De gedeputeerde wil het verzoek om een bijdrage eerst met college Zaal bespreken. PS zullen hierover worden geïnformeerd.	Verwachting **21-03-2022 cie M&B: Voordracht Agenda Slimme en Schone Logistiek Noord-Holland**
Vaststellen Uitvoeringsregeling Spaarpalen ter uitvoering van motie 'Spaarpalen voor Verkeersveiligheid'	M&B	14-06-2021	Olthof	Met de gemeenten wordt achteraf geëvalueerd hoe een project is verlopen. Begin 2022 worden de eerste resultaten verwacht. Die worden gedeeld met PS.	
Actieagenda Actieve Mobiliteit en Regionaal Toekomstbeeld Fiets	M&B	14-06-2021	Olthof	De aanpassing van de term 'snelfietsroutes' in 'doorfietsroutes' zal in de definitieve versie worden verwerkt. Over de monitoring van de Actieagenda en het frequent informeren van de Staten zegt de gedeputeerde dat bij de jaarlijkse behandeling van het IMPI integrale informatie over alle mobiliteitsvraagstukken volgt. Daar kan ook de discussie worden gevoerd.	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				De heer Terwal (VVD) ziet graag dat in de definitieve versie van de Actieagenda een staatje wordt opgenomen over realistische fietsafstanden, c.q. de actieradius van de gemiddelde Noord-Hollander. Gedeputeerde Olthof zal het verzoek van de heer Terwal meenemen om meer inzicht te geven. Hij moet zich wel realiseren dat de fietspaden van de doorfietsroutes langer zijn. Vaak gebruikt men slechts een deel van een doorfietsroute.	
Motie 78 'Financiële bijdrage elektrificatie pontveer Spaarndam'	PS	28-06-2021	Olthof	Bij motie 78 'Financiële bijdrage elektrificatie pontveer Spaarndam' wil ik de toezegging doen dat we dit verder onderzoeken en de Staten daarover zo snel mogelijk informeren. De deadline is september. Ik moet in gesprek gaan om te vernemen hoe hard die deadline is. Er zit immers een vakantieperiode tussen. Voor deze specifieke verbinding is in 2009 een eerdere subsidie toegekend van 144.000 euro. Dat was om een nieuwe pont aan te schaffen. In 2018 is een subsidie toegekend van 64.000 euro om de verbinding te verplaatsen. We moeten juridisch bekijken of nogmaals een subsidie mag worden toegekend. Als dat juridisch mogelijk mocht zijn dan moeten we met elkaar kijken waaruit dat wordt gefinancierd. Dat moet apart worden behandeld, omdat de begroting te laat komt.	
Visie Noordzeekanaalgebied en havencomplexen (vraag	M&B	06-09-2021	Pels	Mw. Van der Waart (GL) heeft een vraag aan gedeputeerde Pels over de in de Strategische agenda genoemde Visie Noordzeekanaalgebied en	**M&B 29-11-2021 (bespreking Midterm review Coalitieakkoord):**

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
n.a.v. strategische agenda)				havencomplexen. Wat is de insteek van deze visie? Wordt bijvoorbeeld invulling gegeven aan de rol van de provincie om de havens circulair te maken? In de Strategische agenda is geen datum van bespreking opgenomen. Hoe loopt het proces? Wanneer kan de commissie iets verwachten? Gedeputeerde Pels zegt dat er veel vragen op de provincie afkomen met betrekking tot de havens. GS hebben het voornemen om daarover een visie op te stellen. PS stellen dat document vast. Aan de rol en inzet van provincie in de havens wordt een kader verbonden. De gedeputeerde stelt voor om het visiedocument in november 2021 in deze commissie te bespreken, bijvoorbeeld in de vorm van een technische briefing met experts of een BOT-overleg, afhankelijk van de behoefte van de Staten.	**De Provincie komt met een havennota waarbij PS vroegtijdig worden betrokken.**
Jaarlijks overleg met de raadscommissie gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam (vraag n.a.v. strategische agenda)	M&B	06-09-2021	Olthof	De heer Terwal (VVD) verwijst naar het jaarlijks overleg met de raadscommissie gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam. Het zou fijn als in het voorjaar van 2022 het gesprek kan worden aangegaan met elkaar. In Noord-Holland zijn veel projecten die gezamenlijk moeten worden opgepakt. De voorzitter zegt toe dat dit door de griffie wordt opgepakt.	**Na de gemeenteraads-verkiezingen in maart '22 zal de griffie de gemeente Amsterdam en de VRA benaderen voor een gezamenlijk overleg.**
Vaststellen Perspectief Mobiliteit	M&B	06-09-2021	Olthof	Eind van dit jaar/begin volgend jaar zal de provincie samen met de regio Alkmaar-	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				Heerhugowaard met een plan voor de N242 komen. Gedeputeerde Olthof vertelt dat kleine projecten worden opgenomen in het IMPI. De gedeputeerde zegt toe met een tijdspad te komen voor grote investeringen in de 'totale N242'. Gedeputeerde Olthof zegt dat het punt van de heer Klein (CU) terecht is. Het is goed om de eisen, die worden gesteld, met PS te bespreken. De gedeputeerde bekijkt nog in welke vorm dat kan plaatsvinden. PS worden meegenomen in de voorwaarden ten aanzien van het Plan van Aanpak. De gedeputeerde geeft wel mee dat de voordracht staat. T.a.v. het PvA kunnen GS en PS elkaar vinden, maar de vrijblijvendheid is er dan wel vanaf. De heer Klein vindt dat een mooi voorstel. Als het college criteria opneemt in het PvA dan zou het onverhoopt kunnen gebeuren dat PS kunnen stellen dat het plan dat er ligt niet voldoet aan de gestelde criteria. Het college zal dan toch niet zomaar subsidie geven? Gedeputeerde Olthof bevestigt dat als niet wordt voldaan aan de criteria, die verbonden zijn aan een subsidie, dan zal ook geen subsidie worden gegeven.	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
Subsidie, gereserveerd in het kader van het OV knooppunt stationsgebied Hilversum. (rondvraag dhr. Klein - CU)	M&B	06-09-2021	Olthof	Het verbeteren van de fietsverbinding onder het station door is een onderdeel van het plan. De tunnel maakt onderdeel uit van het Hoogwaardig Regionaal Fietsnetwerk, zoals dat door de gemeenten en regio is vastgesteld. Door een onderzoeksbureau is geadviseerd om de tunnel te verbreden voor het verhogen van de veiligheid. Nu lijkt er gekozen te gaan worden voor een scenario waarin de tunnel niet wordt verbreed. Klopt het dat in de, mede door de provincie gefinancierde, plannen geen ruimte is voor een verbreding van de fietstunnel? Kan de provincie stimuleren dat de tunnel wel wordt verbreed? Gedeputeerde Olthof beaamt dat een verbreding van de tunnel een toekomstbestendige en betere oplossing is. De provincie deed haar bijdrage op basis van de integrale gebiedsontwikkeling rondom het station van Hilversum. De gemeente werkt aan een onderzoek en een verdere uitwerking. Het verbreden van de fietstunnel kost 15 miljoen euro. Dat is niet realiseerbaar binnen dit plan. De gedeputeerde zegt toe dat in het vervolgonderzoek Netwerk Doorfietsroute dit knelpunt een plek zal worden gegeven. Uiteraard zal worden gekeken naar koppelkansen op het moment dat geïnvesteerd gaat worden.	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				De heer Klein (CU) vraagt of in het integrale plan rekening wordt gehouden met het eventueel later verbreden van de tunnel, in geval er financiële middelen voor zouden zijn. Gedeputeerde Olthof wil niet de verwachting wekken dat de tunnel alsnog zal worden verbreed. De financiële bijdrage van de provincie in het stationsgebied van Hilversum is beperkt. Er zijn geen extra middelen voor het verbreden van de tunnel. Als het al zou gebeuren dan is het logisch dat een eventuele verbreding wordt gekoppeld aan het project dat nu al loopt. De planning van de projecten is niet bekend bij de gedeputeerde. De informatie die daarover beschikbaar is zal de gedeputeerde delen.	
Bermveiligheid	Cie. M&B	27-09-2021	Olthof	Bij interruptie vraagt de heer Hoogervorst (SP) of de gedeputeerde kan toezeggen dat als de projecten in het kader van bermveiligheid zijn afgerond, hij met een overzicht komt van wat er plaatsvond. Gedeputeerde Olthof zal een overzicht geven van wat gerealiseerd is en wat nog onderhanden is.	
Eindverantwoording Westfrisiaweg	Cie. M&B	27-09-2021	Olthof	U krijgt schriftelijk inzicht per partij wat de bijdrage is geweest. GL vroeg naar de gemaakte afspraken. De gedeputeerde kent ze niet, maar als ze er zijn dan krijgt de commissie een overzicht. Bij interruptie vraagt de heer Hoogervorst (SP) nadrukkelijk naar de verkeerstellingen.	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				Gedeputeerde Olthof belooft op de vraag van de heer Hoogervorst terug te komen. Hij doet geen toezegging over tellingen, voordat hij een completer beeld heeft. Bij interruptie vraagt mevrouw Van der Waart (GL) of de intensiteiten van de parallelweg dan ook meegenomen kunnen worden. Gedeputeerde Olthof komt erop terug wanneer en wat wordt gemeten in het kader van de Westfrisiaweg en wat de ontwikkeling betekent ten opzichte van het referentiejaar.	
RMP Deel 2 / onderzoek CE Delft m.b.t. Regionaal Mobiliteitsprogramma	Cie. M&B	27-09-2021	Olthof	CE Delft doet een tweede onderzoek naar het effect voor stikstof en fijnstof. Het resultaat komt eraan. Het college heeft de klimaatdoelstelling van 55% omarmd. Het wordt lastig om maatregelen af te dwingen als het Rijk de doelstelling van 4,2 megaton niet aanpast naar 2,2 megaton. Het college kan een gemeente niet vragen meer te doen dan er nu vanuit het Rijk gevraagd wordt. Bij interruptie vraagt mevrouw Van der Waart (GL) of het college hierover het gesprek met het Rijk of Europa voert. Gedeputeerde Olthof zal het bijstellen van de ambitie vanuit het Rijk in IPO-verband aan de orde stellen.	
Conceptagenda Slimme en Schone Logistiek	Cie. M&B	30-09-2021	Olthof	Bij interruptie vraagt Statenlid Kostiç (PvdD) om de voor- en nadelen van biobrandstof	**M&B 29-11-2021 (bespreking Midterm review Coalitieakkoord):**

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				wetenschappelijk toe te lichten. Nu wordt biobrandstof geschaard onder schone logistiek. Gedeputeerde Olthof belooft ernaar te kijken GL stipte de luchtvaart aan. Goederenvervoer door de lucht is heel beperkt als men kijkt naar het totale logistieke palet. Een groot deel van de goederen gaat met passagiersvliegtuigen mee. De gedeputeerde bekijkt of er nog iets over gemeld kan worden. Op de vraag of de binnenvaart op schema ligt als het gaat over ambities zegt de gedeputeerde dat daarvan nog geen cijfers bekend zijn. Gedeputeerde kijkt na of er inmiddels cijfers zijn. Deze zullen dan worden gedeeld met de Staten. Hetzelfde geldt voor het transparant maken van de footprint. Bij interruptie vraagt de heer Klein (CU) om de opmerking 'Het voorkomen van onnodig transport' scherper te stellen. Er zal moeten worden gezocht naar manieren om transport in ieder geval te verminderen. Gedeputeerde Olthof vindt het een terechte opmerking. Deze wordt meegenomen.	**Gedeputeerde verwacht dat medio maart de definitieve agenda kan worden vastgesteld**
Intergraal Meerjarenprogramma	Cie. M&B	28-10-2021	Olthof	Naast het IMPI wordt er ook gewerkt aan de investeringsstrategie Noord-Hollandse	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
Infrastructuur (iMPI) 2022-2029				infrastructuur (iNHi). De prioritering zal in de Staten plaatsvinden. Provinciale Staten bepalen welk project van de plan- naar de realisatiefase gaat. Daarvoor ligt er het traject om te kiezen welke projecten in de studiefase worden opgenomen. Met de iNHi worden daarin stappen gezet. Die nieuwe vorm zal mogelijk pas in de volgende coalitie kunnen worden gebruikt. Begin volgend jaar volgt een eerste opzet van de iNHi.	
Begroting	Cie. M&B	28-10-2021	Olthof	De voorzitter constateert dat er behoefte in de commissie is om met elkaar en gedeputeerde in gesprek te gaan over de indicatoren op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid. De vorm is nog niet duidelijk. Wordt vervolgd. Over de telmethode zijn eerder vragen gesteld. Een aantal provincies draait pilots. Wanneer de methode landelijk wordt overgenomen, dan zal Provincie Noord-Holland daarin meegaan. Op de vraag wat de nieuwe methode zal opleveren ten opzichte van de oude methode antwoordt de gedeputeerde dat geen appels met peren moeten worden vergeleken. Het is interessant om te weten wat de nieuwe methode gaat opleveren ten opzichte van de oude. Wat is de meerwaarde als het gaat over inzicht en overzicht van het aantal verkeersongevallen? Bij interruptie vraagt Statenlid Gringhuis (GL) of het laatste als een toezegging kan worden gezien. Lukt het om een memo te maken voor Kerst 2022?	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				De gedeputeerde zou daaraan geen datum willen hangen. Hij zegt wel toe dat op die manier een vergelijking zal worden gemaakt. Gedeputeerde Olthof zegt toe met collega Rommel te overleggen over innovatieve maatregelen (natuur) en faunapassages.	

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor PS 17 januari 2022

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2021		2022									2023	GS	Behandeling
Commissie M&B	**28-10**	**29-11**	**17-01**	**14-02**	**21-03**	**09-05**	**20-06**	**12-09**	**29-09**	**31-10**	**5-12**	**Q1**		
Algemeen														
1e Begrotingswijziging													allen	2022: 1e Begrotingswijziging 14-02 M&B, 07-03 PS
2e Begrotingswijziging													allen	2022: 2e Begrotingswijziging 12-09 M&B, 19-09 PS
Laatste begrotingswijziging														2021: laatste Begrotingswijziging 29-11 M&B, 13-12 PS 2022: laatste Begrotingswijziging 05-12 M&B, 19-12 PS
Jaarstukken en Kaderbrief													allen	2022: 20 juni in commissie M&B (A-agenda) en 4 juli in PS
Begroting													allen	2021: 28 oktober in commissie M&B (A-agenda) en 8 november in PS 2022: 31 oktober in commissie M&B (A-agenda) en 14 november in PS
Mobiliteit/ Bereikbaarheid														
Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG)													Olthof	28-09-2020 Technische briefing (met uitnodiging van de cie. EFB) 26-10-2020 Voordracht in cie. M&B 09-11-2020 Voordracht in PS Nadere invulling van de duurzaamheidsambities binnen de infrastructurele projecten 2021-2023 zoals eerder aangekondigd in de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2020-2023 (NIKG). 22-04-2021 Voordracht Duurzaamheidsambities provinciale infrastructuur '21-'23 in cie. M&B, 17-05-2021 in PS
Bijpraatmoment Rocov-NH (Regionaal Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer NH)													Olthof	Halfjaarlijks bijpraatmoment over recente ontwikkelingen. Het is gebruikelijk dat Rocov de cie. 2 x (soms 1 x) per jaar informeert. 18-01 18.30 uur online overleg met Rocov-NH 27-09-2021 overleg 21-03-2022 volgend overleg
Jaarlijks overleg met raadscie. gem. A'dam en Vervoerregio Amsterdam													Olthof	Eens per jaar is er een bijeenkomst met de leden van de commissie, leden van de raadscie. verkeer (Raadscommissie Mobiliteit, Luchtkwaliteit en Water (MLW)) van Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam. Voorjaar 2022 (na raadsverkiezingen)
Verkeersveiligheid													Olthof	Jaarverantwoording verkeersveiligheid 2020: In de commissievergadering Bereikbaarheid en Mobiliteit van 20 januari 2020 is toegezegd de commissie jaarlijks te rapporteren over de activiteiten van GS op het gebied van verkeersveiligheid. In de jaarverantwoording wordt naast een terugblik op 2020 ook vooruitgeblikt op de activiteiten in 2021. 15-02-2021 C-agenda: Uitvoeringsregelingen verkeersveiligheid 2021 en jaarverantwoording 2020 17-01-2022 C-agenda Uitvoeringsregeling subsidie Verkeerseducatie Scholieren Noord-Holland 2022 en de Uitvoeringsregeling subsidie Doortrappen Noord-Holland 2022
Perspectief Mobiliteit (v/h Agenda Mobiliteit)													Olthof	*Perspectief Mobiliteit* is de nieuwe titel van Agenda Mobiliteit. De Agenda Mobiliteit is al eerder in de commissie besproken, nl.: 11-02-2019 discussiestuk Agenda Mobiliteit (B-agenda) 16-09-2019 BOT-overleg Agenda Mobiliteit Onder de nieuwe naam *Perspectief Mobiliteit* bespreekt GS graag: 22-04-2021 concept-Agenda Perspectief Mobiliteit (B-agenda) 06-09-2021 voordracht definitief Perspectief Mobiliteit (A-agenda) (13-09 in PS)

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor PS 17 januari 2022

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2021		2022									2023	GS	Behandeling
Commissie M&B	**28-10**	**29-11**	**17-01**	**14-02**	**21-03**	**09-05**	**20-06**	**12-09**	**29-09**	**31-10**	**5-12**	**Q1**		
Verbinding A8-A9 / Landschapsplan													Olthof	Juni 2019: Dit onderwerp maakt deel uit van het coalitieakkoord “Duurzaam doorpakken”: In februari en eind mei van dit jaar bent u per brief geïnformeerd (kenmerken 1 1 60469/1 357255 en 1 427994/1 427999) over de stappen van het project 'Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9'. In de brief van eind mei hebben wij o.a. aangegeven dat u het Landschapsplan in kwartaal 1 van 2021 zou ontvangen. Dat wordt nu Q4 van 2021. Wij bekijken samen met de partners uit de Stuurgroep Verbinding A8-A9 en het consortium of dit proces is te versnellen. 14-06 technische briefing 06-09 ter kennisname Bouwstenen voor het Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9’ (C-agenda) 11-01-2022 19.00-21.00 uur technische sessie Landschapsplan Stelling van Amsterdam/A8-A9, met uitnodiging van de commissie EFB 17-01-2022 Landschapsplan Stelling van Amsterdam/A8-A9 (A-agenda), met uitnodiging van de commissie EFB *Krommenie/Assendelft:* Informeren over het uitvoeringsprogramma Krommenie/Assendelft cie M&B april 2021 (C-stuk)
Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek													Olthof	Juni 2019: dit onderwerp staat in het coalitieakkoord “duurzaam doorpakken”: Bereikbaarheid Bollenstreek. Alle Noord-Hollandse belanghebbenden zullen opnieuw gehoord worden over de voorkeursvariant. N.a.v. deze gesprekken zal, op basis van het Noord-Hollandse belang, opnieuw gesproken worden met de provincie Zuid-Holland over de verdere realisatie van de weg en de voorkeursvariant. 25-03-2020 in Stuurgroep 20-04-2020 Voordracht in cie. M&B 18-05-2020 Voordacht in PS (in uitloopvergadering 25-05) Juni 2020 *Netwerkstudie Haarlemmermeer* PNH start samen met Haarlemmermeer (penvoerder) en Vervoerregio Amsterdam een Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 (zie brief 1440252/1440261 van 24-06-2020, C-agenda alle commissies aug. 2020). 20-05-2021 gezamenlijke online informatiebijeenkomst, organisatie vanuit Haarlemmermeer 06-09-2021 Gezamenlijke actie-agenda netwerkstudie Haarlemmermeer (B-agenda) *Bennebroekerweg* Begin oktober 2020 hebben wij u geïnformeerd over de intentieovereenkomst die wij hebben afgesloten met onze partners de Vervoerregio en gemeente Haarlemmermeer. Cie M&B 22 maart 2021 (C-agenda) Aanpak en een Samenwerkingsovereenkomst (SOK) voor de gecombineerde verkenning- en

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor PS 17 januari 2022

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2021		2022									2023	GS	Behandeling
Commissie M&B	**28-10**	**29-11**	**17-01**	**14-02**	**21-03**	**09-05**	**20-06**	**12-09**	**29-09**	**31-10**	**5-12**	**Q1**		
														planfase. In de SOK maken wij afspraken over de organisatie, planning en financiën van het project (Nieuwe) Bennebroekerweg voor het komende jaar. Gedurende het jaar werken we toe naar een voorkeursalternatief voor de (Nieuwe) Bennebroekerweg.
Broek in Waterland													Olthof	De gekozen vorm van co-creatie is ingezet door PS en wordt doorgezet in de vervolgaanpak. Het Plan van Aanpak voor het vervolg zal in april 2020 worden voorgelegd aan de Stuurgroep. Vervolgens zal dit door GS worden vastgesteld. De aanpak is in lijn met het reeds doorlopen proces. Als onderdeel hiervan worden de commissieleden Mobiliteit en Bereikbaarheid uitgenodigd voor specifieke inloopavonden/workshops. In Q4 2020 wordt een moment gezocht om de commissie bij te praten over deze aanpak. 26-10-2020 Nota vervolgstudie naar een mogelijke onderdoorgang in Broek in Waterland, N247 (B-agenda) De vervolgstudie naar een mogelijke onderdoorgang in de N247 in Broek in Waterland is gestart. Hiervoor hebben de leden van de Statencommissie Mobiliteit en Bereikbaarheid een uitnodiging ontvangen om dit proces van dichtbij te volgen via ateliers. Streven is om in Q2 van 2022 een uitgewerkt voorstel voor de onderdoorgang voor te kunnen leggen aan GS en PS waarbij er inhoudelijk nog een keuze kan worden gemaakt over de inrichting van de N247 qua rijstrookindeling, mede in relatie tot de financiering. In Q3 2022 zal dan een definitieve keuze worden voorgelegd aan PS over de realisatie van een onderdoorgang.
N247-16, Bereikbaarheid Waterland													Olthof	29-11 Voortgang project N247-16, Bereikbaarheid Waterland (B-agenda) **14-02 Voordracht Vaststelling partiële herziening PIP N247, kavelpad Molenkade 2, 07-03 in PS**
Bereikbaarheid kust Zuid-Kennemerland													Olthof	Bereikbaarheid kust Zuid-Kennemerland: De eerste stap is gezet: het verbeteren van de spoorverbinding tussen Amsterdam/Haarlem en Zandvoort. De regio is uitgenodigd om voorstellen te doen hoe om te gaan met het resterende budget. De coronaperikelen en beperkte capaciteit bij de gemeenten hebben er toe geleid dat niet meer in Q3 2020 maar voor de zomer van 2021 de voorstellen gereed zijn voor besteding van het resterende budget. Doel van de strategische samenwerkingsagenda is om eind dit jaar een PvA te hebben en daarin voorstellen voor het resterende te doen. Dat komt dan in de eerste helft van 2022 terug in de commissie M&B.
Houtribdijk													Olthof	In Q1 en Q2 2020 inventariseren we bij RWS de huidige situatie en ambities voor de Houtribdijk, zowel op het gebied van mobiliteit als de potentie om de biodiversiteit van het Markermeer te versterken. Ook met Flevoland gaan we in gesprek om de ontwikkelingen aldaar te bespreken. De verwachting is dat PS in Q4 2020 een notitie ontvangt wat de inventarisatie tot dan toe heeft opgeleverd en waar we als provincie eventueel op zouden kunnen inspelen. De inventarisatie is nodig om richting te kunnen bepalen. Hierin betrekken we ook de Omgevingsvisie en het OV Toekomstbeeld. RWS

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor PS 17 januari 2022

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2021		2022									2023	GS	Behandeling
Commissie M&B	**28-10**	**29-11**	**17-01**	**14-02**	**21-03**	**09-05**	**20-06**	**12-09**	**29-09**	**31-10**	**5-12**	**Q1**		
														beheert de Houtribdijk, IJsselmeer en het Markermeer. Noord-Holland gaat over het Natura 2000 beleid van het Markermeer. 26-10-2020 in cie. M&B (B-agenda)
iDienst VMAAS (Verkeersmanagement as a Service)														Nieuw onderwerp betreffende de verkeersmanagement IDiensten: MAAS/IDiensten, eerder Verkeersmanagement as a Service genoemd. (Samenhang met andere onderwerpen zoals smart mobility en toekomst bediening kunstwerken.) 14-06-2021 Afnemen iDienst VMaaS (‘Verkeersmanagement as a Service’) door en voor provincie Noord-Holland (B-agenda)
Smart Mobility													Olthof	Er wordt jaarlijks gerapporteerd over de activiteiten in het Uitvoeringsprogramma. De Voortgangsrapportage 2019 Uitvoeringsprogramma Smart Mobility 2018 - 2020 is voor het zomerreces toegezonden. (C-agenda 31-08) 30-11-2020 technische briefing 22-04-2021 Voordracht Focus Smart Mobility in cie. M&B, 17-05 in PS
Gebiedscontracten														30-11-2020 technische briefing
OV Toekomstbeeld OV jaarverslag OV-concessies OV-concessie Gooi en Vechtstreek													Olthof	22-06-2020 Technische briefing over de winnende aanbieder van de nieuwe OV-concessie Gooi en Vechtstreek 31-08-2020 input PS voor de nieuwe OV-concessie Gooi en Vechtstreek (B-agenda). In Q4 2020 kan hierover terug worden gerapporteerd. 31-08-2020 Ter kennisname Het Jaarverslag 2019 concessies Openbaar Vervoer (C-agenda) Er is een start gemaakt met het opstellen van een Ketenaanpak Noord-Holland. Dit is een vertaling van de opdracht om een OV-visie te maken: Beleidsmatig is namelijk met alle partners het Regionaal OV toekomstbeeld opgesteld. Hierin is feitelijk een visie voor heel NH geschetst (stip aan de horizon). Het ontbreekt nu aan een aanpak voor de komende jaren en de rol van PNH hierin. Voor de zomer hebben wij een inventarisatie gemaakt van de knelpunten in de concessiegebieden en met de aangrenzende concessies. Daarvoor doen we een ronde langs de aangrenzende provincies, de VRA, de gemeenten (via de PVVB’n), ROCOV NH, ROVER en PS. Deze laatste willen wij inplannen op 20 april 2020. Omdat er natuurlijke momenten zijn om aanpassingen door te voeren in de concessies (herijking NHN in 2021, HIJ in 2022 en start nieuwe concessie GV in 2021), gebruiken we Q2 en Q3 2020 voor de inventarisatie. In Q4 2020 kan hierover terug worden gerapporteerd. In de ketenaanpak worden alle OV gerelateerde werkzaamheden met elkaar in verband gebracht en met andere beleidsvelden/programma’s, zoals OV-knooppunten/Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en de Verstedelijkingsstrategie. OV Toekomstbeeld: De provincie Noord-Holland werkt samen met vervoerders en overheden in de regio aan een sterk OV-netwerk in de provincie. Eind 2019 is het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 voor Noord-Holland en Flevoland (ROVT) opgeleverd en bestuurlijk vastgesteld. Met de vaststelling van het ROVT hebben de betrokken bestuurders besloten om vervolgstappen te zetten om het voorkeursnetwerk ROVT te realiseren. Dit netwerk is een visie op het toekomstig OV-netwerk

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor PS 17 januari 2022

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2021		2022									2023	GS	Behandeling
Commissie M&B	**28-10**	**29-11**	**17-01**	**14-02**	**21-03**	**09-05**	**20-06**	**12-09**	**29-09**	**31-10**	**5-12**	**Q1**		
														dat in 2040 gerealiseerd moet zijn. Voordat daadwerkelijke realisatiebesluiten van ambities in het netwerk aan de orde zijn, zal eerst nog verkennend onderzoek moeten worden uitgevoerd. Na vaststelling van het ROVT eind 2019 is de commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid in 2020 geïnformeerd over de voortgang van het vervolg op het ROVT: - 20 januari 2020 : B-agenda – kenmerk 1309457/1309462; - 31 augustus 2020 : C-agenda – kenmerk 1440972/1440978; - 30 november 2020 : B-agenda – kenmerk 1510902/1519010. 15-02 vaststellen onderzoeksagenda vervolg Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 01-03-2021 Technische briefing Transitieplan OV-concessies N-H als gevolg van de coronacrisis 22-03-2021 Transitieplan OV-concessies N-H als gevolg van de coronacrisis (B-agenda) 06-09 Beschikbaarheidsvergoeding 2021 en transitieplan Openbaar Vervoer Noord-Holland (C-agenda) 14-02-2022 jaarrapportage Onderzoeksagenda ROVT 2040 (C-agenda)
Fiets													Olthof	31-08-2020 Uitvoeringsregeling subsidie regionaal fietsnetwerk 2020 en intentieverklaring doorfietsroute regio Alkmaar (C-agenda) 15-02-2021 Uitvoeringsregelingen verkeersveiligheid (incl fiets) 2021 (C-agenda) Begin Q2 2021 zullen wij een Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit voorleggen aan PS. Onderdeel daarvan is een bestedingsplan voor de bestaande en nieuw beschikbare middelen uit het coalitieakkoord. In de regio's Alkmaar en Gooi- en Vechtstreek is inmiddels een intentieverklaring voor regionale doorfietsroutes ondertekend. In 2021 verwachten we ook in de regio Zuid-Kennemerland-IJmond bestuurlijk gedragen plannen te kunnen bekrachtigen. In samenwerking met de partners in de MRA werken we aan een plan om gezamenlijk de fietsparkeervoorzieningen bij R-Net haltes te gaan verbeteren. Met ProRail en gemeenten werken we samen aan een plan om fietsparkeervoorzieningen bij stations in Noord-Holland in beeld te brengen bij het door het Rijk beschikbaar gestelde gelden vanuit het Klimaatakkoord. Bij het BO-Mirt van 26-27 november 2021 zijn voor diverse stations gelden beschikbaar gesteld. Binnen de INHI nemen we fietsveiligheid mee in de beoordeling van onze wegen. In 2021 lanceren wij een vernieuwde en met de (door-)fietsopgave samengevoegde uitvoeringsregeling Kleine Infrastructuur met hoge subsidiepercentages voor investeringen in fietsveiligheid (70%) en doorfietsroutes (80%). Vooralsnog zijn er voor de Spitspont Velsen geen nieuwe afspraken nodig. Wij houden de ontwikkelingen in de gaten. *Proces Nationaal Toekomstbeeld Fiets, Regionaal Toekomstbeeld Fiets en de oplegger Actieve Mobiliteit* De besluitvorming over het Nationaal en het Regionaal Toekomstbeeld zal in november 2021 op het BO MIRT plaatsvinden. De eerste fase voor het Nationaal

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor PS 17 januari 2022

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2021		**2022**									**2023**	**GS**	**Behandeling**
Commissie M&B	**28-10**	**29-11**	**17-01**	**14-02**	**21-03**	**09-05**	**20-06**	**12-09**	**29-09**	**31-10**	**5-12**	**Q1**		
														Toekomstbeeld fiets (NTF) is een Nationale Contourenschets van het NTF. Onze input hiervoor zal geleverd worden via een Regionale Contourenschets voor Noord-Holland, VRA en Flevoland. De verwachting is om in Q2 de Regionale Contourenschets, tezamen met een eerste concept van de 'oplegger Actieve Mobiliteit' (eerder ook genoemd Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit), voor te leggen. Als B-stuk om te bespreken. 14-06-2021 Concepten actieve mobiliteit en regionaal toekomstbeeld fiets (B-agenda) Verwachting 14-02-2022 cie. M&B Voordracht Regionaal Toekomstbeeld Fiets en de oplegger actieve mobiliteit
N241 - AC de Graafweg													Olthof	19 september 2019: Provinciale Staten heeft het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) definitief vastgesteld op 4 maart 2019. Er lopen dertien beroepszaken tegen het PIP, waaronder één van gem Opmeer. GS heeft 14 mei 2019 het Landschappelijk Inpassingsplan(LIP) vastgesteld. 31-08-2020 Onteigening N241 (C-agenda) 28-10-2021 Voordracht Verklaring van geen bedenkingen (VVGB) in cie. M&B (8-11 in PS)
PIP vernieuwing en verbreding Cruquiusbrug													Olthof	Q3 2020 ontwerp PIP ter kennisname naar PS (C-agenda 28-09-2020). 18-01-2021 Samenwerkingsovereenkomst Cruquiusbrug (C-agenda) 22-03-2021 Voordracht vaststelling PIP in cie. M&B (12-04 in PS)
Programma centrale bediening kunstwerken													Olthof	30-03-2020 Werkbezoek Bediencentrale en Vrouwenverdrietbrug is i.vm. het coronavirus vervallen. In de cie. M&B van 24-02-2020 heeft u besloten 32 kunstwerken volgens de veiligheidseisen van de machinerichtlijnen (MRL) te koppelen aan de bediencentrale in Heerhugowaard en daarvoor het benodigde budget beschikbaar te stellen. Dit besluit is in uw PS-vergadering van 09-03-2020 bekrachtigd. Met dit besluit is een extra investering van € 9,5 miljoen gemoeid. In de Statencommissie is reeds aangegeven dat niet met zekerheid te zeggen is of dit bedrag voldoende is, omdat op dit moment niet exact bekend is wat de status van de kunstwerken is. Ook is er een diversiteit van de kunstwerken waardoor ieder kunstwerk apart moet worden beoordeeld. GS zullen u spoedig informeren over de ontwikkelingen. 22-06-2020 Brief PS over 24u centrale bediening (van C naar B-agenda) 31-08-2020 Voortgang transitie brug- en sluisbediening (van C naar B-agenda) 17-09-2020 werkbezoek aan de bediencentrale Langebalk in Heerhugowaard en de Kogerpolderbrug bij De Woude (geannuleerd wegens onvoldoende aanmeldingen) 27-09-2021 Vervolg centrale bediening kunstwerken (B-agenda)
Herstel bruggen Krommenie													Olthof	28-09-2020 Stand van zaken via brief van GS (C-agenda) Verwachting eind Q1 2022 PS worden geïnformeerd over planning bruggen Krommenie (B-agenda)
Leeghwaterbrug													Olthof	Evaluatie gehele project Q1-2022, verwachting februari (C-stuk)

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor PS 17 januari 2022

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2021		**2022**									**2023**	**GS**	**Behandeling**
Commissie M&B	**28-10**	**29-11**	**17-01**	**14-02**	**21-03**	**09-05**	**20-06**	**12-09**	**29-09**	**31-10**	**5-12**	**Q1**		
Agenda slimme en schone logistiek													Olthof	Nieuwe onderwerp, zoals aangekondigd in het coalitieakkoord. De provincie stelt een agenda slimme en schone logistiek op om de provinciale inzet betreffende het goederenvervoer verder vorm te geven. 30-09 (uitloop 27-09) concept Agenda Slimme en Schone Logistiek Noord-Holland (B-agenda) Q4 '21/Q1 '22: Verwerken feedback commissie en stakeholders tot definitieve agenda slimme en schone logistiek Verwachting 21-03-2022 cie M&B: Voordracht Agenda Slimme en Schone Logistiek Noord-Holland
Goederenvervoer over water en Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) / Duurzame Mobiliteit													Olthof	Goederenvervoer over water: Op 4 februari 2020 hebben wij kennis genomen van het rapport 'Vervolgonderzoek goederenvervoer over water, provincie Noord-Holland'. We gaan aan de slag met de aanbevelingen uit het onderzoek en werken dit de komende periode uit in beleidsvoorstellen. Het genoemde onderzoek wordt als input gebruikt voor de totstandkoming van het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP). De provincie Noord-Holland en de provincie Flevoland werken samen met gemeenten en andere relevante partijen de afspraken uit het Klimaatakkoord uit via het RMP. De aanbevelingen uit het genoemde onderzoek zullen landen in het concept-RMP dat in Q3 aan u wordt voorgelegd ter bespreking. Op basis van uw bespreking en de bespreking in andere bestuursorganen in de regio wordt eind 2020 een definitief RMP opgesteld dat aan u begin 2021 ter besluitvorming voorgelegd wordt. 20-04-2020 Technische briefing Duurzame Mobiliteit 28-09-2020 concept-RMP in cie. M&B (B-agenda) 27-09-2021 Definitief RMP in cie. M&B (B-agenda)
Onderzoeken doortrekken NZ-lijn Zaanstad/Purmerend en Schiphol/Hoofddorp													Olthof	*Onderzoek doortrekken NZ-lijn Zaanstad/Purmerend:* Samen met onze partners VRA, gemeente Amsterdam, Zaanstad en Purmerend zijn we gestart met het uitvoeren van een probleemanalyse naar de HOV capaciteit tot en met 2040 op de ZaanIJ-corridor en de verbinding Amsterdam-Purmerend. In het onderzoek is gekeken naar de Ruimtelijke ontwikkelingen in Amsterdam-Noord en Zaanstad, ook in samenhang met Haven-Stad. De probleemanalyse is de eerste fase in het onderzoek naar het doortrekken van de noord-zuidlijn richting Zaanstad en Purmerend en het project loopt richting zijn einde. Naar planning worden de resultaten in Q1 2021 vastgesteld en verwachten wij PS in een gezamenlijke informatiebijeenkomst met raadsleden te informeren over de resultaten. 01-03-2021 19.00-21.00 uur online presentatie aan raads- en Statenleden over de onderzoeksresultaten naar het HOV op de Zaan-IJ corridor en de corridor Amsterdam-Purmerend (i.s.m. en georganiseerd door Vervoerregio Amsterdam) 22-03-2021: rapport in cie. M&B ter bespreking (B-agenda) In de volgende fase wordt onderzocht welke oplossingsrichting het meest geschikt is om de reizigersgroei op de corridors op te vangen. Het is de intentie om het onderzoek uit te voeren onder het programma SBaB. *Doortrekken NZ-lijn naar Schiphol/Hoofddorp:* Onze belangrijkste prioriteit in het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 (ROVT) is

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor PS 17 januari 2022

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2021		2022									2023	GS	Behandeling
Commissie M&B	**28-10**	**29-11**	**17-01**	**14-02**	**21-03**	**09-05**	**20-06**	**12-09**	**29-09**	**31-10**	**5-12**	**Q1**		
														deze doortrekking. Het ROVT is aangeboden aan de Minister van I&W in het BO MIRT 2019. Een nationale alliantie van zeven partijen, waaronder de provincie Noord-Holland, heeft in november 2020 een bod neergelegd bij het Rijk met het voornemen om gezamenlijk circa € 1 miljard bij te dragen ten behoeve van het doortrekken van de NZ-lijn en het sluiten van de ringlijn Amsterdam. In het BO MIRT 2020 is vervolgens geconstateerd dat er nu geen middelen beschikbaar zijn voor het starten van een MIRT-verkenning. De afspraak is gemaakt om in het project ZWASH (Zuidwestcorridor Amsterdam/Schiphol/ Hoofddorp) gezamenlijk door te gaan met de verdere uitwerking van een integrale ontwikkelstrategie, waarin de ruimtelijke economische ontwikkelingen inclusief versnelling woningbouw en de ontwikkelingen omtrent luchtvaart en internationaal treinverkeer aansluiten op de bereikbaarheidsmaatregelen in openbaar vervoer, weg en fiets. In het BO MIRT 2021 moet dan een besluit worden genomen. Dit project is één van de onderdelen van het Rijk/Regio programma Samen Bouwen aan bereikbaarheid (SBAB). Voor beide onderzoeken zal aan PS worden gevraagd hoe zij hierbij betrokken willen worden. 07-12-2021 Digitale bijeenkomst op 7 december over Hoogwaardig OV corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam 2040. Dit is een technische briefing waar PS-leden technische en verhelderende vragen kunnen stellen over de studie. 17-01-2022 cie M&B Bekostigen doortrekken Noord/Zuid-lijn naar Schiphol en Hoofddorp (C-agenda) 14-02-2022 rapport Hoogwaardig OV corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam 2040 (B-agenda)
Verdubbeling spoor Alkmaar-Den Helder													Olthof	Met de regio is gesproken over de ontwikkeling van deze spoorverbinding in het samenwerkingsprogramma De Kop Werkt! Er ligt een niet-gepubliceerd rapport, waarin gekeken is naar een aantal mogelijkheden (andere spoorproducten). De regio wil echter vooral vasthouden aan wat ze nu hebben, namelijk een IC, en van daaruit verder (een verdubbeling, die zo'n 400 mln. euro kost). In Q2 van 2021 zullen PS worden geïnformeerd over de resultaten van onze inzet rond de opgave. Op initiatief van de NS is de provincie samen met de gemeenten gestart met het opstellen van een ontwikkelagenda voor de corridors in Noord—Holland waaronder de Zaancorridor. Stand van zaken van deze regionale ontwikkelagenda (C-agenda cie. M&B 22-03-2021)
Oplossen knelpunten Den Helder													Olthof / Pels	Eind 2020 worden maatregelen uitgevoerd aan de N250. Hierbij worden intelligente verkeersregelinstallaties geplaatst en een kruising aangepast. De fysieke werkzaamheden zijn uitgevoerd. Verder is binnen het samenwerkingsverband De Kop Werkt! onderzoek gedaan naar verkeers-/mobiliteitsmanagement maatregelen om de verkeersstromen te spreiden/reguleren. Ook is nader onderzoek gedaan naar meer grootschalige

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor PS 17 januari 2022

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2021		2022									2023	GS	Behandeling
Commissie M&B	**28-10**	**29-11**	**17-01**	**14-02**	**21-03**	**09-05**	**20-06**	**12-09**	**29-09**	**31-10**	**5-12**	**Q1**		
														infrastructurele oplossingen. Zoals een nieuwe brug ter hoogte van de Ravelijnweg en het verplaatsen van de Moormanbrug. Deze maatregelen zullen in samenhang met de ontwikkeling van het maritiem cluster verder worden uitgewerkt en beoordeeld. In Q2 2022 zullen PS over de voortgang van het maritiem cluster geïnformeerd worden.
Herallocatie Investerings-pakket Bereikbaarheid Regio Alkmaar													Olthof	06-09-2021 Voordracht Herallocatie van de middelen in het Investeringspakket Bereikbaarheid regio Alkmaar (13-09-2021 in PS)
Duurzame oeververvangingen													Olthof	22-03-2021 technische briefing
Infrastructuur														
PMI/PMO: Doorontwikkeling Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur& Provinciaal Meerjarenprogramma Onderhoud iMPI (incl. doorfietsroute N232 bij Badhoevedorp)													Olthof	In april 2020 ontvangt de cie. een enquête over de doorontwikkeling PMI/PMO, waarvan de uitkomsten worden besproken in een BOT-overleg op 15-06. N.a.v. de uitkomsten van de enquête is dit BOT-overleg vervallen (zie nieuwsmail 27 mei 2020): *BOT-overleg PMI/PMO commissie M&B 15 juni vervalt vanwege aangeleverde informatie in de enquête* De enquête over de doorontwikkeling van het PMI/PMO is met veel aandacht ingevuld door PS. De duidelijke onderbouwde antwoorden geven een goed beeld van de wensen en verbetervoorstellen van PS. Daarbij valt op dat uw ideeën over het PMI/PMO verder reiken dan enkel het visueel samenvoegen van beide meerjarenprogramma's. Bijvoorbeeld de wijze van de politieke agendering van de geprogrammeerde projecten komt als thema naar voren. PS bevragen met een digitale enquête is een nieuwe methode en past goed in deze 'corona-tijd'. De uitgebreide antwoorden en de reikwijdte van de verbetervoorstellen vragen een bredere analyse dan voorzien. Voor de aankomende commissie M&B zal daarom het BOT-overleg komen te vervallen. Uw input gaan wij meenemen en wij zullen u voor het zomerreces informeren over de resultaten en de vervolgstappen. De eerste laagdrempelige aanpassingen die uit de enquête komen kunnen we wel al meenemen in de behandeling van het nieuwe meerjarenprogramma 2021-2028, hierover zullen wij u ook informeren. Uiteindelijk zal de eerste 'concept'versie van het samengevoegde PMI/PMO onder de nieuwe naam 'integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur' (iMPI) komend najaar, tegelijk met de nieuwe begroting, geagendeerd worden in de vergadering van PS. 31-08-2020 Uitkomsten enquête en bespreken stand van zaken doorontwikkeling PMI/PMO (B-agenda) 26-10-2020 Voordracht iMPI (v/h PMI/PMO) in cie. M&B 09-11-2020 Voordracht in PS Actualisatie iMPI zit bij de Eerste begrotingswijziging 2021: M&B 15-02-2021, PS 08-03-2021 (zie schema bovenaan) 22-04 BOT-overleg Financiële opgave bouwen en onderhouden infrastructuur (komt aan de orde bij behandeling in de kaderbrief in juni) 06-09-2021 Actualisatie werkafspraken met PS over het iMPI (C-agenda)

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor PS 17 januari 2022

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2021		2022									2023	GS	Behandeling
Commissie M&B	**28-10**	**29-11**	**17-01**	**14-02**	**21-03**	**09-05**	**20-06**	**12-09**	**29-09**	**31-10**	**5-12**	**Q1**		
														06-09-2021 Technische briefing Pitch promoties infraprojecten 27-09-2021 2e Technische briefing over projecten iMPI 28-10-2021 Voordracht iMPI 2022-2029 en voordracht bij Begroting 2022, 08-11 in PS 27-01-2022 Halfjaarlijkse technische briefing “Projecten iMPI” 14-02-2022 Actualisatie iMPI 29-09-2022 Halfjaarlijkse technische briefing “Projecten iMPI” 31-10-2021 Actualisatie iMPI 2023 e.v.: 1 cie.verg. eerder dan behandeling EBW: technische briefing “Projecten iMPI” 2023 e.v.: 1 cie.verg. eerder dan behandeling begroting; technische briefing “Projecten iMPI”
investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi)														De investeringsstategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi) heeft raakvlakken met de commissies NLG (biodiversiteit) en RWK (wonen/bereikbaarheid/ruimte). 22-04-2021Technische briefing Algemene beeldvorming iNHi, met uitnodiging van NLG en RWK **In plaats van het BOT-overleg op 17-01-2022 een ambtelijke toelichting middels een technische briefing in Q2-2022 en daarna voor bespreking agenderen op de B-agenda.** **Het ‘instrument’ iNHi wordt voor het eerst toegepast als uitwerking van het nieuwe coalitieakkoord (2023). Daarna zal de toegepaste iNHi (de ‘iNHi 2023-2027’) het formele traject doorlopen van met uiteindelijke vaststelling in PS rond Q4-2023 / Q1-2024. Na vaststelling kunnen de resultaten geborgd worden in het iMPI en vergelijkbare programma’s.** **Concreet (onder voorbehoud) 9 mei 2022: TB** - **20 juni 2022: B-agenda** - **Q4-2023: start formeel traject tot vaststelling ‘iNHi 2023-2027’** - **Q2-2024: borging resultaten uit de ‘iNHi 2023-2027’ in het iMPI-proces** - **Q3/4-2024: vaststelling iMPI met resultaten uit de ‘iNHi 2023-2027’**
Verandering Onteigeningsprocedure													Rommel (Grond)	Omdat de Omgevingswet opnieuw is uitgesteld wordt de op 31-08-2020 geplande technische briefing ‘verandering Onteigeningsprocedure’ voor de commissies NLG (trekkende commissie) en M&B (Infrastructuur) verplaatst naar Q1 2022.
Luchtvaart (incl. Schiphol)														
Luchtvaart													Olthof	Zoals in het coalitieakkoord al is aangegeven, is het Rijk bevoegd gezag ten aanzien van Schiphol. Daarmee is het overleg op nationaal niveau richtinggevend. Dit voorjaar wordt vanuit het kabinet de concept-luchtvaartnota 2020-2050 verwacht. Deze nota dient antwoord te geven op de vraag hoe de luchtvaart zich kan ontwikkelen in balans met andere maatschappelijke belangen zoals veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid. Inzet vanuit het kabinet is dat de luchtvaart stiller en duurzamer wordt, waarbij veiligheid steeds

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor PS 17 januari 2022

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2021		2022									2023	GS	Behandeling
Commissie M&B	**28-10**	**29-11**	**17-01**	**14-02**	**21-03**	**09-05**	**20-06**	**12-09**	**29-09**	**31-10**	**5-12**	**Q1**		
														voorop staat. De Bestuurlijke Regie Schiphol – het samenwerkingsverband van provincies en gemeenten die binnen het werkingsgebied van Schiphol (48 Lden) – zal een zienswijze voorbereiden op de concept-luchtvaartnota. De Staten zullen daarover worden geïnformeerd. 15-06-2020 Masterclass Luchtvaart 22-06-2020 Bespreken Zienswijze BRS op Luchtvaartnota (B-agenda) 15-02-2021 Zienswijze BRS op ontwerp-Voorkeursbesluit luchtruimherziening (B-agenda) 15-02-2021 Position paper BRS governance omgeving Schiphol (C-agenda) 22-03-2021 Technische briefing planning en proces komende 2 jaar April 2021: - Schiphol (LVB1) initiatiefwet nachtsluiting. PS informeren over de ter visielegging van twee ontwerpbesluiten over luchtvaart en insteek BRS bij de inhoudelijke beoordeling daarvan. 14-06-2021 Zienswijze van de Bestuurlijke Regie Schiphol op de “ontwerpwijziging Luchthavenindelingbesluit Schiphol vanwege technische wijzigingen” van het kabinet (C-agenda). 20-05-2021 voorbereiden BOT overleg proces luchtvaart 27-09-2021 technische briefing proces luchtvaart / samenhang met RO, met uitnodiging van cie. RWK 28-10-2021 o.v.b. BOT overleg proces luchtvaart, met uitnodiging van cie. RWK 29-11-2021 Informeren PS over aanpassing luchthavenbesluiten in de omgevingsverordening
Luchthavenbesluit (LHB) Amsterdam Heliport (Westpoort)													Olthof	De provincie is ten aanzien van de regionale luchtvaart wél bevoegd gezag. De agendering van het Ontwerp-Luchthavenbesluit (LHB) Westpoort in de cie. volgt naar verwachting in oktober of november (C-stuk). 18-01-2021 Voordracht Luchthavenbesluit Westpoort in cie. M&B 01-02-2021 Voordracht Luchthavenbesluit Westpoort in PS
NZKG en (Zee)havens														
Visie Noordzeekanaalgebied en havencomplexen realiseren													Pels	Via het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied zijn wij met onze partners de ruimtebehoefte voor de toekomst aan het uitwerken. Welke ruimte is er op korte en lange termijn nodig voor de verplaatsing van bedrijven uit de transformatiegebieden. Tevens wordt de benodigde ruimte voor energietransitie verder uitgewerkt en gekwantificeerd. Ook de benodigde ruimte voor circulaire economie en groei van de haven wordt in beeld gebracht. Q4 2020 worden deze feiten m.b.t. de benodigde ruimte aan de Staten aangeboden. Op basis van deze feiten zal een gezamenlijk proces met de partners in het Noordzeekanaalgebied starten om integrale keuzes te maken. Hoe dit proces er precies uit gaat zien is nog niet te voorspellen omdat het Noordzeekanaalgebied wellicht door het Rijk aangewezen wordt als NOVI gebied. In NOVI-gebieden kunnen ook pilots gestart worden met wet- en regelgeving die van invloed kunnen zijn op de integrale afweging. De Staten en de gemeenteraden zullen hier nauw bij betrokken worden. Ook de uitkomsten van de verstedelijkingsopgave Q4 2020 zullen hierbij ook een bouwsteen zijn. *Den Helder* De Rijksbouwmeester zal samen met de regio, het Rijk en de provincie een strategisch ruimtelijke verkenning laten verrichten voor het maritiem cluster

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor PS 17 januari 2022

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2021		2022									2023	GS	Behandeling
Commissie M&B	**28-10**	**29-11**	**17-01**	**14-02**	**21-03**	**09-05**	**20-06**	**12-09**	**29-09**	**31-10**	**5-12**	**Q1**		
														Den Helder en de Kop van Noord-Holland. Speerpunten hierbij zijn havenontwikkeling, maritieme stadsontwikkeling, energietransitie en bereikbaarheid. De verkenning levert een aantal scenario's op, als input voor de gemeentelijke omgevingsvisie. In Q4 worden de resultaten van de verkenning ter informatie aan PS verstrekt. 01-10-2020 informatiebijeenkomst Energiehaven, met gem. Velsen en cie. EFB (geannuleerd wegens onvoldoende aanmeldingen) Datum volgt voor BOT/TB havens

Stichting Vrienden van Middenduin
Info@vriendenvanmiddenduin.nl
www.vriendenvanmiddenduin.nl
Tetterodeweg 14
2051EE Overveen

Vrienden van Middenduin

20220117. Toelichting voor de PS cie M&B bij rapport verbetering verkeersveiligheid Zeeweg

Geachte leden van Provinciale Staten,

Als voorzitter van de Stichting Vrienden van Middenduin, wil ik uw aandacht vragen voor het rapport verbetering verkeersveiligheid Zeeweg, dat onder punt 9.b op de C-agenda staat.

De Bloemendaalse Zeeweg is een bijzondere weg:

- De Zeeweg is 100 jaar geleden geopend.
- In dat kader is vorig is vorig jaar een boek gemaakt "100 jaar Zeeweg Parkway naar de kust".
- Het tracé van de weg is destijds ontworpen door landschapsarchitect Leonard Springer: gebaseerd op het idee van een Parkway waarbij het recreatieve aspect van beleving van de omgeving een heel essentieel element van het ontwerp is.
- Landschapsarchitecten noemen deze Zeeweg "de Rembrandt onder de zeewegen".
- Naar aanleiding van dit eeuwfeest organiseerde het Architectuurcentrum Haarlem (ABC) in 2021 met steun van de provincie NH en gemeente een tentoonstelling.

De Zeeweg van Overveen naar Bloemendaal aan Zee is een klein stukje weg met een heel **bijzonder karakter**:

- De weg loopt midden door het Nationaal Park Zuid-Kennemerland: het mooie landschap openbaart zich voor de weg gebruiker, vandaar de kwalificatie "Rembrandt onder de Zeewegen".
- De weg heeft een **verkeersfunctie** èn heeft voor veel mensen ook **recreatieve** functie
- Doorgaans rijden er 10-12.000 voertuigen per dag over.
- Op stranddagen en evenementen komen er veel meer auto's dan dat er parkeergelegenheid is waardoor het verkeer vast loopt.
- Het hele jaar door wordt door een deel van de motorvoertuigen op de Zeeweg veel te hard gereden.
- Daardoor gebeuren er regelmatig ongelukken en wordt de leefomgeving geschaad.

Daarom vragen we **bijzondere aandacht van de provincie bij inrichting, beheer en onderhoud** van de Zeeweg:

- De Zeeweg is naast een functionele weg ook een landschappelijk element en een onderdeel van de leefomgeving.
- Bij het beheer van de Zeeweg vinden we het **essentieel** dat de **ontwerpcriteria** van Springer gerespecteerd worden: naast het verkeer spelen ook andere belangen.

Als vervolg op de tentoonstelling heeft het ABC een **ideeënprijsvraag** uitgeschreven om de Zeeweg veiliger te maken.

- Er zijn veel reacties en suggesties voor verbeteringen gedaan.
- Een deskundige jury heeft na een schouw op de fiets en met de auto een oordeel gevormd over de inzendingen.
- Dit heeft geresulteerd in een rapport met mogelijkheden voor **inrichting, reglementering en verkeersmanagement**.

Het rapport is aangeboden aan de Provincie met het verzoek om suggesties nader te laten onderzoeken.
In het belang van de verkeersveiligheid en de landschappelijke beleving van de Zeeweg willen we dit rapport graag onder uw aandacht brengen.
We hopen dat de provincie de mogelijkheden die gesuggereerd zijn, **verder laat onderzoeken** op realiseerbaarheid.

Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	8566
Extern Zaak ID	1744161
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	17 januari 2022
Agendapunt	4.a
Titel	Verbinding A8-A9, Landschapsplan en voorstel voorkeursalternatief (met uitnodiging van cie. EFB)
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Bijlagen
211110_Landschapsplan SvA A8A9 - H1-H5.pdf
211110_Landschapsplan SvA A8A9 - H6 deel 1.pdf
211110_Landschapsplan SvA A8A9 - H6 deel 2.pdf
211110_Landschapsplan SvA A8A9 - H7-H9.pdf
Bijlage 1 - Verklarende woordenlijsten.pdf
Bijlage 2 - Integriteit en authenticiteit Stelling van Amsterdam in plangebied.pdf
Bijlage 3 - Samenvatting ontwerp en verkeer aansluitvarianten Verbinding A8-A9 en tunnel.pdf
Bijlage 4 - Impact Verbinding A8A9 op kernkwaliteiten SvA in plangebied.pdf
Bijlage 5 - Impact Verbinding A8A9 Assendelverpolders en BPL.pdf
Bijlage 6 - Omgevingseffecten van het Landschapsplan.pdf
Bijlage 7 - Kosten en baten van het Landschapsplan A8A9.pdf
Bijlage 8- Wegontwerp Landschapsplan SvA Verbinding A8A9.pdf
Eindadvies kwaliteitsteam Landschapsplan A8A9.pdf
Standpunt OCW Landschapsplan A8 A9.pdf
Statenvoordracht A8-A9 Landschapsplan.pdf
Brief aan PS over verbinding A8-A9, Landschapsplan en voorstel voorkeursalternatief.pdf

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Overdracht vanuit GS	20 december 2021
Ingekomen stukken ter kennisname	31 december 2021
Mobiliteit & Bereikbaarheid	**17 januari 2022**
Economie Financiën en Bestuur	17 januari 2022

Provincie Noord-Holland

PS-vergadering	31 januari 2022

Toelichting

Het landschapsplan voor de Stelling van Amsterdam en de Verbinding A8-A9 is afgerond. Door een samenhangend pakket van 40 maatregelen gaan herstel van het werelderfgoed én een goede inpassing van de weg hand in hand. De eindconclusie luidt dan ook dat de uitvoering van dit plan zal leiden tot een kwaliteitsimpuls aan het gebied. Door de aanleg van de Verbinding A8-A9 neemt de verkeersdrukte in Krommenie aanzienlijk af, waardoor de leefbaarheid verbetert. De verdiepte ligging zorgt voor minder geluidsbelasting in zowel de Broekpolder als in Assendelft. Meer informatie over het project staat op de website www.VerbindingA8-A9.nl van de provincie Noord-Holland.

Landschapsplan

Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9

10 november 2021



COLOFON

Opgesteld door

Antea group

BoschSlabbers Landschapsarchitecten

KuiperCompagnons

M.A. Kooiman

VenhoevenCS

met medewerking van
bunkerQ

In opdracht van
Provincie Noord - Holland

Datum
10.11.2021

Op de voorkant en achterkant van dit rapport, in hoofdstuk 6 en in bijlage 4 staan afbeeldingen van hoe de toekomstige situatie in het plangebied kan worden, als de maatregelen van het Landschapsplan uitgevoerd zijn. In hoofdstuk 6 gaat het om de afbeeldingen in vogelvluchtperspectief en op ooghoogte, waarbij de huidige situatie en de toekomstige situatie naast elkaar staan. De beelden van de toekomstige situatie zijn zo accuraat mogelijk getekend. Er kunnen echter geen rechten aan ontleend worden.

INHOUDSOPGAVE

1.	**Samenvatting**	5
2.	**Inleiding**	13
3.	**Analyse van de Stelling van Amsterdam en het landschap**	19
4.	**Analyse van de Verbinding A8-A9**	35
5.	**Bouwstenen voor het Landschapsplan**	43
6.	**Het Landschapsplan en de maatregelen**	47
7.	**Effecten, kosten en baten**	99
8.	**Conclusies en aanbevelingen**	109
9.	**Vervolgprocedure**	113

Bijlage 1 Verklarende woordenlijsten
Bijlage 2 Analyse integriteit en authenticiteit werelderfgoed Stelling van Amsterdam in het plangebied
Bijlage 3 Samenvatting onderzoeken ontwerp en verkeer (aansluitvarianten en tunnel)
Bijlage 4 Impact Verbinding A8-A9 op de kernkwaliteiten van de Stelling van Amsterdam in het plangebied
Bijlage 5 Impact Verbinding A8-A9 op Assendelver polders en het Bijzonder Provinciaal Landschap
Bijlage 6 Omgevingseffecten van het Landschapsplan
Bijlage 7 Kosten en baten van het Landschapsplan Verbinding A8-A9
Bijlage 8 Wegontwerp Verbinding A8-A9

nb: de bijlagen zijn losse documenten die niet in dit document zijn opgenomen





01

SAMENVATTING

In deze samenvatting leest u hoe het Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9 het herstel en de versterking van de Stelling van Amsterdam combineert met de aanleg van de verbindingsweg tussen de A8 en de A9, door Unesco-werelderfgoedgebied Stelling van Amsterdam*. Met een uitgebreid, samenhangend pakket aan maatregelen worden twee ambities verenigd: aan de ene kant de versterking en het beleefbaar maken van het werelderfgoed, aan de andere kant de realisatie van een weg die de leefbaarheid en bereikbaarheid in de regio ten goede komt. Hoewel de Verbinding A8-A9 impact heeft op de kernkwaliteiten van de Stelling, leidt het geheel aan maatregelen tot een kwaliteitsimpuls voor het werelderfgoed.

1. Aanleiding, doel en resultaat

Aanleiding en doel
In de provincie Noord-Holland, in het gebied tussen Zaanstad in het oosten en de IJmond in het westen, is sprake van een leefbaarheids- en bereikbaarheidsprobleem. Doorgaand en lokaal verkeer op dezelfde wegen en sluipverkeer tussen de A8 en A9 leiden tot geluidhinder, luchtverontreiniging, verkeersonveiligheid en barrièrewerking. Dat is met name het geval in Krommenie en Assendelft, waar het verkeer wordt afgewikkeld via de provinciale weg N203. De maatschappelijke noodzaak om deze problematiek op te lossen is groot. Tegelijk is het speelveld daarvoor beperkt: de Metropoolregio Amsterdam, waar dit gebied onderdeel van is, is niet alleen dichtbevolkt, maar ook ligt er een deel van het werelderfgoed Stelling van Amsterdam en van het Bijzonder Provinciaal Landschap Assendelft e.o. (hierna: BPL). Bovendien is het niet mogelijk de N203 tussen de A8 en A9 te transformeren tot een volwaardige verbinding. De aanleg van een nieuwe verbinding tussen de beide snelwegen kan de huidige problematiek oplossen. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben daarom in 2018 een voorkeursalternatief voor een nieuwe verbindingsweg vastgesteld, het Golfbaanalternatief. Het tracé voor de Verbinding A8-A9 volgens dit alternatief loopt vanaf de Nauernasche Vaart bij de A8 tot aan de A9 bij Heemskerk, ter hoogte van de verzorgingsplaatsen Twaalfmaat en Akermaat.

De nieuwe weg kruist het werelderfgoed Stelling van Amsterdam. Dat vraagt vanwege twee redenen om een zorgvuldige inpassing. De eerste reden is dat het niet is toegestaan de kernkwaliteiten van het werelderfgoed aan te tasten. De tweede reden is dat deze kwaliteiten, als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen in het verleden, juist in dit gebied al onder druk staan. Daarom is besloten om niet alleen het nieuwe wegdeel zo goed en zorgvuldig mogelijk in te passen, maar ook om de komst van de weg aan te grijpen om zwakke plekken in de Stelling te herstellen en de beleefbaarheid van de linie te vergroten. Dit heeft ertoe geleid dat het Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9 een dubbele doelstelling heeft gekregen:

1. Het formuleren van maatregelen voor het behoud, het herstel en de versterking van de Outstanding Universal Value (OUV) – de unieke en universele waarde achter de werelderfgoedstatus van de Stelling van Amsterdam.
2. Het optimaal inpassen van de Verbinding A8-A9, zodat die kernkwaliteiten van het werelderfgoed (als uitwerking van de OUV) zo veel mogelijk behouden blijven en waar mogelijk hersteld en versterkt.

Met de dubbele doelstelling als leidraad heeft het Landschapsplan in een intensief onderzoeks- en ontwerpproces vorm gekregen. Resultaat is een plan dat een samenhangend geheel van maatregelen presenteert. De maatregelen volgen (via de tussenstap van ‘bouwstenen’) uit de prioriteiten voor herstel en versterking van de Stelling en de inpassingsopgave.

Prioriteiten voor de Stelling
De analyses die voor het Landschapsplan zijn uitgevoerd, leiden tot de conclusie dat de huidige staat van de Stelling van Amsterdam in het plangebied niet goed is. Compleetheid en samenhang (‘integriteit’) en oorspronkelijkheid (‘authenticiteit’) van de OUV - ofwel de kernkwaliteiten - staan onder druk. De prioriteiten voor het herstellen en versterken van de kernkwaliteiten liggen daarom bij de hoofdweerstandslijn, de inundatiekommen/ schootsvelden en het watermanagementsysteem. Het inzetten op herstel en versterking van deze onderdelen voegt veel kwaliteit toe: de Stelling van Amsterdam komt in het plangebied veel beter tot haar recht dan in de huidige situatie.

Invulling herstel en versterking van de Stelling van Amsterdam
De continuïteit van de hoofdweerstandslijn als verbindend element van de Stelling van Amsterdam wordt beoordeeld als een belangrijk gegeven. Juist omdat in het plangebied de inundatiekommen en de schootsvelden aangetast zijn, is de hoofdweerstandslijn het belangrijkste verbindende element van de Stelling. Het verdwenen gedeelte van de Liniewal[2] ten oosten van Fort Veldhuis wordt daarom hersteld om de compleetheid en beleefbaarheid van de lijn te borgen. Daarnaast vergroot het herstel van gedifferentieerde beplanting, vergelijkbaar met die in de periode dat de Stelling functioneel was (referentie ca. 1920), de beleefbaarheid van de hoofdweerstandslijn in het landschap.

De openheid van de inundatiegebieden en schootsvelden van Fort Veldhuis wordt hersteld door het verwijderen van de verzorgingsplaatsen Twaalfmaat en Akermaat en het verwijderen van het golfterrein. Ook de aanpassing van de huidige Communicatieweg, het aanpassen van de bestaande fietsbrug bij de Broekpolder en het aanpassen van de aansluiting Heemskerk op de A9 leiden tot een vergroting van de openheid van het strategisch landschap en daarmee tot een aanzienlijke versterking van de Stelling. Inundatiekommen en schootsvelden worden niet alleen fysiek hersteld, maar daardoor ook veel beter beleefbaar als onmisbare onderdelen van het historische defensiesysteem.

Het ontwikkelen van een uniforme beeldtaal voor coupures, informatiedragers e.d. leidt tot een verder positief effect op de beleefbaarheid van de Stelling.

Herstel van het watermanagementsysteem maakt het inunderen van een gedeelte van het gebied weer mogelijk. Dit vergroot in hoge mate de compleetheid, samenhang en de beleefbaarheid van het belangrijkste defensiemiddel van de Stelling.

Invulling inpassing A8-A9
De Verbinding A8-A9 wordt, inclusief objecten als bebording en verlichting, grotendeels onttrokken aan het zicht vanuit de omgeving door een verdiepte ligging in het plangebied. Dit minimaliseert negatieve effecten op de Stelling van Amsterdam en het BPL. De ruimtelijke dragers in het gebied worden voorzien van overkluizingen ter behoud van de kernkwaliteiten van het werelderfgoed (hoofdweerstandslijn, Inundatiekanaal**, resterend inundatiegebied) en het BPL (o.a. Dorpsstraat, Kaaik, Binnendelft).

* De Liniewal ten oosten van Fort Veldhuis, aan de zuidkant van de Communicatieweg, wordt in het Landschapsplan behandeld als behorend bij de hoofdweerstandslijn. Zie Landschapsplan Stelling van Amsterdam Fase 2: bouwstenen voor het landschapsplan, februari 2021, p. 58.
De relatie hoofdweerstandslijn - Liniewal komt uitvoerig aan de orde in: Landschapsplan Stelling van Amsterdam Fase 3: uitwerking bouwstenen, mei 2021, Bijlage 1.
** Het inundatiekanaal aan de westzijde van de hoofdweerstandslijn is op oudere topografische kaarten aangegeven met de naam Inundatiekanaal. Deze benaming is in dit rapport aangehouden.

Landschapsplan: resultaat en impact
De samenhangende maatregelen van het Landschapsplan - herstel van de liniedijk, doorgaande beplanting, vormgeving van de coupures - dragen bij aan het versterken van de beleefbaarheid van het continue karakter van de hoofdweerstandslijn. Door de manier waarop de Verbinding A8-A9 wordt ingepast (verdiept, met behoud van de hoofdweerstandslijn en het Inundatiekanaal) heeft deze nieuwe weg weinig invloed op de compleetheid en gaafheid van de hoofdweerstandslijn. De openheid en beleefbaarheid van de inundatiekommen / schootsvelden wordt sterk verbeterd door het verwijderen van de verzorgingsplaatsen, bosschages en grondlichamen. De opgeschoonde inundatiekommen en de inrichting ten behoeve van incidentele inundaties maken de defensieve inundaties weer voorstelbaar. De Stelling wint hierdoor sterk aan kwaliteit. De periodieke inwerkingstelling van het inundatiesysteem is daarbij van grote waarde.

De Verbinding A8-A9 gaat onvermijdelijk ten koste van een deel van de resterende inundatiekommen / schootsvelden. Een smalle strook daarvan gaat verloren als gevolg van de wegaanleg. Echter, de positieve effecten van het Landschapsplan wegen hier ruim tegen op. De inundatiekommen / schootsvelden krijgen als gevolg van het 'opruimen' een grotere openheid. Hierdoor nemen de fysieke kwaliteit en de beleefbaarheid toe. Dat geldt ook aan de binnenzijde van de Stelling, waar door het verwijderen van de golfbaan weer een deel van het schootsveld open landschap wordt.

Het uitvoeren van het Landschapsplan maakt in het plangebied de Stelling beter beleefbaar en voorstelbaar als ingenieus verdedigingssysteem rond Amsterdam. De Stelling krijgt hier een sterke kwaliteitsimpuls: hoofdweerstandslijn, inundatiekommen / schootsvelden en het watermanagementsysteem worden hersteld en beter beleefbaar gemaakt. De maatregelen ten behoeve van de Stelling en het BPL houden nadrukkelijk ook het toevoegen van groene kwaliteit in. Zo betreffen maatregelen voor de hoofdweerstandslijn o.a. boombeplanting en bloemrijk grasland, in het inundatiegebied / schootsvelden wordt de oppervlakte groen, open landschap vergroot en aan de stadsrand langs de A9 wordt de bestaande dubbele bomenrij aangevuld.

Het plangebied zal met het landschapsplan, ondanks de Verbinding A8-A9, geen 'zwakke plek' meer in de Stelling als geheel zijn. Voorwaarde hierbij is de uitvoering van het totale pakket aan maatregelen van het Landschapsplan. Deze zorgen er in hun samenhang voor dat het werelderfgoed in het plangebied er per saldo op vooruit gaat. Eveneens voorwaardelijk is dat, om de bereikte kwaliteit vast te houden, bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen de kernkwaliteiten van het werelderfgoed en van het BPL steeds leidend moeten zijn.

De (wettelijk verplichte) mitigatie en compensatie, die blijken uit het effectonderzoek, kunnen dankzij de maatregelen in het landschapsplan ruimschoots gerealiseerd worden. Het realiseren van de koppelkansen biedt extra toegevoegde waarde voor het erfgoed en voor de omgeving, zowel voor de inwoners in de regio (leefbaarheid, recreatie) als voor natuur en biodiversiteit.

2. Analyse huidige situatie en bouwstenen Landschapsplan

Werelderfgoed Stelling van Amsterdam
De Stelling van Amsterdam is tussen 1870 en 1922 aangelegd om de hoofdstad te beschermen tegen aanvallen van buitenaf. De hoofdweerstandslijn, die als een cirkel rond Amsterdam ligt, had een 'veilige' binnenzijde (het te verdedigen gebied) en een 'onveilige' buitenzijde, agrarisch land dat bij militaire dreiging onder water werd gezet. Dat inunderen was het belangrijkste defensieve middel. Om dit mogelijk te maken werd een uitgekiend systeem van dijken, sluizen, gemalen, kades en watergangen ingericht. Aan de hoofdweerstandslijn werden op strategische plekken – kruisingen met wegen, waterlopen of spoorlijnen – forten en andere militaire werken gebouwd.

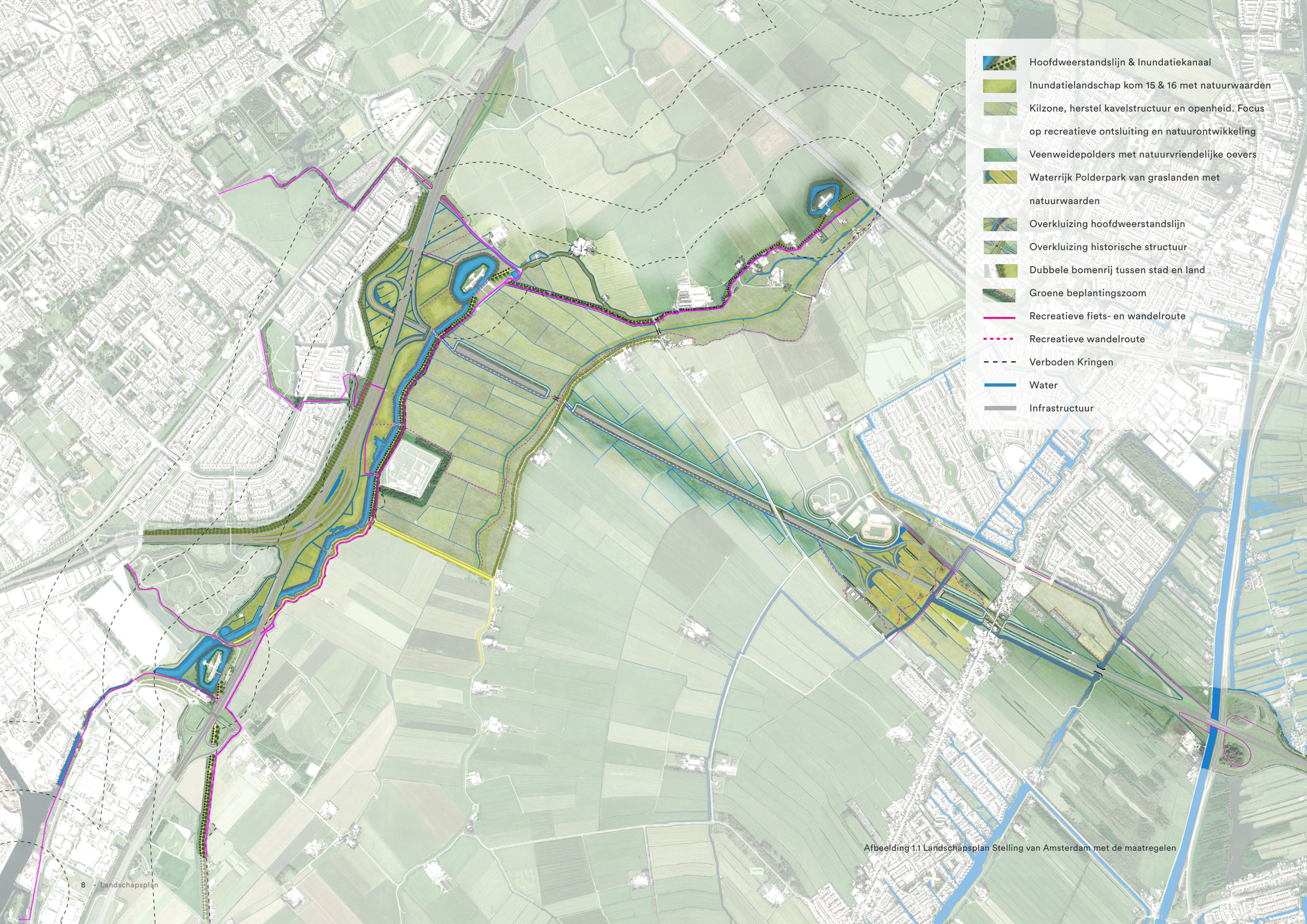
De doelbewuste verknoping van militaire werken, waterstaatkunde en landschap, door het benutten van al aanwezige dijken en andere landschappelijke kenmerken, was de voornaamste reden voor Unesco om de Stelling van Amsterdam in 1996 de status van werelderfgoed toe te kennen. De bijbehorende Outstanding Universal Value is naderhand uitgewerkt in drie kernkwaliteiten: het 'strategische landschap' van hoofdweerstandslijn, schootsvelden en inundatiekommen, het ingenieuze 'watermanagementsysteem' met toevoerkanalen, sluizen, komkeringen e.d. en de 'militaire werken', zoals vestingen, forten, batterijen en kazematten.

De afgelopen decennia zijn die kernkwaliteiten onder druk komen te staan door de komst van de A9, de bouw van de woonwijk Broekpolder en de aanleg van een golfbaan, vuilstort en hoogspanningslijn. Daardoor zijn de 'authenticiteit' en de 'integriteit', twee sleutelbegrippen om de staat van het werelderfgoed te beoordelen, afgenomen. Authenticiteit betreft kortweg de oorspronkelijkheid en de herkenbaarheid van de linie en al zijn onderdelen, integriteit de compleetheid en gaafheid. Daarbij de kanttekening dat veel van de genoemde ruimtelijke ontwikkelingen procedureel al in gang gezet waren voordat de Stelling van Amsterdam in 1996 werelderfgoed werd.

Uit de authenticiteits- en integriteitsanalyses die voor het Landschapsplan zijn uitgevoerd, blijkt dat de huidige staat van de Stelling in het plangebied niet goed is. Compleetheid, samenhang en beleefbaarheid zijn sterk verminderd, vooral doordat onderdelen van het strategische landschap, het samenspel van hoofdweerstandslijn en schoots- en inundatievelden, aangetast en beschadigd zijn. Aan de westkant is door bebouwing en andere ruimtelijke ontwikkelingen de werking (vooral de onderwaterzetting) van de Stelling nauwelijks nog afleesbaar. Van het inundatiegebied is alleen aan de oostkant van de A9 een smalle strook overgebleven. De impact is zo groot dat het gebied nu een 'zwakke schakel' vormt in het continue systeem van de Stelling als geheel.

Daarnaast is ook het watermanagementsysteem niet intact. Veel objecten en werken ten behoeve van de inundatie zijn verdwenen. Het enige markante element dat nog resteert, is het brede Inundatiekanaal tussen de forten Veldhuis en Sint Aagtendijk. De militaire werken daarentegen zijn goed op orde, en behoeven in het kader van dit landschapsplan geen aandacht.

Conclusie: uit de analyse van de huidige staat blijkt dat de herstel- en versterkingsopgave voor de Stelling vooral ligt in het strategisch landschap en het watermanagementsysteem. Daarbij is ook de hoofdweerstandslijn betrokken. Hoewel deze over de grootste lengte in het plangebied redelijk gaaf is, zijn herstel en versterking noodzakelijk. De hoofdweerstandslijn is het continue lijnelement dat de andere hoofdonderdelen van het strategisch landschap (de inundatie- en de schootsvelden) en de forten aan elkaar verbindt. Deze rol is essentieel in het plangebied, juist waar het inundatiegebied en de schootsvelden aangetast zijn.



Afbeelding 1.1 Landschapsplan Stelling van Amsterdam met de maatregelen

Op grond van de conclusies over de huidige staat zijn vervolgens drie prioriteiten geformuleerd om invulling te geven aan het eerste doel van het Landschapsplan, herstel en de versterking van het werelderfgoed. Deze prioriteiten zijn:

- de aantasting van de hoofdweerstandslijn herstellen en deze beter beleefbaar maken;
- de aangetaste inundatiekommen en schootsvelden herstellen en beter beleefbaar maken;
- de elementen van het watermanagementsysteem (inundatiekanaal, komkeringen) herstellen en beter beleefbaar maken.

Het Bijzonder Provinciaal Landschap
Na de analyse van het werelderfgoed zijn de kernkwaliteiten van het BPL in de beschouwing betrokken. Het gaat dan om kwaliteiten als openheid, verkavelingspatroon en bebouwingslinten. Ook daarop heeft de nieuwe verbindingsweg impact; de kernkwaliteiten worden aangetast. Op basis van de Omgevingsverordening NH 2020 geldt dan een inpassingsopgave. Dit betekent dat de Verbinding A8-A9 moet:

- bijdragen aan het zichtbaar en herkenbaar houden van de landschappelijke karakteristiek;
- bijdragen aan het versterken van (de beleving van) openheid en t.o.v. de ruimtelijke dragers helder gepositioneerd moet worden.

De ligging van de Verbinding A8-A9 en het effect op de Stelling van Amsterdam
Het tweede doel van het Landschapsplan is inpassing van de Verbinding A8-A9. De aanleg van de weg mag zo min mogelijk effect hebben op de Stelling en moet die zo mogelijk zelfs versterken. Dit houdt in dat bij elke afweging in het planproces is gekozen voor oplossingen met zo klein mogelijke negatieve impact op de OUV en daarnaast voor versterkingsmaatregelen.

Wel geldt hier als voorwaarde dat bij die keuze de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek afdoende wordt opgelost. Het afwegingsproces heeft tot belangrijke keuzes geleid voor de hoogteligging van de weg in het werelderfgoed, de aansluiting van de Verbinding A8-A9 op de A9, en de hoogteligging van de weg in de Assendelver polders, de veilige binnenzijde.

Aangezien het gebied waar de A8-A9 de Stelling van Amsterdam kruist een zwakke schakel in de linie als geheel is, zijn de continuïteit van de hoofdweerstandslijn, het naastliggende Inundatiekanaal en de openheid van de nog resterende inundatiekommen en schootsvelden buitengewoon belangrijk. Om deze in stand te houden, wordt de Verbinding A8-A9 in de Stelling van Amsterdam verdiept aangelegd. Door het toepassen van overkluizingen bij de Hogedijk en de Groenedijk blijft de continuïteit van de hoofdweerstandslijn en het naastliggende Inundatiekanaal intact. De openheid en het groene karakter van inundatiegebied en schootsvelden worden niet aangetast. Door de noodzakelijke herinrichting als gevolg van de wegaanleg (verdwijnen beide verzorgingsplaatsen) kan bovendien het landschappelijk karakter van de Stelling versterkt worden, omdat de openheid van het inundatiegebied en het schootsveld van Fort Veldhuis wordt verbeterd.

Ook is de openheid van de inundatiegebieden en schootsvelden leidend geweest bij de keuze voor de manier waarop de Verbinding wordt aangesloten op de A9: in de vorm van een knooppunt. Deze optie leidt, in vergelijking met andere, tot het minste ruimtebeslag in de inundatiekom en schootsvelden van Fort Veldhuis. Daarnaast is een knooppunt ook het beste voor de leefbaarheid in de Broekpolder en de doorstroming van het verkeer. Vervolgens zijn voor de vormgeving twee aansluitvarianten afgewogen, de ‘volledige’ en de ‘onvolledige knoop’. De volledige knoop scoort het best op de leefbaarheid en bereikbaarheid. Maar ten opzichte van de onvolledige knoop heeft deze variant een groter ruimtebeslag op het inundatiegebied / schootsveld. Extra maatregelen zijn dus nodig om per saldo het werelderfgoed te versterken. Op deze manier is de volledige knoop in het Landschapsplan opgenomen.

Op grond van de Richtlijnen Ontwerp Autosnelwegen (2019) van het rijk zijn in knooppunt Beverwijk aanpassingen nodig die leiden tot verbreding van de bestaande A9. Vanuit het oogpunt van het werelderfgoed is er daarom voor gekozen ook de huidige A9 in het plangebied aan te pakken. Het beter inpassen van de dubbele doorsnijding van de hoofdweerstandslijn bij Fort St. Aagtendijk draagt bij aan betere beleefbaarheid van de linie. Datzelfde geldt voor het invoeren van een bij de Stelling passende beeldtaal voor de A9.

De verdiepte ligging wordt doorgezet aan de veilige binnenzijde van de Stelling van Amsterdam, in het Bijzonder Provinciaal Landschap, tussen de Groenedijk en de Dorpsstraat van Assendelft. Hier ligt de weg niet binnen de werelderfgoedsite, maar geldt wel de inpassingsopgave voor het BPL. Desalniettemin is ook vanuit het werelderfgoed behoud van het open landschap hier essentieel. De Stelling, met de hoofdweerstandslijn als ruggengraat, moet voldoende maat en schaal houden om beleefbaar te zijn. Aan de onveilige zijde zijn het inundatiegebied en de schootsvelden grotendeels volgebouwd en is de beleefbaarheid gering. Het is daarom nodig de Stelling aan de veilige zijde ‘als tegenwicht’ voldoende ruimte te geven. Door de verdiepte ligging blijft de karakteristieke openheid in de Assendelver polders in stand en behouden belangrijke landschappelijke structuurdragers, zoals de Dorpsstraat Assendelft, hun continuïteit. Ook vanuit het oogpunt van natuur en leefbaarheid (geluidsbelasting) is de verdiepte ligging de beste oplossing. De eerder geanalyseerde tunnelvariant blijkt geen meerwaarde te hebben ten opzichte van de verdiepte ligging; vooral voor het werelderfgoed scoorde de tunnel niet beter.

Vier bouwstenen
Zoals hierboven beschreven, liggen de prioriteiten voor herstel en versterking van de Stelling in het plangebied bij het strategisch landschap en het watermanagementsysteem. De inpassing van de weg, vanuit de kernkwaliteiten van zowel de Stelling als het BPL, heeft geleid tot de zojuist genoemde keuzes. Op basis van de prioriteiten en die keuzes zijn vier groepen maatregelen geformuleerd. Deze vormen de vier bouwstenen voor het Landschapsplan:

- herstel en versterking hoofdweerstandslijn;
- herstel en versterking inundatiegebieden / schootsvelden (overlappen elkaar in hoge mate);
- herstel en versterking watermanagementsysteem;
- inpassing Verbinding A8-A9 en bestaande A9.

Het is van groot belang dat vooral voor de eerste drie bouwstenen de juiste schaal en maat in acht worden genomen. De mate van aantasting van de Stelling, het vrij geringe oppervlak inundatiegebied / schootsveld aan de oostkant van de A9 tussen Fort Veldhuis en de St. Aagtendijk en de aantasting van het schootsveld ter hoogte van de golfbaan vragen om substantieel herstel en flinke verbetering (zie ook Bijlage 4). Alleen dan kan de Stelling in het plangebied weer in voldoende mate hersteld worden. Een (te) klein oppervlakte leidt daar niet toe en houdt dus onvoldoende verbetering in.

3. Maatregelen Landschapsplan

De bouwstenen zijn met behulp van ontwerpend onderzoek en aanvullend historisch onderzoek uitgewerkt in concrete en gelokaliseerde ontwerpopgaves en daarbij behorende maatregelen. Daar waar verschillende mogelijkheden voor uitvoering waren, zijn het herstel en de versterking van de kernkwaliteiten van het werelderfgoed doorslaggevend geweest in het keuzeproces.

Hieronder volgen per bouwsteen de maatregelen. De volgorde voor de opsomming is bepaald door de specifieke inzet of richting van de maatregelen. Sommige maatregelen richten zich vooral op fysiek behoud van onderdelen van de Stelling. Fysiek behoud is tegelijk behoud van beleving en soms ook versterking daarvan. Maatregelen gericht op herstel van onderdelen houden altijd versterking van de beleving in. Daarnaast zijn er maatregelen die primair 'hulpmiddelen' zijn om de Stelling meer beleefbaar maken (bv. informatiedragers).

De volgorde is daarmee kortweg:
- fysiek behoud Stelling / behoud beleving;
- herstel Stelling / versterking beleving;
- versterking beleving.

Maatregelen bouwsteen hoofdweerstandslijn
De eerste set maatregelen zet in op herstel en versterking van de hoofdweerstandslijn als verbindend element van de Stelling en als doorgaande landschappelijke structuur. Daarom worden doorsnijdingen hersteld, coupures als bij de Stelling behorend gemarkeerd, beplantingen hersteld en wordt er een meer uniforme beeldtaal ontwikkeld voor elementen aan en bij de hoofdweerstandslijn. De maatregelen zijn:
- Verdiepte ligging A8-A9, waarbij een nieuwe kruising met de Stelling wordt gerealiseerd. De verdiepte ligging voorkomt dat deze kruising een nieuwe, zeer brede doorsnijding van de hoofdweerstandslijn en het Inundatiekanaal wordt en zorgt ervoor dat de hoofdweerstandslijn als doorgaande structuur behouden blijft. De hoofdweerstandslijn en het Inundatiekanaal worden overkluisd.
- Herstel Liniewal met oorspronkelijke ligging Communicatieweg. De doorsnijding van de Liniewal door het huidige tracé van de Communicatieweg wordt hersteld. Ter plaatse van de Kil wordt de Communicatieweg, zoals ten tijde van de Stelling, weer als 'gedekte weg' achter de Liniewal gelegd; de dubbele kruising van de Kil wordt teruggebracht naar een enkele kruising.
- Afwaarderen Communicatieweg Heemskerk - Groenedijk, waardoor de verkeersintensiteit afneemt, het oorspronkelijke verloop van de Communicatieweg wordt hersteld en de hoofdweerstandslijn beter beleefbaar wordt.
- Terugbrengen boombeplantingen langs de dijken van de hoofdweerstandslijn. Hierdoor worden de verschillende dijktypologieën uit de tijd dat de Stelling functioneerde (referentie ca. 1920) geaccentueerd en weer beleefbaar gemaakt.
- Aanbrengen bloemrijke bermen langs de hele lijn. Ook dit benadert het beeld van de hoofdweerstandslijn in de periode dat de Stelling functioneerde. De maatregel benadrukt tevens de hoofdweerstandslijn als continue lijn en als verbindend element.
- Markering bestaande (niet-originele) en nieuw te maken coupures met een specifieke, eigen en eenduidige vormentaal. Deze sluit aan op de oorspronkelijke vormgeving van de linie en op andere projecten langs de Stelling en de Nieuwe Hollandse Waterlinie.
- Verbetering inpassing gasverdeelstation aan de hoofdweerstandslijn, waardoor het geen storend element meer is aan de lijn.
- Realisatie informatie- en rustpunten, langs de hoofdweerstandslijn.
- De kruising van de A9 en het Inundatiekanaal meer zichtbaar maken door het water dichter op de weg te brengen. De combinatie hoofdweerstandslijn - Inundatiekanaal wordt voor de wandelaar en de fietser meer beleefbaar.

Maatregelen bouwsteen inundatiegebieden / schootsvelden
De maatregelen vergroten de openheid in wat nog resteert van de inundatiekommen en richten zich op een uniforme inrichting van het gebied, zodat dit als samenhangend geheel herkenbaar wordt. De agrarische karakteristiek van het landschap blijft behouden (bij voorkeur agrarisch natuurbeheer). In de Kilzone heeft het landschap van het voormalige Oer-IJ met de aanleg van de golfbaan een grote transformatie ondergaan. De aanleg van de Verbinding A8-A9, die dwars door de golfbaan (schootsveld) loopt, betekent een nieuwe transformatie.

De maatregelen zijn:
- Verwijderen objecten in Kom 14: naast de verzorgingsplaats en restaurant Twaalfmaat ook de agrarische opstallen ten zuiden van Communicatieweg 14.
- Verwijderen objecten in kom 15; verzorgingsplaats Akermaat, opgaande beplantingen en bosschages worden verwijderd.
- Verwijderen objecten in kom 16: bosschages en loods. Ook moet de bestaande 150kV hoogspanningslijn ten behoeve van de aansluiting van de Verbinding A8-A9 op de A22 aangepast worden. Hiertoe worden de masten ter plaatse van de aansluiting verhoogd, wat de openheid enigszins versterkt.
- Gekoppeld aan de maatregel 'afwaarderen Communicatieweg': verwijderen viaduct Communicatieweg over de A9 inclusief taluds, beplanting en vervangen door onderdoorgang. Dit vergroot de openheid en beleefbaarheid van het indundatiegebied / schootsveld.
- Verdiepte ligging van de aansluiting van de Verbinding op de A9 als smalle snede. Dit biedt de mogelijkheid een min of meer aaneengesloten landschap en inundatiegebied te maken.
- Aansluiting Heemskerk; als gevolg van de aansluiting van de Verbinding A8-A9 'klapt' deze 'om' en wordt daarmee een stuk smaller. Het inundatiegebied profiteert hiervan, de openheid wordt groter.
- Verwijderen golfbaan met opstallen en beplanting maakt het mogelijk hier weer de openheid van het schootsveld van Fort Veldhuis terug te brengen. Het linielandschap van rond 1900 (landschapsbeeld en verkavelingspatroon) geldt hierbij als leidraad. Herstel van de openheid en het verkavelingspatroon dragen ook bij aan compensatie van het BPL.
- Realisatie nieuwe transparante fietsbrug met uitzichtpunt over het inundatiegebied. De uitkijkmogelijkheid vanaf dit hoge punt draagt sterk bij aan de beleving van het linielandschap (periodieke inundatie).

Maatregelen bouwsteen watermanagementsysteem
De maatregelen zijn gericht op het herstel van aanwezige elementen van het inundatiestelsel en het beter beleefbaar maken. Informatievoorziening speelt hierbij een rol. De maatregelen zijn:
- Tijdelijke inundatie, om de herkenbaarheid van Kom 15 en Kom 16 verder te vergroten en de werking van de Stelling, wat betreft de cruciale onderwaterzetting, inzichtelijk te maken.
- Herstellen duikersluis in de inundatiekering bij Fort Veldhuis, om de werking van de inundatie meer zichtbaar en beleefbaar te maken.
- Herstel en beleefbaar maken inundatiekades door realiseren recreatieve verbindingen en door uniforme vormgeving: de inundatiekade bij Fort Veldhuis en in het verlengde

hiervan de Zuidermaatweg en de voormalige Kadijk tot in het stedelijk weefsel. Ook de St. Aagtendijk wordt hierin betrokken.
- Herstel andere objecten watermanagementsysteem: het regelwerk bij Fort Veldhuis en de kade langs het Inundatiekanaal. Daarnaast moet langs de A9 een kerende voorziening gerealiseerd worden, in de vorm van een lage wal die het zicht vanaf de snelweg op de Stelling niet belemmert.
- Beleefbaar maken Inundatiekanaal tussen de hallen van de Bazaar en de N246. Langs het kanaal wordt een recreatief pad gelegd. Het kanaal krijgt een uniforme vormgeving, zoals de hierboven genoemde inundatiekades, die in het stedelijk weefsel worden doorgetrokken.
- Informatievoorziening bij de Damsluis in de Vuurlinie.

Maatregelen bouwsteen Verbinding A8-A9 en bestaande A9
Om het open en vlakke karakter van het Stelling-landschap en het BPL te versterken, krijgt de Verbinding A8-A9 een verdiepte aansluiting, worden weggebonden objecten langs de A9 gebundeld en geminimaliseerd en krijgt de stadsrand een eenduidige begrenzing. Het Landschapsplan stelt voor de inpassing van de Verbinding A8-A9 en bestaande A9 de volgende maatregelen voor (die in de planuitwerkingsfase verder worden vormgegeven):
- Volledig verdiepte ligging van de Verbinding, onzichtbaar en ingepast: realiseren alle weggebonden elementen als signalering, verlichting en bebording onder de hoogte van het maaiveld.
- Weggebonden objecten en functies zijn onzichtbaar en worden ten dienste van het landschap vormgegeven.
- Robuuste overkluizing Groenedijk en Dorpsstraat, als belangrijke ruimtelijke dragers van het BPL. Daardoor behoud landschappelijke context. De overkluizing heeft een maximale breedte van 249 meter.
- Robuust kruisen van Kaaik en Binnendelft, ruimtelijke dragers BPL, zodat ecologie en recreant gemakkelijk over de weg heen kunnen.
- Minimaliseren objecten langs A9: een ranke vormgeving van elementen en het minimaliseren van weggebonden objecten.
- Grondwal langs de oostzijde A9, om het verkeer op de A9 vanaf de hoofdweerstandslijn gezien deels aan het zicht te onttrekken.
- Eenduidige begrenzing stadsrand westzijde A9. De huidige grondwal langs Broekpolder is gedeeltelijk voorzien van een dubbele bomenrij. Deze wordt langs de gehele stadsrand aangevuld om vanuit de stad de impact van de weg te verzachten, en een groen filter te vormen tussen de harde stadsrand en het open landschap.
- Nieuwe wandelroute. Aan de zuidzijde van de Verbinding wordt het landschap toegankelijk voor wandelaars door bijvoorbeeld de dienstweg daarvoor te gebruiken of een losse wandelkade in te passen.

Voor de aansluiting op de bestaande A8:
- Open venster naar het landschap. De Verbinding A8-A9 begint/eindigt bij de aansluiting op de A8. Voor de weggebruiker vanuit Amsterdam is er na de kruising met de Nauernasche vaart weids zicht over het open veenweidelandschap aan weerszijden van de weg. De groene stadsrand van Assendelft draagt bij aan de beleving van de openheid. Dalend naar de onderdoorgang wordt de Dorpsstraat vervolgens zichtbaar als historische entiteit. Geluidswerende maatregelen zoals geluidsschermen zijn er hier niet.

Voor de beëindiging van de stadsrand plus een overgangszone naar het open polderlandschap:
- Open Stadsrandzone. Als overgangszone naar de Assendelver polders wordt dit landschap ingericht met een agrarisch karakter. Kavelstructuren worden aangezet soms voorzien van wilgenbeplanting.
- Ontwikkeling wandel- en fietsroutes. De stadsrandzone wordt verder ontwikkeld als uitloopgebied. Hiertoe worden nieuwe paden aangelegd.

Vanwege de omvang van het plangebied worden in hoofdstuk 6 de maatregelen beschreven aan de hand van vier deelkaarten:
- de hoofdweerstandslijn
- Noord (Kom 14)
- Zuid (Kom 15, 16, 19 en de Kilzone)
- Oost (de Assendelver polders, stadsrand Assendelft en de aansluiting A8)

Aan het einde van dit rapport wordt beschreven welke afspraken (tussen provincie en andere overheden), vervolgbesluiten en procedures nodig zijn om het maatregelenpakket uit dit landschapsplan tot uitvoer te brengen.

4. Effecten, kosten, baten, koppelkansen en aanbevelingen

Effecten
De effecten van het Landschapsplan (op luchtkwaliteit, geluidhinder, verkeerssituatie, natuur, milieu, enz.) zijn nader onderzocht. Voor enkele aspecten, zoals water en natuur, is beschreven welke compenserende maatregelen genomen worden in het Landschapsplan.

Kosten en baten
De kosten voor het Landschapsplan – de aanleg van de Verbinding A8-A9 en de maatregelen voor behoud, herstel en versterking van het werelderfgoed en het BPL in het plangebied – zijn geraamd op ongeveer 900 miljoen euro, exclusief btw. Dit is een schatting met een onzekerheidsmarge van 25%. De baten zijn geraamd volgens de systematiek van de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). De baten worden geraamd op ongeveer 945 miljoen euro. Hierin is geen rekening gehouden met de baten voor erfgoed, natuur en landschap.

Koppelkansen
Daarnaast zijn mogelijkheden besproken om de maatregelen van het Landschapsplan te combineren met lopende recreatie-, natuur- en waterprojecten in de omgeving. Dit zijn de zogenaamde koppelkansen, die in samenwerking met de omliggende gemeenten en belanghebbenden in het gebied zijn geformuleerd. Zo biedt het terugbrengen van bomen en het aanbrengen van beplanting langs de hoofdweerstandslijn, een uitgelezen kans om deze verder te ontwikkelen als ecologisch lint. Het aanbrengen van natuurlijke oevers bij de Kil en bij kreken in het inundatiegebied kan gebruikt worden voor het verder ontwikkelen van de natuur in het gebied. Het afwaarderen en omvormen van de Communicatieweg kan door provincie en gemeenten gebruikt worden om de recreatieve structuur in de regio te versterken. Op deze manier kan met geringe investeringen werk met werk gemaakt worden.

Aanbevelingen
- De openheid in het gebied moet worden zeker gesteld. Bij nieuwe ontwikkelingen, zoals aan de zuidkant van Saendelft, is de ingepaste weg leidend. Sluit daarom geluidsschermen (voor nieuwe woningbouw) uit.
- Stel bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen de kernkwaliteiten van het werelderfgoed en het BPL voorop. Als consequentie: vervang de windturbine bij de Trompet in Heemskerk aan het einde van zijn levensduur niet; laat Tennet netwerken in het gebied ondergronds aanleggen; zorg voor landschappelijke inpassing van woningbouw aan de stadsrand van Assendelft.
- Beschouw het gebied tussen Dorpsstraat en Nauernasche vaart als één integrale opgave en transformeer dit naar een natuurgebied met recreatiefuncties door een sluitend netwerk van (wandel)routes.



02

INLEIDING

2.1. AANLEIDING

In de provincie Noord-Holland, in het gebied tussen Zaanstad in het oosten en de IJmond in het westen, is sprake van een leefbaarheids- en bereikbaarheidsprobleem. Door Krommenie en Assendelft loopt de N203, een provinciale weg met verkeer van en naar deze kernen, en met doorgaand verkeer tussen de snelwegen A8 en A9. Doorgaand en lokaal verkeer maken gebruik van dezelfde infrastructuur binnen de bebouwde kom. Daarnaast moet langzaam verkeer (fietsers, voetgangers) op een aantal plaatsen deze verkeersstroom gelijkvloers kruisen. De drukte op deze weg heeft een negatief effect op de leefbaarheid in deze kernen. De hoeveelheid verkeer leidt tot hoge luchtverontreiniging en geluidsbelasting in de directe omgeving en zorgt voor hinder. Bovendien is er sprake van een verkeersonveilige situatie. Scholen liggen dicht bij deze weg; fietsers en auto's zitten dicht op elkaar. Daarnaast stroomt het verkeer niet goed door en zorgt voor filevorming op de route tussen de A8 en de A9. Dit resulteert weer in sluipverkeer op wegen die daar niet op berekend zijn waardoor de verkeersveiligheid verder onder druk staat.

Gezien de bevolkings- en economische groei in de Metropoolregio Amsterdam en daarbuiten, is de verwachting dat deze problemen zonder ingrijpen alleen maar zullen toenemen. Na diverse studies hebben Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland in 2018 het voorkeursalternatief voor de wegverbinding A8-A9 vastgesteld (het 'Golfbaanalternatief')[1].

[1] Zie voor de aanleiding en voorgeschiedenis: Leefbaarheids- en bereikbaarheidsopgave Krommenie/Assendelft i.r.t. het Unesco-werelderfgoed Stelling van Amsterdam, Provincie Noord-Holland, 18 april 2018. www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Projecten_Verkeer_en_Vervoer/Verbinding_A8_A9/Over_het_project/Projectdocumenten/2_d_Voorkeursalternatief

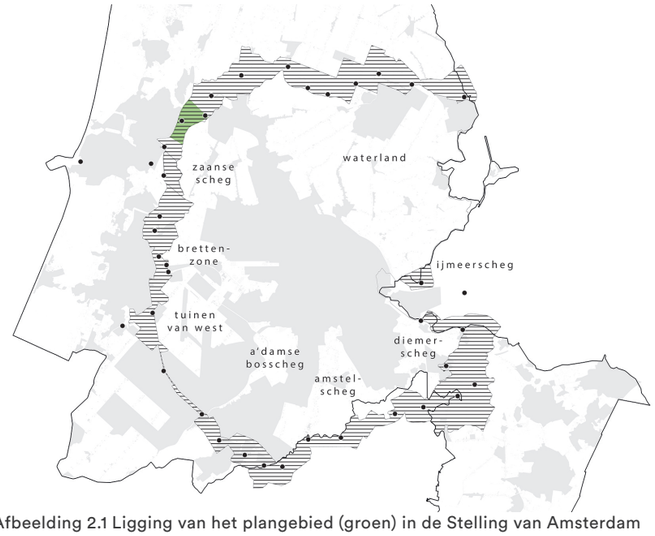
[2] Het consortium dat dit onderzoek uitvoert, bestaat uit KuiperCompagnons, Antea Group, BoschSlabbers, Marinus Kooiman/Cultuurhistorische projecten, bunkerQ en VenhoevenCS.

Het voorgenomen tracé kruist het Unesco-werelderfgoed Stelling van Amsterdam. Belangrijke voorwaarde bij de aanleg van de wegverbinding is behoud, herstel en versterking van de uitzonderlijke universele waarde van de Stelling. Daarom heeft de provincie Noord-Holland opdracht gegeven een 'Landschapsplan Stelling van Amsterdam - Verbinding A8-A9' (hierna: Landschapsplan) op te stellen[2].

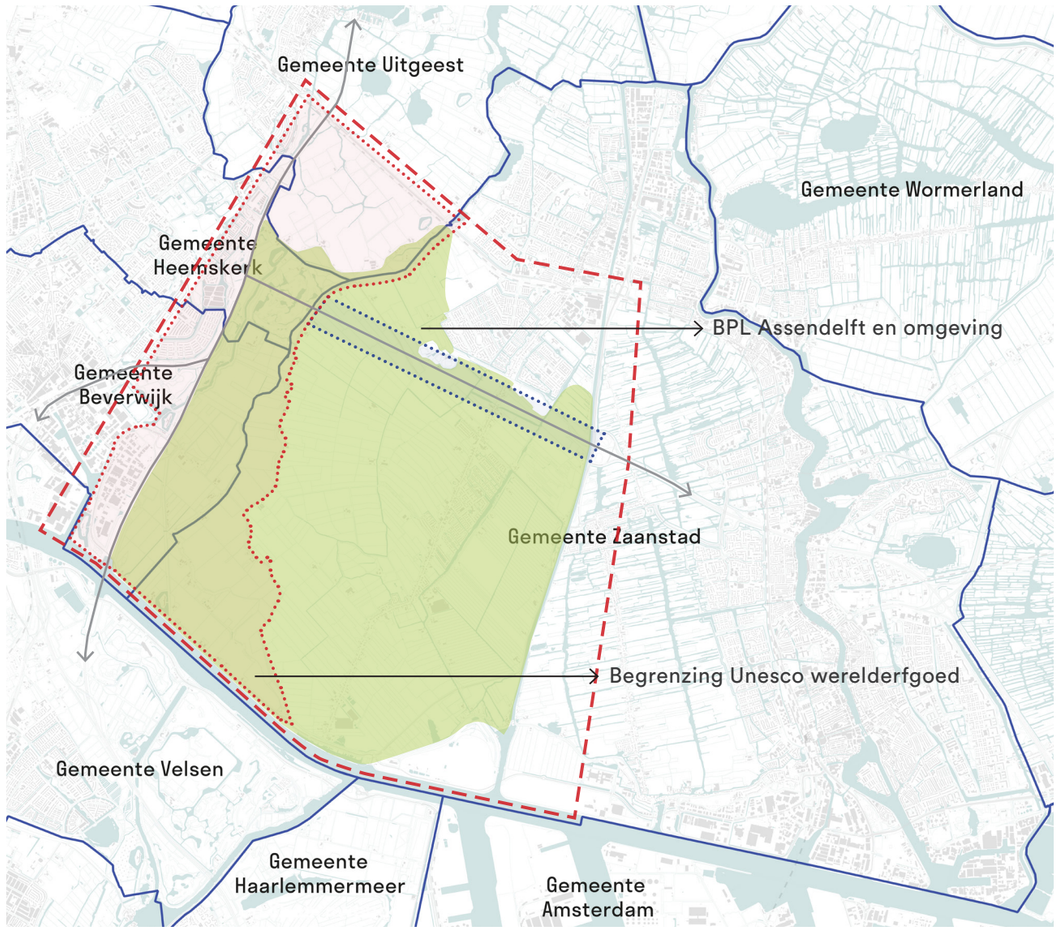
Het project Landschapsplan heeft een tweeledige doelstelling:

- formuleer maatregelen voor behoud, herstel en versterking van de Outstanding Universal Value (OUV) van het Unesco-werelderfgoed Stelling van Amsterdam;
- pas vervolgens het tracé van de Verbinding A8-A9 zo optimaal mogelijk in. Zo optimaal mogelijk betekent dat het de OUV zo veel mogelijk behoudt en bijdraagt aan herstel en versterking.

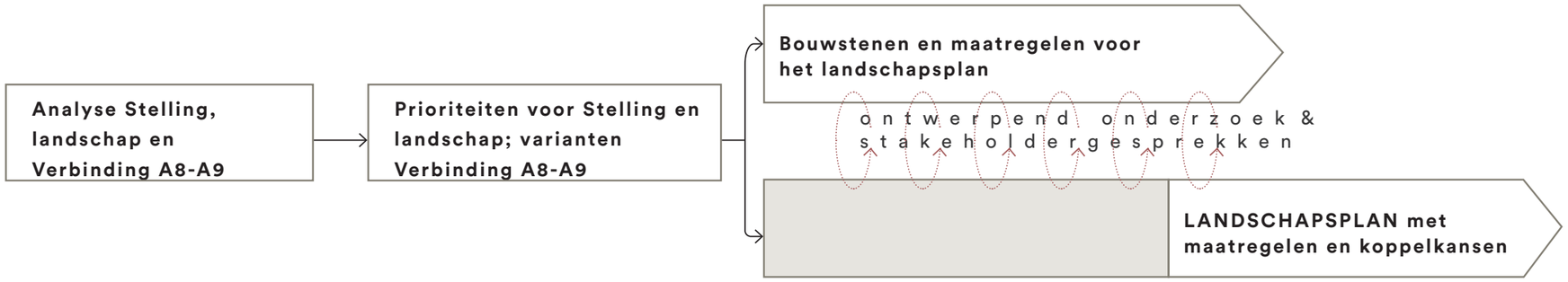
In januari 2019 heeft Nederland het Nominatiedossier Hollandse Waterlinies ingediend bij Unesco. De Hollandse Waterlinies bestaan uit de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam. De Nieuwe Hollandse Waterlinie is genomineerd als uitbreiding van het werelderfgoed de Stelling van Amsterdam. In juli 2021 heeft Unesco besloten de werelderfgoedstatus ook aan de Nieuwe Hollandse Waterlinie te verlenen. De Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie vormen nu samen het werelderfgoed de Hollandse Waterlinies. We spreken in het landschapsplan voor de overzichtelijkheid echter nog steeds over het werelderfgoed Stelling van Amsterdam. De mate en wijze van bescherming en de kernkwaliteiten/OUV zijn niet gewijzigd door het besluit van het Unesco comité.



Afbeelding 2.1 Ligging van het plangebied (groen) in de Stelling van Amsterdam



Afbeelding 2.2 Ligging plangebied



Afbeelding 2.3 Proces

2.2. AFBAKENING ONDERZOEKSGEBIED

De Verbinding A8-A9 loopt door het Unesco-werelderfgoed én door het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL). Op sommige delen overlapt het Unesco-gebied met het BPL, maar in de Assendelver polders gaat het voorkeurstracé alleen door het BPL. Bij de inpassing van de verbinding is daarom gekeken naar de kernkwaliteiten van zowel het Unesco-werelderfgoed als van het BPL.

De Stelling van Amsterdam binnen het plangebied beslaat ongeveer één-tiende van de totale werelderfgoed-site Stelling van Amsterdam: circa 1760 ha. De totale site heeft een omvang van ongeveer 17500 ha. Het plangebied is onderdeel van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en valt binnen vier gemeenten: Zaanstad, Beverwijk, Heemskerk en Uitgeest.

2.3. ONDERZOEKSAANPAK EN -PROCES

Het Landschapsplan bestaat uit een geheel van maatregelen gericht op herstel en versterking van de Stelling van Amsterdam in het plangebied en op het realiseren van de Verbinding A8-A9, zodanig dat aantasting van de Stelling en het BPL wordt geminimaliseerd en ruimtelijke kwaliteit wordt toegevoegd. Dit pakket maatregelen is samenhangend en integraal geformuleerd. De maatregelen zijn ook verwerkt in kaarten en beelden en worden in voorliggend rapport tekstueel toegelicht. Om tot de juiste maatregelen te komen, hebben we de volgende onderzoeksstappen gezet.

Analyseren

We zijn begonnen met het analyseren van de Stelling en het landschap in het plangebied: zowel de historische kenmerken en ontwikkelingen als de actuele situatie. De huidige staat van de Stelling in het plangebied is beoordeeld aan de hand van het hiervoor ontwikkelde Unesco-begrippenkader (zie Bijlage 1 en paragraaf 3.4) en in de context van de Stelling als geheel. De analyse hebben we gedaan door middel van literatuur- en archiefonderzoek, veldbezoeken, beleidsonderzoek en gespreksrondes met gemeenten, provincie en waterschap.
De analyse betreft op hoofdlijn:

- de historische ontwikkeling van de Stelling van Amsterdam en het onderliggende landschap;
- de huidige staat van de Stelling en het landschap in het plangebied;
- het beleid voor de Stelling van Amsterdam en de adviezen van ICOMOS (International Council on Monuments and Sites) over de Stelling en over de Verbinding A8-A9;
- het beleid van gemeenten, provincie en Metropoolregio Amsterdam dat in het gebied van toepassing is, zoals gemeentelijke ruimtelijke plannen, de Provinciale Omgevingsvisie (2018), de NOVI (Ontwerpversie, juni 2019) en 'Het metropolitane landschap als strategische opgave' (MRA, 2017);
- het beoordelen van de kernkwaliteiten van het Bijzonder Provinciaal Landschap en het formuleren van prioriteiten in het plangebied.

Tevens zijn, voor de Verbinding A8-A9, doorstroming en bereikbaarheid, verkeersveiligheid en omgevingseffecten (geluid, luchtkwaliteit) geanalyseerd.

Prioriteiten formuleren voor Stelling en landschap; varianten onderzoeken Verbinding A8-A9

Vervolgens hebben we prioriteiten gesteld voor herstel en versterking van het werelderfgoed, voor het BPL en voor het maken van keuzes voor onderdelen van de Verbinding A8-A9. Dit hebben we gedaan door middel van documentonderzoek, veldbezoek, expertbeoordelingen, ontwerpend onderzoek en analyses omgevingseffecten verkeer en bereikbaarheid.

Dit heeft geleid tot:

- het formuleren van prioriteiten voor herstel en versterking van de Stelling;
- het formuleren van prioriteiten voor het Bijzonder Provinciaal Landschap in het plangebied;
- het onderzoeken van varianten voor de aansluiting en hoogteligging van de Verbinding A8-A9 plus de effecten daarvan op het werelderfgoed en het BPL in het plangebied;
- het confronteren van Stelling en weg, om zo te bepalen in hoeverre de wegvarianten de Stelling (en het BPL) aantasten en welke oplossingen mogelijk zijn.

Bouwstenen voor het landschapsplan formuleren en maatregelen onderzoeken
Op basis van de prioriteiten en het variantenonderzoek hebben we bouwstenen benoemd voor herstel en versterking van de Stelling en inpassing van de weg. De bouwstenen zijn daarvoor de belangrijkste (fysieke) elementen, komen direct voort uit de geconstateerde prioriteiten en vormen de basis voor de maatregelen in het Landschapsplan. Zo komen we tot navolgbare en herleidbare maatregelen en bewaken we de samenhang daartussen.

Prioriteiten die in ruimtelijk en landschappelijk opzicht samenvielen, hebben wij bij elkaar gezet. Ook hebben we de ruimtelijke schaal en werking van de bouwstenen bepaald. Hierbij hebben we ontwerpend onderzoek ingezet: het door schetsen en tekeningen inzichtelijk maken hoe ingrepen er uit komen te zien, hoe ze ruimtelijk 'werken', wat mogelijk is, wat de beleving ervan is en hoe de samenhang is.

Landschapsplan - maatregelen formuleren en in detail en samenhang uitwerken
Het uitwerken van de bouwstenen in concrete maatregelen is gedaan door middel van nader onderzoek naar kenmerken van de Stelling, specifiek daarop gericht ontwerpend onderzoek, expertsessies en stakeholdergesprekken.

We hebben het volgende gedaan:
- per bouwsteen geanalyseerd wat mogelijke maatregelen zijn en welke, los en in samenhang, tot het beste resultaat leiden voor het behouden, herstellen en versterken van de kernkwaliteiten van de Stelling en het BPL;
- koppelkansen geïnventariseerd. Dit zijn initiatieven van partijen of kansen die wij in het plangebied zien die mogelijk binnen het Landschapsplan gerealiseerd kunnen worden;
- maatregelen en kansen verbeeld in kaarten van het plangebied en detailbeelden;
- gesprekken gevoerd met stakeholders in het gebied (gemeenten, waterschap, netbeheerders, eigenaren) om maatregelen aan te scherpen en nieuwe inzichten en kansen toe te voegen;
- op basis van de beleidsanalyse en gesprekken met stakeholders koppelkansen benoemd (bijv. recreatieve routes).

Tot slot zijn de maatregelen van het Landschapsplan onderzocht op omgevingseffecten (geluid, luchtkwaliteit, waterhuishouding, natuur en erfgoed) en zijn de kosten en baten van de maatregelen en van de Verbinding A8-A9 in beeld gebracht (maatschappelijke kosten-batenanalyse). Uit het effectonderzoek voortkomende (wettelijk verplichte) mitigerende en compenserende maatregelen zijn in de maatregelen voor het landschapsplan meegenomen.

Kwaliteitsteam
Een Kwaliteitsteam is ingesteld om onafhankelijk te adviseren over de (tussen)producten bij de stappen van deze onderzoeksaanpak. Het doel is om de kwaliteit van het op te leveren landschapsplan te bewaken en waar nodig te verbeteren, door middel van een dialoog tussen de experts in het Kwaliteitsteam en de experts van het consortium. De adviezen van het Kwaliteitsteam, gericht aan de Stuurgroep Verbinding A8-A9, zijn bij iedere stap van dit Landschapsplan verwerkt en bij de volgende stap weer getoetst door het Kwaliteitsteam.

BEHOUDEN, HERSTELLEN OF VERSTERKEN VAN DE KERNKWALITEITEN VAN HET WERELDERFGOED
We hanteren in dit rapport de begrippen behoud, herstel en versterking als volgt:
- behouden: instandhouding van de aanwezige OUV, voorkomen dat deze verder achteruitgaat;
- herstellen: het opknappen van aangetaste of beschadigde onderdelen van de Stelling of het verwijderen van elementen die de OUV verstoren;
- versterken: het vergroten van de beleefbaarheid van de Stelling.

Voor 'herstel' geldt dat letterlijke reconstructie naar een al lang verloren gegane situatie of vorm uit een bepaald jaar zelden aan de orde is. Deze aanpak kan alleen worden toegepast als daardoor de werking van de Stelling sterk aan inzichtelijkheid wint. Er is dan een grote educatieve meerwaarde die reconstructie rechtvaardigt.

Voor 'versterken' geldt, dat in erfgoedtermen (integriteit en authenticiteit) het versterken in fysieke zin per definitie niet mogelijk is. 'Versterken' betreft het vergroten van de herkenbaarheid en beleefbaarheid van het erfgoed.

2.4. LEESWIJZER

In de hierna volgende hoofdstukken behandelen we de volgende onderwerpen.

Hoofdstuk 3. Analyse van de Stelling van Amsterdam en het landschap

- Ontstaan en ontwikkeling van de Stelling, de werelderfgoedstatus en de kernkwaliteiten (OUV), met kaarten van de belangrijkste elementen van de Stelling
- Ruimtelijke ontwikkelingen in en rondom de Stelling
- De analyse aan de hand van het begrippenkader van Unesco
- De daaruit volgende prioriteiten voor herstel en versterking
- Analyse van het landschap en de kernkwaliteiten van het BPL, de daaruit volgende opgave voor het landschapsplan
- Overige opgaven en ontwikkelingen in het plangebied.

Hoofdstuk 4. Analyse van de Verbinding A8-A9

- Analyse van varianten en opties voor de onderdelen van de infrastructuur
- Analyse van de effecten (op het werelderfgoed, de leefbaarheid en de bereikbaarheid) van varianten voor de hoogteligging en vorm van de aansluiting op de A9
- Analyse van de effecten op het BPL, de leefbaarheid en de bereikbaarheid van de hoogteligging van de Verbinding A8-A9 in de Assendelver polders
- Analyse wat deze effecten per saldo betekenen voor de twee doelstellingen van het landschapsplan, in het bijzonder herstel en versterking van het werelderfgoed.

Hoofdstuk 5. Bouwstenen voor het Landschapsplan

Het samenbrengen van de prioriteiten voor herstel en versterking van het werelderfgoed is gevat in bouwstenen. Bouwstenen zijn de belangrijkste (fysieke) elementen voor het herstel en de versterking van de kernkwaliteiten en voor het inpassen van de Verbinding A8-A9. Voor de bouwstenen van het werelderfgoed beschrijven we wat de ingrediënten zijn aan de hand van de bepalende eigenschappen (bijvoorbeeld continuïteit, openheid, beplanting, samenhang met andere elementen) van de onderdelen van de Stelling van Amsterdam.

Hoofdstuk 6. Het Landschapsplan en de maatregelen

Het hart van dit rapport vormt het landschapsplan met de maatregelen in hoofdstuk 6. De bouwstenen zijn in dit hoofdstuk uitgewerkt in concrete maatregelen. Dit wordt uitgebeeld in kaarten, (deel) ontwerpen, principeschetsen, doorsnedes, etc. Enkele visualisaties op ooghoogte en in vogelvlucht geven een indruk hoe de maatregelen er uit moeten komen te zien (huidige situatie – beoogde situatie).

Om het landschapsplan behapbaar en leesbaar te maken, worden de maatregelen in dit hoofdstuk beschreven aan de hand van vier deelkaarten.

Ook in dit hoofdstuk staan de koppelkansen en aanbevelingen, die waarde en kwaliteit toevoegen aan het landschapsplan.

Hoofdstuk 7. Effecten, kosten en baten

Na het formuleren van het landschapsplan zijn de effecten onderzocht. De samenvatting van dit onderzoek staat om die reden na hoofdstuk 6. De mitigerende en compenserende maatregelen die uit een dergelijk onderzoek voortkomen, zijn getoetst en verwerkt in hoofdstuk 6. In dit hoofdstuk zijn ook de geraamde kosten en baten beschreven.

Hoofdstukken 8 en 9. Conclusies, aanbevelingen en vervolg.

In de laatste twee hoofdstukken staan de conclusies en aanbevelingen (8) en de vervolgprocedure (9). In dit laatste hoofdstuk staan kort de afspraken, procedures en vervolgbesluiten die nodig zijn voor het realiseren van de maatregelen van het Landschapsplan.





03

ANALYSE VAN DE STELLING VAN AMSTERDAM EN HET LANDSCHAP

3.1 INTRODUCTIE STELLING VAN AMSTERDAM

De Stelling van Amsterdam is een waterlinie die tussen 1870 en 1922 is ontworpen en aangelegd rondom Amsterdam. Hierbij is gebruik gemaakt van het aanwezige landschap; onderdelen daarvan werden voor de linie ingezet. Landschap en linie werden doelbewust met elkaar verknoopt. Zo kregen aanwezige dijken, die al eeuwenlang een waterstaatkundige functie hadden, tevens een defensieve functie. Ze werden met elkaar verbonden om een hoofdweerstandslijn rondom Amsterdam te creëren met daarbinnen een te verdedigen 'veilige' zijde (het Nationaal Reduit) en daarbuiten een 'onveilige' zijde van waar de vijand kwam. Aan de buitenkant, de 'onveilige' zijde, kon bij een militaire dreiging het open agrarische land onder water gezet (geïnundeerd) worden. Ook dit agrarische land kreeg dus een defensieve nevenfunctie. Bovendien werden door de Kringenwet 1853 beperkingen opgelegd aan het ruimtegebruik in de 'verboden kringen' rond de forten en langs de hoofdweerstandslijn[3].

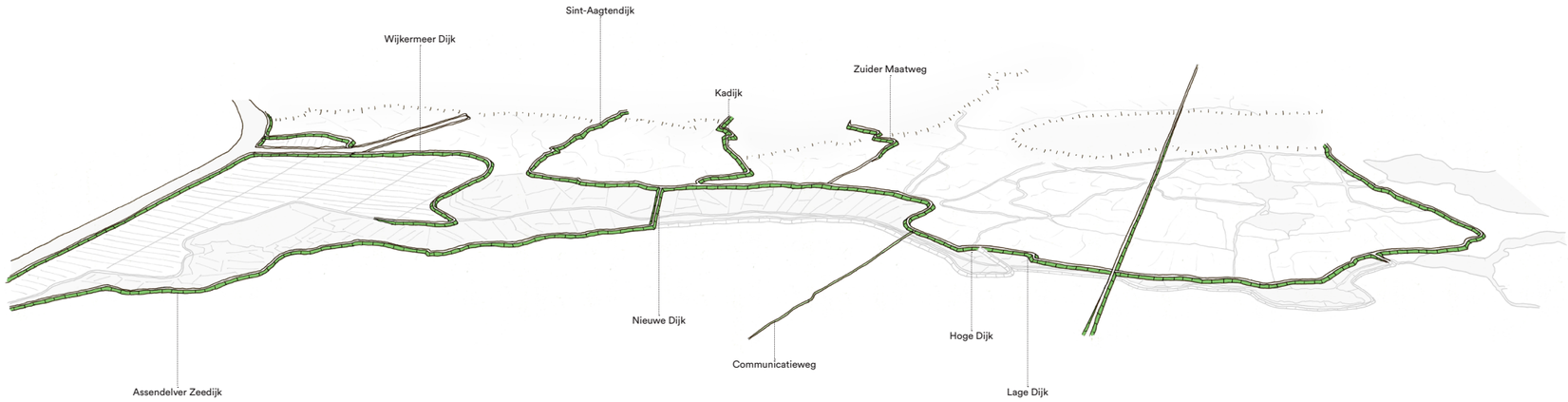
Het inunderen was het belangrijkste defensieve middel van de Stelling (en van de Nieuwe Hollandse Waterlinie). Daarmee kon de vijand letterlijk op afstand worden gehouden. Om de inundaties mogelijk te maken en op de juiste waterdiepte te houden, werd een uitgekiend systeem van dijken, sluizen, gemalen, kades en watergangen ingericht. Aan de hoofdweerstandslijn werden op strategische plekken (zwakke plekken of doorsnijdingen) forten en andere militaire werken gebouwd.

Al voor de Tweede Wereldoorlog verloor de Stelling gedeeltelijk aan belang. Nieuwe militaire ontwikkelingen, met name de inzet van vliegtuigen, maakten dat het verdedigingsstelsel en vooral het inundatie-systeem niet langer toereikend waren. De Stelling speelde in 1940 dan ook nauwelijks een rol en heeft dus nooit in een oorlogssituatie zijn kracht als verdedigingswerk kunnen bewijzen. Na de Tweede Wereldoorlog verloor de Stelling definitief de militaire functie. In 1963 werd de Kringenwet afgeschaft. Daardoor verviel de feitelijke bescherming van de openheid van de schootsvelden rond de forten en langs de hoofdweerstandslijn.

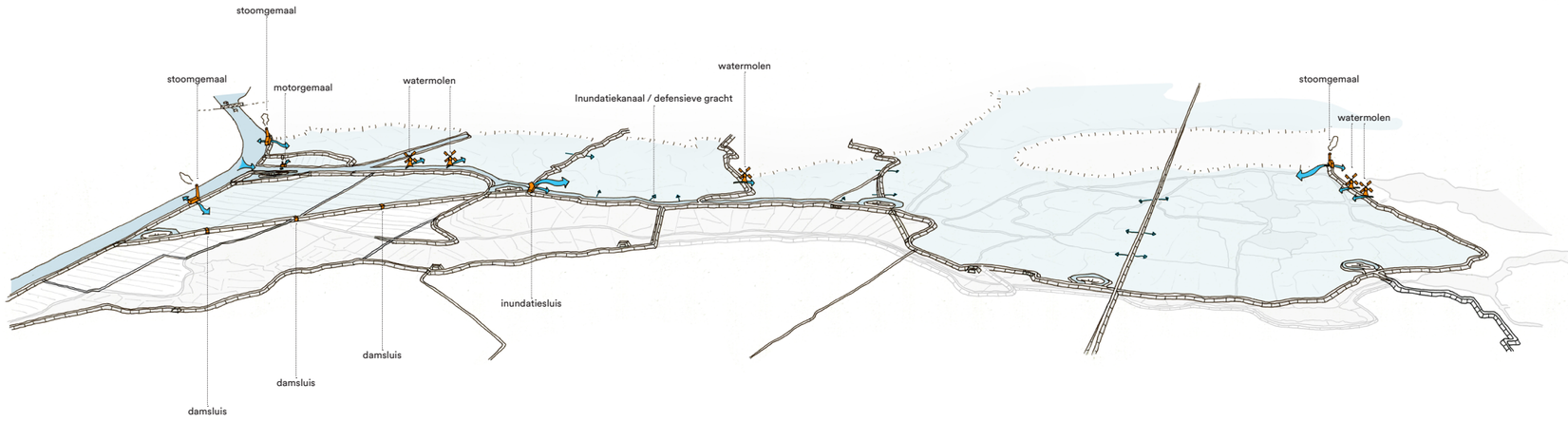


Afbeelding 3.1 Overzicht van de OUV van de Hollandse Waterlinies, waar de Stelling deel van uitmaakt (Bron: Nominatiedossier Hollandse Waterlinies)

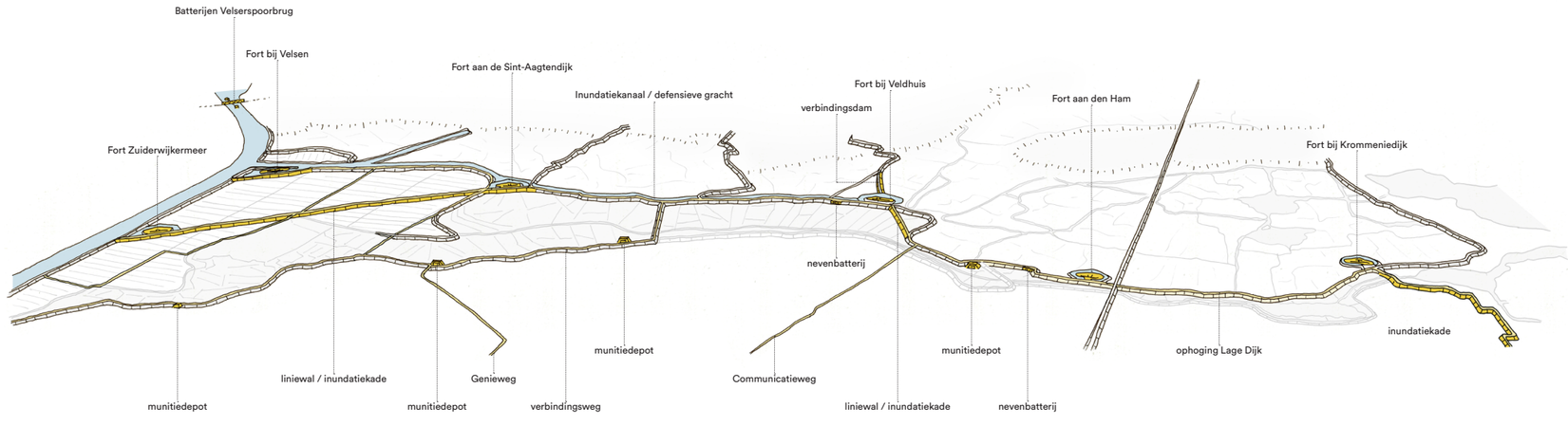
[3] De Kringenwet bevatte regels over wat binnen drie kringen was toegestaan, waarvoor vergunningen nodig waren 'van den Minister van Oorlog' en welk recht op schadevergoeding bestond na 'wegruiming' als het vestingwerk 'in staat van oorlog of van beleg is verklaard'. In de praktijk betekende dit bijvoorbeeld dat stenen gebouwen niet mogelijk waren. Zie artikel 21 e.v. van de Kringenwet.



Strategisch landschap



Watermanagement systeem



Militaire werken

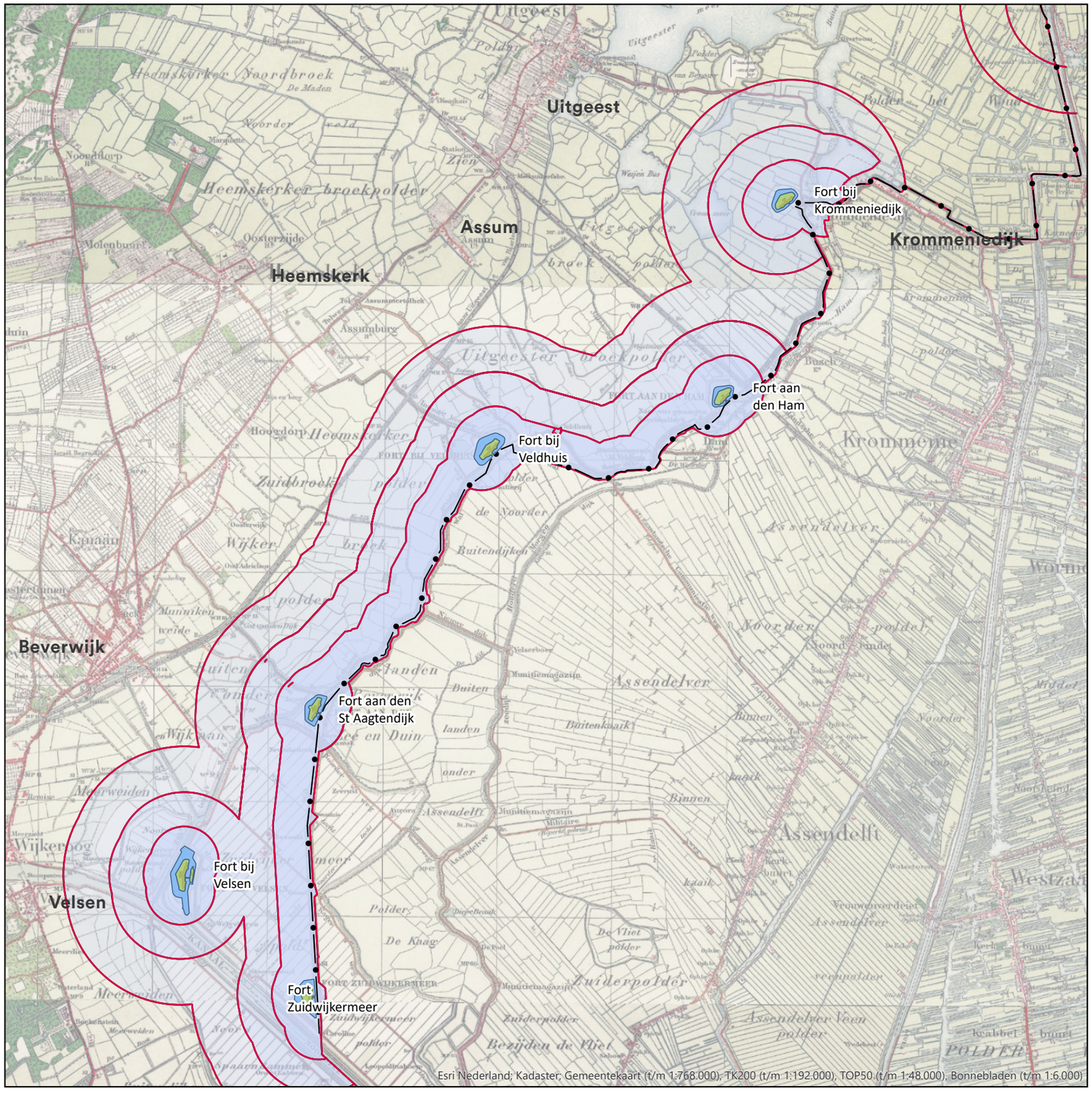
3.2. KERNKWALITEITEN OUTSTANDING UNIVERSAL VALUE (OUV)

In 1996 is de Stelling van Amsterdam op de Unesco werelderfgoedlijst geplaatst. Hiermee werd aan de Stelling Outstanding Universal Value ofwel uitzonderlijke universele waarde toegekend. Het erfgoed is op internationale schaal uniek en onvervangbaar. De Outstanding Universal Value (OUV) is voor de Stelling uitgewerkt in drie kernkwaliteiten:

- Strategisch landschap: hoofdweerstandslijn, inundatiekommen en komkeringen, accessen, verboden kringen en houten huizen;
- Watermanagementsysteem: waterwegen en inundatiekanalen (rivieren, inundatie- en toevoerkanalen), dijken en kaden (rivierdijken en polderkaden), inundatiesluizen (hoofdinlaatsluizen en verspreidingsluizen), ondersteunende waterwerken (dammen, duikers, gemalen, uitlozingskommen, schotbalkenloodsen, plofsluizen / duikers);
- Militaire werken: vestingen, forten, werken, batterijen, stellingen, kazematten, groepsschuilplaatsen, andere militaire objecten (loopgraven, tankgrachten, versperringen, gedekte wegen).

In samenhang met elkaar geven alle landschappelijke en gebouwde elementen met bijbehorende eigenschappen (samen de attributen genoemd) uitdrukking aan de OUV / kernkwaliteiten.

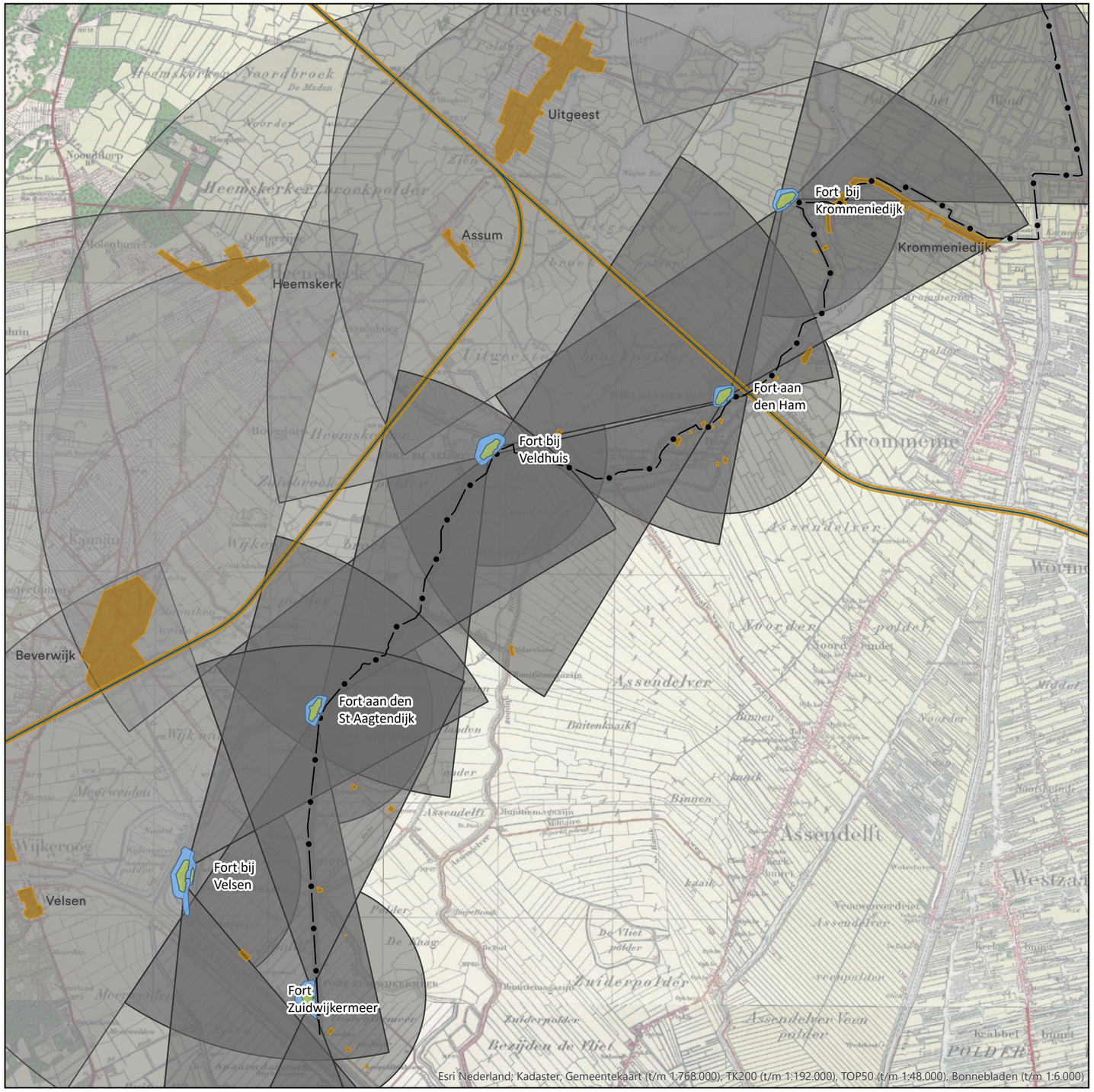
Afbeelding 3.2 OUV / kernkwaliteiten en onderliggend landschap van de Stelling, bekeken vanaf het Noordzeekanaal (links). Het strategisch landschap laat zien welke dijken er benut zijn ten behoeve van de Stelling. Het watermanagementsysteem laat zien hoe, door middel van een ingenieus stelsel van sluizen, dammen, gemalen en molens, inundatie mogelijk gemaakt werd. De militaire werken laten zien welke forten, nevenbatterijen en overige werken zijn gerealiseerd om het geheel te kunnen verdedigen.



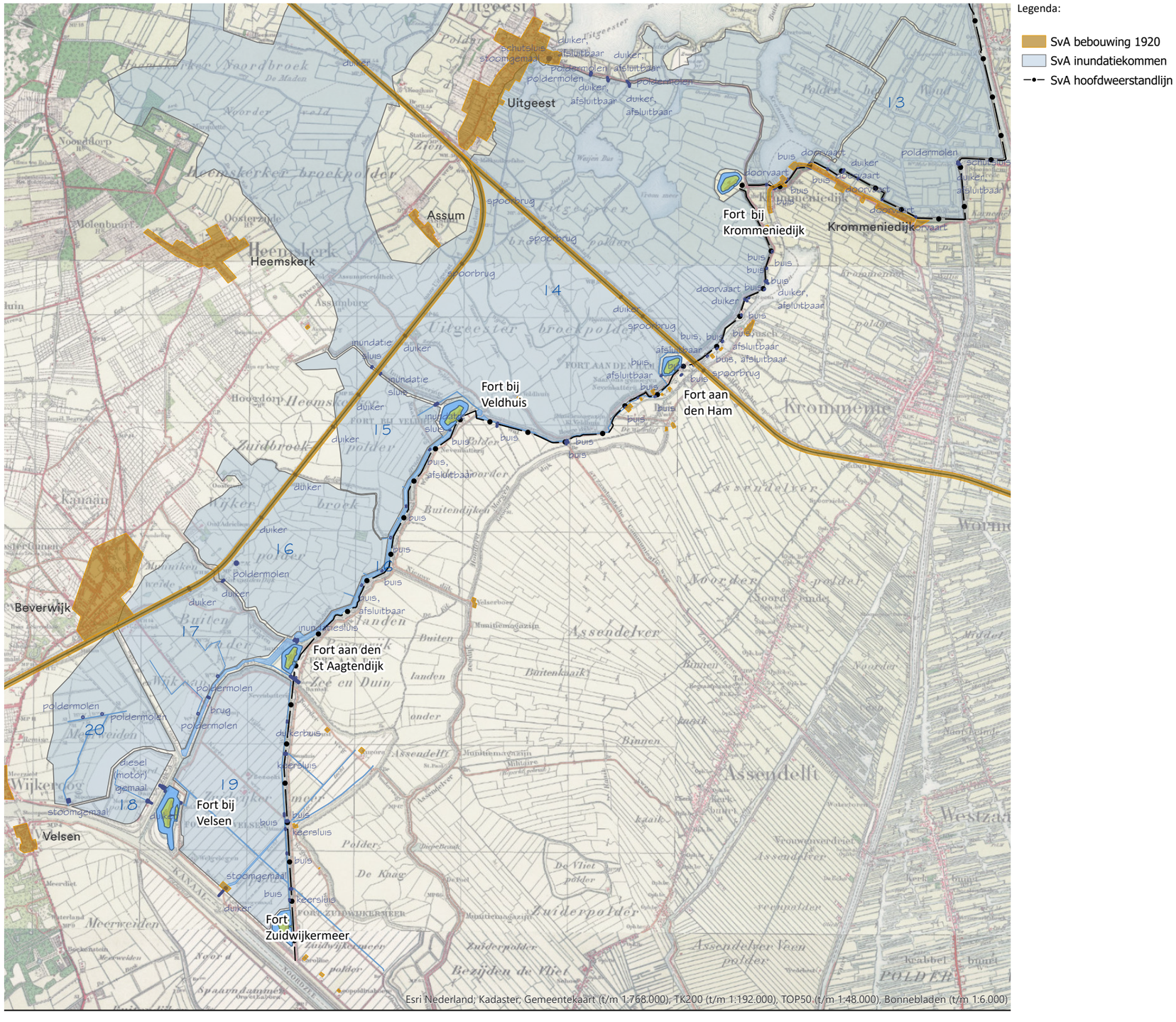
Legenda:

- SvA verboden kringen grenzen
- SvA Kringenwet zone
- SvA hoofdweerstandslijn

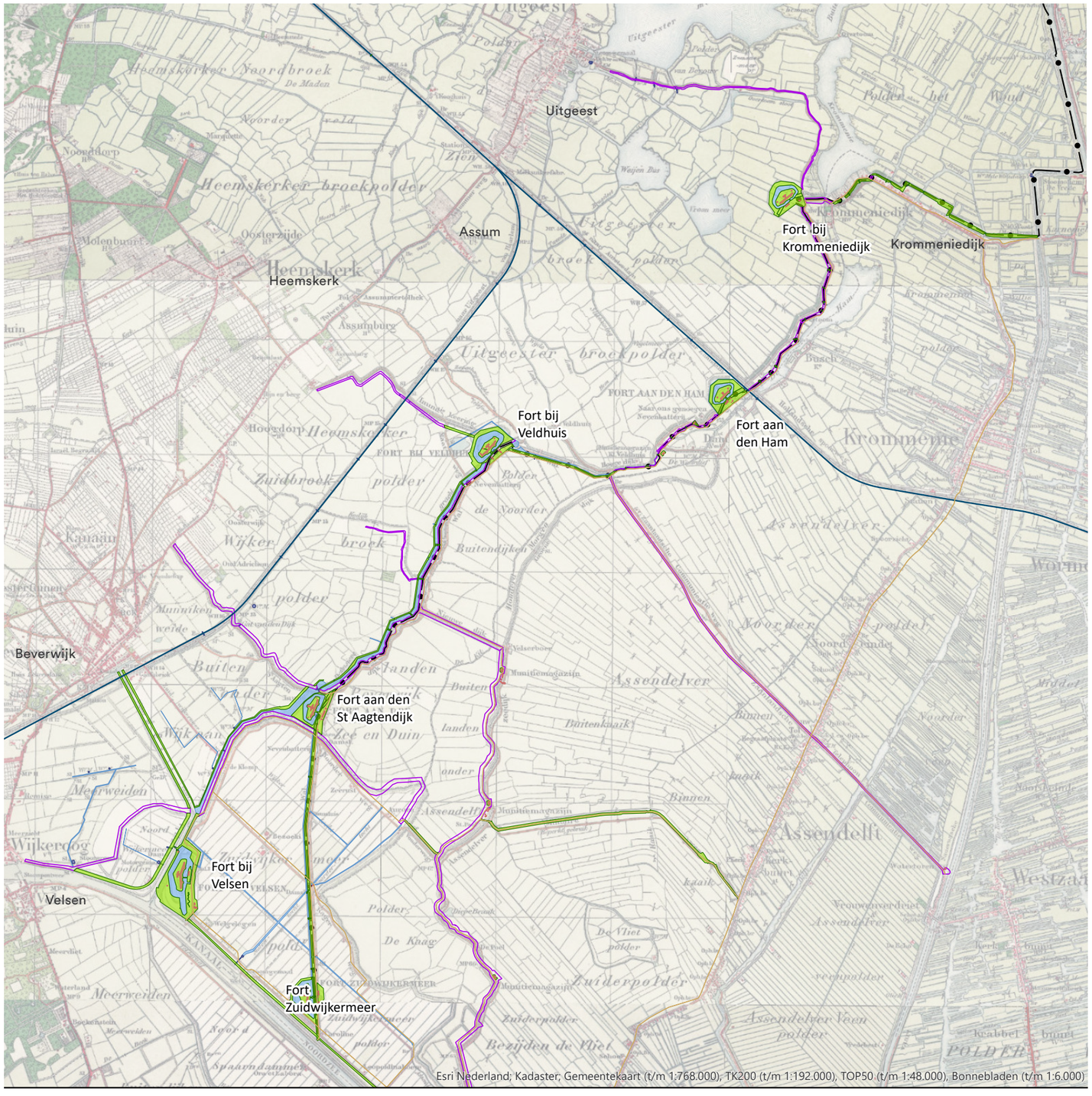
Afbeelding 3.3 Verboden kringen



Afbeelding 3.4 Overzicht schootsvelden, bestrijkingszone



Afbeelding 3.5 Watermanagementsysteem anno 1922



Afbeelding 3.6 Gerealiseerde militaire werken

3.3. DE STELLING VAN AMSTERDAM IN HET PLANGEBIED: DE INVLOED VAN RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

De Stelling is niet meer aanwezig in de oorspronkelijke vorm. Er heeft zich in het plangebied een aantal grote en kleine ruimtelijke ontwikkelingen voorgedaan, die van invloed waren en zijn op de verdedigingslinie. Na de plaatsing van de Stelling van Amsterdam op de werelderfgoedlijst van Unesco in 1996 is de ruimtelijke situatie niet 'bevroren'. Ontwikkelingen waartoe reeds besloten was en die planologisch vastlagen werden alsnog uitgevoerd, met grote impact op de Stelling als gevolg. Bovendien had zich eerder - in de jaren '80 en '90, maar ook al daarvoor - al de nodige ontwikkeling in het gebied voorgedaan. Een voorbeeld is de aanpassing rond 1950 van het beloop van de Communicatieweg naar de huidige situatie (zie Bijlage 2, blz. 4).

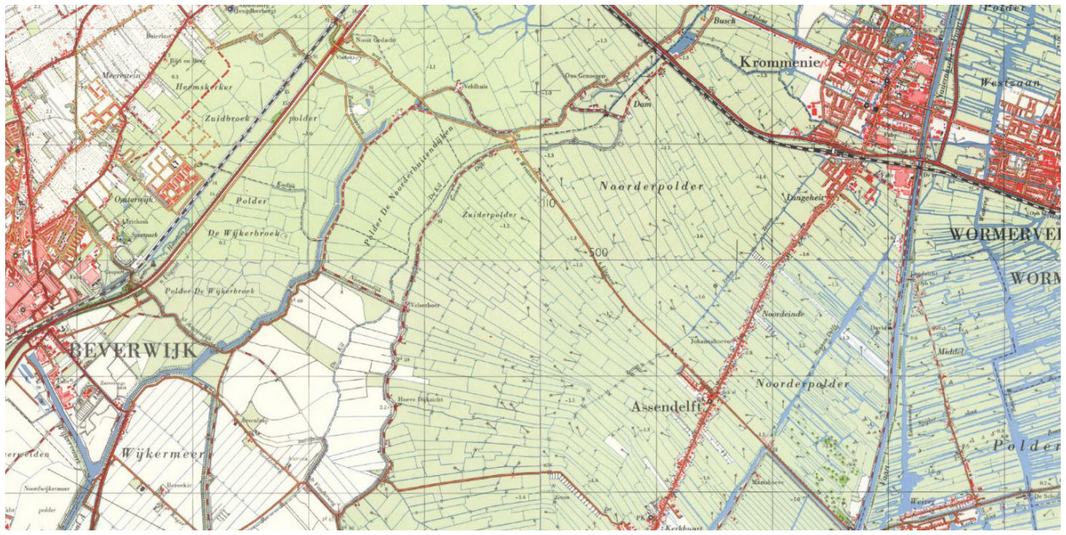
De grootste infrastructurele ontwikkeling was de aanleg van de A9 in de eerste helft van de jaren '90. De A9 doorsnijdt tweemaal de hoofdweerstandslijn bij Fort St. Aagtendijk, dat daardoor 'los' is komen te liggen van het te verdedigen gebied. De aansluiting Beverwijk-Oost ligt op de plaats waar de specifiek voor de Stelling aangelegde Vuurlinie aansluit op de middeleeuwse St. Aagtendijk. Ook doorsnijdt de A9 het inundatiegebied bij Beverwijk en belemmert daar de openheid en de beleving van de Stelling. De weg heeft bijkomende ruimtelijke ontwikkelingen tot gevolg gehad, zoals de aanleg van de verzorgingsplaatsen (Twaalfmaat en Akermaat).

Vanaf 1969 werd een vuilstort ingericht in het schootsveld van Fort St. Aagtendijk. Na 2010 werd dit inmiddels hoger gelegen terrein getransformeerd tot park, het Aagtenpark. In het inundatiegebied ter hoogte van Fort Veldhuis en Fort St. Aagtendijk is ten westen van de hoofdweerstandslijn vanaf 2000 het woongebied Broekpolder gerealiseerd (in 1993 door het Rijk aangewezen als woningbouwlocatie). Het inundatiegebied ten westen van de A9 raakte hiermee grotendeels bebouwd. De geluidwal rond de woningbouwlocatie is prominent in het landschap aanwezig.

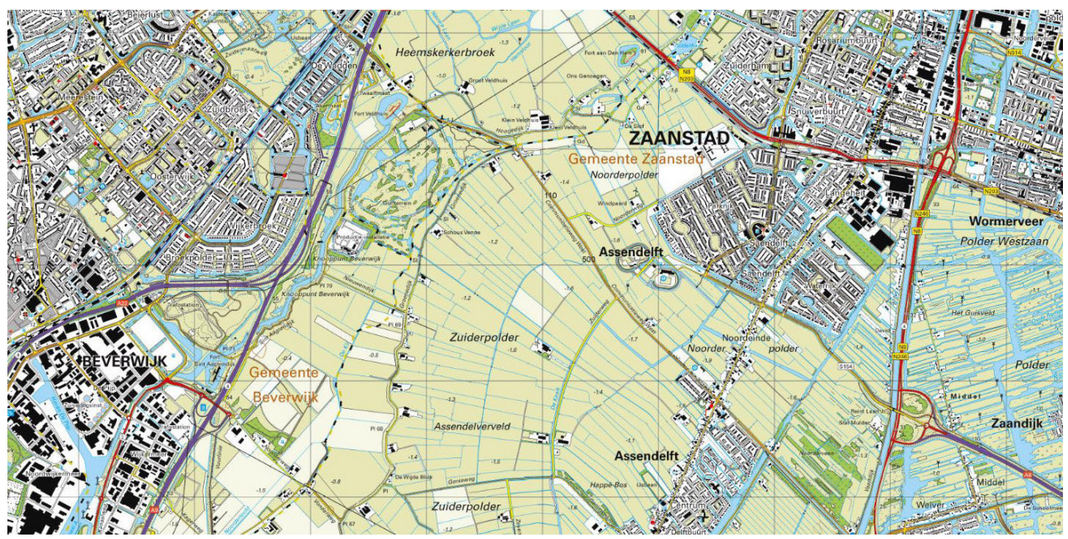
Ten oosten van de hoofdweerstandslijn, aan de veilige zijde van de Stelling, is vanaf 1995 een golfterrein ontwikkeld in de polder Noorderbuitendijken. Het terrein ligt ter hoogte van Fort Veldhuis, langs de Communicatieweg en de Groenedijk. In 2010 is het terrein nog uitgebreid. Eerder was aan de zuidkant van het huidige golfterrein al het gasverdeelstation gebouwd (ca. 1982). Het gebied tussen Fort Velsen en Fort St. Aagtendijk ten westen van de A9 in de Wijkermeerpolder is na 1996 bebouwd als bedrijventerrein.

Ook na de wettelijke verankering van het werelderfgoed in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in 2011, hebben nog nieuwe ontwikkelingen plaatsgevonden, zoals het hoogspanningstracé van Beverwijk naar Velsen en de fietsbrug over de A9. Daarnaast zijn er kleinere ruimtelijke ontwikkelingen in het open landschap, zoals nieuw gebouwde of uitgebreide boerenschuren, een motorcrossbaan en parkeerplaatsen.

Tenslotte heeft ook de tand des tijds een rol gespeeld: sommige dijken zijn in de loop der tijd verzakt geraakt en daarmee niet meer herkenbaar geworden.







Afbeelding 3.7: Het plangebied in 1962 (boven), 1992 (rechts) en 2019 (onder). De stedenbouwkundige en infrastructurele ontwikkelingen in de loop der tijd zijn goed zichtbaar.

3.4. DE STELLING VAN AMSTERDAM IN HET PLANGEBIED: INTEGRITEIT EN AUTHENTICITEIT

Aan de hand van de begrippen integriteit en authenticiteit beschrijven we de actuele situatie van de Stelling in het plangebied. We doen dit op hoofdlijn van de drie kernkwaliteiten. Er wordt niet systematisch ingegaan op alle afzonderlijke bijbehorende elementen bij de kernkwaliteiten (zie daarover bijlage 2).

Voor uitleg van de gebruikte Unesco-begrippen en de begrippen met betrekking tot het (militaire) erfgoed, zie bijlage 1.

Integriteit

De integriteit van een werelderfgoed geeft aan of alle elementen van de OUV / kernkwaliteiten nog aanwezig zijn, niet aangetast zijn of bedreigd worden. Integriteit betreft daarmee de compleetheid en gaafheid van het werelderfgoed. Het begrip is als volgt geoperationaliseerd:

- Compleetheid: zijn alle elementen nog aanwezig? Bevat het werelderfgoed alle elementen die noodzakelijk zijn voor de expressie (het tot uitdrukking brengen) van de OUV? Daarbij: is de omvang van het werelderfgoed groot genoeg voor een complete representatie van de OUV? Voor het plangebied betekent dat: in hoeverre zijn de drie kernkwaliteiten (strategisch landschap, watermanagement, militaire werken) nog compleet? Waar heeft aantasting plaatsgevonden? Is de Stelling op de schaal van het plangebied omvangrijk en compleet genoeg om het defensiesysteem en de werking daarvan te kunnen begrijpen? Met andere woorden: heeft de Stelling daar voldoende expressie?
- Gaafheid: zijn de kernkwaliteiten en de bijbehorende elementen nog intact? In hoeverre hebben er negatieve effecten van bijvoorbeeld ontwikkeling en/of verwaarlozing plaatsgevonden? Ontbreken er bijvoorbeeld (essentiële) onderdelen van elementen?

Authenticiteit

Het begrip authenticiteit betreft de waarheidsgetrouwe en geloofwaardige verbeelding van de historische en culturele betekenis van het werelderfgoed. Dit wordt opgevat als de oorspronkelijke en bij aanleg bedoelde expressie van vorm en ontwerp, materiaal en substantie, gebruik en functie, locatie en positie en de beleving. Het begrip is als volgt geoperationaliseerd:

- Vorm en ontwerp: feitelijke vorm en ontwerp van elementen. Hier wordt beoordeeld of elementen nog hun oorspronkelijke vorm en ontwerp hebben;
- Materiaal en substantie: gebruik van materiaal en substantie bij reparaties/ renovaties van de elementen. Is bij reparaties of renovaties gebruik gemaakt van originele materialen, zoals beton, baksteen, hout, en niet van bijvoorbeeld kunststof?
- Gebruik en functie: oude functie versus nieuwe functie. Sluit het hergebruik van gebouwen aan en is dit ondergeschikt aan de originele architectuur? Belangrijk voor de instandhouding van het werelderfgoed is dat de OUV nog steeds te begrijpen is, ondanks de nieuwe bestemming, en dat de elementen desgewenst nog hun oorspronkelijke functie kunnen uitvoeren. Besteed hierbij ook aandacht aan oud versus nieuw civiel gebruik;
- Locatie en positionering: verbanden en relaties tussen de structuren en elementen. Vragen die hierbij beantwoord worden zijn: liggen structuren en elementen nog op hun oorspronkelijke locatie? Kan het systeem/ context nog steeds goed begrepen worden, doordat structuren en elementen nog een zichtbare, fysieke en werkende relatie hebben met het landschap en elkaar?
- Beleving: het erfgoed is nog beleefbaar en uitlegbaar, nu en in de toekomst. Zijn het systeem en de wijze waarop het heeft gefunctioneerd nog herkenbaar en begrijpelijk? Ondersteunt het karakter en de sfeer van de omgeving de beleving van het erfgoed?

Conclusies beoordeling integriteit en authenticiteit

We hebben de huidige staat van de Stelling van Amsterdam in het plangebied onderzocht en beoordeeld[4]. De conclusies over de integriteit en authenticiteit zijn:

- Voor het strategisch landschap niet goed, vooral vanwege de aantasting van inundatiegebied en schootsveld. Wel is de hoofdweerstandslijn grotendeels compleet, gaaf en goed beleefbaar.
- Voor het watermanagementsysteem niet goed, vooral vanwege het geheel of gedeeltelijk verdwijnen van waterstaatselementen ten behoeve van de inundatie. Het enige markante element is de brede watergang tussen de forten Veldhuis en St. Aagtendijk.
- Voor de militaire werken goed: forten en fortterreinen zijn herkenbaar, beleefbaar en in redelijke tot goede staat.

De staat van de Stelling in het plangebied is negatief beïnvloed door aantastingen die ruimtelijke ingrepen, waartoe voor 1996 al besloten was, met zich meebrachten. Een groot deel van het inundatiegebied in de omgeving van Beverwijk - Heemskerk verdween daarbij, inclusief de onderdelen van het bijbehorende watermanagementsysteem. Daardoor resteert binnen het plangebied nog slechts een smalle strook inundatiegebied. Hier is, door openheid en grondgebruik, onderwaterzetting nog redelijk voorstelbaar. Aan de westkant van Fort St. Aagtendijk missen die kwaliteiten en is onderwaterzetting niet voorstelbaar meer. Ook is een aanzienlijk deel van de schootsvelden van de forten Veldhuis en St. Aagtendijk verloren gegaan. Voor 1996 waren ook al elementen van de Stelling aangetast, zoals het schootsveld van Fort St. Aagtendijk door de aanleg van een vuilstort (inmiddels Aagtenpark).

Al met al is te concluderen dat de expressie (oorspronkelijke uitdrukking) van de Stelling aan de westkant van het werelderfgoed in het plangebied sterk te wensen overlaat. Het defensieve systeem van de waterlinie is niet meer compleet, gaaf en authentiek aanwezig;

[4] Voor de volledige beoordeling van de integriteit en authenticiteit, zie bijlage 2).

de voorstelbaarheid van de werking van het systeem is er nauwelijks meer. Vergelijkbaar zijn delen van de Stelling in de Haarlemmermeer en in de omgeving Uithoorn - De Kwakel. Ook daar hebben zich substantiële aantastingen van de kernkwaliteiten van de Stelling voorgedaan, waardoor het defensieve systeem nog maar weinig samenhang en beleefbaarheid heeft.

Binnen het plangebied zijn in de huidige situatie de inundatiegebieden en de schootsvelden 'zwakke plekken' in het defensief systeem van de Stelling. De aantasting is zo groot dat het plangebied hiermee een 'zwakke schakel' vormt in het continue systeem van de Stelling als geheel.

Het is van essentieel belang dat de continuïteit van de Stelling gehandhaafd blijft en onderbrekingen worden voorkomen. Het meest bepalend voor het ononderbroken karakter van de ring zijn de hoofdweerstandslijn en de inundatiegebieden, die landschappelijk vaak (deels) samenvallen met de schootsvelden van de forten. De doorgaande hoofdweerstandslijn markeert de grens tussen veilig en onveilig gebied; de inundatiegebieden aan de buitenkant daarvan houden de vijand weg. Forten en andere militaire werken bewaken de toegangen van en naar de ring. De continuïteit van hoofdweerstandslijn en inundatiegebieden is dus uitermate belangrijk voor het werelderfgoed. Deze elementen houden met elkaar het beeld in stand van een gesloten ring en zijn onontbeerlijk voor de inzichtelijkheid van het defensief systeem.

3.5. PRIORITEITEN HERSTEL EN VERSTERKING KERNKWALITEITEN WERELDERFGOED IN HET PLANGEBIED

Op basis van de beoordeling van de integriteit en authenticiteit, kunnen we nu het herstel en de versterking (eerste doelstelling van het Landschapsplan) aanscherpen en prioriteren.

Strategisch landschap
Op grond van het essentiële belang van de continuïteit in de Stelling zijn herstel en versterking van de hoofdweerstandslijn, de inundatiegebieden en de schootsvelden aan de orde. Laatstgenoemden overlappen elkaar deels en worden hier toegelicht:

- Voor de hoofdweerstandslijn geldt dat deze veel minder is aangetast dan het inundatiegebied en de schootsvelden. Maar wel zijn de wallen van de hoofdweerstandslijn op twee belangrijke plekken aangetast. Dat zijn de doorsnijdingen van de Vuurlinie en de St Aagtendijk bij Fort St Aagtendijk en de aantasting van de Liniedijk beoosten Fort Veldhuis. Deze aantastingen belemmeren de fysieke en beleefbare continuïteit.
  Deze is echter van groot belang voor het werelderfgoed. De hoofdweerstandslijn is onlosmakelijk aan de forten en het inundatiegebied verbonden. De forten liggen aan of bij de hoofdweerstandslijn. Ook diende de hoofdweerstandslijn als inundatiekering. Zonder hoofdweerstandslijn / inundatiekering is er geen beleefbaarheid van het inundatiegebied. De hoofdweerstandslijn is, zowel op de schaal van de linie als geheel als voor het plangebied, een continu lijnelement dat de verschillende onderdelen aan elkaar verbindt. De lijn maakt de Stelling over het grootste deel van de totale lengte beleefbaar. Hieruit volgt dat de hoofdweerstandslijn prioriteit is voor herstel en versterking.
- Binnen het strategisch landschap zijn de inundatiegebieden en de schootsvelden het minst compleet en gaaf. De aantasting is onomkeerbaar, waar deze het gevolg is van de aanleg van infrastructuur en het realiseren van woonwijken. Dit geldt voor de huidige A9 en het woongebied ten westen daarvan. Daar zijn niet of nauwelijks nog kwaliteiten van de Stelling aanwezig, die behouden, hersteld of versterkt kunnen worden. De Stelling is hier feitelijk verdwenen. Het gaat dan ook in het plangebied primair om herstel en versterking van het resterend inundatiegebied en de schootsvelden ten oosten van de A9. Het inundatiegebied en de schootsvelden aldaar zijn dus ook prioriteit voor herstel en versterking.

Watermanagementsysteem
De derde prioriteit, voor herstel en versterking zijn de aanwezige elementen van het watermanagementsysteem, die een duidelijke relatie hebben met het inundatiegebied. Het systeem van onderwaterzetting kan daar hersteld en inzichtelijk gemaakt worden.
Te herstellen en te versterken elementen zijn dan het Inundatiekanaal[5] en komkeringen.

Militaire werken
Voor de militaire werken zijn nu geen prioriteiten voor herstel noodzakelijk. Wel is voor individuele bouwwerken onderhoud of herstel aan de orde. Ook kan het nodig zijn om, bij de hierboven genoemde prioriteit herstel en versterking van de schootsvelden, de fortterreinen te betrekken. Dat is het geval als de visuele relatie fort - schootsveld daar verstoord is.

Samenhang en beleefbaarheid
De prioriteiten zijn erop gericht het defensief systeem, met name in de samenhang van inundatiegebied - schootsveld - hoofdweerstandslijn - elementen watermanagementsysteem, te herstellen en te versterken. Gaafheid en compleetheid zijn in het plangebied niet meer aan de orde, maar herstel en versterking kunnen het systeem wel in betere staat brengen en daarmee de beleefbaarheid en het inzicht in het defensieve systeem vergroten. Daardoor kunnen de 'zwakke plekken' in het gebied sterk aan kracht winnen.

Prioriteiten voor herstel en versterking in het kort
In het Strategisch landschap:

- de aantasting van de hoofdweerstandslijn herstellen en deze beter beleefbaar maken.
- de aangetaste inundatiekommen herstellen en beter beleefbaar maken en de aangetaste verboden kringen / schootsvelden herstellen en beter beleefbaar maken;

In het Watermanagementsysteem:

- de elementen van het watermanagementsysteem (bv. Inundatiekanaal, komkeringen) herstellen en beter beleefbaar maken.

De prioriteiten voor herstel worden in hoofdstuk 5 vertaald naar bouwstenen voor het Landschapsplan.

[5] Het inundatiekanaal aan de westzijde van de hoofdweerstandslijn is op oudere topografische kaarten aangegeven met de naam Inundatiekanaal. Deze benaming is in dit rapport aangehouden.

3.6. ANALYSE VAN HET LANDSCHAP

Het landschap in het plangebied heeft een lange ontstaansgeschiedenis. Van een natuurlijk moeras-en veengebied veranderde het gaandeweg in een door de mens gevormd cultuurlandschap. Er ontstond een gelaagd landschap, dat op veel plaatsen nog altijd herkenbaar is als de landschappelijke basis van de Stelling van Amsterdam. Het verdedigingswerk maakte gebruik van aanwezige landschappelijke gegevenheden: dijken om als inundatiekering en hoofdweerstandslijn te dienen, laaggelegen gebied om onder water te zetten, enz.

Het plangebied bestaat uit kleilandschap, veenpolders en droogmakerijen. Deze hebben verschillende verkavelingsvormen, subtiele hoogteverschillen en kenmerkende elementen als dijken, een stelsel van afwateringssloten en -kanalen en lintbebouwing. Het grondgebruik is van oudsher sterk agrarisch. Gemeenschappelijke karakteristiek is de grote mate van openheid.

De herkenbaarheid van de landschappelijke ontstaansgeschiedenis en de openheid van het landschap staan echter onder druk. In de periode na de Tweede Wereldoorlog hebben tal van ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied plaatsgevonden. Er zijn wegen aangelegd, de woonkernen zijn uitgebreid en in het landelijk gebied verschenen nieuwe functies.

Desondanks is er in en rond het plangebied nog veel aantrekkelijk groen en een weids veen- en kleipolderlandschap. De geschiedenis is er goed afleesbaar, bijvoorbeeld aan het verkavelings- en slotenpatroon van de veenweidepolders en de kronkelige dijken langs de voormalige geul van het Oer-IJ. Dit landschap hoort bij het Bijzonder Provinciaal Landschap.

Zeekleilandschap

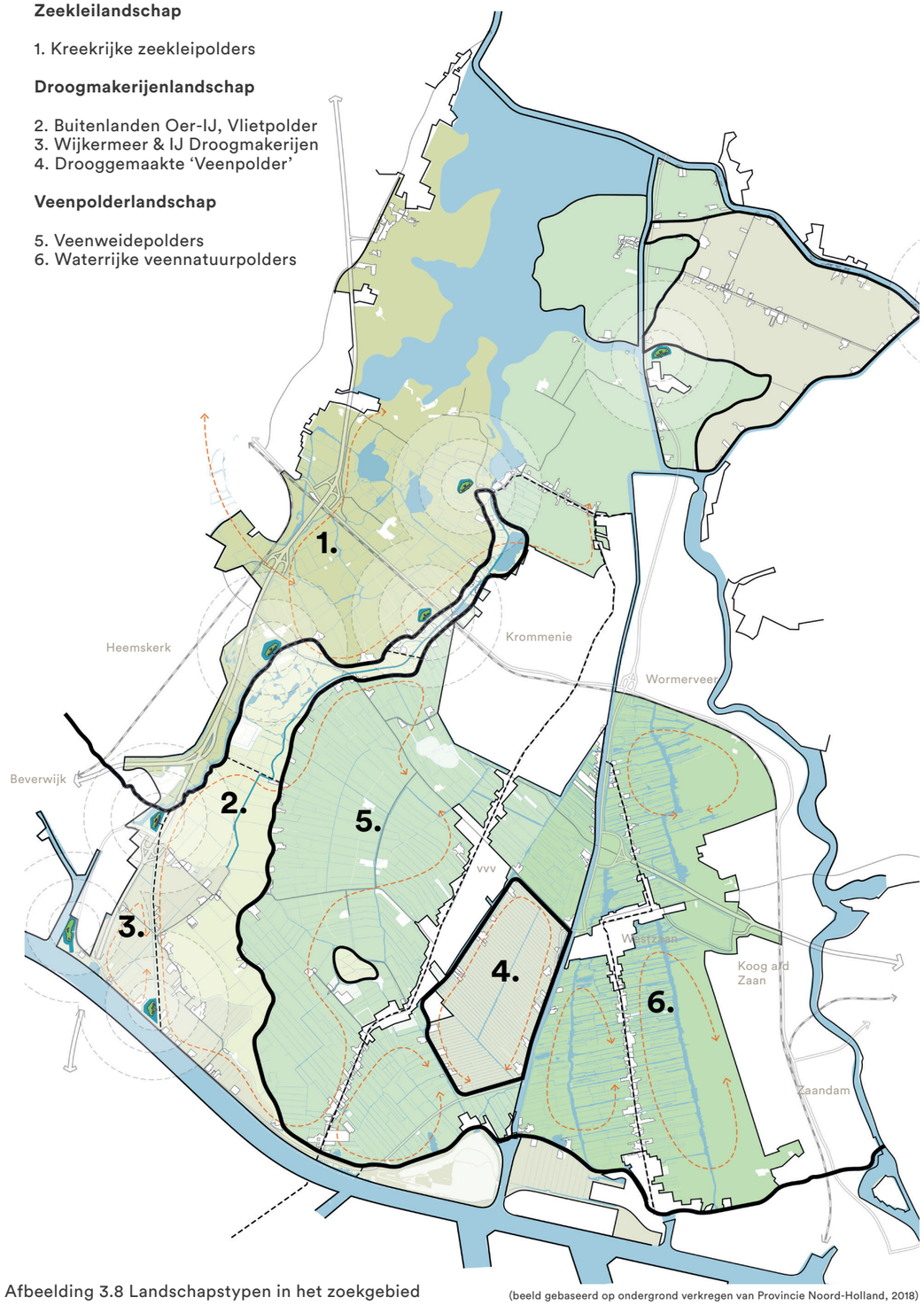
1. Kreekrijke zeekleipolders

Droogmakerijenlandschap

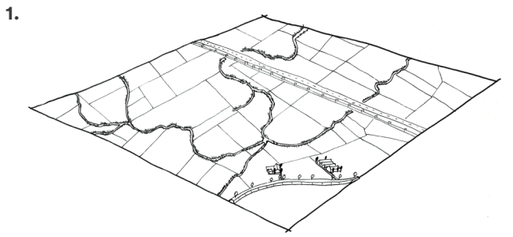
2. Buitenlanden Oer-IJ, Vlietpolder
3. Wijkermeer & IJ Droogmakerijen
4. Drooggemaakte ‘Veenpolder’

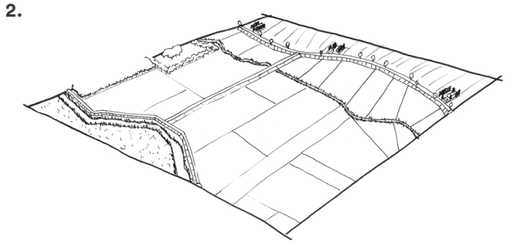
Veenpolderlandschap

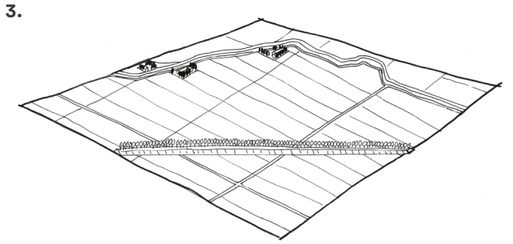
5. Veenweidepolders
6. Waterrijke veennatuurpolders

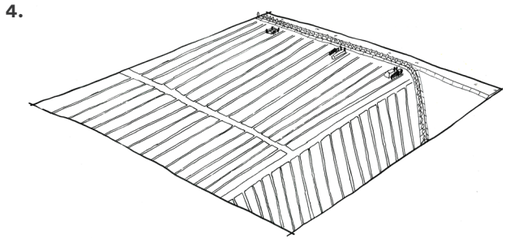


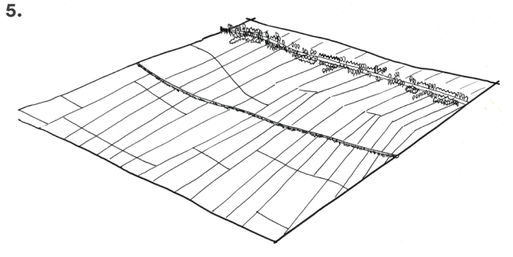
Afbeelding 3.8 Landschapstypen in het zoekgebied (beeld gebaseerd op ondergrond verkregen van Provincie Noord-Holland, 2018)

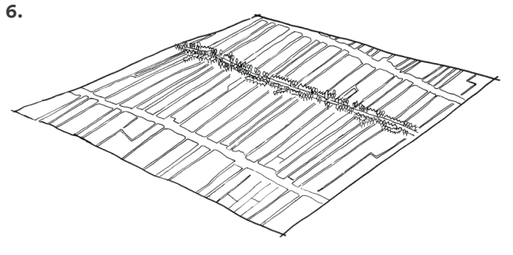












3.7. HET BIJZONDER PROVINCIAAL LANDSCHAP IN HET PLANGEBIED: KERNKWALITEITEN

Het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) is het regime voor bescherming en versterking van gebieden in Noord-Holland die landschappelijk, aardkundig, ecologisch of cultuurhistorisch van bijzondere waarde zijn. Het grootste deel van het plangebied valt volgens de Provinciale Omgevingsverordening NH2020 onder het BPL 'Assendelft en omgeving'. Een klein deel valt in het BPL 'Alkmaardermeer en omgeving'. Daarin zijn de kernkwaliteiten 'landschappelijke karakteristiek' en 'openheid en ruimtebeleving' identiek aan die van het BPL 'Assendelft e.o'.

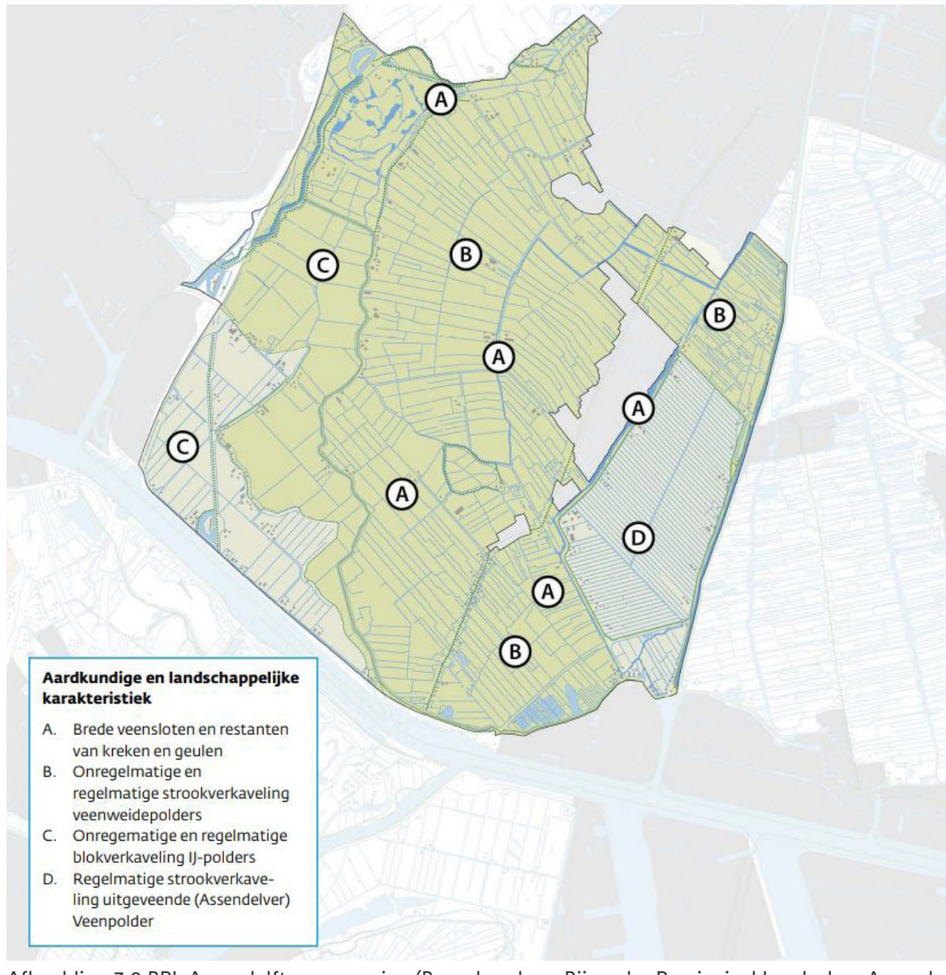
Het BPL overlapt voor een deel met de Stelling in het plangebied. Het gebied ten westen van de Groenedijk is Stelling en BPL, het gebied aan de oostkant alleen BPL. Dit ligt in het 'veilige' binnengebied, dat door de Stelling werd beschermd.

De landschappelijke kernkwaliteiten van het BPL Assendelft en omgeving worden onderverdeeld naar aardkundige en landschappelijke karakteristiek, openheid en ruimtebeleving en ruimtelijke dragers (afbeelding 3.9):

- Landschappelijke karakteristiek
  - brede veensloten en restanten van kreken en geulen;
  - onregelmatige en regelmatige strookverkaveling in de veenweidepolders;
  - onregelmatige en regelmatige blokverkaveling in de IJ-polders.

- Openheid en ruimtebeleving
  - open ruimte met vergezichten.

- Ruimtelijke dragers
  - (voormalige) zeedijken (Assendelver Zeedijk, Groenedijk, Hoogedijk, Sint Aagtendijk en Nieuwendijk);
  - Nauernasche vaart;
  - ringdijk en -vaart Veenpolder en ringdijk Vlietpolder;
  - bebouwingslinten (Dorpsstraat Assendelft).



Afbeelding 3.9 BPL Assendelft en omgeving (Bron: brochure Bijzonder Provinciaal Landschap Assendelft en omgeving, Provincie Noord-Holland, 2020).

3.8. HET BIJZONDER PROVINCIAAL LANDSCHAP IN HET PLANGEBIED: HUIDIGE STAAT

De landschappelijke karakteristieken aan de veilige zijde van de Stelling zijn nog goed aanwezig, hoewel in de loop van de 20e en het begin van de 21e eeuw het landschap ook ingrijpend is veranderd. Dit gebeurde in de vorm van de nieuwe woonwijk Saendelft (Assendelft), de uitbreiding van de lintbebouwing van Assendelft en de aanleg van het sportpark Omzoom (buiten het BPL, maar wel duidelijk zichtbaar in het landschap). Veel van de verkavelingsstructuren zijn niet meer gaaf aanwezig door ruilverkaveling en schaalvergroting. De hoofdstructuur van de verkaveling is nog wel goed herkenbaar (strook- en blokverkaveling, 'uitwaaierend' naar het westen). Ook de openheid van het landschap is grotendeels bewaard gebleven. Dat is echter niet het geval bij de golfbaan en het gasverdeelstation, beide liggend binnen het werelderfgoedgebied.

De ruimtelijke dragers, zoals de dijken, de Dorpsstraat, de Nauernasche Vaart en watergang de Kaaik vormen markante elementen in het landschap. Veelal is het microreliëf goed bewaard gebleven. Ook de karakteristiek van de grillige oevers en bredere hoofdwatergangen is nog duidelijk aanwezig. Het microreliëf is minder gemakkelijk beleefbaar, doordat grotere objecten (loodsen, agrarische opstallen) dominanter in het landschap aanwezig zijn. Het grondgebruik is agrarisch of agrarisch natuurbeheer.

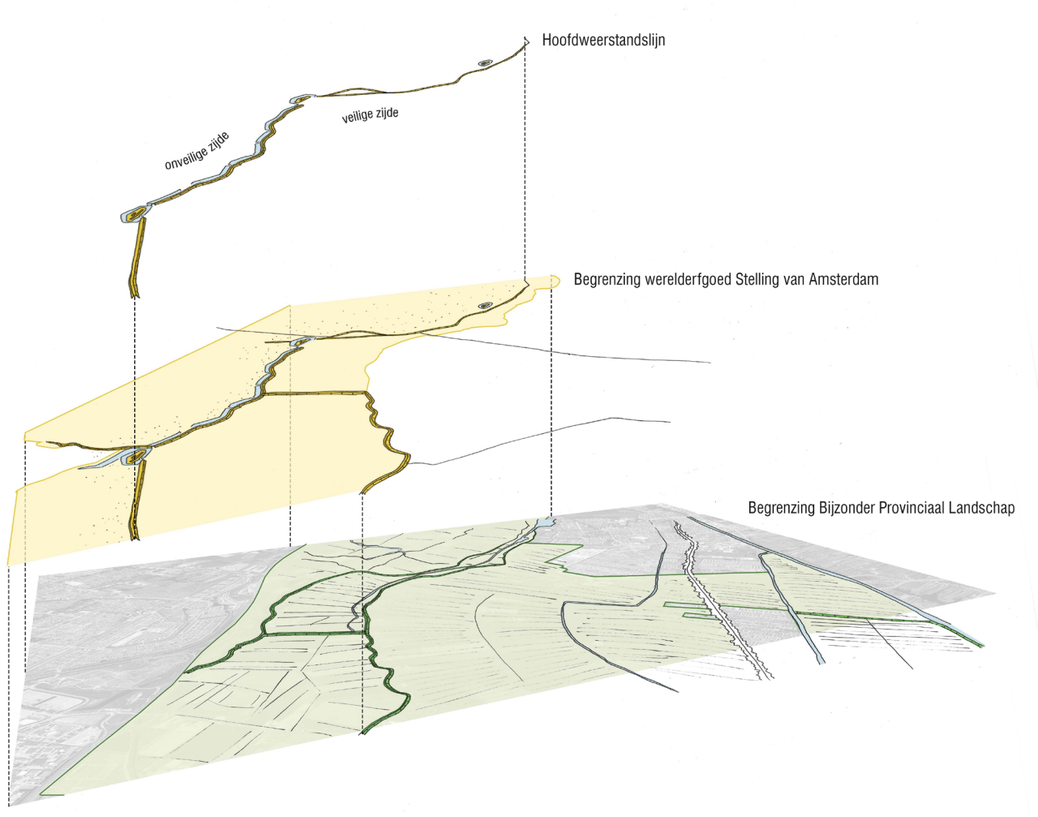
Conclusies beoordeling huidige staat

Het BPL heeft bijzondere landschappelijke en cultuurhistorische waarden, ook los van het werelderfgoed. Het gebied, een van de weinige nog echt open gebieden rondom Amsterdam, staat echter onder druk van ruimtelijke ontwikkeling. Ook hier wordt de openheid steeds minder, door toenemende bebouwing in de vorm van verdichting van de linten en de steeds grotere agrarische opstallen.

Het BPL en de Verbinding A8-A9

Het BPL is, als vermeld, een beschermingsregime binnen de Omgevingsverordening NH2020. Ruimtelijke ontwikkelingen zijn daarin mogelijk, zolang ze de kernkwaliteiten niet aantasten. Plannen voor ontwikkelingen die hier buiten vallen, tasten het bijzondere landschap aan. Uitvoering van zo'n plan kan alleen als het van groot openbaar belang is en als er kan worden aangetoond dat er geen andere mogelijkheden zijn. De schade aan het landschap moet dan worden gecompenseerd[6]. Dit geldt uiteraard ook voor de Verbinding A8-A9. Conclusie is dan ook dat voor de Verbinding A8-A9 binnen het BPL expliciet een inpassingsopgave geldt.

[6] Zie: www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Ruimtelijke_inrichting/Bijzonder_Provinciaal_Landschap.



Afbeelding 3.10 Het werelderfgoed Stelling van Amsterdam (geel) en het Bijzonder Provinciaal Landschap (groen) binnen het plangebied gezien vanuit het zuiden.

Voor deze inpassingsopgave hanteren we de ambities en ontwikkelprincipes die voor het gebied zijn geformuleerd in de provinciale Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (2018). De algemene ambitie is om ruimtelijke ontwikkelingen:

- bij te laten dragen aan het zichtbaar en herkenbaar houden van de landschappelijke karakteristiek;
- bij te laten dragen aan het versterken van (de beleving van) openheid en helder te positioneren ten opzichte van de ruimtelijke dragers.

Gezien de inpassingsopgave voor de Verbinding A8-A9 weegt deze ambitie mee in het formuleren van de bouwstenen voor het Landschapsplan in hoofdstuk 5.

3.9. OVERIGE OPGAVEN EN ONTWIKKELINGEN IN HET PLANGEBIED

De Stelling van Amsterdam bevindt zich in de hoogstedelijke omgeving van de MRA. De ruimtelijke dynamiek is groot. Bestudering van bestaand beleid en geplande ontwikkelingen van provincie Noord-Holland, MRA en de gemeenten in het zoekgebied, laat zowel kansen als bedreigingen voor de Stelling zien. Zo kunnen windturbines (zoeklocaties) een bedreiging zijn voor de (beleving van de) openheid van de schootsvelden van de Stelling. Ook leiden sommige plannen tot meervoudige ruimteclaims, wat de druk op het landschap verhoogt.

Kansen zijn er om toekomstige maatregelen te koppelen met gemeentelijk, provinciaal en MRA-beleid voor de grote opgaven die zich in het gebied voordoen:

- Provincie en gemeenten onderzoeken of een nieuwe ‘betekenisvolle laag’ aan het landschap kan worden toegevoegd, door opgaven als waterberging, verduurzaming en (be)leefbaarheid en recreatie te koppelen aan de cultuurhistorie. Ook heeft de provincie plannen voor herstel van de liniedijken. Het gebruiken van inundatiegebieden voor waterberging en waterveiligheid biedt de mogelijkheid om de inundatiekommen en het watermanagementsysteem van de Stelling zichtbaar te maken en tegelijkertijd het gebied klimaatadaptief in te richten.
- Natuur en biodiversiteit: de Stelling kent eigen biotopen die bijdragen aan biodiversiteit. De Stelling biedt kansen om die te versterken, terwijl er voor het omringende landschap koppelkansen zijn met het beleid gericht op versterking van het Natuurnetwerk Nederland (NNN).
- Bodemdaling schaadt elementen van de Stelling, zoals verzakkende liniedijken.
- Recreatie en toerisme: vrijwel ieder beleidsstuk koppelt de Stelling van Amsterdam aan de potentie voor een recreatief netwerk, zoals fiets-, wandel- en vaarroutes en voor openstelling en herbestemming van de forten. De beleidsambities om voor bezoekers de beleving en de kwaliteit van de Stelling van Amsterdam en van het landschap te verbeteren, bieden kansen om de OUV te versterken.

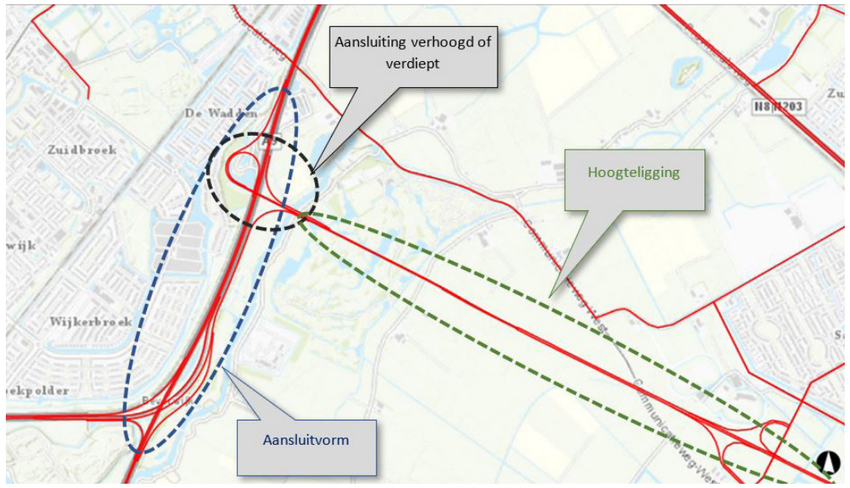
Deze kansen zijn ook ter sprake gekomen in gesprekken met provincie, waterschap en gemeenten in het plangebied en in de gesprekken met stakeholders. Welke kansen gekoppeld kunnen worden aan het Landschapsplan, en hoe om te gaan met bedreigingen, bespreken we in hoofdstuk 6 als we ingaan op concrete maatregelen voor het Landschapsplan.





04

ANALYSE VAN DE VERBINDING A8-A9



Afbeelding 4.1 De onderdelen van de Verbinding A8-A9.

4.1 INTRODUCTIE

Door het ontbreken van een goede oost-west-verbinding tussen de A9 en de A8 gaat veel verkeer over provinciale wegen door Krommenie en Assendelft. Dit veroorzaakt problemen voor de leefbaarheid en leidt tot sluipverkeer en onveilige situaties. De Verbinding A8-A9 lost deze problemen op: de leefbaarheid en de bereikbaarheid verbeteren.

Uitgangspunt voor de Verbinding A8-A9 is het tracé van het Golfbaanalternatief, zoals dat is beschreven in de 'Nota voorkeursalternatief' van de provincie Noord-Holland (2018). De nieuwe weg verbindt de A8 bij de Nauernasche vaart met de A9 bij Heemskerk, ter hoogte van de bestaande verzorgingsplaatsen Twaalfmaat en Akermaat. Dit deel van de A9 ligt dicht bij het knooppunt Beverwijk, de verknoping van de snelwegen A9 en A22. Voor de Verbinding A8-A9 is een nieuwe aansluiting op de A9 nodig, die aan een aantal eisen moet voldoen:

- de technische richtlijnen van Rijkswaterstaat (RWS): de Richtlijn Ontwerp Autosnelwegen 2019 (ROA 2019);
- de provinciale richtlijnen voor wegontwerp (ERBI);
- de effecten van de aansluiting op de doorstroming op de snelwegen en op de verkeersveiligheid moeten acceptabel zijn.

De Verbinding A8-A9 heeft drie kenmerkende onderdelen:

1. De hoogteligging van de aansluiting van de Verbinding A8-A9 op de A9, volledig verdiept door het gebied van de Stelling of verhoogd,
2. De manier waarop de Verbinding A8-A9 wordt aangesloten op de A9, met volledige of onvolledige knoop;
3. De hoogteligging van het tracé van de Verbinding A8-A9 in de Assendelver polders, op maaiveld of volledig verdiept.

Verschillende varianten voor deze drie onderdelen zijn in de loop van het onderzoek bestudeerd en afgevallen, waaronder de variant 'Half Klaverblad' en de 'Haarlemmermeeraansluiting'. Ook de haalbaarheid van een tunnel voor de gehele Verbinding A8-A9 is onderzocht en afgevallen[7]. Enkele van deze afgevallen varianten lichten we in de volgende paragraaf toe.

Het uiteindelijke voorkeursalternatief voor de Verbinding A8-A9 is samengesteld uit de voorkeursoplossingen voor deze drie onderdelen. Om daarin keuzes te maken, heeft een weging van de voor- en nadelen plaatsgevonden, op basis van:

- de impact op het werelderfgoed en het BPL,
- de effecten op de leefbaarheid (geluid, luchtkwaliteit),
- de bereikbaarheid

[7] Zie voor alle onderzochte afgevallen varianten en de tunnel: Bijlage 3 Samenvatting onderzoek ontwerp en verkeer aansluitvarianten en tunnel.

4.2. RESULTATEN EERDER ONDERZOEK AANSLUITVARIANT HALF KLAVERBLAD EN OPTIE TUNNEL

Tunnel

Naar aanleiding van het Coalitieakkoord (2019) is onderzoek gedaan of het haalbaar is de Verbinding A8-A9 in een tunnel te leggen. Het aanleggen van een tunnel onder het werelderfgoed zou vier tunnelbuizen nodig hebben, met een bredere doorsnijding van het werelderfgoed tot gevolg. De wegen uit de vier tunnelbuizen voegen samen in het open landschap tussen de Stelling van Amsterdam en Assendelft. Dat is een aantasting van (de openheid van) het landschap. Een tunnel heeft beperkte meerwaarde ten opzichte van een verdiepte ligging. Bovendien heeft een tunnel alhier een negatief effect op de robuustheid van het netwerk.

Een geboorde tunnel onder het open landschap door heeft geen meerwaarde voor het behouden of versterken van de OUV van de Stelling van Amsterdam: in het Unesco-gebied van de Stelling is de variant met een tunnel gelijk aan de variant met een verdiepte ligging. Voor de bereikbaarheid en de leefbaarheid is een tunnel een minder robuuste oplossing dan een weg op maaiveld of een weg met een verdiepte ligging.

De conclusie is, dat een tunnel voor de OUV beperkte of geen meerwaarde heeft ten opzichte van een verdiepte ligging (die verderop in dit hoofdstuk besproken wordt). Een tunnel heeft bovendien een negatief effect op de robuustheid van het netwerk[8].

Aansluitvarianten

Aanvankelijk waren er vier aansluitvarianten voor de aansluiting van de Verbinding A8-A9 op de A9. In het ontwerpproces is één daarvan, de zogeheten 'Haarlemmermeeraansluiting', direct afgevallen. Deze was niet acceptabel vanwege de verkeersveiligheid en is daarom niet verder onderzocht (zie ook tabel 4.1). De drie waren toen:

1. de aansluitvariant 'Half klaverblad';
2. een aansluiting in de vorm van een volledig knooppunt;
3. een aansluiting in de vorm van een onvolledig knooppunt.

Het half klaverblad was ook onderdeel van het ontwerp van het Golfbaanalteratief waarover ICOMOS in 2017 heeft geadviseerd. In deze variant zijn zowel de A9 als de A22 aangesloten op de Verbinding A8-A9. Bij deze aansluitvariant is een kruispunt met verkeerslichten noodzakelijk. De resultaten van het onderzoek zijn samengevat in Bijlage 3.

De variant Half klaverblad is mogelijk bij een verhoogde en verdiepte ligging. Een hoge

[8] Landschapsplan SvA / A8-A9, Onderzoek haalbaarheid tunnel, april 2020. Een samenvatting van het tunnelonderzoek staat in Bijlage 3.

Aspect	Half klaverblad	Haarlemmermeer	Knooppunt
Stelling van Amsterdam	Groot effect op de OUV door ligging dichtbij Fort Veldhuis	Effect op OUV beperkt door slanke vormgeving	Effect op OUV beperkt door slanke vormgeving
Bijzonder Provinciaal Landschap	Negatieve impact op kernkwaliteit structuurdragers	Negatieve impact op kernkwaliteit structuurdragers	Negatieve impact op kernkwaliteit structuurdragers
Leefbaarheid	Effecten in Broekpolder, vooral bij hoge ligging	Effecten in Broekpolder, vooral bij hoge ligging	Effecten in Broekpolder, vooral bij hoge ligging
Bereikbaarheid	Geen vrije doorstroming (verkeerslichten), sluit niet aan bij principe van aansluiten stroomwegen	Sluit niet aan bij principe van aansluiten stroom-wegen. Niet acceptabel vanwege verkeersveiligheid	Optimale oplossing voor bereikbaarheid en verkeersveiligheid

Tabel 4.1. Samenvatting effecten eerder onderzoek naar aansluitvarianten op de A9.

Aspect	Verhoogde aansluiting	Verdiepte aansluiting
Stelling van Amsterdam	Groot effect op de openheid van de schootsvelden en inundatie-gebieden, negatief effect op de beleefbaarheid van de hoofdweer-standslijn	Openheid van schootsvelden en inundatiegebieden wordt nauwe-lijks aangetast; hetzelfde geldt voor de hoofdweerstandslijn
Bijzonder Provinciaal Landschap	Negatieve impact op kernkwaliteit structuurdragers	Structuurdragers worden niet aangetast
Leefbaarheid	Toename van geluidbelasting in Broekpolder	Kleiner effect op de geluidbelasting in Broekpolder
Bereikbaarheid	Positief effect, niet onderscheidend t.o.v. verdiepte aansluiting	Positief effect, niet onderscheidend t.o.v. verhoogde aansluiting

Tabel 4.2: Samenvatting effecten verdiepte of verhoogde aansluiting

ligging heeft een groot negatief effect op de openheid van het landschap en op de beleving van de hoofdweerstandslijn (vooral Fort Veldhuis). Een verdiepte ligging van het Half klaverblad beperkt de negatieve effecten op de openheid, maar de constructie (damwanden) in de directe nabijheid van de hoofdweerstandslijn in het inundatiegebied is een grote aantasting van de OUV. In de analyse is daarom geconsta-teerd dat deze aansluitvariant niet acceptabel is vanwege de impact op de OUV / kernkwaliteiten. Bovendien heeft deze variant niet de voorkeur vanuit het oogpunt van bereikbaarheid vanwege het principe dat twee auto(snel)wegen met een knooppunt worden verbonden.

Met deze eerste trechtering restten er nog:
- volledig knooppunt met verhoogde ligging,
- volledig knooppunt met verdiepte ligging,
- onvolledig knooppunt met verhoogde ligging en
- onvolledig knooppunt met verdiepte ligging.

Deze varianten en de effecten daarvan worden verder behandeld in de paragrafen 4.3 t/m 4.5.

4.3 ANALYSE VARIANTEN HOOGTELIGGING AANSLUITING OP A9

Effect op het werelderfgoed
Bij de aansluiting van de Verbinding A8-A9 op de A9 is een ongelijkvloerse kruising nood-zakelijk. Deze kan verhoogd of verdiept worden aangelegd. Een verhoogde ligging tast het werelderfgoed aan, vooral de openheid van het strategisch landschap. Daarnaast zorgt een verhoogde ligging voor verdere aantasting van de hoofdweerstandslijn: deze wordt minder beleefbaar en herkenbaar. Een verdiepte ligging heeft nagenoeg geen impact op de openheid van het inundatiegebied en de schootsvelden en de continuïteit van de hoofdweerstandslijn.

Effect op leefbaarheid en bereikbaarheid
Een verdiepte ligging levert minder geluids-belasting voor de omgeving dan een verhoogde ligging. Vanuit techniek, doorstroming en verkeersveiligheid zijn er geen onderscheidende verschillen tussen een hoge of verdiepte ligging.

Conclusies
Op grond van de weging van effecten (zie tabel 4.2), nemen we in het Landschapsplan voor de Verbinding A8-A9 een verdiepte ligging van de aansluiting bij de A9 op. Om de impact van de Verbinding op de kernkwaliteiten van de Stelling verder te beperken is deze verdiepte ligging doorgetrokken tot voorbij de kruising met de Groenedijk, de oostgrens van het werelderfgoedgebied. De Verbinding gaat onder de hoofdweerstandslijn door en wordt daar overkapt. De liniedijk en defensieve gracht komen op de overkapping te liggen. Door de verdiepte ligging is de nieuwe weg maar beperkt zichtbaar en is het effect op de kernkwaliteiten, vooral de hoofdweerstandslijn, gering. Ook de samenhang van de hoofdweerstandslijn met het gebied erbinnen en erbuiten (beide aangetast) verandert nauwelijks.

Groot negatief effect / niet accep-tabel op grond van erfgoed- of verkeersveiligheidsanalyses	
Beperkt negatief effect	
Weinig tot geen positief of negatief effect	
Positief effect	

Legenda tabellen



Afbeelding 4.2 Volledige (links) en onvolledige (rechts) knoop

4.4 ANALYSE VOLLEDIGE OF ONVOLLEDIGE KNOOP

Deze nieuwe wegverbinding doorsnijdt de Stelling van Amsterdam en leidt tot aanpassingen en uitbreidingen van bestaande infrastructuur. Met name de aansluiting op de A9 ter hoogte van Heemskerk verdient aandacht omdat deze gerealiseerd moet worden binnen de 'property' van het werelderfgoed (het Unesco-gebied). De richtlijnen van Rijkswaterstaat (ROA 2019) vragen om voldoende lengte van in- en uitvoegstroken waardoor het verkeer vanaf de A9 uit Haarlem dat naar de nieuwe verbinding wil al voor knooppunt Beverwijk moet uitvoegen.

Knooppunt Beverwijk is, de (onvolledige) verknoping van de A9 en de A22. Deze situatie leidt voor de Verbinding A8-A9 tot het vraagstuk hoe de aansluiting van de nieuwe weg er uit moet zien. Bij een volledige knoop zijn zowel de A9 als de A22 gekoppeld aan de Verbinding A8-A9. Dit is de gebruikelijke manier om een knooppunt te maken. Het verkeer in zuidelijke richting kan dan zowel vanaf de A9 als de A22 op de Verbinding A8-A9 komen, en vice-versa. De volledige knoop noodzaakt ertoe om zowel vanaf de A9 als vanaf de A22 een uitvoeger te maken. Vanwege het hoogteverschil loopt de uitvoeger van de A22 parallel aan de buitenkant van de huidige A22. De uitvoeger van de A9 ligt ongeveer op maaiveldniveau, naast de uitvoeger vanaf de A22. Na de bocht gaan de uitvoegers over in één rijbaan naar de Verbinding A8-A9. Bij een onvolledige knoop is het vanuit het zuiden niet mogelijk vanaf de A9 naar de Verbinding A8-A9 te rijden. Bij deze variant is alleen een korte uitvoeger nodig vanaf de A22. Voor het verkeer tussen de Verbinding A8-A9 en de A9 in noordelijke richting maakt de keuze tussen een volledige of onvolledige knoop geen verschil.

Effect op het werelderfgoed

De beoordeling van effecten op het werelderfgoed Stelling van Amsterdam is op dezelfde wijze uitgevoerd als in 3.4, aan de hand van de begrippen integriteit en authenticiteit. Referentie is opnieuw de huidige situatie.
Er is zowel gekeken naar de effecten van de ingreep van de Verbinding A8-A9 zelf, als naar bijkomende ingrepen die daar onlosmakelijk mee samenhangen, zoals het verwijderen van de huidige verzorgingsplaatsen. De impact op het werelderfgoed is zowel positief als negatief. Dit wordt nader toegelicht in bijlage 4.

Negatief

- Verdere afname van het areaal inundatiegebied en schootsvelden en verdere aantasting van de kwaliteit. Met de volledige knoop gaat een groter deel van het resterende smalle deel van het inundatiegebied verloren dan bij de onvolledige knoop. Het effect van de onvolledige knoop is vrij gering.
- De volledige knoop leidt tot een kleine verbreding van de A9 (ongeveer 5 meter) bij de bestaande doorsnijding van de hoofdweerstandslijn door de A9 bij Fort St. Aagtendijk.
- Bij de volledige knoop ligt de verbindingsweg vanaf de A9 vanuit het zuiden het dichtst bij de hoofdweerstandslijn. Dit effect is op zich beperkt, maar vergroot wel het sterk negatieve effect van de ligging van de A9 in het inundatiegebied dicht bij de hoofdweerstandslijn.

Alles afwegende heeft de variant volledige knoop sterker negatieve effecten op het werelderfgoed dan de variant onvolledige knoop. Dit ligt vooral in het grotere ruimtebeslag van de volledige knoop.

Effect op leefbaarheid en bereikbaarheid

Luchtkwaliteit

Voor de luchtkwaliteit zijn in dit onderzoeksstadium nog geen modelberekeningen gemaakt. Wel is een deskundigenoordeel opgesteld, mede op basis van informatie uit de Planstudie tweede fase uit 2017. Het effect van de twee varianten op de luchtkwaliteit langs de snelwegen is klein en niet onderscheidend.

Geluid

De effecten op de geluidbelasting zijn doorgerekend met een gedetailleerd geluidsmodel[9]. De variant onvolledige knoop heeft langs de A22 een kleine toename van de geluidbelasting tot gevolg. Dat komt door de hogere verkeersintensiteiten op de A22 en door de lange parallelbaan (invoeger) die bij deze variant dichter bij de woonwijk ligt dan de huidige A22. Deze effecten treden niet op bij de variant volledig knooppunt, omdat deze lange invoeger dan niet nodig is. Bezien vanuit het omgevingseffect geluid heeft de volledige knoop daarom de voorkeur.

Doorstroming en verkeersveiligheid

De verschillen tussen de effecten van de twee varianten zijn klein. Dat geldt zowel voor de doorstroming als voor de verkeersveiligheid op de A9 en op de Verbinding A8-A9.

[9] Opgenomen in bijlage 6: Effectonderzoeken (geluid en luchtkwaliteit)

Aspect	Volledig knooppunt	Onvolledig knooppunt
Stelling van Amsterdam	Door de extra uitvoeger vanaf de A22 groter ruimtebeslag in de inundatiekommen	Slanke vormgeving leidt tot zeer klein effect op inundatiekommen
Bijzonder Provinciaal Landschap	Structuurdragers worden niet aangetast	Structuurdragers worden niet aangetast
Leefbaarheid	Klein en mitigeerbaar effect op geluidbelasting in Broekpolder	Groter effect op de geluidbelasting in Broekpolder door langere invoeger richtng A22 en door toename van verkeer op A22
Bereikbaarheid	Sterk positief effect op de (boven) regionale bereikbaarheid, sterke verbetering van de robuustheid van het netwerk	Past niet bij principes voor aansluiten van hoofdwegen, minder sterke verbetering van de robuustheid van het netwerk Negatief effect op de lokale bereikbaarheid

Tabel 4.3: Samenvatting effecten volledig of onvolledig knooppunt

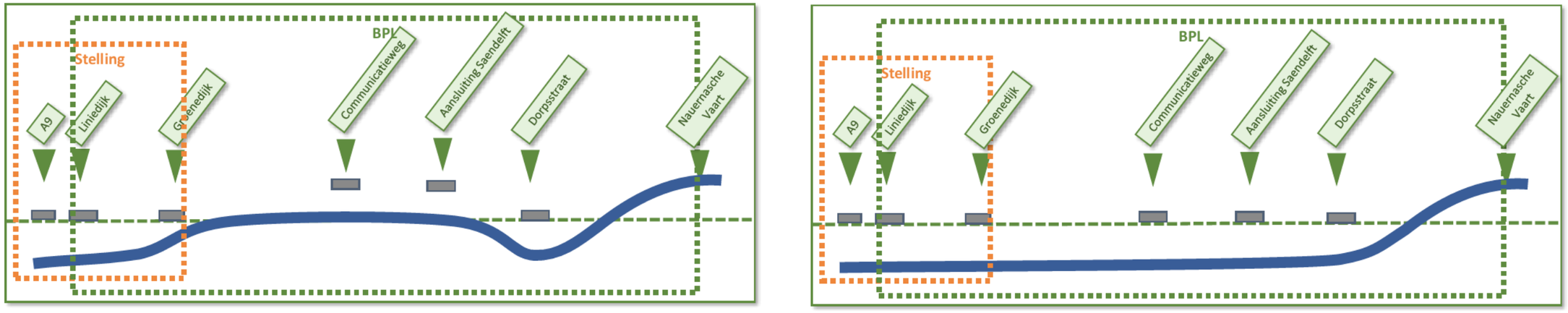
Bovenregionale, regionale en lokale bereikbaarheid
De Verbinding A8-A9 heeft zowel met een volledige als een onvolledige knoop een gunstig effect op de bovenregionale, regionale en lokale bereikbaarheid. Maar bij de onvolledige knoop is het positieve effect op de robuustheid van het hoofdwegennet (bovenregionaal/ regionaal) minder groot dan bij de volledige knoop. Een onvolledige knoop is strijdig met de gebruikelijke manier waarop knooppunten worden gemaakt[10]. De volledige knoop heeft daardoor voor de regionale en bovenregionale bereikbaarheid de sterke voorkeur boven de onvolledige knoop.

De onvolledige knoop heeft ook lokaal een negatief effect, bij het bedrijventerrein tussen de A9 en de A22. Ten opzichte van de bestaande situatie en in vergelijking met de volledige knoop gaat meer verkeer gebruik maken van de aansluiting Beverwijk/ Velsen-Noord op de A22. Dat leidt lokaal tot een grote belasting van de ontsluitingswegen van het bedrijventerrein. Ook voor de lokale bereikbaarheid heeft de volledige knoop dus de voorkeur.

Conclusies
Op het werelderfgoed heeft de variant volledige knoop sterke negatieve effecten dan de variant onvolledige knoop. Dat effect vindt plaats in een gebied, waar de integriteit van de Stelling al is aangetast door de dubbele doorsnijding van de hoofdweerstandslijn door de A9 bij Fort St. Aagtendijk. Ook zijn hier de A9 en de A22 zeer dominant aanwezig in het landschap en daarmee in contrast met de veel kleinschaligere hoofdweerstandslijn. Inundatie tussen A9 en A22 is nauwelijks nog voorstelbaar, ook door de hogere ligging van het St. Aagtenpark en ophoging voor het bouwrijp maken van inmiddels gebouwde woonwijken en bedrijventerrein.
Voor de leefbaarheid is er, op basis van modelberekeningen voor de geluidbelasting, een voorkeur voor de volledige knoop met een verdiepte aansluiting van de Verbinding A8-A9 op de A9. Voor het aspect bereikbaarheid (lokaal, regionaal en bovenregionaal) is er een sterke voorkeur voor de variant volledige knoop.

Dit alles afwegend (zie tabel 4.3) concluderen we dat een volledige knoop de voorkeur heeft voor de leefbaarheid en bereikbaarheid. Maar, omdat deze variant een grotere impact heeft op de kernkwaliteiten dan de onvolledige knoop, zijn extra maatregelen nodig om het werelderfgoed in het plangebied per saldo te versterken. Ofwel: de versterking van de Stelling moet hier groter zijn dan het negatieve effect.

[10] De Richtlijn Ontwerp Autosnelwegen (2019) geeft aan dat volledige knooppunten als uitgangspunt voor het ontwerp moeten worden gehanteerd.



Afbeelding 4.3 Het tracé door de Assendelver polders (links: variant op maaiveld, rechts: verdiept)

4.5 ANALYSE HOOGTELIGGING A8-A9 IN DE ASSENDELVER POLDERS

Voor de kruising met de Dorpsstraat in Assendelft is het uitgangspunt, op basis van het voorkeursalternatief[11], dat de Verbinding A8-A9 daar verdiept onderdoor gaat. Daardoor blijft de continuïteit van de Dorpsstraat, het langste dorpslint van Nederland, behouden en blijven negatieve omgevingseffecten beperkt. Ter hoogte van de onderdoorgang moeten wel enkele woningen aan de Dorpsstraat worden gesloopt.

Het tracé van de Verbinding A8-A9 kent (zoals hiervoor in 4.3 ook aan de orde gekomen) twee verdiepte punten: de verdiepte ligging bij de hoofdweerstandslijn / Groenedijk aan de westkant en onder de Dorpsstraat door aan de oostkant. De vraag rijst dan of het tracé in zijn geheel verdiept kan worden aangelegd tussen de twee verdiepte punten. Naar de effecten van een ligging op maaiveld of een verdiept tracé is nader onderzoek gedaan. Omdat het tracé hier buiten het Unesco-gebied ligt, is vooral gekeken naar de effecten op de kernkwaliteiten van het BPL, de leefbaarheid en de bereikbaarheid. Toch is ook het effect op de Stelling van belang. Gezien de verstedelijking van inundatiegebied / schootsvelden aan de onveilige zijde, is het open en groen houden van het landschap aan de veilige zijde essentieel voor de beleving van de Stelling. Hierop wijst ook het ICOMOS-advies uit 2017.

[11] Nota Voorkeursalternatief, 2018.

Effect op het Bijzonder Provinciaal Landschap

Het tracé door de Assendelver polders ligt buiten het Unesco-gebied. Toch ligt hier, zoals hierboven vermeld, een duidelijk Stelling-belang. Bij de maaiveldligging verstoort de weg de openheid van het binnengebied van de Stelling van Amsterdam, de ‘veilige kant’. Een verdiepte ligging moet zo diep zijn, dat er geen borden of verlichting boven het maaiveld uit komen. Samengevat zijn de effecten op de kernkwaliteiten van het BPL:

- Het tracé is een doorsnijding van het sloten- en verkavelingspatroon. Het effect is het meest negatief bij de variant maaiveldligging. Bij de verdiepte ligging is het effect minder groot, omdat de weg onder het water van de Kaaik en de Communicatieweg komt te liggen.
- De maaiveldvariant is sterk negatief voor de beleving van de openheid, die ook van belang is voor weidevogels. Bij een verdiepte ligging is er nauwelijks effect.
- Voor de effecten op de ruimtelijke dragers in het landschap is er geen verschil tussen de varianten.

Voor de effecten op de OUV van de SvA concluderen we dat een verdiepte ligging aanzienlijk minder grote effecten heeft op de Stelling, met name het veilige binnengebied, en het BPL dan de ligging op maaiveld.

Effect op leefbaarheid en bereikbaarheid

Luchtkwaliteit

Het effect van de twee varianten op de luchtkwaliteit is niet onderscheidend. De luchtkwaliteit hangt namelijk af van de verkeersintensiteit op het tracé, en deze is in beide varianten gelijk. Hier wordt in bijlage 5 uitgebreider op ingegaan.

Geluid

Er zijn verschillen in geluidbelasting tussen de varianten. Bij de maaiveldligging neemt het areaal van de Assendelver polders, dat een lage geluidbelasting heeft, flink af. Bij de verdiepte ligging is het effect van de weg op de geluidbelasting in de polder klein. Beide varianten leiden tot een gelijke reductie van de geluidbelasting langs de bestaande traverse van de N203 door Krommenie - Assendelft.

Modelberekeningen laten zien dat de maaiveld-variant tot een hogere geluidbelasting op woningen in de buurt van het tracé leidt dan de verdiepte variant. Dit speelt vooral bij de bebouwing aan de zuidkant van Saendelft. Maatregelen om de geluidbelasting hier te beperken zijn op basis van de geldende regelgeving niet noodzakelijk of doelmatig. Als bij een maaiveldligging toch gekozen zou worden om de geluiduitstraling te beperken, zijn er twee mogelijkheden. De eerste mogelijkheid is het gebruik van een stille verharding (reductie 2 tot 4 dB). De tweede mogelijkheid is het aanbrengen van schermen langs de Verbinding A8-A9. De effectiviteit van geluidsschermen is afhankelijk van de hoogte en hun relatieve locatie tussen bron en ontvanger. Schermen tasten echter de openheid van het gebied aan en zijn daarmee tegenstrijdig aan het advies van ICOMOS uit 2017.

Bereikbaarheid

De twee varianten laten ten aanzien van de lokale, regionale en bovenregionale bereikbaarheid geen verschillen zien. Er is geen verschil in effect op de doorstroming op het hoofdwegennet.

Aspect	Verdiepte ligging	Ligging op maaiveld
Stelling van Amsterdam	Geen effect	Nagenoeg geen effect
Bijzonder Provinciaal Landschap	Kernkwaliteiten openheid en structuurdragers worden niet aangetast	Aantasting van kernkwaliteiten openheid en structuurdragers Negatief effect op de waarde van het gebied voor weidevogels
Leefbaarheid	Gering effect op geluidsbelasting	Toename van geluidbelasting in de woonomgeving (Assendelft) en geluidbelasting in de open polders
Leefbaarheid rondom N203	Positief effect, niet onderscheidend t.o.v. ligging op maaiveld	Positief effect, niet onderscheidend t.o.v. verdiepte ligging
Bereikbaarheid	Positief effect, niet onderscheidend niet onderscheidend t.o.v. ligging op maaiveld	Positief effect, niet onderscheidend t.o.v. verdiepte ligging

Tabel 4.4: Samenvatting effecten maaiveldligging of verdiepte ligging

Conclusies
De maaiveldvariant heeft sterkere negatieve effecten op het BPL dan de variant verdiepte ligging (zie tabel 4.4). Bovendien zijn er bij de maaiveldvariant effecten op de Stelling buiten het werelderfgoed door aantasting van de openheid in het 'veilige' gebied en door wijziging in de ligging van de Communicatieweg.

Voor de leefbaarheid is er op basis van modelberekeningen voor geluid, een voorkeur voor de verdiepte ligging van de Verbinding A8-A9. Voor het aspect bereikbaarheid (lokaal, regionaal en bovenregionaal) is er geen voorkeur voor één van de varianten. Omdat beide varianten op een gelijke manier de Dorpsstraat kruisen is er geen verschil ten aanzien van de noodzaak om enkele woningen te slopen.

Gezien het grotere negatieve effect van de maaiveldligging op het landschap en op de beleving van het erfgoed en gezien de grotere geluidbelasting concluderen we dat een verdiepte ligging in de Assendelver polders de beste keuze is. De verdiepte ligging tast de kernkwaliteiten van het Bijzonder Provinciaal Landschap minder aan, heeft een gering effect op openheid en ruimtebeleving en zorgt voor nagenoeg geen toename van de geluidbelasting in Assendelft en de Assendelver polders. We nemen daarom de verdiepte ligging op in het Landschapsplan.

4.6 CONFRONTATIE ANALYSE STELLING EN BPL MET VERBINDING A8-A9

Het Landschapsplan heeft, zoals uiteengezet in de inleiding van dit rapport, een tweeledige doelstelling. Op grond van de eerste doelstelling zijn in 3.5 prioriteiten voor herstel en versterking van de kernkwaliteiten geformuleerd voor de Stelling in het plangebied. Herstel en versterking van de OUV en, waar mogelijk, de aanwezige aantastingen herstellen en de beleefbaarheid verbeteren. Het gaat om herstel en versterking van de hoofdweerstandslijn, van het inundatiegebied en de schootsvelden en van elementen van het watermanagementsysteem. Daar liggen de 'zwakke plekken' in het plangebied.

Bij de tweede doelstelling van het Landschapsplan is behoud en versterking van de Stelling een belangrijke afwegingsfactor bij de keuze tussen verschillende varianten. De aanleg van de Verbinding A8-A9 heeft invloed op de Stelling, zowel negatief als positief. De, vanuit het verleden, al meest aangetaste plekken van de Stelling in het plangebied zijn het inundatiegebied en de schootsvelden. De aantasting is hier zo groot dat het plangebied inmiddels een 'zwakke schakel' vormt in het systeem van de Stelling als geheel. Door de aanleg van de Verbinding A8-A9 ontstaan kansen om het werelderfgoed op deze plekken te herstellen en versterken.

Uit deze constateringen volgt dat maatregelen nodig zijn om de doelstellingen te halen en er uiteindelijk voor te zorgen dat na realisering van de Verbinding A8-A9, de Stelling ten opzichte van de huidige situatie daadwerkelijk is hersteld en versterkt. In het volgende hoofdstuk, werken we daarom de prioriteiten voor het erfgoed uit tot bouwstenen, die invulling geven aan het eerste doel. Ook formuleren we voor de inpassing van de Verbinding A8-A9 bouwstenen, waarbij kwaliteit toegevoegd wordt aan de Stelling.

Vanuit de BPL-status van het plangebied volgt tevens een inpassingsopgave voor de Verbinding A8-A9 (zie 3.8). Deze is in het volgende hoofdstuk bij het formuleren van de bouwstenen meegenomen.



05

BOUWSTENEN VOOR HET LANDSCHAPSPLAN

5.1. INTRODUCTIE BOUWSTENEN

Waarom bouwstenen?
In dit hoofdstuk zetten we de stap van de prioriteiten voor herstel en versterking (zie hoofdstuk 3) naar bouwstenen. Bouwstenen zijn de belangrijkste (fysieke) elementen voor het herstel en de versterking van de kernkwaliteiten en voor het inpassen van de Verbinding; ze komen direct voort uit de geconstateerde prioriteiten en vormen de grondstof voor de maatregelen in het Landschapsplan. Zo komen we tot navolgbare en herleidbare maatregelen en bewaken we de samenhang daartussen.

De bouwstenen bestaan uit twee categorieën. De eerste categorie bestaat uit bouwstenen voortkomend uit de prioriteiten voor herstel en versterking van de kernkwaliteiten van de Stelling. De tweede categorie bestaat uit bouwstenen voor het realiseren van de Verbinding A8-A9, op basis van de nu overgebleven mogelijkheden.

5.2. BOUWSTENEN VOOR HERSTELLEN EN VERSTERKEN VAN DE KERNKWALITEITEN VAN HET WERELDERFGOED

In hoofdstuk 3 zijn de prioriteiten voor herstel en versterking van de kernkwaliteiten samengevat. Het gaat om fysiek herstel van elementen en vergroting van de beleefbaarheid. De prioriteiten leiden tot drie globale bouwstenen, waarbinnen we geen rangorde aangeven. De hoofdweerstandslijn hebben we bovenaan gezet omdat dit element in het plangebied het meest continu is en de andere elementen samenbindt. De bouwstenen zijn kortheidshalve benoemd als:

- herstel en versterking hoofdweerstandslijn;
- herstel en versterking inundatiegebied, Verboden Kringen / schootsveld (samenvatting van eerst twee afzonderlijke bouwstenen, vanwege de hoge mate van overlap);
- herstel en versterking watermanagementsysteem.

Ruimtelijke schaal van de bouwstenen
We constateerden in hoofdstuk 3, dat het plangebied als geheel een ‘zwakke plek’ in de Stelling is; het defensieve systeem heeft onvoldoende samenhang en beleefbaarheid. Herstel is mogelijk, zij het niet overal. Een groot deel van de aantastingen uit de laatste decennia is onomkeerbaar. En waar kansen voor herstel zijn, heeft de Stelling (van origine) weinig militaire expressie, namelijk in het inundatiegebied / schootsveld. Een duidelijk herkenbare militaire dimensie in het landschap ontbreekt, ook omdat kleinere waterstaatswerken niet meer volledig aanwezig zijn. Daar komt bij dat juist in het inundatiegebied /schootsveld de recente infrastructurele werken en bebouwing het landschap van de Stelling visueel zijn gaan domineren.

De mate van aantasting van de Stelling, het vrij geringe oppervlak inundatiegebied / schootsveld aan de oostkant van de A9 tussen Fort Veldhuis en de St. Aagtendijk en de aantasting van het schootsveld ter hoogte van de golfbaan vragen om substantieel herstel en flinke verbetering.

Een juiste schaal is daarom een voorwaarde omdat daardoor (de werking van) inundatiegebied en schootsvelden voorstelbaar worden. Een (te) klein oppervlakte leidt daar niet toe en houdt dus onvoldoende verbetering in. Daarom gaat het bij de bouwstenen herstel en versterking inundatiegebied / schootsvelden om hun gehele gezamenlijke areaal in het plangebied, globaal tussen N203 en het Noordzeekanaal. Hier is een samenhangende aanpak nodig, waarbij het ruimtelijk karakter van de Stelling leidend moet zijn. Alleen herstel en verbetering op deze schaal kan de Stelling in het plangebied weer op orde brengen én opwegen tegen de effecten van de Verbinding A8-A9.

Omdat de A9 hier over enkele kilometers parallel loopt aan de hoofdweerstandslijn en het aangrenzend inundatiegebied - een bijzondere situatie -, ligt er ook een kans om de beleefbaarheid van de inundatiegebieden en de schootsvelden vanaf de snelweg te verbeteren.

Ingrediënten van de bouwstenen
Om tot de bouwstenen te komen, hebben we eigenschappen benoemd die bepalend zijn voor de te herstellen onderdelen van de Stelling. Als hulpmiddel om die eigenschappen scherp te krijgen, is mede gebruik gemaakt van het rapport Visuele Integriteit Waterlinies (Advies Kwaliteitsteam Nieuwe Hollandse Waterlinie, 2018). Het rapport gaat in op de bepalende eigenschappen en op de onderlinge visuele relaties, die het defensief systeem inzichtelijk en beleefbaar maken. Er is vooral gekeken naar wat het rapport zegt over inundatiegebied en schootsvelden.

De voor de Stelling bepalende eigenschappen per bouwsteen zijn:

- voor de hoofdweerstandslijn:
  Lineair karakter, grote openheid naar buitenkant linie (westen), merendeels ook aan de binnenkant (maar geen defensieve noodzaak), tracé gedeeltelijk nieuw aangelegde defensiedijk, gedeeltelijk ‘meegebruikte’ middeleeuwse dijk. Visuele samenhang met kleinere militaire werken in en bij de dijk en met Inundatiekanaal aan de buitenkant. Beplanting bestaand uit verschillende soorten bomen.

- voor het inundatiegebied:
  Open, vlak, onverhard/groen (agrarisch of verwant), weinig bebouwing, ruimtelijk en functioneel verbonden met de ‘kraan’ (watermanagementsysteem) en met de forten en Verboden Kringen (overlapping). Nauwelijks militaire expressie (uitdrukking) van defensief gebruik.
- voor de Verboden Kringen/ schootsvelden:
  Open, vlak, onverhard, niet of nauwelijks bebouwing en obstakels, oorspronkelijk aanwezige bebouwing wel met specifiek karakter (houtbouw, mogelijkheid tot verwijderen), zichtrelaties met forten en andere militaire werken, overlapping met het inundatiegebied. Nauwelijks militaire expressie van het defensief gebruik, behalve bij de forten maar daar aan het zicht onttrokken door beplanting.
- voor het watermanagementsysteem:
  Markant lineair Inundatiekanaal, sterk samenhangend met de hoofdweerstandslijn. Verder zijn er weinig specifieke elementen (behalve de inundatiesloten).

5.3. BOUWSTEEN INPASSING VERBINDING A8-A9 EN BESTAANDE A9

Vanuit de kwaliteiten van het werelderfgoed en van het BPL is al gekozen voor een verdiepte ligging van de Verbinding in de Assendelver polders en voor de variant volledige knoop voor de aansluiting op de A9 (zie hoofdstuk 4). Daardoor blijft van de oorspronkelijk drie bouwstenen er een over: inpassing Verbinding A8-A9 en bestaande A9.

Bij de uitwerking van de bouwstenen hoofdweerstandslijn en inundatiegebied / schootsvelden en van het BPL komen de verdiepte ligging en de volledige knoop uiteraard aan de orde.

Inpassingsmaatregelen voor inrichting en vormgeving van de Verbinding A8-A9 verminderen negatieve effecten van de wegaanleg en leiden tot positieve effecten voor de Stelling. Dit kan door een consequente en passende vormgeving voor de weg en alle bijbehorende elementen te hanteren. De ‘beeldtaal’ van de Verbinding A8-A9 moet passen bij de Stelling. Ook mogelijkheden voor beleving van het werelderfgoed vanaf de Verbinding A8-A9 horen bij deze bouwsteen.

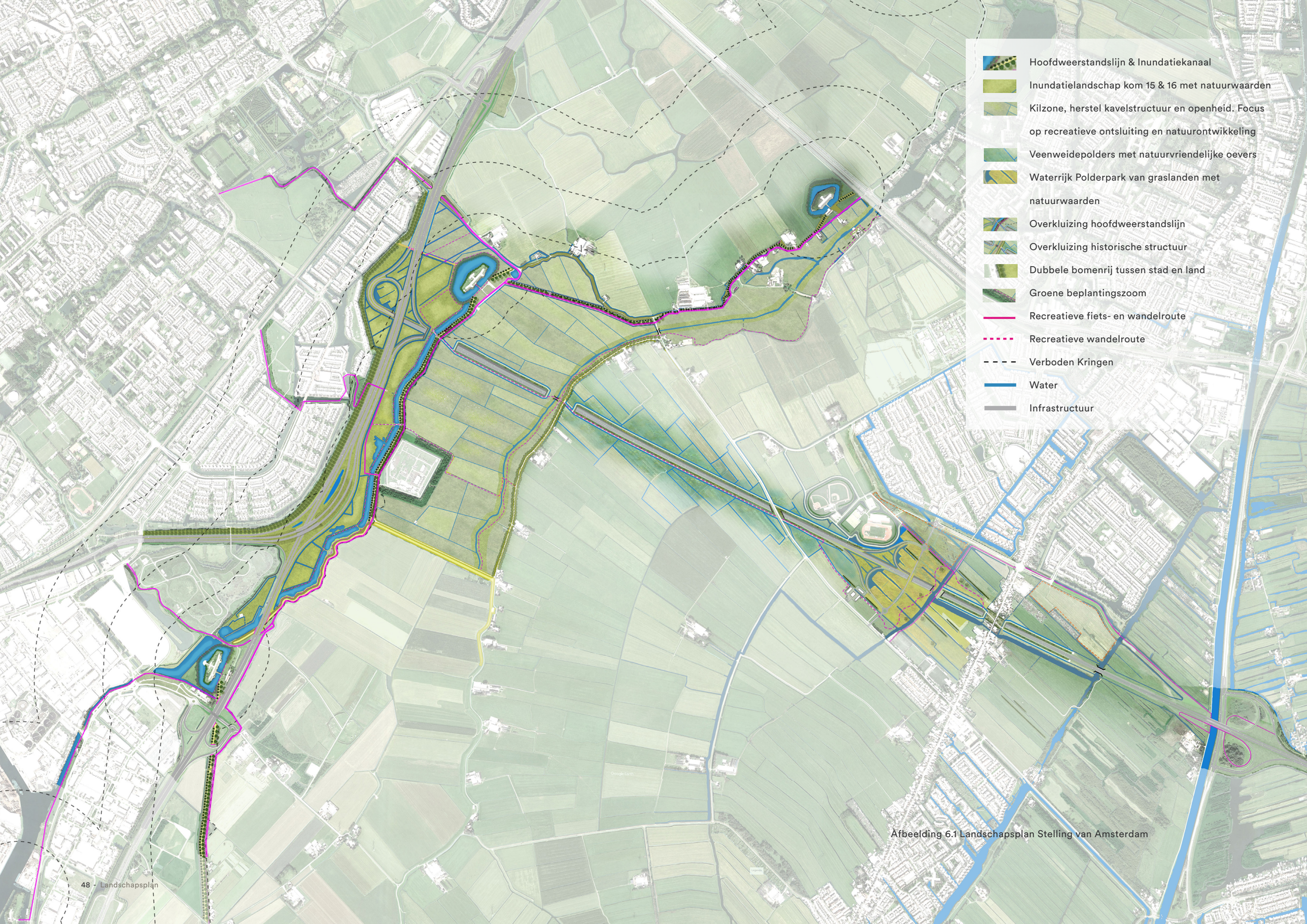
Het is van belang in deze bouwsteen ook de huidige A9 mee te nemen, binnen het plangebied. Het beter inpassen van de dubbele doorsnijding van de hoofdweerstandslijn bij Fort St. Aagtendijk bijvoorbeeld draagt bij aan een betere beleefbaarheid van de linie. Het doorvoeren van de bij de Stelling passende beeldtaal bij de A9 vergroot de beleving van de Stelling verder.

Het realiseren van de Verbinding A8-A9 leidt tot de verplichting om voldoende maatregelen te nemen voor de het opheffen van de negatieve gevolgen voor de waterhuishouding en de natuur (zie hoofdstuk 7). Bij de uitwerking van de inpassingsmaatregelen is ook rekening gehouden met de verplichte compensatie.



06

HET LANDSCHAPSPLAN EN DE MAATREGELEN



Afbeelding 6.1 Landschapsplan Stelling van Amsterdam

6.1 VAN BOUWSTENEN NAAR MAATREGELEN

De bouwstenen uit hoofdstuk 5 zijn met behulp van ontwerpend onderzoek en/of aanvullend historisch onderzoek uitgewerkt in concrete en gelokaliseerde ontwerpopgaves en daarbij behorende maatregelen. Per bouwsteen hebben we geanalyseerd welke opgaven er zijn (‘wat kunnen we waar doen aan de aantasting van een kernkwaliteit’) en is afgewogen welke aanpak, vanuit werelderfgoed-optiek en het BPL, gevolgd moet worden. Bijvoorbeeld wel of geen reconstructie toepassen van een verdwenen deel van de hoofdweerstandslijn. Uit deze afweging is steeds de opgave en de aanpak daarvan scherper gesteld. Kortom, de vraag ‘hoe pakken we de ontwerpopgave aan’ heeft na analyse en afweging geleid tot concrete maatregelen. Daarbij hoort de kanttekening dat de ontwerpopgaves van elkaar verschillen in omvang en complexiteit en de maatregelen daarmee ook.

Het Landschapsplan is echter meer dan het bundelen van de maatregelen die nodig zijn voor herstel en versterking van de kernkwaliteiten van de Stelling en het inpassen van de Verbinding A8-A9. Er zijn ook uitgangspunten nodig om te komen tot een integraal en samenhangend ontwerp. Deze volgen gedeeltelijk direct uit de doelstellingen voor het Landschapsplan. De volgende uitgangspunten zijn geformuleerd:

De Stelling van Amsterdam meer zichtbaar en beleefbaar maken
Het open houden en open maken van het Stellinglandschap, zichtrelaties tussen de elementen van de Stelling versterken en het accentueren en (recreatief) bruikbaar maken van historische structuren.

Landschap leesbaar maken
De kernkwaliteiten van de Stelling van Amsterdam zijn onlosmakelijk verbonden met het landschap, de Stelling is immers op het landschap geënt. Het is daarom van groot belang om, naast het herkenbaar en beleefbaar maken van de kernkwaliteiten, de focus ook te leggen op het versterken van de leesbaarheid van het landschap waarop de Stelling is gebaseerd.

Heldere stadsranden met hoogwaardige verbindingen
In het gebied liggen de stadsranden van de kernen Beverwijk, Heemskerk en Assendelft. Om de beleving van Stelling en landschap te versterken, is het van belang deze stadsranden goed in te passen in de overgang naar het Stelling-landschap. Naast een helder gedefinieerde stadsrand zijn goede verbindingen met het buitengebied van belang, om daar de open, relatief stille Stelling te kunnen beleven.

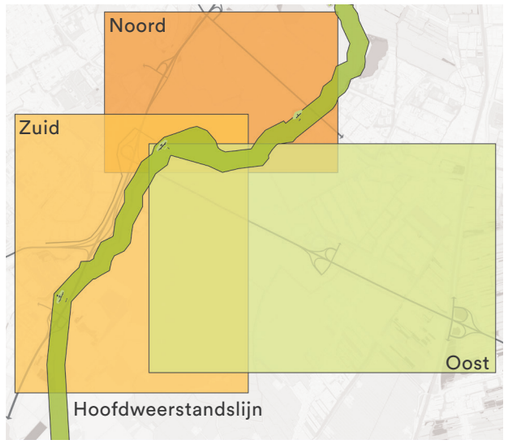
Infrastructuur zo onzichtbaar mogelijk
De Verbinding A8-A9 vormt een nieuwe doorsnijding van het (Stelling)landschap. Om de impact van deze doorsnijding op het landschap en de Stelling te minimaliseren en zo min mogelijk zichtbaar te maken, de openheid te behouden en zo min mogelijk barrières op te werpen, krijgt de Verbinding A8-A9 een verdiepte ligging en worden weggebonden objecten en functies ten dienste van het landschap ontworpen.

De A9 vormt de scheiding tussen de stedelijke bebouwing van Beverwijk en Heemskerk aan de westzijde en het landschap van de Stelling aan de oostzijde. De aanleg van de Verbinding A8/A9 heeft ook impact op de A9/A22. Bij de ingrepen aan de A9/A22 wordt ingezet op het minimaliseren van de zichtbaarheid van de A9 en bijbehorende weggebonden elementen vanuit het landschap.

6.2 MAATREGELEN PER DEELKAART

Het Landschapsplan beschrijft hoe de kernkwaliteiten van Stelling en landschap hersteld en versterkt worden en hoe de Verbinding A8-A9 wordt ingepast. In het Landschapsplan komen de hierbij behorende maatregelen samen en laten we zien hoe deze een plek krijgen. De samenhang en de meerwaarde worden duidelijk gemaakt.

We beschrijven het Landschapsplan aan de hand van vier deelkaarten. Per deelkaart wordt beschreven welke maatregelen er een plek krijgen en welk effect ze sorteren. Aangegeven wordt aan welke bouwstenen uit hoofdstuk 5 de maatregelen invulling geven. Daarmee wordt de bijdrage aan behoud en versterking van de kernkwaliteiten van Stelling en landschap inzichtelijk.



Afbeelding 6.2 Deelkaarten

De deelkaarten zijn:
- Hoofdweerstandslijn
- Noord (Kom 14)
- Zuid (Kom 15, 16, 19 en de Kilzone)
- Oost (de Assendelver polders, stadsrand Assendelft en de aansluiting A8)

Maatregelen die zich in een groter gebied afspelen, komen bij verschillende deelkaarten aan de orde.

Per maatregel staat met de volgende symbolen aangegeven op welke bouwsteen deze betrekking heeft, waarbij de belangrijkste bouwsteen bij deze maatregel bovenaan staat:

HWL — Herstel en versterking hoofdweerstandslijn

IVK — Herstel en versterking indundatiegebied, Verboden Kringen/schootsveld

WMS — Herstel en versterking watermanagementsysteem

Alle maatregelen die het landschap van de Stelling herstellen en versterken, zijn ook ten bate van de kernkwaliteiten van het BPL; in het werelderfgoed overlappen de OUV en het BPL elkaar immers. Alle maatregelen in deelkaart Oost zijn ook ten bate van de kernkwaliteiten van het BPL: deze deelkaart ligt buiten het Unesco-gebied. Hier worden de kernkwaliteiten van het BPL behouden of versterkt.

Deelkaart Hoofdweerstandslijn

Afb 6.18

M4a Herstel tracé Communicatieweg

M5 Afwaarderen Communicatieweg tussen Heemskerk en de Groenedijk

M3

Afb 6.14

M3 Markering coupures

Afb 6.17

M1 Terugbrengen boombeplan-tingen

Afb 6.16

Afb 6.15

M4b Herstel tracé Communicatieweg

M7 Verdiepte ligging A8-A9

M6 Inpassing gasverdeelstation

M2 Aanbrengen bloemrijke bermen

- Hoofdweerstandslijn & Inundatiekanaal
- Inundatielandschap kom 15 & 16 met natuurwaarden
- Kilzone, herstel kavelstructuur en openheid. Focus op recreatieve ontsluiting en natuurontwikkeling
- Veenweidepolders met natuurvriendelijke oevers
- Waterrijk Polderpark van graslanden met natuurwaarden
- Overkluizing hoofdweerstandslijn
- Overkluizing historische structuur
- Dubbele bomenrij tussen stad en land
- Groene beplantingszoom
- Recreatieve fiets- en wandelroute
- Recreatieve wandelroute
- Verboden Kringen
- Water
- Infrastructuur

Afbeelding 6.3 Landschapsplan deelkaart hoofdweerstandslijn

6.2.1 Deelkaart Hoofdweerstandslijn

De hoofdweerstandslijn vormt in zijn geheel de eerste van de bouwstenen die in hoofdstuk 5 zijn onderscheiden. De lijn is het continue lineaire element dat de verschillende elementen van de Stelling met elkaar verbindt, en is over de grootste lengte goed herkenbaar. Wel doet een aantal doorsnijdingen door meer recente infrastructuur afbreuk aan deze continuïteit en herkenbaarheid. De bestaande infrastructuur doorsnijdt de hoofdweerstandslijn nabij Fort St. Aagtendijk twee keer. Het tracé van de Verbinding A8-A9 kruist eveneens de hoofdweerstandslijn.

De set maatregelen zet in op herstel en versterking van de bouwsteen hoofdweerstandslijn als verbindend element van de Stelling en als doorgaande landschappelijke structuur. Daarom worden doorsnijdingen hersteld, coupures als bij de Stelling behorend gemarkeerd, beplantingen hersteld en er wordt een meer uniforme beeldtaal ontwikkeld voor elementen aan en bij de hoofdweerstandslijn. De laatste maatregel betreft de inpassing van de kruising van de hoofdweerstandslijn en de Verbinding A8-A9.

De volgende maatregelen worden genomen. De aangegeven nummering is geen prioritering.

HWL
IVK
M1. Terugbrengen boombeplantingen.
De hoofdweerstandslijn heeft in het gebied drie verschijningsvormen: onveranderde historische dijken, historische dijken die zijn aangepast ten behoeve van de Stelling en nieuw aangelegde of volledig vergraven dijken. Van origine kende elk type dijk een eigen beplanting, maar doordat deze grotendeels verdwenen is, zijn in de huidige situatie de verschillende typologieën niet altijd meer even herkenbaar. Door boombeplantingen terug te brengen langs de dijken van de hoofdweerstandslijn worden de verschillende dijktypologieën geaccentueerd en weer herkenbaar en beleefbaar gemaakt (referentie ca. 1920). Door ook de beplanting rondom de drie forten (Fort aan de Ham, Fort Veldhuis en Fort St. Aagtendijk) door te zetten worden deze zichtbaar verbonden aan de hoofdweerstandslijn. De beplanting kan mogelijk ook een rol spelen in natuurcompensatie.

HWL
M2. Aanbrengen bloemrijke bermen
Om de hoofdweerstandslijn als continue lijn en verbindend element meer zichtbaar te maken, worden langs de hele lijn bloemrijke bermen toegepast. Ook dit refereert aan de periode dat de Stelling functioneerde. Hierdoor gaat de hoofdweerstandslijn zich nog meer als lineair element aftekenen in het landschap. Deze maatregel kan tevens een bijdrage leveren aan natuurcompensatie en vergroot de biodiversiteit. Daarnaast wordt ook uniform materiaal en meubilair toegepast. Op markante plekken langs de hoofdweerstandslijn, daar waar forten, munitiedepots en nevenbatterijen aan de dijk liggen of daar waar inundatiekaden aansluiten, worden informatie- en rustpunten gecreëerd.

HWL
M3. Markering coupures
Er zijn diverse doorsnijdingen in de hoofdweerstandslijn. Dit betreft enerzijds coupures die onderdeel zijn van het ontwerp van de Stelling, bijvoorbeeld ter ontsluiting van agrarische erven en verbindingswegen en anderzijds doorsnijdingen ten behoeve van meer recente infrastructuur. De coupures worden gemarkeerd met een specifieke, eigen en eenduidige vormentaal. Deze sluit aan op de oorspronkelijke vormgeving van de linie en op andere projecten langs de Stelling en de Nieuwe Hollandse Waterlinie. De herkenbaarheid van deze linies wordt hiermee versterkt. Hierbij wordt een combinatie van beton en cortenstaal toegepast; in beton wordt het originele profiel van de dijk getoond, met cortenstaal wordt de vergankelijkheid van de dijk zichtbaar gemaakt. De bestaande kruising van de A9 met de St. Aagtendijk wordt aan beide zijden van de snelweg gemarkeerd met een cortenstaal profiel. Deze profielen tonen de hoofdweerstandslijn zoals deze oorspronkelijk is bedacht. Hiermee wordt de beleefbaarheid van de hoofdweerstandslijn vergroot

HWL
WMS
M4. Herstel Liniewal met oorspronkelijke ligging Communicatieweg
De Verbinding A8-A9 zal een groot deel van de verkeersfunctie van de Communicatieweg overnemen; deze kan dan tussen Heemskerk en de Groenedijk worden afgewaardeerd. Dat maakt het mogelijk het oorspronkelijk tracé van de Communicatieweg op twee plaatsen te herstellen: ter plaatse van de huidige doorsnijding van de Liniewal / hoofdweerstandslijn en rondom de kruising met de Kil:

M4a) Het huidige tracé van de Communicatieweg doorsnijdt de Liniewal. Het afwaarderen van de weg maakt het mogelijk deze doorsnijding te herstellen en de weg weer naar het historisch tracé, gedekt achter de Liniewal, terug te leggen. Het verdwenen deel van de Liniewal wordt daarbij teruggebracht, waardoor deze weer als doorgaande structuur herkenbaar wordt. Hierbij wordt het oorspronkelijk profiel gereconstrueerd, dit voegt educatieve en belevingswaarde toe, waardoor de Stelling beter leesbaar wordt.

M4b) Ter plaatse van de Kil wordt de Communicatieweg weer als ‘gedekte weg’ achter de Liniewal gelegd en de dubbele kruising van de Kil wordt teruggebracht naar een enkele kruising. Hiermee wordt deze bijzondere plek, waar drie verschijningsvormen van de hoofdweerstandslijn samenkomen, weer markant gemaakt (zie ook afb 6.15 en 6.16).

HWL
IVK
WMS
M5. Afwaarderen Communicatieweg Heemskerk - Groenedijk
Door het afwaarderen van de Communicatieweg tussen Heemskerk en de Groenedijk kan het wegprofiel versmald worden en krijgt de weg een meer agrarisch en recreatief karakter; de weggebruiker is er te gast en er wordt een vrijliggend wandelpad gerealiseerd. Door de afnemende intensiteit én minder drukte wordt de oorspronkelijke routing van de communicatieweg hersteld en daarmee wordt de hoofdweerstandslijn beter beleefbaar.

HWL
M6. Inpassing gasverdeelstation
Het gasverdeelstation ligt nu als storend element aan de hoofdweerstandslijn. Een betere inpassing wordt bereikt door de entree te vernieuwen en de groene zoom te versterken.

HWL
IVK
WMS
M7. Verdiepte ligging A8-A9
De laatste maatregel betreft de inpassing van de Verbinding A8-A9, waarbij een nieuwe kruising met de Stelling wordt gerealiseerd. Om te voorkomen dat deze kruising een nieuwe, zeer brede doorsnijding van de hoofdweerstandslijn en het Inundatiekanaal vormt, krijgt de Verbinding A8-A9 een verdiepte ligging waardoor de hoofdweerstandslijn als doorgaande structuur behouden blijft. Het gaat hierbij niet alleen om behoud van de hoofdweerstandslijn en het Inundatiekanaal zelf, maar ook om de landschappelijke context daarvan. Daarom wordt een robuuste, 249m lange overkluizing gerealiseerd, aan de westzijde beginnend bij het Inundatiekanaal. Aan de oostzijde ontstaat zo een brede landschappelijke bufferzone langs de hoofdweerstandslijn. Om vanuit het landschap en vanaf de A9 de focus op beleving van de Stelling te houden, wordt de verdiepte ligging zo rank mogelijk vormgegeven en mogen de wanden niet boven maaiveld uitsteken.

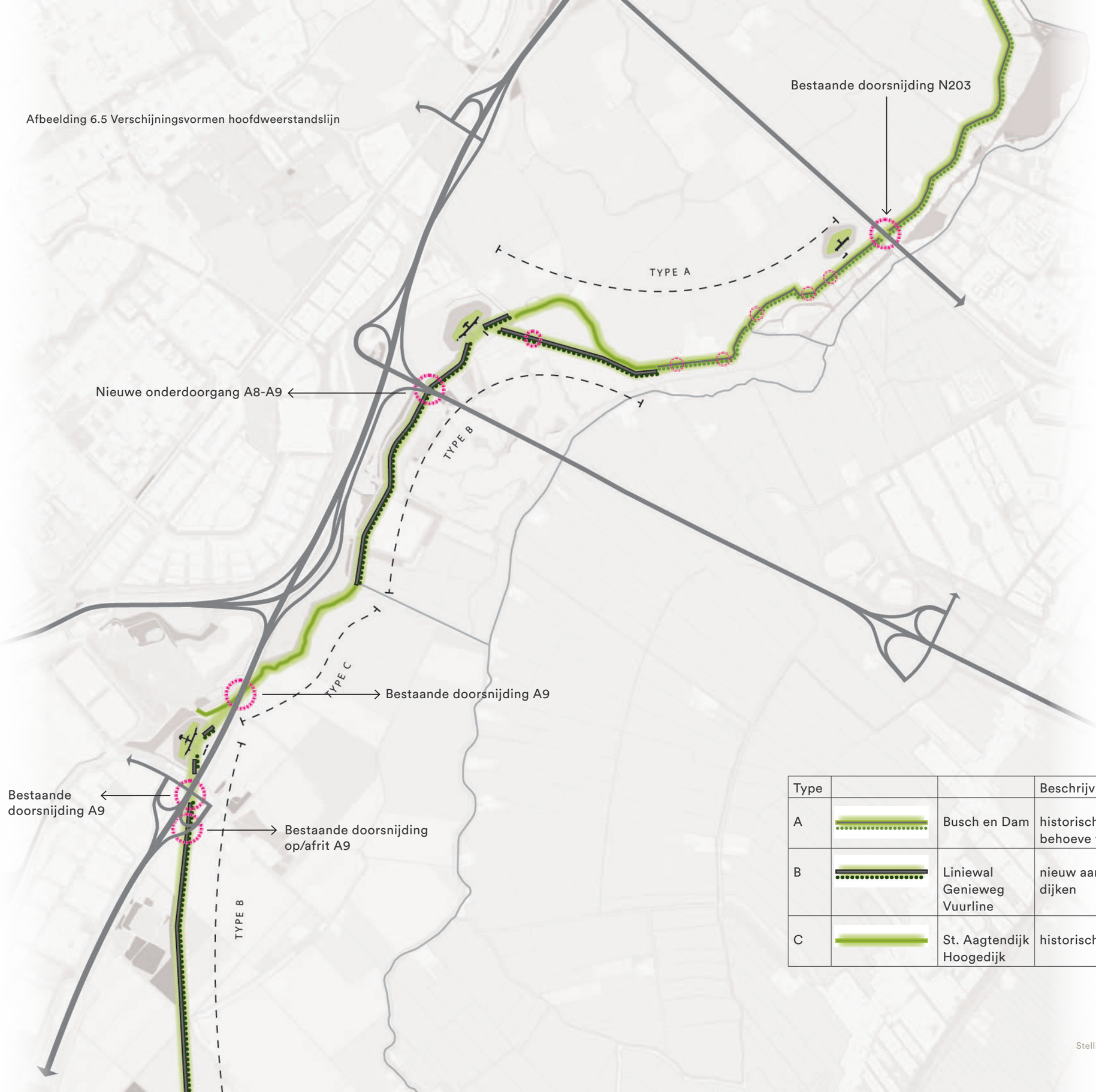
M4a herstel tracé Communicatieweg

M4b herstel tracé Communicatieweg

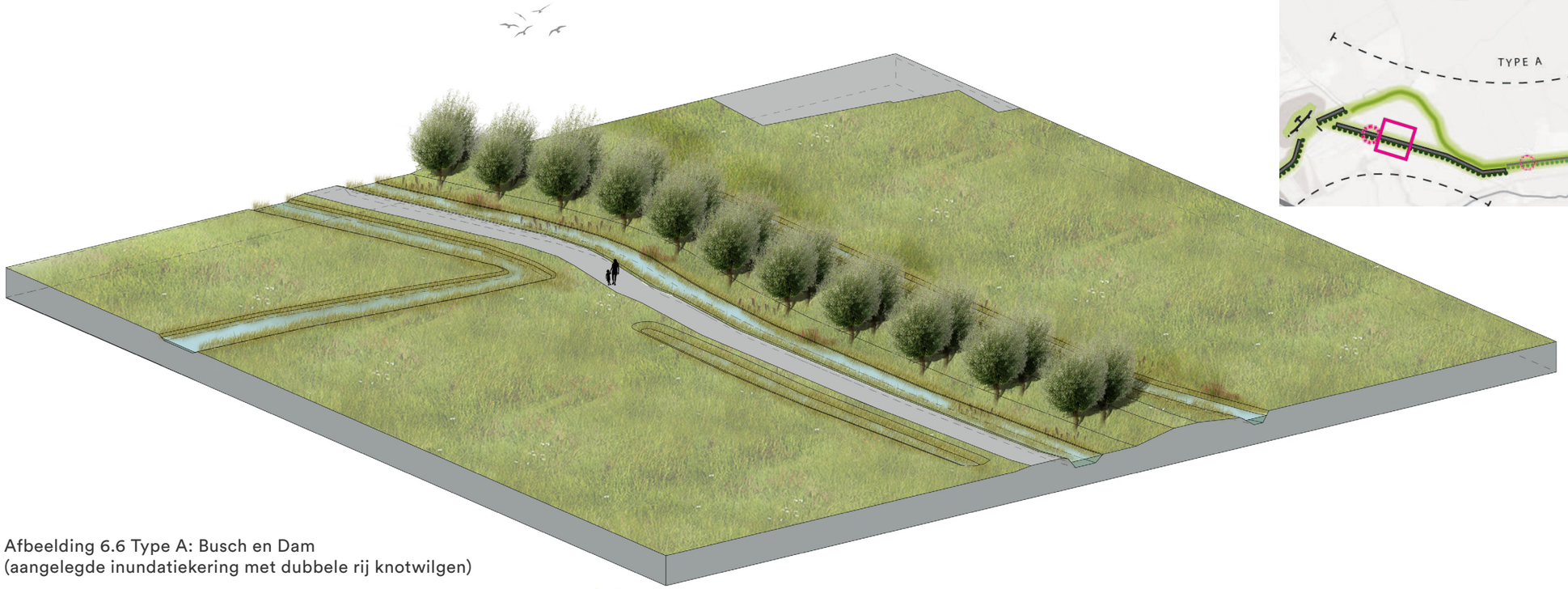
M20 Transformatie 150kV hoogspanningslijn

Afbeelding 6.4 Deelkaart hoofdweerstandslijn - te verwijderen / transformeren elementen

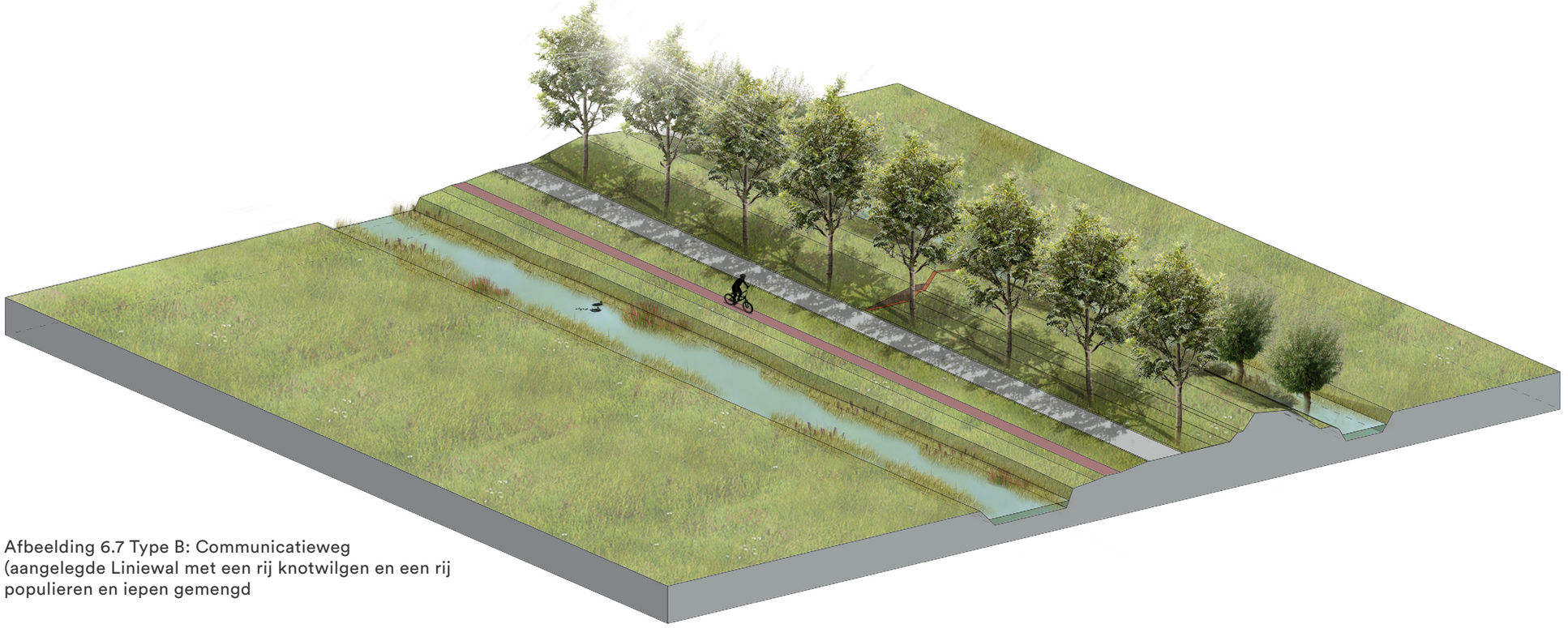
Afbeelding 6.5 Verschijningsvormen hoofdweerstandslijn



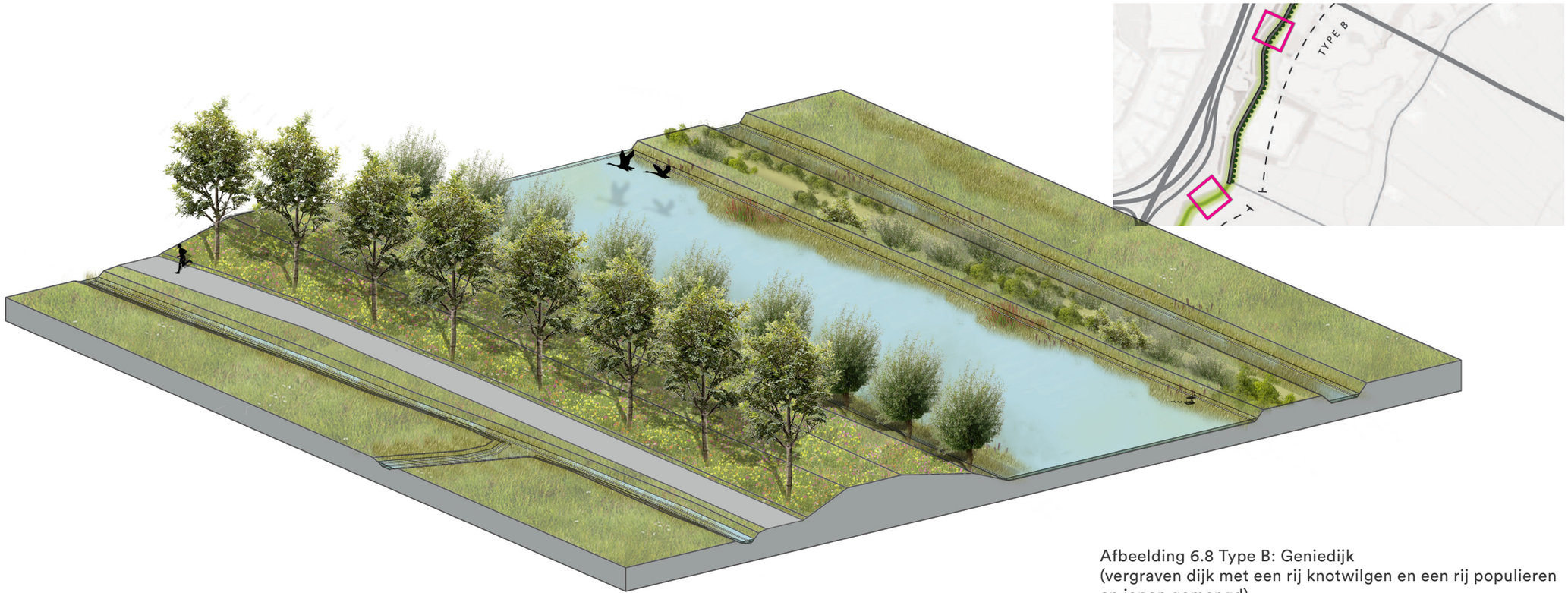
Type			Beschrijving
A		Busch en Dam	historische dijken die aangepast zijn ten behoeve van de Stelling van Amsterdam
B		Liniewal Genieweg Vuurline	nieuw aangelegde of volledig vergraven dijken
C		St. Aagtendijk Hoogedijk	historische dijken



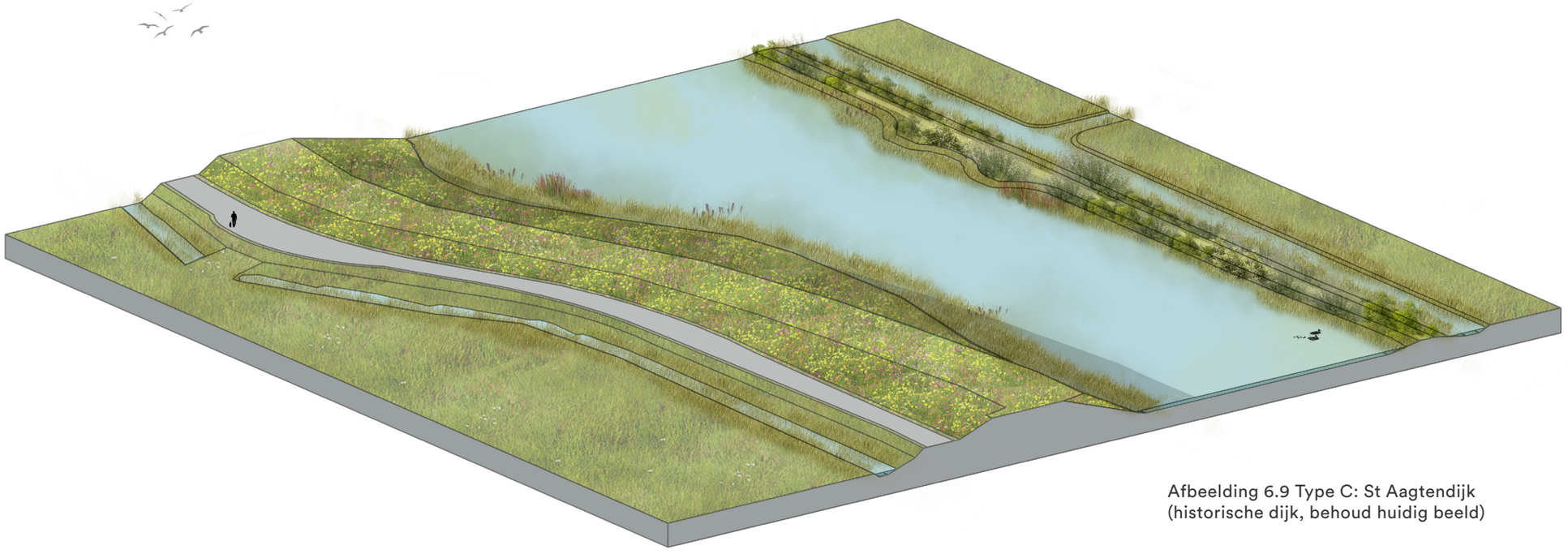
Afbeelding 6.6 Type A: Busch en Dam
(aangelegde inundatiekering met dubbele rij knotwilgen)



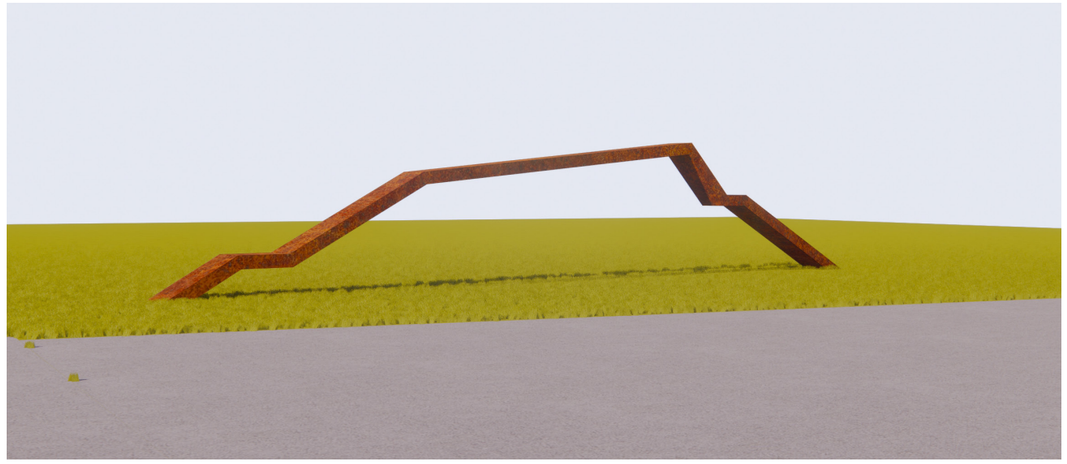
Afbeelding 6.7 Type B: Communicatieweg
(aangelegde Liniewal met een rij knotwilgen en een rij populieren en iepen gemengd



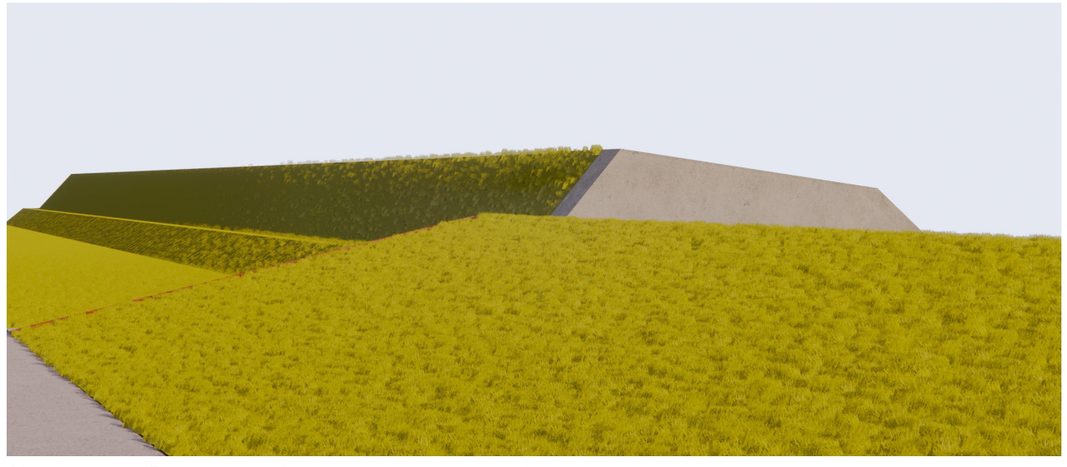
Afbeelding 6.8 Type B: Geniedijk
(vergraven dijk met een rij knotwilgen en een rij populieren en iepen gemengd)



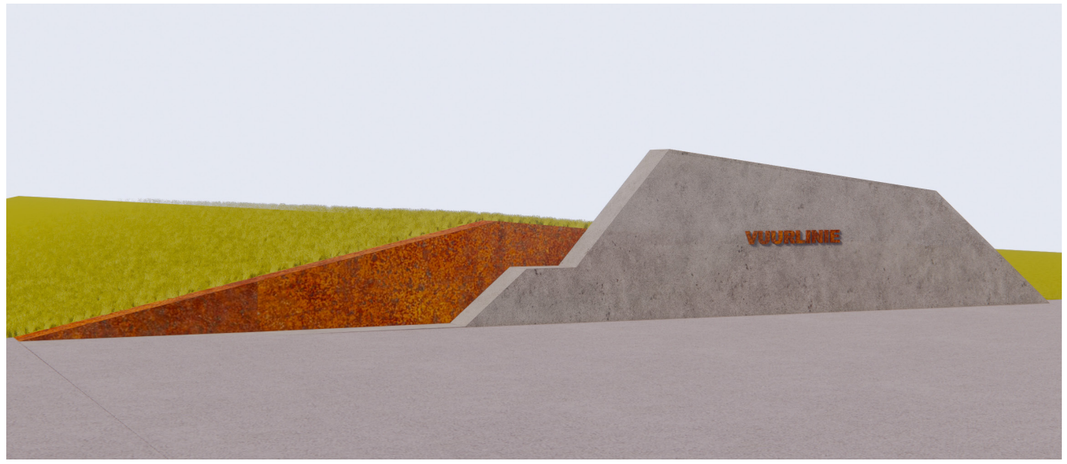
Afbeelding 6.9 Type C: St Aagtendijk
(historische dijk, behoud huidig beeld)



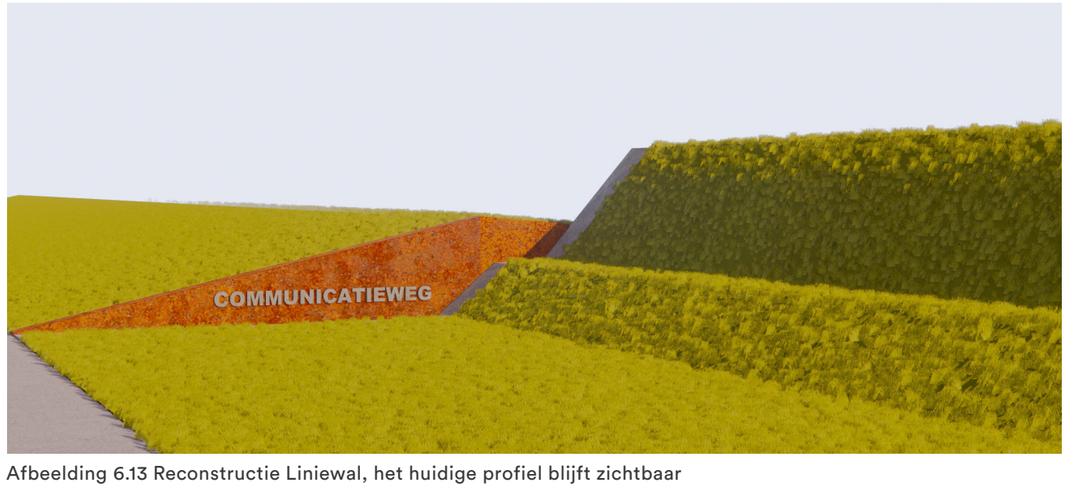
Afbeelding 6.10 Zichtbaar maken van de Sint Aagtendijk



Afbeelding 6.11 Reconstructie Liniewal, het originele profiel wordt weer zichtbaar gemaakt



Afbeelding 6.12 Markering coupure Vuurlinie



Afbeelding 6.13 Reconstructie Liniewal, het huidige profiel blijft zichtbaar





Afbeelding 6.14 Busch en Dam - coupure

Verbeelding coupure nabij Busch en Dam bezien vanaf kruising met Hoogedijk en Vuurlinie.
Boven: visualisatie toekomstige situatie. Onder: foto huidige situatie.



Afbeelding 6.15 Communicatieweg en Kil

Verbeelding herstel tracé en beplanting rondom de golfbaan, bezien vanaf kruising Communicatieweg/Groenedijk
Boven: visualisatie toekomstige situatie. Onder: foto huidige situatie.







Afbeelding 6.16 Communicatieweg en Kil

Verbeelding herstel tracé en beplanting rondom de Communicatieweg/Hoogedijk bezien vanaf kruising Communicatieweg/Groenedijk.
Boven: visualisatie toekomstige situatie. Onder: foto huidige situatie.



Afbeelding 6.17 Hoofdweerstandslijn - brede overkluizing

Verbeelding brede overkluizing Genieweg, bezien vanaf kruising Genieweg/ Zuidermaatweg.
Boven: visualisatie toekomstige situatie. Onder: foto huidige situatie.







Afbeelding 6.18 Aansluiting Verbinding A8-A9 - verdiepte ligging

Verbeelding verdiepte ligging bezien vanuit stadsrand Heemskerk. Boven: visualisatie toekomstige situatie. Onder: foto huidige situatie.

Deelkaart Noord

Legenda

- Hoofdweerstandslijn & Inundatiekanaal
- Inundatielandschap kom 15 & 16 met natuurwaarden
- Kilzone, herstel kavelstructuur en openheid. Focus op recreatieve ontsluiting en natuurontwikkeling
- Veenweidepolders met natuurvriendelijke oevers
- Waterrijk Polderpark van graslanden met natuurwaarden
- Overkluizing hoofdweerstandslijn
- Overkluizing historische structuur
- Dubbele bomenrij tussen stad en land
- Groene beplantingszoom
- Recreatieve fiets- en wandelroute
- Recreatieve wandelroute
- Verboden Kringen
- Water
- Infrastructuur

M11 Versmallen aansluiting Heemskerk

Afb 6.21

M8 Vervangen bestaand viaduct door onderdoorgang en verwijderen beplanting

Afb 6.22

M10 Beleefbaar en zichtbaar maken komkering

Communicatieweg

M12 Herstel duikersluis

Hoogedijk

M13 Realisatie informatie- en rustpunten

M13

Busch en Dam

M13

M14 Realisatie informatie- en rustpunten

Genieweg

Groenedijk

Afbeelding 6.19 Landschapsplan deelkaart Noord

6.2.2 Deelkaart Noord (Kom 14)

Kom 14 valt gedeeltelijk binnen het plangebied: het gebied ten zuidwesten van de N203. Het landschap is tot aan de Communicatieweg agrarisch, open en groen. Zowel het inundatiegebied als het schootsveld (elkaar overlappend) is hier beleefbaar. In het landschap zijn bovendien de kreken(patronen) van het Oer-IJ nog duidelijk herkenbaar.

De maatregelen betreffen de bouwstenen herstel en versterking van de hoofdweerstandslijn, herstel en versterking van de inundatiekommen / schootsvelden en herstel en versterking van het watermanagementsysteem. Maatregel 8, 9, 10, 11 en 12 richten zich op het herstel en de versterking van de openheid van inundatiegebied en schootsvelden in verband met de leesbaarheid, het meer herkenbaar en beleefbaar maken van de hoofdweerstandslijn en herstel en versterking van onderdelen van het watermanagementsysteem (M9).

IVK *M8. Vervangen bestaand viaduct door onderdoorgang en verwijderen beplanting*
Het verwijderen van het grondlichaam van het bestaande viaduct van de Communicatieweg. De taluds van het viaduct staan in de huidige situatie in zware beplanting; het verwijderen van deze taluds en de beplanting vergroot in hoge mate de openheid in Kom 14. Het afwaarderen van de Communicatieweg (zie 6.2.1) is voor deze maatregel voorwaardelijk. Het viaduct van de Communicatieweg over de A9 wordt omgevormd naar een onderdoorgang.

IVK WMS *M9. Verwijderen objecten in Kom 14*
De aanleg van de Verbinding A8-A9 maakt het verwijderen van de verzorgingsplaats en restaurant Twaalfmaat noodzakelijk. Dit draagt, samen met het verwijderen van de agrarische opstallen van Communicatieweg 12 en 14, sterk bij aan het vergroten van de openheid van Kom 14 en het vrij maken van de schootsvelden van Fort Veldhuis.

WMS IVK *M10. Beleefbaar en zichtbaar maken komkering*
In de huidige situatie vormt de Communicatieweg de visuele begrenzing van Kom 14. De iets zuidelijker gelegen komkering is nauwelijks als zodanig herkenbaar. De bovengenoemde maatregelen dragen bij aan het meer beleefbaar maken van deze kering als begrenzing van Kom 14. Omgekeerd is door deze maatregelen ook de openheid direct vanaf de inundatiekering meer beleefbaar. De beleefbaarheid van de inundatiekering en de openheid worden verder versterkt door hier een recreatieve route te realiseren en het dijklichaam van de komkering te herstellen/ aan te helen.

IVK *M11. Smallere aansluiting Heemskerk*
Het aanpassen van de aansluiting Heemskerk, die door de aansluiting van de Verbinding A8-A9 ‘omklapt’ en daarmee een stuk smaller wordt. Dit draagt bij aan de beleving van de openheid vanaf de hoofdweerstandslijn.

IVK WMS *M12. Herstellen duikersluis*
Om de werking van de inundatie meer zichtbaar en beleefbaar te maken wordt de duikersluis in de inundatiekering hersteld. Door de nieuwe recreatieve route langs de inundatiekade wordt de sluis meer beleefbaar. Tijdelijke inundatie kan tevens bijdragen aan natuurontwikkeling en/of piekwaterberging en mogelijke natuurcompensatie.

HWL IVK WMS *M13. Realisatie informatie- en rustpunten*
De hoofdweerstandslijn vormt de zuidoostelijke begrenzing van Kom 14 en kent drie verschillende gedaantes, de Busch en Dam, de Hoogedijk en de Liniewal langs de huidige Communicatieweg. Deze drie gedaantes komen samen bij de kruising met de Kil. Op deze locatie wordt een informatie- en rustpunt gerealiseerd in de huisstijl van de Stelling. Ook andere markante punten langs de hoofdweerstandslijn worden van informatieborden voorzien: het munitiedepot langs de Busch en Dam en de nevenbatterij van Fort Veldhuis.

Afbeelding 6.20 Deelkaart Noord - te verwijderen / transformeren elementen

Te verwijderen / transformeren elementen

M11 Smallere aansluiting Heemskerk

M8 Vervangen bestaand viaduct door onderdoorgang en verwijderen beplanting

M 9 Verwijderen verzorgingsplaats Twaalfmaat

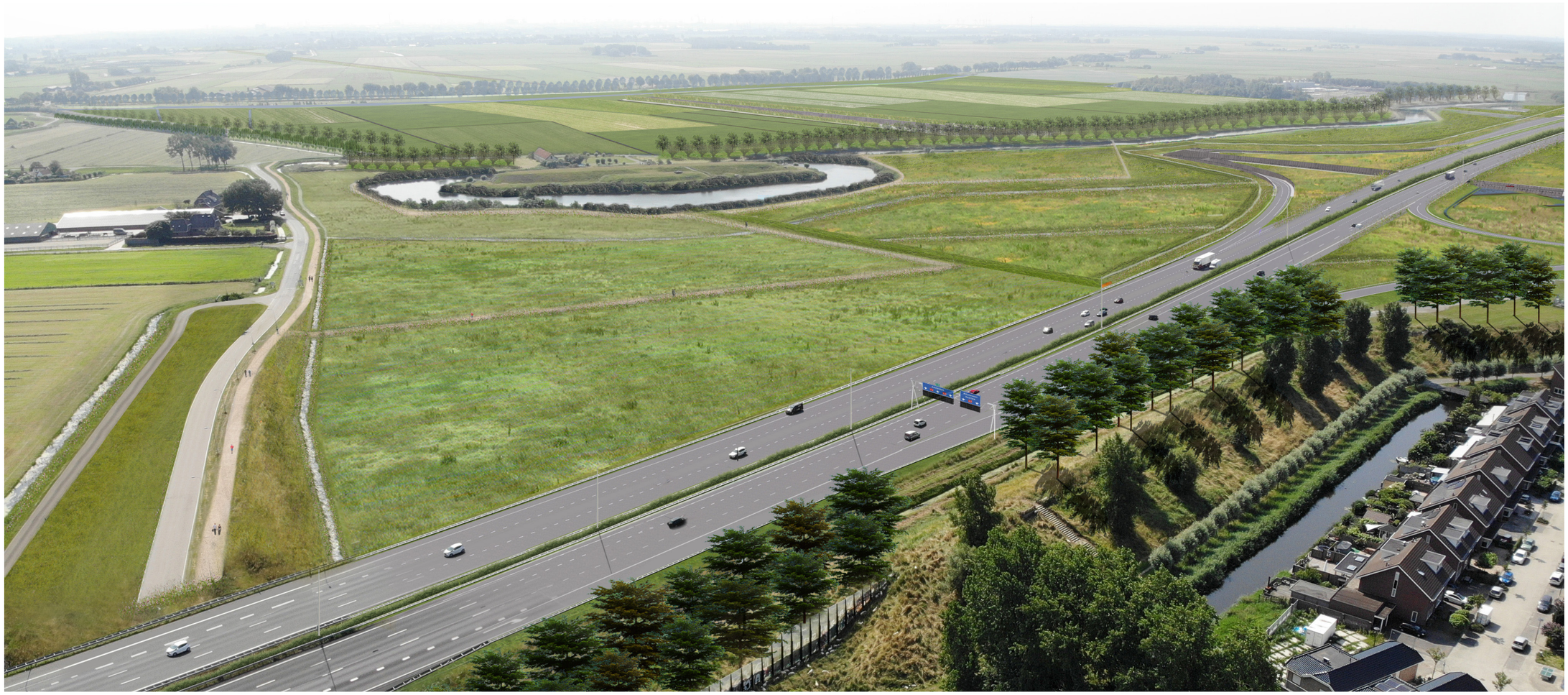
M9 Verwijderen agrarische opstallen





Afbeelding 6.21 Afrit Heemskerk - kom 14

Verbeelding versterking openheid kom 14, bezien vanaf aansluiting Heemskerk.
Boven: visualisatie toekomstige situatie. Onder: foto huidige situatie.



Afbeelding 6.22 Communicatieweg en verzorgingsplaats Twaalfmaat

Verbeelding versterking openheid kom 14 en kom 15, en transformatie golfterrein / Kilzone. Bezien vanaf onderdoorgang Communicatieweg en stedelijk gebied Heemskerk.
Boven: visualisatie toekomstige situatie. Onder: foto huidige situatie.



Deelkaart Zuid

- Hoofdweerstandslijn & Inundatiekanaal
- Inundatielandschap kom 15 & 16 met natuurwaarden
- Kilzone, herstel kavelstructuur en openheid. Focus op recreatieve ontsluiting en natuurontwikkeling
- Veenweidepolders met natuurvriendelijke oevers
- Waterrijk Polderpark van graslanden met natuurwaarden
- Overkluizing hoofdweerstandslijn
- Overkluizing historische structuur
- Dubbele bomenrij tussen stad en land
- Groene beplantingszoom
- Recreatieve fiets- en wandelroute
- Recreatieve wandelroute
- Verboden Kringen
- Water
- Infrastructuur

Afbeelding 6.23 Landschapsplan deelkaart Zuid

Afb 6.35
M24 Inundatiekade herkenbaar in stedelijk weefsel
Communicatieweg
M23 Herstel objecten watermanagementsysteem
Afb 6.34
Afb 6.33
M22 Tijdelijke inundatie
Hoogedijk
M16 Verdiepte ligging als smalle snede
M14 Realisatie informatie- en rustpunten
Afb 6.30
M27 Volledig verdiepte ligging
M28 Weggebonden functies en objecten onzichtbaar
Genieweg
Afb 6.31
M24 Kadijk herkenbaar in stedelijk weefsel
M18 Nieuwe transparante fietsbrug
M19 Realisatie uitzichtpunt
M29 Robuuste overkluizing
M22
M33 Nieuwe wandelroute
M23 Herstel objecten watermanagementsysteem
Groenedijk
Afb 6.41
M14
Nieuwendijk
Afb 6.40
St. Aagtendijk

6.2.3 Deelkaart Zuid (Kom 15, 16, 19 en de Kilzone)

De inundatiekommen / schootsvelden in Kom 15, 16, 19 en de Kilzone zijn grotendeels verstedelijkt. Tussen de hoofdweerstandslijn en de A9 ligt nog een smalle strook open gebied, zowel inundatiegebied als schootsveld. In Kom 15 wordt de Verbinding A8-A9 aangesloten op de A9. In kom 16 doorsnijden de A9 en de uitvoeger van de Verbinding A8-A9 de hoofdweerstandslijn en het Inundatiekanaal. Kom 19 wordt doorsneden door de A9 en heeft twee verschijningsvormen, het open agrarisch landschap van de Wijkermeerpolders ten oosten van de A9 en het volledig bebouwde bedrijventerrein ten westen van de A9.

De maatregelen betreffen de bouwstenen herstel en versterking van de hoofdweerstandslijn, herstel en versterking van de inundatiekommen / schootsvelden, herstel en versterking van het watermanagementsysteem en Inpassing Verbinding A8-A9 en bestaande A9. De maatregelen vergroten de openheid in wat nog resteert van de inundatiekommen en richten zich op een uniforme inrichting van het gebied, zodat dit als samenhangend geheel herkenbaar wordt. Informatievoorziening speelt bij de beleving ook een rol. De agrarische karakteristiek van het landschap blijft behouden (bij voorkeur agrarisch natuurbeheer). Periodiek wordt inundatie - het belangrijkste defensieve middel van de Stelling- mogelijk gemaakt om de beleving van de Stelling sterk te vergroten. Om het open en vlakke karakter van het landschap te versterken, krijgt de Verbinding A8-A9 een verdiepte aansluiting, worden weggebonden objecten langs de A9 gebundeld en geminimaliseerd en krijgt de stadsrand een eenduidige begrenzing.

Voor de Wijkermeerpolders ligt de focus van de maatregelen op versterking van wat aanwezig is in het agrarische deel, voor het bedrijventerrein is de opgave veel groter. Hier kan daadwerkelijk pas wat gebeuren bij grootschalige herinrichting. Wel ligt het Inundatiekanaal er verscholen in het bedrijventerrein, hiervan wordt de herkenbaarheid en beleefbaarheid vergroot.

In de Kilzone heeft het landschap van het voormalige Oer-IJ met de aanleg van de golfbaan een grote transformatie ondergaan. De aanleg van de Verbinding A8-A9, die dwars door de golfbaan loopt, betekent voor dit landschap een nieuwe transformatie.

De maatregelen richten zich aan de veilige zijde op het vergroten van de openheid en op het herstel van zichtrelaties tussen de dijken die het gebied begrenzen. Daarnaast wordt ingezet op het verbeteren van ecologische en recreatieve kwaliteiten. Het linielandschap van rond 1900 (landschapsbeeld en verkavelingspatroon) geldt hierbij als leidraad.

De volgende maatregelen worden genomen voor het herstel en versterking van de hoofdweerstandslijn:

HWL IVK WMS *M14. Realisatie informatie- rustpunten*
De hoofdweerstandslijn vormt de oostelijke begrenzing van Kom 15. Nabij de aansluiting van de hoofdweerstandslijn op Fort Veldhuis wordt de aansluiting van de Verbinding A8-A9 op de A9 gerealiseerd. Net ten noorden hiervan liggen de coupure van de Zuidermaatweg en de nevenbatterij van Fort Veldhuis. Hier wordt een informatie- en rustpunt gerealiseerd in de uniforme huisstijl van de Stelling. Bij de kruising Nieuwendijk en St Aagtendijk komen drie dijktypologieën samen, ook hier wordt een informatie- en rustpunt gerealiseerd.

HWL WMS *M15. Inundatiekanaal vergroten tot aan A9*
De kruising van de A9 en het Inundatiekanaal wordt meer zichtbaar gemaakt. De weg komt dichter bij het water. Daardoor wordt de bundel van hoofdweerstandslijn en inundatiekanaal voor de weggebruiker meer zichtbaar en beleefbaar. Bij deze maatregel moet rekening worden gehouden met eisen vanuit de verkeersveiligheid.

De volgende maatregelen worden genomen voor het herstel en versterking van de inundatiekommen, schootsvelden en verboden kringen:

IVK WMS *M16. Verdiepte ligging nieuwe aansluiting als smalle snede*
De verdiepte ligging wordt als een smalle snede in het landschap vormgegeven. Dit biedt de mogelijkheid een min of meer aaneengesloten landschap en inundatiegebied te maken. Daarbij wordt de stadsrand van Heemskerk gezien als begrenzing van de inundatiekom, dus ook het landschap ten westen van de A9 wordt ingericht als inundatiegebied.

IVK HWL *M17. Verwijderen objecten in kom 15*
Het verwijderen van verzorgingsplaats Akermaat biedt ruimte voor nieuwe inrichting ten westen van de A9. De snelweg vormt zo geen begrenzing van de inundatiekom, maar kan gezien worden als een hedendaagse doorsnijding daarvan. Dit versterkt ook de beleving van de Stelling door de weggebuiker, die als het ware door het inundatielandschap heen rijdt en over de inundatiekom heen zicht heeft op de hoofdweerstandslijn en Fort Veldhuis. Om de openheid in het gebied zoveel mogelijk te vergroten worden opgaande beplantingen en bosschages verwijderd.

IVK HWL WMS *M18. Realisatie nieuwe transparante fietsbrug*
Ten behoeve van de aansluiting van de Verbinding A8-A9 is een verbreding van de A9 noodzakelijk. Als gevolg hiervan dient de fietsbrug, een belangrijke recreatieve ontsluiting voor Beverwijk en Heemskerk, vervangen te worden. Waar de huidige fietsbrug door middel van zware grondlichamen landt in het inundatielandschap, krijgt de nieuwe fietsbrug een minimaal ruimtebeslag, een open constructie en een materiaalgebruik dat aansluit bij het open, groene karakter van de inundatiekom. Deze stad-landverbinding sluit aan weerszijden van de weg aan op de komkering tussen Kom 15 en 16, waardoor deze beter beleefbaar wordt.

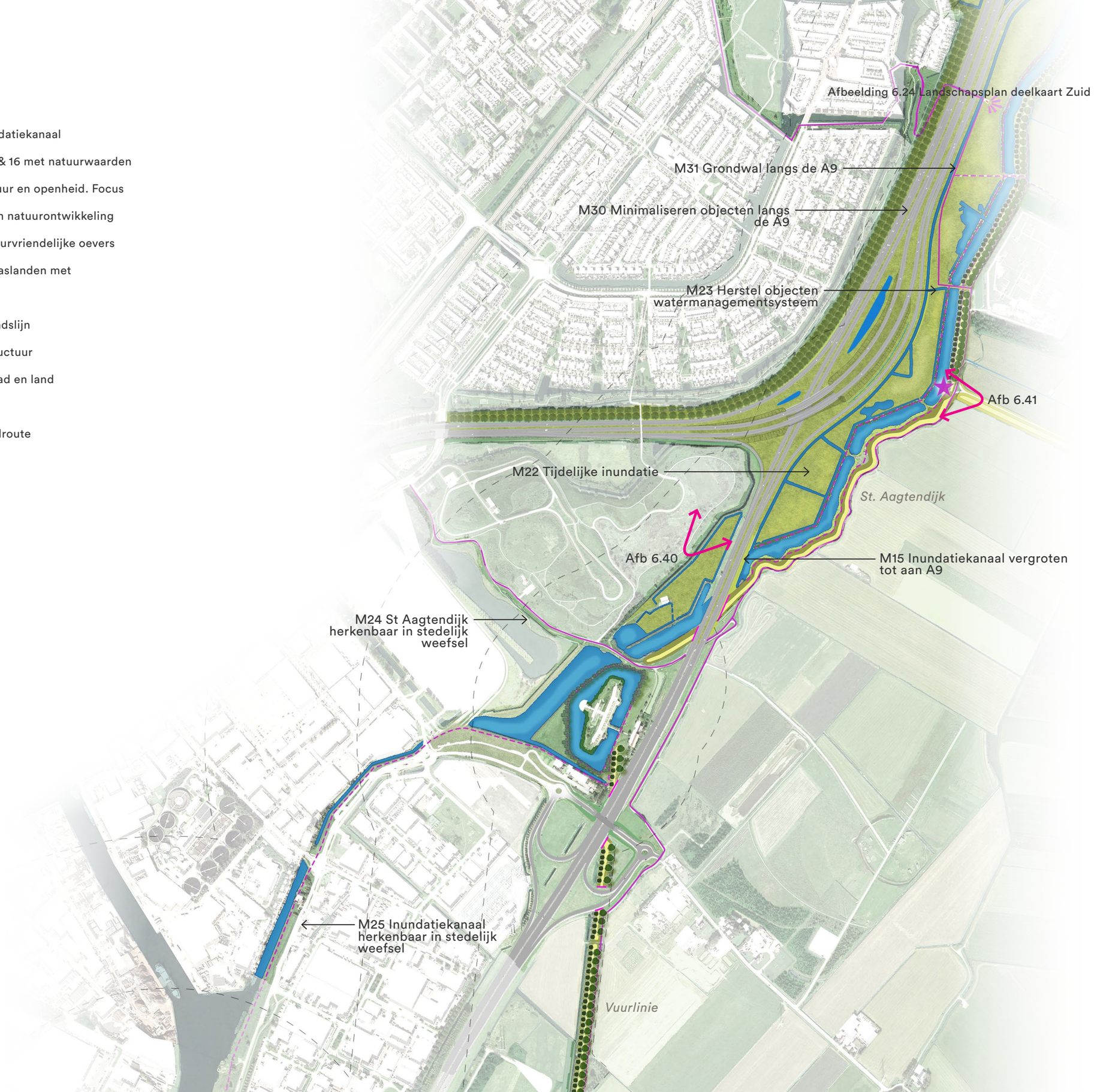
IVK HWL WMS *M19. Realisatie van een uitzichtpunt*
Een uitzichtpunt geeft vanaf de fietsbrug zicht op de omgeving en vormt als het ware een startpunt voor de beleving van de Stelling met zicht op het inundatielandschap, de hoofdweerstandslijn met het Inundatiekanaal, Fort Veldhuis en het landschap aan de veilige zijde van de Stelling.

IVK HWL *M20. Verwijderen objecten in kom 16*
Om de openheid te vergroten worden bosschages en de loods verwijderd. Ook moet de bestaande 150kV hoogspanningslijn ten behoeve van de aansluiting van de Verbinding A8-A9 op de A22 aangepast worden. Hiertoe worden de masten ter plaatse van de aansluiting verhoogd.

IVK HWL *M21. Verwijderen golfbaan met opstallen en beplanting*
Het schootsveld (‘klein flankement’) van Fort Veldhuis is in de huidige situatie niet beleefbaar vanwege de opgaande beplanting, opstallen en parkeerplaats van de golfbaan. Het verwijderen van de golfbaan en clubgebouw maakt het mogelijk hier weer een open inrichting te realiseren.

Deelkaart Zuid

- Hoofdweerstandslijn & Inundatiekanaal
- Inundatielandschap kom 15 & 16 met natuurwaarden
- Kilzone, herstel kavelstructuur en openheid. Focus op recreatieve ontsluiting en natuurontwikkeling
- Veenweidepolders met natuurvriendelijke oevers
- Waterrijk Polderpark van graslanden met natuurwaarden
- Overkluizing hoofdweerstandslijn
- Overkluizing historische structuur
- Dubbele bomenrij tussen stad en land
- Groene beplantingszoom
- Recreatieve fiets- en wandelroute
- Recreatieve wandelroute
- Verboden Kringen
- Water
- Infrastructuur



De volgende maatregelen worden genomen voor het herstel en versterking van het watermanagementsysteem:

IVK
M22. Tijdelijke inundatie
WMS
Om de herkenbaarheid van Kom 15 en Kom 16 verder te vergroten en de werking van de Stelling inzichtelijk te maken wordt tijdelijke inundatie van Kom 15 en Kom 16 mogelijk gemaakt. Tijdelijke inundatie draagt tevens bij aan natuurontwikkeling, piekwaterberging, water- en natuurcompensatie.

WMS
M23. Herstel objecten watermanagementsysteem
IVK
Om de tijdelijke inundatie mogelijk te maken, moeten regelwerken en inundatiekaden van de Stelling hersteld worden. Voor Kom 15 gaat het om de inundatiekade en het regelwerk bij Fort Veldhuis, de voormalige Kadijk en de kade langs het Inundatiekanaal. Daarnaast moet ook langs de A9 een kerende voorziening gerealiseerd worden. Dit gebeurt in de vorm van een lage wal die het zicht vanaf de snelweg op de Stelling niet belemmert.

WMS
M24. Beleefbaar maken inundatiekades
IVK
De inundatiekade bij Fort Veldhuis en in het verlengde hiervan de Zuidermaatweg, en de voormalige Kadijk krijgen, ook in het stedelijk weefsel, een uniforme vormgeving om als onderdeel van de Stelling en als historische landschappelijke structuur beter herkenbaar te worden. Te denken valt aan een herprofilering naar oorspronkelijke vorm van de kade met daarbij een wijziging in gebruik (de Kadijk meer als fietspad vormgeven), het toepassen van ander type verharding van fiets- en wandelpad passend in de gedachte van het erfgoed, het toevoegen van kunstobjecten om de kruising met de verboden kringen te beleven en het toevoegen van Stelling-meubilair. Ook de St. Aagtendijk functioneerde als komkering. Omdat de dijk nu echter dienst doet als begrenzing van de voormalige vuilstort is de kerende functie niet beleefbaar. Dit wordt verbeterd door een herkenbare en uniforme vormgeving van kade, meubilair, objecten en materialisatie die in het stedelijk weefsel doorgetrokken wordt. Zo wordt de St. Aagtendijk niet alleen als onderdeel van de Stelling en als historische landschappelijke structuur beter herkenbaar gemaakt maar ook versterkt als stad-land verbinding.

WMS
M25. Beleefbaar maken Inundatiekanaal
IVK
Het Inundatiekanaal vormt de noordwestelijke begrenzing van Kom 19 en ligt vrij anoniem ingeklemd tussen de hallen van de Bazaar en de N246. Het kanaal wordt beter beleefbaar gemaakt door het dezelfde uitstraling te geven als het kanaal in de open polder, er een recreatief pad langs te leggen en te voorzien van een uniforme vormgeving/ huisstijl zoals de eerder beschreven structuren die in het stedelijk weefsel doorgetrokken worden.

WMS
M26. Informatievoorziening
IVK
In de Vuurlinie ligt de damsluis, een onderdeel van het watermanagementsysteem dat nog gaaf is. Langs de St. Aagtendijk ligt de stenen beer,
HWL
onderdeel van een inundatiesluis. Door middel van informatievoorziening langs beide objecten wordt deze meer zichtbaar en herkenbaar gemaakt.

Voor de inpassing van de Verbinding A8-A9 en bestaande A9 worden verschillende maatregelen voorgesteld. Het gaat om de volgende maatregelen die in een volgende fase verder moeten worden uitgewerkt en gedetailleerd:

IVK
M27. Volledig verdiepte ligging: Onzichtbaar en ingepast
HWL
Voor de Verbinding A8-A9 geldt verder het motto: zo onzichtbaar mogelijk. Daartoe worden naast de verdiepte ligging ook alle weggebonden elementen onder de hoogte van het maaiveld gerealiseerd. Om de visuele impact van de Verbinding A8-A9 verder te beperken, wordt de aansluiting van de verdiepte ligging op het landschap per landschapstype specifiek vormgegeven passend bij het aanliggende landschap.

WMS
M28. Weggebonden objecten en functies zijn onzichtbaar
IVK
Weggebonden objecten en functies, zoals de nooduitgangen en de waterberging, worden ten dienste van het landschap vormgegeven. In de oksels van de aansluiting op de A9 worden watergangen aangelegd die de verkavelingsrichting van de polders benadrukken. Langs de verdiepte ligging wordt aan weerszijden een parallelle watergang gerealiseerd die niet alleen dienst doet als waterberging, maar ook als waterzuivering, natuur- en watercompensatie en ter afscheiding van de verdiepte ligging. Daardoor worden hekwerken in het landschap overbodig.

HWL
M29. Robuuste overkluizing Groenedijk
IVK
Er worden in het hele gebied robuuste overkluizingen gerealiseerd met een duidelijke hiërarchie. Ter plaatse van de Groenedijk, de ruimtelijke drager vanuit het Bijzonder Provinciaal
WMS
Landschap, wordt een zo lang mogelijke overkluizing gemaakt om de andschappelijke context te behouden. De overkluizing van de Verbinding A8-A9 (zie ook hierboven) begint ongeveer 100 meter ten westen en loopt door tot ongeveer 150 meter ten oosten van de Groenedijk en heeft een lengte van 249 meter. De Groenedijk lijkt niet te worden onderbroken. Om de Groenedijk als ruimtelijke drager verder te versterken, wordt beplanting langs de dijk aangeheeld. De brede overkluizing maakt het mogelijk de Kil meer ruimte te geven voor ecologische oevers, een parallelle wandelroute en een kanoroute.

IVK
M30. Minimaliseren objecten langs A9
De A9 is een bestaande snelweg waaraan, vanwege de aansluiting van de Verbinding A8-A9, de nodige aanpassingen gedaan moeten worden. Hierbij hanteren we het adagium: zo onzichtbaar mogelijk, om de impact van de weg op de openheid van de inundatiekommen en schootsvelden zoveel mogelijk te beperken. Dit betekent een ranke vormgeving van elementen en ook het minimaliseren van weggebonden objecten.

HWL
M31. Grondwal langs A9
IVK
Om het verkeer op de A9 vanaf de hoofdweerstandslijn gezien deels aan het zicht te onttrekken, wordt aan de oostzijde van de snelweg een lage grondwal toegepast. Deze lage grondwal maakt inundatie van de zone tussen A9 en de hoofdweerstandslijn mogelijk. Over de grondwal heen is er vanaf de A9 zicht op de hoofdweerstandslijn, zo blijft de zichtrelatie tussen Stelling en A9 behouden.

HWL
M32. Nieuwe wandelroute
IVK
De dienstwegen rondom de verdiepte ligging in de Kilzone worden terughoudend ingepast en zijn qua uitstraling onderdeel van de herinrichting van de polder. Aan de zuidzijde van de nieuwe verbinding wordt het landschap toegankelijk voor wandelaars door daar bijvoorbeeld de dienstweg voor te gebruiken of een losse wandelkade in te passen. Een wandelpad zorgt voor een extra verbinding tussen de hoofdweerstandslijn, via een plankier over de Kil, met de Groenedijk.

IVK
M32. Eenduidige begrenzing stadsrand
De stadsrand langs Broekpolder bestaat uit een grondwal gedeeltelijk voorzien van een dubbele bomenrij. Deze bomenrij wordt langs de gehele stadsrand aangevuld. De functie van de beplanting is drieledig, vanuit de stad gezien verzacht de beplanting de impact van de weg, de doorgaande beplanting zorgt voor geleding van de weggebruiker en vanuit het landschap gezien is de beplanting een groene filter tussen de harde stadsrand en het open landschap.

Afbeelding 6.25 Deelkaart Zuid - te verwijderen / transformeren elementen

Te verwijderen / transformeren elementen

M17 Verwijderen verzorgings-
plaats Akermaat

M17 Verwijderen opgaande
beplanting

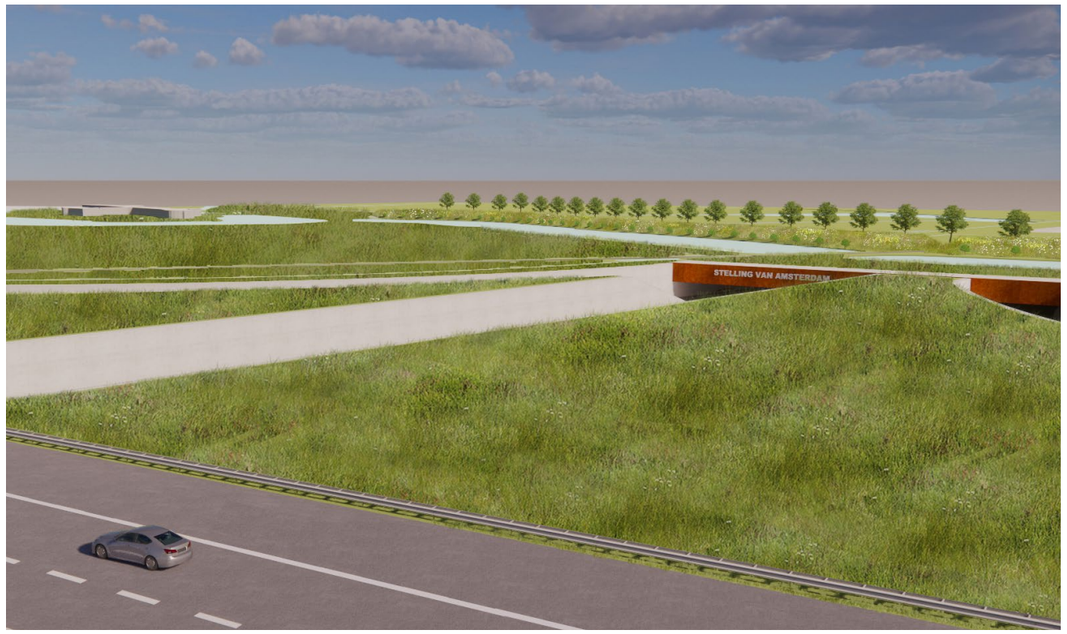
M21 Verwijderen opstallen en
opgaande beplanting golfbaan

M18 Verwijderen talud fietsbrug

M20 Verwijderen bosschages

M20 Transformatie 150kV hoogspan-
ningslijn

M20 Verwijderen loods



Afbeelding 6.26 Verbeelding inpassing aansluiting Verbinding A8/A9 - A9



Afbeelding 6.27 Verbeelding inpassing aansluiting Verbinding A8/A9 - A9



Afbeelding 6.28 Verbeelding inpassing aansluiting Verbinding A8/A9 - A9



Afbeelding 6.29 Verbeelding inpassing aansluiting Verbinding A8/A9 - A9



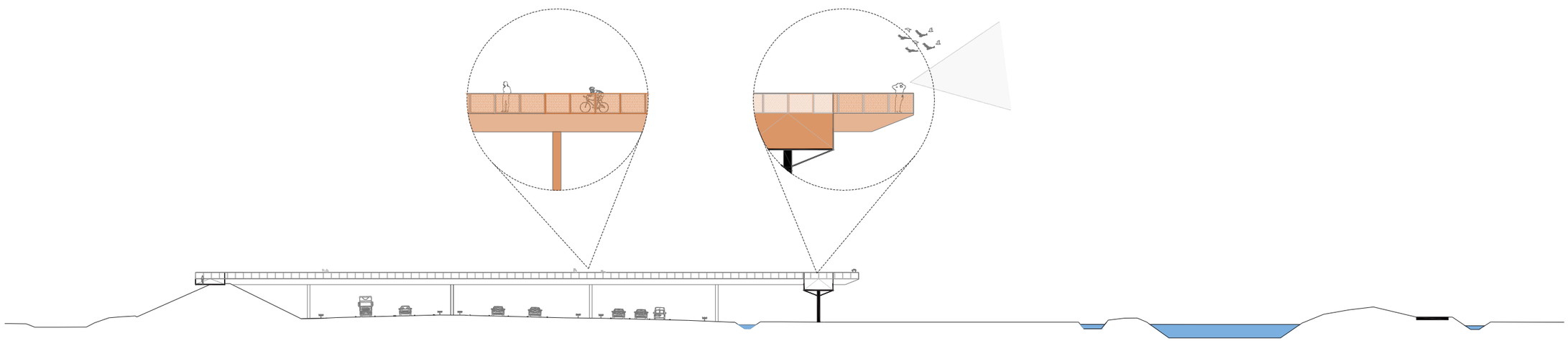
Afbeelding 6.30 Aansluiting Verbinding A8-A9

Verbeelding verdiepte ligging gezien vanaf de grondwal rondom Broekpolder.
Boven: visualisatie toekomstige situatie. Onder: foto huidige situatie.



Afbeelding 6.31 Verbeelding uitkijkpunt fietsbrug met zicht over de Stelling





Afbeelding 6.32 Mogelijke uitwerking vernieuwde voet- fietsbrug



Afbeelding 6.33 Hoofdweerstandslijn nabij Fort Veldhuis

Verbeelding hoofdweerstandslijn en Kilzone, bezien vanaf Fort Veldhuis.
Boven: visualisatie toekomstige situatie. Onder: foto huidige situatie.

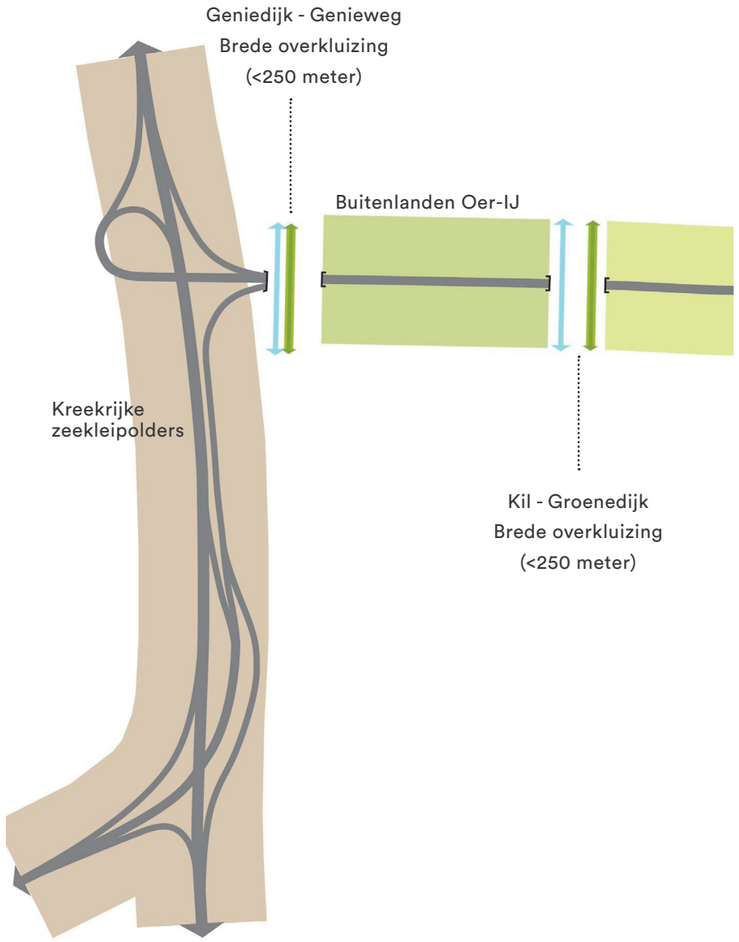




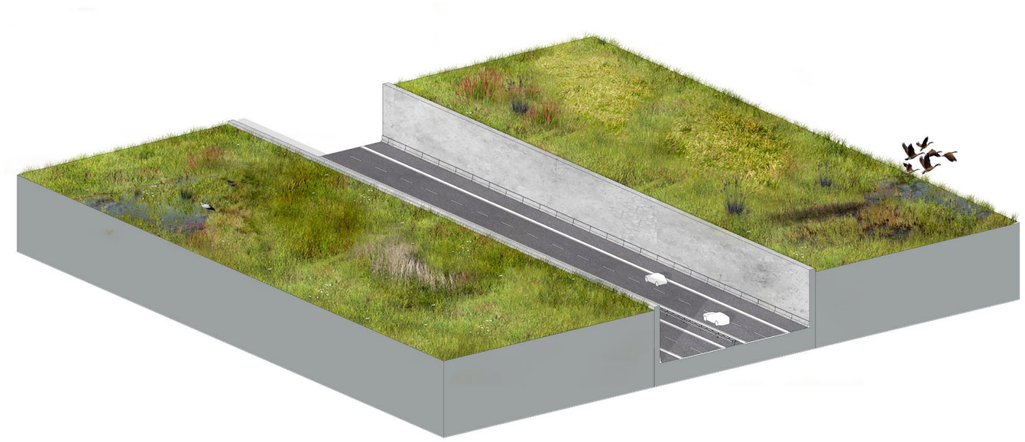


Afbeelding 6.34 Inundatiekom 15 bij Fort Veldhuis

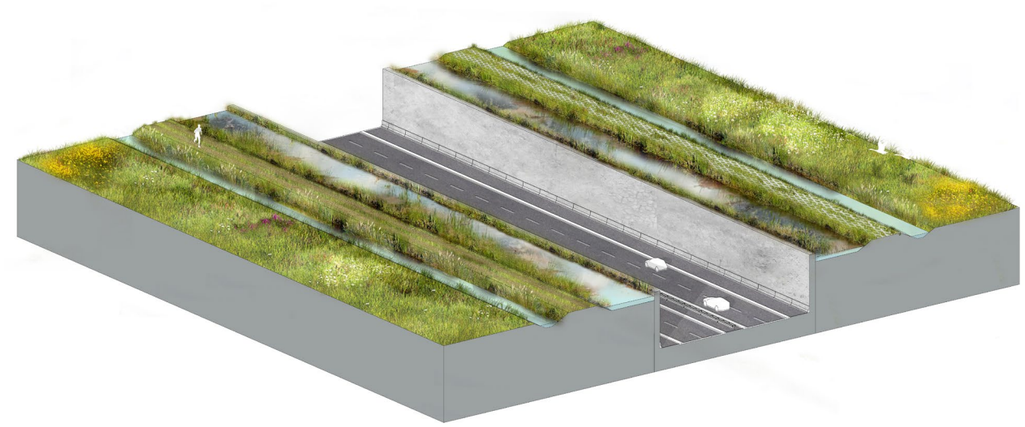
Verbeelding inundatiekom 15, bezien vanaf Fort Veldhuis.
Boven: visualisatie toekomstige situatie. Onder: foto huidige situatie.



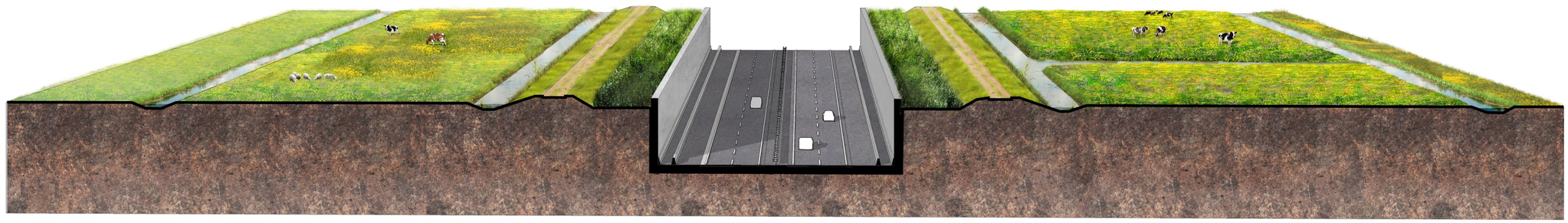
Afbeelding 6.35 Overzicht overkluizingen en typen landschap



Afbeelding 6.36 Verdiepte ligging in de kreekrijke zeekleipolders



Afbeelding 6.37 Verdiepte ligging in de Buitenlanden van het Oer-IJ



Afbeelding 6.38 Verbeelding inpassing verdiepte ligging in de Kilzone



Afbeelding 6.39 Referentie vormgeving dienstweg als karrenspoor naast verdiepte ligging



Afbeelding 6.40 Kom 16- inpassing volledige knoop

Verbeelding inpassing volledige knoop, bezien vanaf het Aagtenpark.
Boven: visualisatie toekomstige situatie. Onder: foto huidige situatie.







Afbeelding 6.41 Kom 16 - inpassing volledige knoop

Verbeelding inpassing volledige knoop vanaf de kruising St. Aagtendijk/Nieuwendijk.
Boven: visualisatie toekomstige situatie. Onder: foto huidige situatie.

Afbeelding 6.42 Landschapsplan deelkaart Oost

Groenedijk

Communicatieweg

Afb 6.49

Afb 6.50

M34 Volledig verdiepte ligging

M35 Weggebonden objecten en functies onzichtbaar

Afb 6.55

M38 Open stadsrandzones

Afb 6.51

Afb 6.54

Communicatieweg

Afb 6.52

Afb 6.53

Kaaik

M39 Ontwikkelen wandel- en fietsroutes

M37 Robuuste kruising Kaaik

Nauernasche Vaart

Binnendelft

M36 Robuuste overkluizing Dorpsstraat

Dorpsstraat

M37 Robuuste kruising Binnendelft

M40 Open venster naar het landschap

- Hoofdweerstandslijn & Inundatiekanaal
- Inundatielandschap kom 15 & 16 met natuurwaarden
- Kilzone, herstel kavelstructuur en openheid. Focus op recreatieve ontsluiting en natuurontwikkeling
- Veenweidepolders met natuurvriendelijke oevers
- Waterrijk Polderpark van graslanden met natuurwaarden
- Overkluizing hoofdweerstandslijn
- Overkluizing historische structuur
- Dubbele bomenrij tussen stad en land
- Groene beplantingszoom
- Recreatieve fiets- en wandelroute
- Recreatieve wandelroute
- Verboden Kringen
- Water
- Infrastructuur
- Beheerboerderij met educatieve doeleinden

Google Earth

Deelkaart Oost

6.2.4 Deelkaart Oost (de Assendelver polders, stadsrand Assendelft en de aansluiting A8)

De Assendelver polders vormen, ingeklemd tussen de ruimtelijke dragers Groenedijk en Dorpsstraat, een stuk typisch Hollands polderlandschap. De BPL-kernkwaliteiten openheid, strokenverkaveling en brede veensloten zijn hier nog goed beleefbaar. Bij de inpassing van de Verbinding A8-A9 in deze polders ligt de nadruk op het zoveel mogelijk behouden en versterken van dit karakter.

De stadsrand van Assendelft vormt de overgangszone van het dorp naar het open landschap van de Assendelver polders. Hier wordt de Verbinding A8-A9 aangesloten op het onderliggend wegennet.

De maatregelen betreffen de bouwsteen Inpassing Verbinding A8-A9 en bestaande A9. De bouwsteen resulteert in een drieledige inpassingsopgave: de inpassing van de Verbinding A8-A9 in het landschap, beëindiging van de stadsrand plus een overgangszone naar het open polderlandschap met ruimte voor recreatie, waterberging en de aansluiting op de A8.

Voor de inpassing van de bestaande A9 en van de Verbinding A8-A9 worden de volgende maatregelen genomen:

IVK *M34. Volledig verdiepte ligging: Onzichtbaar en ingepast*
Door de Verbinding A8-A9 in de Assendelver polders verdiept aan te leggen en ook weggebonden objecten als signalering, verlichting en bebording beneden maaiveld te realiseren, wordt de weg voor een groot deel aan het zicht onttrokken.

IVK *M35. Weggebonden objecten en functies zijn onzichtbaar*
Overige weggebonden objecten en functies worden ten dienste van het landschap vormgegeven. In de oksels van de aansluiting op de afrit Saendelft worden watergangen aangelegd die de verkavelingsrichting van de polders benadrukken. Langs de verdiepte ligging worden aan weerszijden parallelle watergangen gerealiseerd om hekwerken in de polder zoveel mogelijk te voorkomen. Deze watergangen doen tevens dienst als waterberging en mogelijke natuurcompensatie.

M36. Robuuste overkluizing Dorpsstraat
De Dorpsstraat is een waardevolle cultuurhistorische ruimtelijke drager met eeuwigheidswaarde. Door hier net als bij de hoofdweerstandslijn en de Groenedijk een zo breed mogelijke overkluizing te realiseren van 249m, blijft de Dorpsstraat als zelfstandig lint beleefbaar. Om dit verder te versterken krijgt het landschap tussen de Noorderveenweg en de Communicatieweg een open inrichting. De verkeerskundige verbindingen Communicatieweg en aansluiting Saendelft krijgen een zo rank mogelijke overkluizing. Om de overkluizing van de Dorpstraat mogelijk te maken zullen ongeveer zeven huizen worden gesloopt.

M37. Robuust kruisen van Kaaik en Binnendelft
De Verbinding A8-A9 is te gast in het landschap. De hoofdwatergang Kaaik wordt als historische structuur gerespecteerd en krijgt een brede onderdoorgang, dit geldt in gelijke mate ook voor de Binnendelft waar de nieuwe verbinding ruimschoots overheen gaat zodat ecologie en recreant er gemakkelijk onderdoor kunnen.

Voor de beëindiging van de stadsrand plus een overgangszone naar het open polderlandschap worden de volgende maatregelen genomen:

M38. Open Stadsrandzone
De Verbinding A8-A9 ligt verdiept door de gehele Assendelver polders en loopt ten oosten van de Dorpsstraat geleidelijk omhoog tot de Nauernasche vaart. Bij de aansluiting Saendelft wordt, als overgangszone naar de Assendelver polders het landschap ingericht met een agrarisch karakter. Kavelstructuren worden aangezet soms voorzien van wilgenbeplanting, ook binnen de lussen van de toe- en afrit van de aansluiting Saendelft. Deze zone wordt ingericht als waterbergingsgebied, water vanaf de weg wordt hier vastgehouden en gezuiverd afgevoerd richting het landschap. Weggebonden functies worden in de stadsrandzone zo terughoudend vormgegeven.
Langs de stadsrand liggen de bouwlocaties van de ‘Overhoeken’, om bij te dragen aan de open stadsrandszone dienen hier kloeke gebouwen ontworpen te worden, die alzijdig, openbaar en van hoogwaardige kwaliteit zijn. Te gast in het landschap met inpandig parkeren.

M39. Ontwikkeling wandel- en fietsroutes
De stadsrandzone wordt verder ontwikkeld als uitloopgebied, hiertoe worden nieuwe paden aangelegd. Ten zuiden van de verbinding wordt een wandelpad gerealiseerd over bijvoorbeeld de zuidelijke dienstweg of een nieuwe kade. Tevens wordt een nieuwe fiets- en wandelverbinding langs de Kaaik gerealiseerd. Met de aanleg van de Verbinding A8-A9 verliest de Noorderveenweg vanaf de aansluiting met de Waterrijklaan zijn functie als ontsluiting van Assendelft richting de A8. De Noorderveenweg wordt daarom vanaf de aansluiting met de Waterrijklaan omgebouwd tot fietsverbinding. Het tracé wordt iets verlegd zodat het fietspad parallel aan de verkaveling en de poldersloten loopt. Vanaf de Noorderweg tot de Binnendelft wordt de Noorderveenweg voorzien van een dubbele bomenrij om zo een groene beëindiging van de stadsrand te realiseren.

Voor de aansluiting op de bestaande A8 wordt de volgende maatregel genomen:

M40. Open venster naar het landschap
De Verbinding A8-A9 begint/eindigt bij de aansluiting op de A8. Voor de weggebruiker vanuit Amsterdam is er na de kruising met de Nauernasche vaart weids zicht over het open veenweidelandschap aan weerszijden van de weg, de groene stadsrand van Assendelft draagt bij aan de beleving van de openheid. Dalend naar de verdiepte ligging wordt de Dorpsstraat vervolgens zichtbaar als historische entiteit. Geluidswerende maatregelen zoals geluidsschermen horen hier niet.

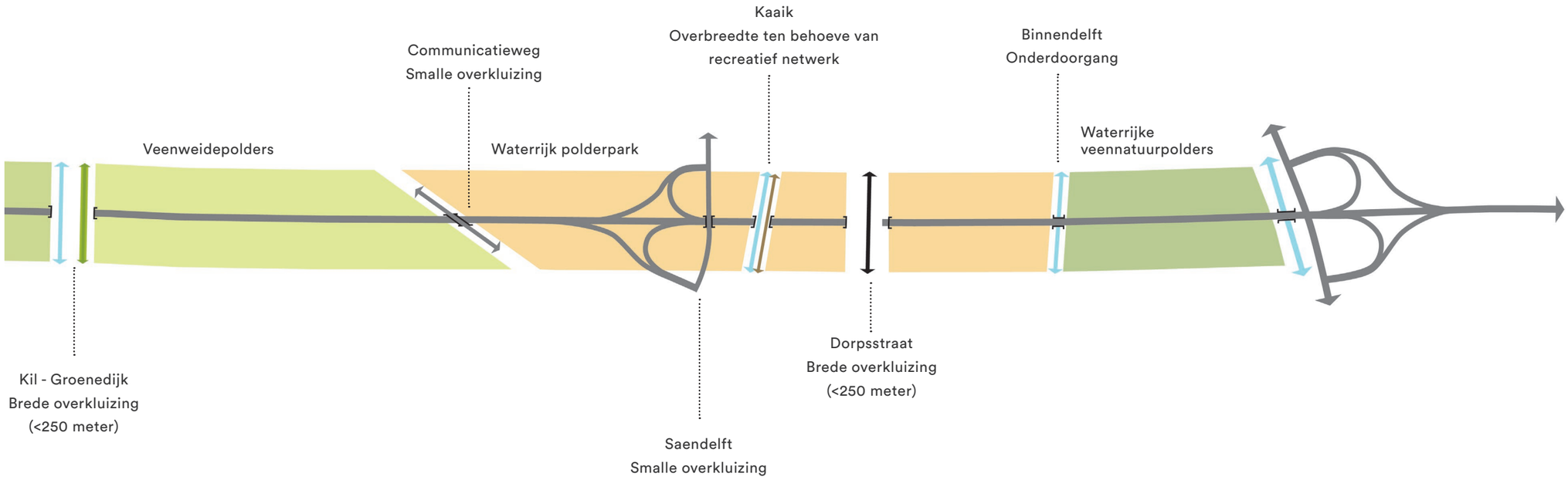
De nieuwe fietsverbinding gaat richting Zaandam de Nauernasche vaart over. Op de huidige brug zal met de aanleg van de Verbinding A8-A9 geen ruimte meer zijn voor een fietspad. De bestaande brug gaat ruimte bieden aan het oost-westverkeer, de noordelijke rijbaan van de Verbinding A8-A9. De bestaande brug wordt ingericht met 2 rijstroken en een invoegstrook en heeft daarom geen ruimte meer voor de fietsverbinding. Voor het verkeer in tegengestelde richting wordt direct ten zuiden van de bestaande brug een nieuwe brug gebouwd. Deze brug biedt ruimte voor 2 rijstroken en een uitvoegstrook. Op deze nieuwe brug is eenvoudig ruimte te maken voor de nieuwe fietsverbinding. De fietsverbinding aan de noordzijde realiseren is niet goed mogelijk. Een nieuwe brug aan de noordzijde van de bestaande brug voor de doortrekking van de A8 leidt tot verschuiving in het alignement van de noordelijke rijbaan. Hierdoor ontstaat een onveilige slinger in de weg en komen de toe- en afrit aan de noordzijde ook dichter bij woongebied te liggen. Een nieuwe separate fietsbrug is slecht mogelijk, omdat de Nauernasche vaart een staande-mast-route is. Dan zou je al met al drie beweegbare bruggen naast elkaar krijgen, met alle technische risico’s van dien. De fietsverbinding op de nieuwe brug aan de zuidkant is daarom de beste optie, zie Deelkaart Oost.

Afbeelding 6.43 Deelkaart Oost - te verwijderen / transformeren elementen

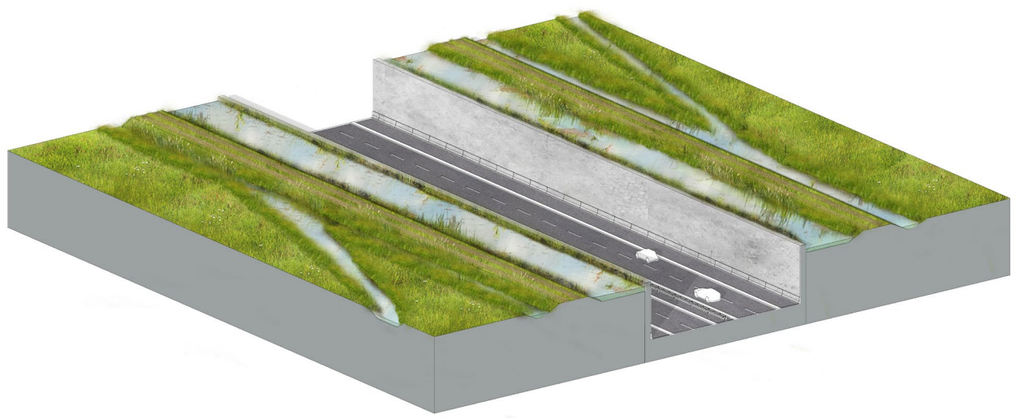
Te verwijderen / transformeren elementen

Google Earth

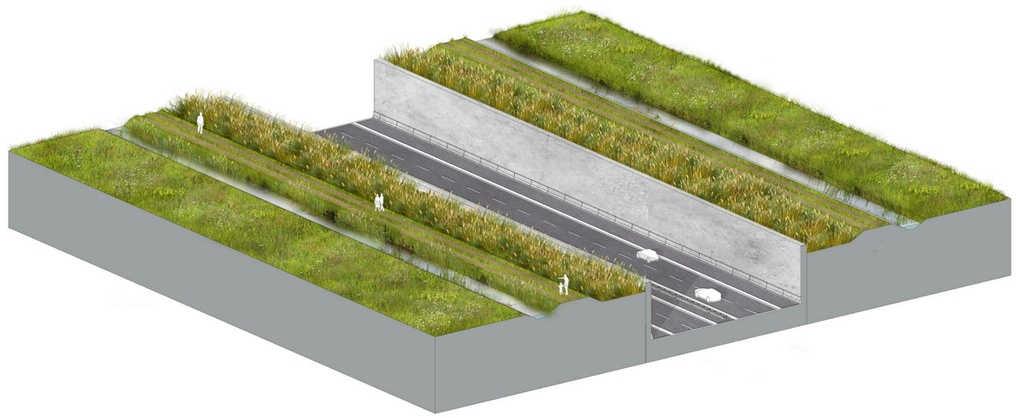
Google Earth



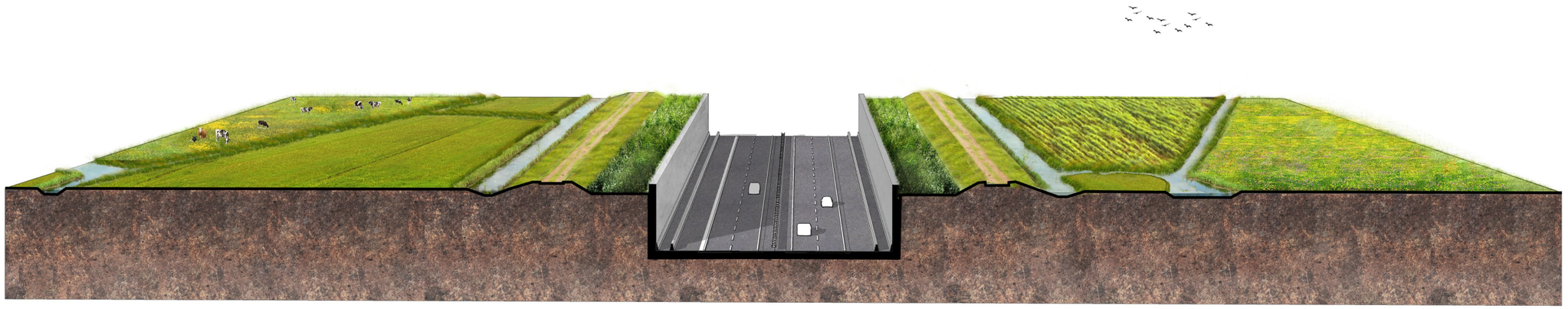
Afbeelding 6.44 Overzicht overkluizingen en typen landschap en principeprofiel verdiepte ligging



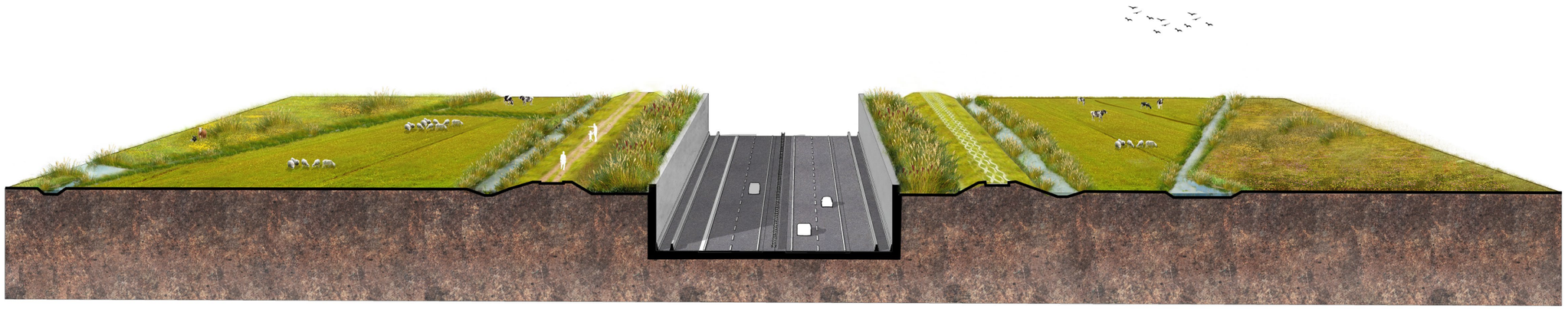
Afbeelding 6.45 Verdiepte ligging in de Veenweidepolders



Afbeelding 6.46 Verdiepte ligging in het waterrijk polderpark



Afbeelding 6.47 Verbeelding inpassing verdiepte ligging in de Assendelver polders



Afbeelding 6.48 Verbeelding inpassing verdiepte ligging in de stadsrand van Assendelft



Afbeelding 6.49 Assendelver polders - inpassing verdiepte ligging

Verbeelding inpassing verdiepte ligging en zicht op de Assendelver polders, bezien vanaf de Groenedijk.
Boven: visualisatie toekomstige situatie. Onder: foto huidige situatie.







Afbeelding 6.50 Assendelver polders - inpassing verdiepte ligging

Verbeelding inpassing verdiepte ligging en zicht op de Assendelver Polders, bezien vanaf de Communicatieweg.
Boven: visualisatie toekomstige situatie. Onder: foto huidige situatie.



Afbeelding 6.51 Stadsrand Assendelft

Verbeelding inpassing aansluiting Saendelft, met op de voorgrond de nog te ontwikkelen bouwlocatie van de ‘Overhoeken’.
Boven: visualisatie toekomstige situatie. Onder: foto huidige situatie.







Afbeelding 6.52 Stadsrand Assendelft

Verbeelding inpassing verdiepte ligging en onderdoorgang Dorpsstraat, bezien vanaf de Dorpsstraat.
Boven: visualisatie toekomstige situatie. Onder: foto huidige situatie.



Afbeelding 6.53 Onderdoorgang Dorpsstraat

Verbeelding inpasisng verdiepte ligging met brede overkluizing,
bezien vanaf stadsrand Saendelft.
Boven: visualisatie toekomstige situatie. Onder: foto huidige situatie.







Afbeelding 6.54 Onderdoorgang Dorpsstraat en aansluiting A8

Verbeelding onderdoorgang Dorpsstraat en aansluiting A8, met aan de linkerzijde van de afbeelding de nog te ontwikkelen bouwlocatie van de ‘Overhoeken’.
Boven: visualisatie toekomstige situatie. Onder: foto huidige situatie.



Afbeelding 6.55 Zicht op de sportvelden, de atletiekbaan en Assendelft

Verbeelding inpassing verdiepte ligging, bezien vanaf de Communicatieweg.
Boven: visualisatie toekomstige situatie. Onder: foto huidige situatie.



Afbeelding 6.56 Natuur en water



6.3 MITIGERENDE EN COMPENSERENDE MAATREGELEN, KOPPELKANSEN EN AANBEVELINGEN

Naast de hiervoor beschreven maatregelen voor herstel en versterking van de Stelling en het BPL dienen er vanwege de aanleg van de Verbinding A8-A9 en de aansluiting op de A9 en de A22 mitigerende en compenserende maatregelen getroffen te worden. Deze maatregelen worden in de volgende paragrafen kort benoemd, een verdere toelichting hierop is te vinden in hoofdstuk 7. Tot slot zijn er in het ontwerpproces en in de dialoog met stakeholders koppelkansen en aanbevelingen naar voren gekomen, ook deze worden in de volgende paragrafen besproken. Naast de genoemde koppelkansen wordt compensatie verder uitgewerkt in de volgende fase van het project, de planuitwerkingsfase (zie ook hoofdstuk 9).

6.3.1 Water

Met de aanleg van de Verbinding A8-A9 worden watergangen gedempt en doorsneden, er ligt daarom een opgave voor watercompensatie. Om het water vanuit de verdiepte ligging op te vangen worden de aansluiting van de Verbinding A8-A9 op de A9 en de afrit Saendelft ingericht als waterberging en wordt tussen de verdiepte ligging en de dienstwegen een parallelle watergang gerealiseerd. Deze gebieden hebben een overmaat zodat ook bij hevige regenval water kan worden opgevangen en piekafvoeren naar de polders voorkomen worden.

Langs de verdiepte ligging wordt aan weerszijden een parallelle watergang gerealiseerd, bestaande sloten worden hierop aangesloten. De hoofdwatergangen in het plangebied, de Kil, de Kaaik en de Binnendelft blijven behouden. Deze maatregelen samen zorgen ervoor dat het watersysteem in het gebied blijft functioneren.

<u>Koppelkansen</u>

Het periodiek mogelijk maken van inundatie in Kom 15 en 16 biedt een koppelkans om deze gebieden geschikt te maken als piekwaterberging/klimaatbuffer voor Beverwijk en/of Heemskerk.

6.3.2 Natuur

Bij de aansluiting van de Verbinding A8-A9 op de A9 gaat ongeveer 8,2 ha natuur verloren (NNN), dit wordt ter plaatse gecompenseerd met het opschonen van de inundatiekommen. De verdiepte ligging beperkt het effect van de Verbinding A8-A9 op de weidevogels.

<u>Koppelkansen</u>

Het terugbrengen van bomen langs de hoofdweerstandslijn en het aanbrengen van bloem- en kruidenrijk grasland biedt kansen de hoofdweerstandslijn verder te ontwikkelen als ecologisch lint. Binnen het projectgebied door er nog meer ecologische kwaliteit aan te koppelen, buiten het projectgebied door het karakter door te zetten op andere delen van de hoofdweerstandslijn.

De forten, met de bijzondere fortbiotopen liggen hieraan verknoopt. Herstel van de beplanting bij de forten kan deze biotopen verder versterken.

Door de Kil meer ruimte te geven kunnen hier natuurvriendelijke oevers ontwikkeld worden. Bij de transformatie van de Kilzone kan in dit hele gebied de natuurwaarde vergroot worden.

Er liggen kansen om de natuurverbinding NNV4 tussen het Alkmaardermeer en het Noordzeekanaal te versterken.

Door meer natuurlijke oevers te realiseren langs de kreken in Kom 14 worden zowel de ecologische waarde van deze kreken verbeterd als ook de aardkundige waarden meer zichtbaar gemaakt. Het nog aanwezige microreliëf dient daarbij behouden te blijven.

De brede overkluizingen voor ruimtelijke dragers en landschapsstructuren kunnen als ecologische verbindingen tussen de noord- en zuidzijde van de Verbinding A8-A9 ontwikkeld worden.

Voor een optimaal functioneren van beheer en onderhoud plus toegevoegde waarde voor de omgeving zou de zuidelijke dienstweg recreatief ontsloten kunnen worden vanuit de boerderij aan de Communicatieweg-west 22a. Deze kan daarbij ontwikkeld worden ten behoeve van educatie en beheer en als recreatief startpunt worden ingezet.

6.3.3 Geluid en luchtkwaliteit

Door de Verbinding A8-A9 neemt op een aantal plaatsen in Broekpolder de geluidbelasting toe en is er een kleine verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze effecten leiden naar verwachting, op basis van wet0 en regelgeving, de verplichting om maatregelen te nemen.

Als koppelkans kunnen maatregelen worden genomen om de geluidbelasting in Broekpolder te verminderen. Dat kan door een stillere verharding (zoals dubbellaags ZOAB) op de snelwegen A9 en A22 en op de Verbinding A8-A9. Het toepassen daarvan voorkomt aanvullende maatregelen zoals geluidschermen en wallen die afbreuk doen aan de openheid van het landschap, de inundatiekommen en de schootsvelden.

Wat betreft luchtkwaliteit wordt voldaan aan de landelijke normen en streefwaarden mitigerende maatregelen niet noodzakelijk zijn.

Afbeelding 6.57 Recreatie



6.3.4 Recreatie
De realisatie van het landschapsplan biedt kansen het recreatief netwerk in het plangebied te verbeteren. Het gaat hierbij zowel om het versterken van het routenetwerk als het versterken van de verbinding tussen het netwerk en de omliggende kernen.

Bij Beverwijk en Heemskerk worden de inundatiekaden van de Stelling ontwikkeld tot recreatieve routes. Ook binnen het stedelijk weefsel worden deze structuren opgepakt en in de huisstijl van de Stelling vormgegeven.

De hoofdweerstandslijn wordt verder ontwikkeld als doorgaande recreatieve route waar de routes over de inundatiekaden op aansluiten. Langs de hoofdweerstandslijn worden op markante plekken, bijvoorbeeld bij nevenbatterijen of overgangen tussen dijkprofielen, rust- en informatiepunten gerealiseerd.

Een bijzonder informatiepunt vormt het uitkijkplatform bij de nieuwe fietsbrug vanwaar er een weids uitzicht over de Stelling is.
In de inundatiekommen 15 en 16 en in de Kilzone worden wandelroutes gerealiseerd om deze gebieden meer beleefbaar te maken.

De zone tussen de stadsrand Assendelft en de Verbinding A8-A9 wordt ontwikkeld tot recreatief uitloopgebied richting de polders.

<u>Koppelkansen</u>
Het afwaarderen en omvormen van de Communicatieweg tussen Heemskerk en de kruising met de Groenedijk versterkt deze als recreatieve structuur. Hier ligt een koppelkans om de Communicatieweg ook tussen de kruising Groenedijk en Assendelft af te waarderen.

Langs de Verbinding A8-A9 wordt de zuidelijke dienstweg ontwikkeld tot wandelpad om de oost-west verbinding in het plangebied te versterken.

6.3.5 Aanbevelingen
In het proces van analyse en ontwerpend onderzoek om tot het Landschapsplan met bijbehorende maatregelen te komen, is een breed studiegebied gehanteerd. Dit heeft geresulteerd in meer maatregelen dan degene die strikt noodzakelijk voor het Landschapsplan zijn. Het betreft zogenaamde ‘bijvangst’ die niet bij de realisatie van dit project wordt meegenomen. Redenen daarvoor zijn bijvoorbeeld:
- De maatregel is niet binnen de termijn van dit project te realiseren of moet vanuit een groter/ breder perspectief worden beschouwd.
- De maatregel sorteert voor op een toekomstige ontwikkeling die nu nog niet duidelijk is of in de planvorming zit.
- Maatregelen die het draagvlak voor de Stelling en het BPL kunnen vergroten doordat er vanuit een andere doelstelling een opgave wordt geformuleerd.

Het dringende advies is om deze verschillende maatregelen in andere (gebieds)programma’s mee te nemen en vanuit de kernkwaliteiten van Stelling en BPL te benaderen en te borgen. Dit geeft uitgelezen mogelijkheden om de kernkwaliteiten (verder) te versterken.

Het gaat om de volgende aanbevelingen:
- Neem de kernkwaliteiten van de Stelling en BPL in het plangebied mee als leidraad voor ruimtelijke ontwikkelingen op elk schaalniveau. Stel deze ook voorop in de ontwikkeling van het landschap. Dit betekent dat sommige ontwikkelingen niet mogelijk zijn.
- Stel in het vervolgtraject Esthetische Programma’s van Eisen op waarin landschap en architectuur integraal uitgewerkt worden om kaderstellend te zijn voor de aanbesteding én realisatie van het project.
- Bij het verwijderen van de golfbaan komt een grote hoeveelheid gronden beschikbaar. De exacte invulling van deze gronden hoort bij een volgende fase van dit project. Als aanbeveling wordt meegegeven om voor deze gronden een functie te zoeken waarbij ecologie, recreatie en landbouw in een duurzame balans zijn.
- Als de windturbine bij Heemskerk aan het einde van de levensduur is, verwijder deze dan en plaats geen nieuwe windturbine terug. Deze windturbine is vanuit verschillende posities langs de hoofdweerstandslijn én vanuit het gebied hinderlijk in het zicht.
- Toekomstige aanpassingen aan het energienetwerk dienen integraal beschouwd te worden. Bijvoorbeeld bij de aanpassingen aan de 150 kV leiding. Vanuit onze optiek moet deze in het werelderfgoedgebied ondergronds worden gebracht. Dit draagt bij aan openheid, zicht en ruimtebeleving in Kom 15, 16 maar ook 14. Inpassing stijg- en daalpunten zijn een belangrijk aandachtspunt.
- Koppel de zoombeplanting rondom de agrarische erven Communicatieweg 23 en 25, Hoogedijk 3 en 5 en Busch en Dam 5 en 6 als groene knopen aan de hoofdweerstandslijn. Groen ingepaste erven vormen een mindere visuele verstoring van de openheid.
- Verwijder agrarische opstallen Communicatieweg 23 en 25, Hoogedijk 3 en 5 en Busch en Dam 5 en 6. Dit heeft forse consequenties voor de bedrijfsvoering van de boerenbedrijven; nagegaan moet worden wat met agrarische gronden wordt gedaan en zal in een bredere maatschappelijke discussie moeten plaatsvinden.
- Bij transformatie rondom de Bazaar plus bedrijventerrein naar stedenbouwkundige ontwikkelingen wordt aangeraden om fysieke aansluitingen en zichtrelaties met de historische structuren van de Stelling aan te gaan. Daarmee ontstaat een hoogwaardige verbinding met het buitengebied.
- Ontwikkel geen reguliere stadsuitbreiding aan de stadsrand van Assendelft maar gebruik de Noorderveenweg als groene zoom langs het open landschap. Mochten er toch ontwikkelingen noodzakelijk zijn, beëindig de stadsrand dan met kloeke gebouwen, die alzijdig, openbaar en van hoogwaardige kwaliteit zijn. Te gast in het landschap met inpandig parkeren.
- Bij stedenbouwkundige ontwikkelingen in de Overhoeken (stadsrand Assendelft) dienen geluidreducerende maatregelen niet langs de weg, maar bij de ontwikkeling zelf te worden opgelost.
- Beschouw het gebied tussen Dorpsstraat en Nauernasche Vaart als één integrale opgave en transformeer dit naar een natuurgebied met recreatiefuncties door middel van een sluitend netwerk van (wandel)routes.



07

EFFECTEN, KOSTEN EN BATEN

7.1 ONDERZOEK VAN EFFECTEN, KOSTEN EN BATEN

In hoofdstuk 6 is de inhoud van het Landschapsplan A8-A9, met als belangrijk onderdeel de Verbinding A8-A9, beschreven, toegelicht en gemotiveerd. Omdat het Landschapsplan ook een functie heeft in de verdere procedures zijn de effecten van het Landschapsplan A8-A9 onderzocht. In dit hoofdstuk is een samenvatting van het effectenonderzoek opgenomen. Meer informatie is te vinden in bijlagen 4 tot en met 8.

Uitgangspunt bij het onderzoek van de effecten is dat het Landschapsplan A8-A9 als geheel wordt uitgevoerd. Dat wil zeggen dat alle maatregelen die zijn opgenomen in paragraaf 6.2 ook daadwerkelijk worden uitgevoerd. De reden hiervoor is dat alleen op die manier voldoende herstel en versterking van de OUV/kernkwaliteiten van de Stelling bereikt zal worden. Deze aanpak betekent ook dat in de loop van het keuze- en afwegingsproces een deel van de effecten die kunnen optreden al binnen het plan zijn gemitigeerd of gecompenseerd. Dit geldt bijvoorbeeld voor de waterberging – waarvoor in het landschapsplan ruimte is opgenomen - en voor de compensatie van de aantasting van het Natuurnetwerk Nederland (NNN).

De effecten zijn beschreven en beoordeeld in vergelijking met de referentiesituatie. Dat is de situatie die in de toekomst zal ontstaan als het Landschapsplan niet wordt uitgevoerd en de Verbinding A8-A9 niet wordt aangelegd. Er is gekozen om voor de referentiesituatie het jaar 2030 te gebruiken. Voor de effecten op de OUV/kernkwaliteiten is ook gekeken naar de huidige toestand. De effecten op de kernkwaliteiten van het BPL zijn in de beoordeling meegenomen bij het onderdeel ‘Landschap, cultuurhistorische en archeologische waarden’. Dit onderdeel wordt in 7.4.1 besproken.

In dit hoofdstuk zijn ook de resultaten van de kostenramingen en van de analyse van baten opgenomen.

7.2 EFFECT OP DE KERNKWALITEITEN VAN DE STELLING

Voor de analyse van de effecten van het Landschapsplan is niet alleen de referentiesituatie, maar ook de huidige situatie van belang. We beschrijven daarom de huidige staat van de Stelling in het plangebied en geven vervolgens een beeld van de referentiesituatie. Dit is gebaseerd op de autonome ontwikkeling die zich in het studiegebied zal afspelen op basis van vastgesteld (ruimtelijk) beleid, wet en regelgeving e.d.

Huidige staat

De huidige staat van de Stelling van Amsterdam in het plangebied is als volgt:

- de hoofdweerstandslijn is nog grotendeels compleet, gaaf en goed beleefbaar;
- de integriteit en authenticiteit van het strategisch landschap zijn niet goed, vooral vanwege de aantasting van inundatiegebieden en schootsvelden;
- echter, op enkele plaatsen is de hoofdweerstandslijn aangetast: door aanpassingen aan het tracé van de Communicatieweg is een deel van de Liniedijk verloren gegaan; erftoegangen bij agrarische bedrijven vormen aantastingen van de compleetheid en gaafheid van de hoofdweerstandslijn. Een verminderde beleefbaarheid van de continuïteit van de hoofdweerstandslijn is het gevolg;
- ook van het watermanagementsysteem zijn de integriteit en authenticiteit niet goed, vooral vanwege het geheel of gedeeltelijk verdwijnen van waterstaatselementen ten behoeve van de inundatie. Het enige markante element is de brede watergang tussen de forten Veldhuis en St. Aagtendijk, het Inundatiekanaal;
- voor de militaire werken zijn de integriteit en authenticiteit goed, forten en fortterreinen zijn herkenbaar, beleefbaar en in redelijke tot goede staat.

Referentiesituatie

De huidige staat van de Stelling is in meer detail beschreven in hoofdstuk 3. In het studiegebied zijn geen ruimtelijke ontwikkelingen (meer) mogelijk die een negatieve impact op de OUV kunnen hebben. Dat komt door de beschermingsregimes die van kracht zijn. Kleine ontwikkelingen zijn en blijven mogelijk wanneer deze de kernkwaliteiten niet verder aantasten.

Voor de referentiesituatie levert dit samengevat het volgende beeld op. De expressie (oorspronkelijke uitdrukking) van de Stelling aan de westkant van het werelderfgoed in het plangebied laat sterk te wensen over. Het defensieve systeem van de waterlinie is niet meer compleet, gaaf en authentiek aanwezig; de voorstelbaarheid van de werking van het systeem is er nauwelijks meer en de openheid van de schootsvelden is verminderd door de verzorgings-

plaatsen, bosschages en grondlichamen bij de fietsbrug en de Communicatieweg over de A9. Binnen het plangebied zijn in de huidige situatie de inundatiegebieden en de schootsvelden ‘zwakke plekken’ in het defensief systeem van de Stelling. De aantasting is zo groot dat het plangebied hiermee een ‘zwakke schakel’ vormt in het defensief systeem van de Stelling als geheel.

Impact van het Landschapsplan
De samenhangende maatregelen van het Landschapsplan – herstel van de Liniedijk, doorgaande beplanting, vormgeving van de coupures - dragen bij aan het versterken van de beleefbaarheid van het continue karakter van de hoofdweerstandslijn. Door de manier waarop de Verbinding A8-A9 wordt ingepast (verdiept, met behoud van de hoofdweerstandslijn en de inundatiegracht) heeft deze nieuwe weg weinig invloed op de compleetheid en gaafheid van de hoofdweerstandslijn. De openheid en beleefbaarheid van de inundatiekommen / schootsvelden worden verbeterd door het verwijderen van de verzorgingsplaatsen, bosschages en grondlichamen. De opgeschoonde inundatiekommen en de inrichting ten behoeve van incidentele inundaties maken de defensieve inundaties weer voorstelbaar.

De Verbinding A8-A9 gaat ten koste van een deel van de inundatiekommen, maar het positieve effect van het herstel van de openheid en het beleefbaar en voorstelbaar maken van de inundaties weegt hier tegen op. De schootsvelden krijgen, als gevolg van het ‘opruimen’ een grotere openheid, waardoor de beleefbaarheid toeneemt. Dat geldt ook aan de binnenzijde van de Stelling, waar door het verwijderen van de golfbaan weer een deel van het schootsveld open landschap wordt. Het uitvoeren van het Landschapsplan draagt in het plangebied in totaliteit bij aan het beter beleefbaar en voorstelbaar maken van de Stelling als ingenieus verdedigingssysteem rond Amsterdam.





Afb. 7.1 Onduidelijke, niet authentieke coupure van Busch en Dam belemmert de beleving van de het doorgaande karakter van de gedekte weg van de hoofdweerstandslijn achter de (hier ook verzakte) in de Stelling geïncorporeerde middeleeuwse dijk. Door de samenhangende maatregelen (boombeplanting langs de dijk, bloemrijke vegetatie op de dijk en markeren van de coupures) wordt de beleving sterk verbeterd.

7.3 VERKEER EN BEREIKBAARHEID

Als onderdeel van het ontwerpproces dat heeft geleid tot het wegontwerp voor de Verbinding A8-A9 (bijlage 8), met als bijzonder onderdeel daarvan de aansluiting op de A9 en de A22, is onderzoek gedaan naar de verkeerseffecten. Er is daarbij gekeken naar de bereikbaarheid, de doorstroming en de verkeersveiligheid. Het ontwerpproces heeft als gevolg gehad dat de aansluitvorm is gewijzigd van een half klaverblad (opgenomen in het Golfbaanalternatief) naar een volledige knoop. Deze vorm van aansluiten maakt een vrije doorstroming mogelijk (zonder verkeerslichten) en past bij het principe van het aansluiten van stroomwegen. Het ontwerp voldoet aan de vigerende richtlijnen voor het ontwerp van autosnelwegen. Bij het onderzoek is gebruik gemaakt van verkeersprognoses voor het jaar 2030, op basis van het hoge WLO-scenario voor de economische ontwikkeling.

De Verbinding A8-A9 heeft een positief effect op de bovenregionale, regionale en lokale bereikbaarheid. De vormgeving – vrije doorstroming – is gunstig voor de verkeersveiligheid. Doordat een groter deel van het verkeer gebruik maakt van veiliger wegen is er een positief effect op de verkeersveiligheid. De Verbinding A8-A9 maakt het hoofdwegennet robuuster.

7.4 EFFECTEN

7.4.1 Landschap, cultuurhistorische en archeologische waarden (incl. kernkwaliteiten BPL)

De landschappelijke en cultuurhistorische waarden zijn de reden voor de BPL-status van het gebied. Het plangebied van het Landschapsplan ligt in het BPL-gebied Assendelft e.o. Door de verdiepte ligging heeft de Verbinding A8-A9 geen invloed op de kernkwaliteit openheid en de waarde van het gebied voor weidevogels. De Verbinding A8-A9 doorsnijdt de nog deels oorspron¬kelijke verkavelingsstructuur van de polders, maar laat de belangrijkste structuren (de Groenedijk, Communicatieweg, Dorpsstraat) en de belangrijkste watergangen (Kaaik, De Kil en Binnendelft) intact. Dat komt door de verdiepte ligging en de kunstwerken ter plaatse van de kruisingen met deze structuren. De ruimtelijke dragers worden daarmee kwalitatief geborgd voor de korte en lange termijn.

De dragers worden ruimtelijk versterkt door herstel van het tracé van de Communicatieweg – de Verbinding A8-A9 maakt dit mogelijk en leidt tot minder doorgaand autoverkeer – en beplanting van de dijken. Door de verschillende landschappen een meer uitgesproken karakter te geven en dit door te trekken tot aan de Verbinding A8-A9 wordt de leesbaarheid van het landschap versterkt.

Desondanks heeft het Landschapsplan A8-A9 (en vooral de Verbinding A8-A9) een negatief effect op de aardkundige waarde en de landschappelijke kwaliteit van het BPL. Dit verlies moet proporti¬oneel worden gecompenseerd. De maatregelen die zijn voorzien in het gebied van de golfbaan vergroten de openheid en brengen de verka-velingsstructuur terug. Dit is de basis voor de proportionele compensatie van de aantastingen van het BPL. In de planuitwerkingsfase wordt de compensatie nader uitgewerkt en wordt gekeken of verdere compensatie nodig is. De compensatie van het BPL is complementair aan het herstel en de versterking van de kernkwali¬teiten van de Stelling van Amsterdam.

7.4.2 Leefmilieu: geluid en lucht

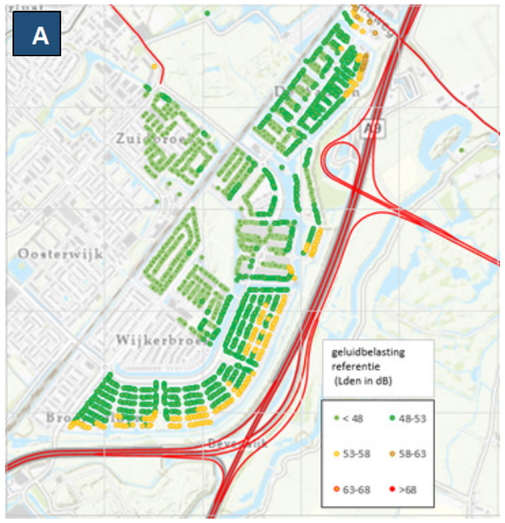
De effecten van het landschapsplan voor de geluidbelasting en de luchtkwaliteit in het studiegebied zijn vooral het gevolg van Verbinding A8-A9. Zowel voor geluid als lucht zijn de effecten berekend voor de referentiesituatie (de situatie in 2030 zonder Verbinding A8-A9) en de situatie met de Verbinding. Er is gebruik gemaakt van de verkeersgegevens uit het planMER dat in 2017 is opgesteld. Zowel voor geluid als lucht is gewerkt met de voorgeschreven modellen en zijn de effecten berekend voor een groot aantal punten (woningen) in Broekpolder en bij Assendelft.

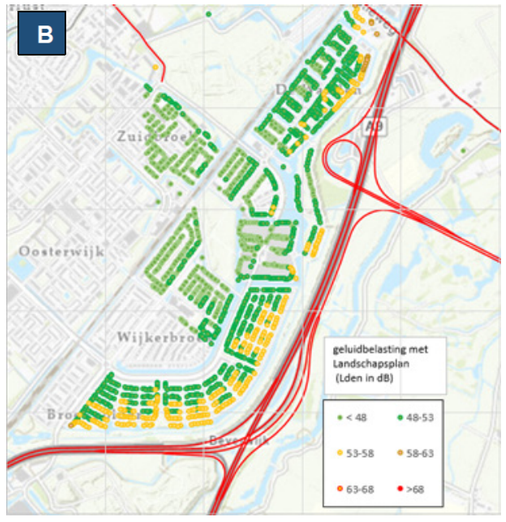
Geluid

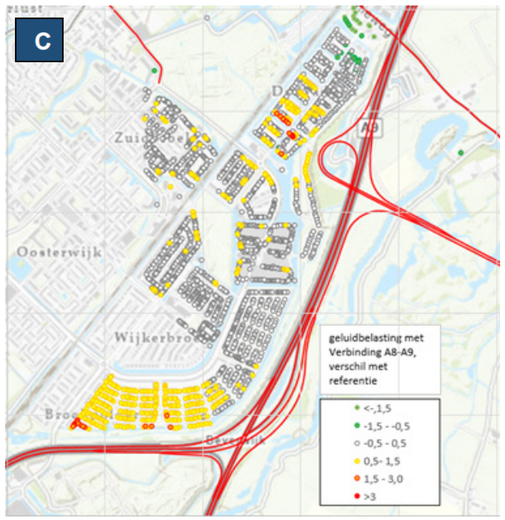
Het Landschapsplan, en vooral de Verbinding A8-A9, heeft effect op de geluidbelasting in het plangebied. We hebben onderzoek gedaan naar de effecten in Broekpolder, bij Assendelft en in de open polder. Voor het gedeelte tussen de Dorpsstraat en de Nauernasche Vaart zijn de effecten al beschreven in de planstudie 2e fase.

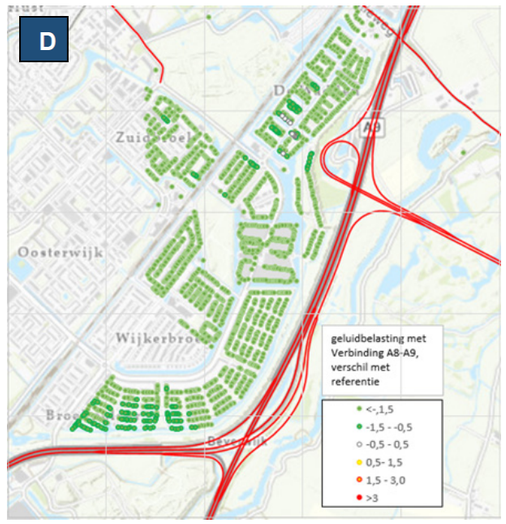
De geluidsituatie in de Broekpolder voor de referentiesituatie en van de situatie na de uitvoering van het Landschapsplan en het aanleggen van de Verbinding A8-A9 is weergegeven in figuur 7.2. Als gevolg van de Verbinding A8-A9 neemt de geluidbelasting in een deel van Broekpolder toe. De toename van het geluid is het gevolg van de grotere hoeveelheid verkeer - dit speelt vooral bij de A22 - en door de aansluiting die op relatief korte afstand van de woningen van de Broekpolder komt. De verdiepte ligging van de aansluiting beperkt de toename van de geluidbelasting. Het overall effect op de geluidbelasting van Broekpolder is zichtbaar in figuur 7.2C.

Het effect van het oostelijk deel van de Verbinding A8-A9 (in de Assendelver polders en bij Assendelft) voor punten (woningen) in Assendelft is weergegeven in figuur 7.3. De effecten zijn het gevolg van het verschuiven van verkeersstromen in Assendelft als gevolg van de Verbinding A8-A9 en de aansluiting Saendelft (minder verkeer op de Communicatieweg en Noorderveenweg). Het effect van de Verbinding A8-A9 zelf wordt beperkt door de verdiepte

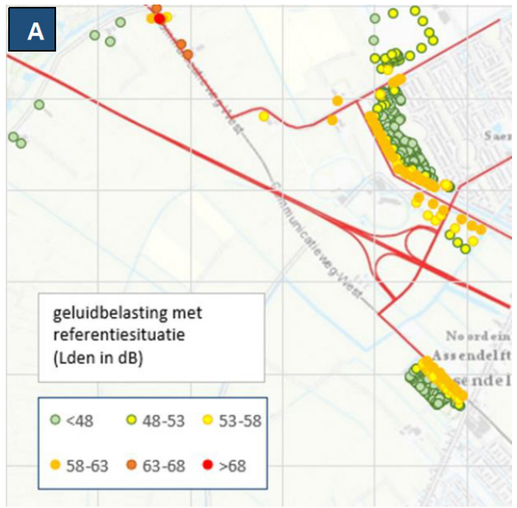


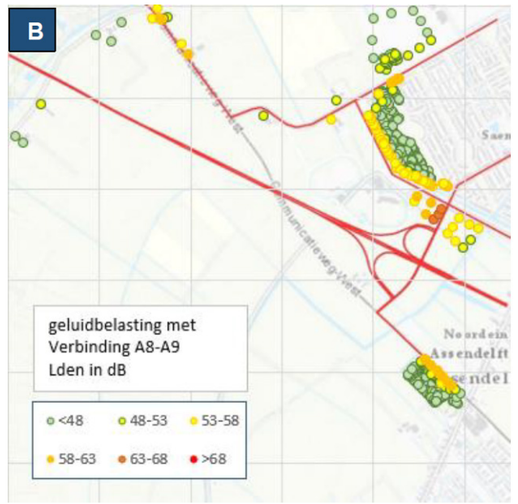


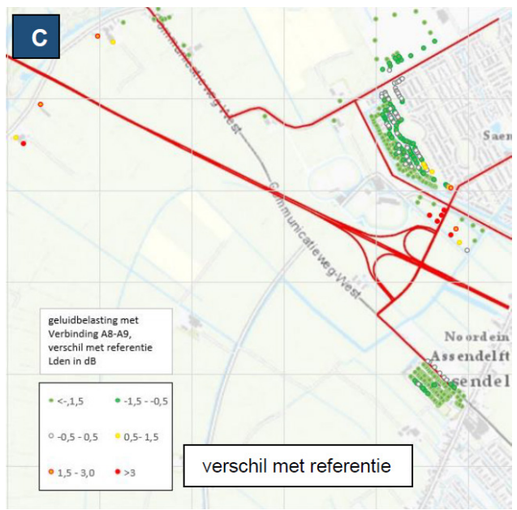


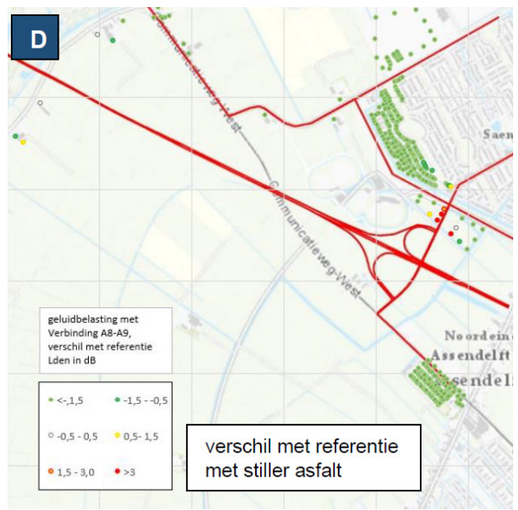


▲ Figuur 7.2: Effect van de Verbinding A8-A9 op de geluidbelasting in Broekpolder

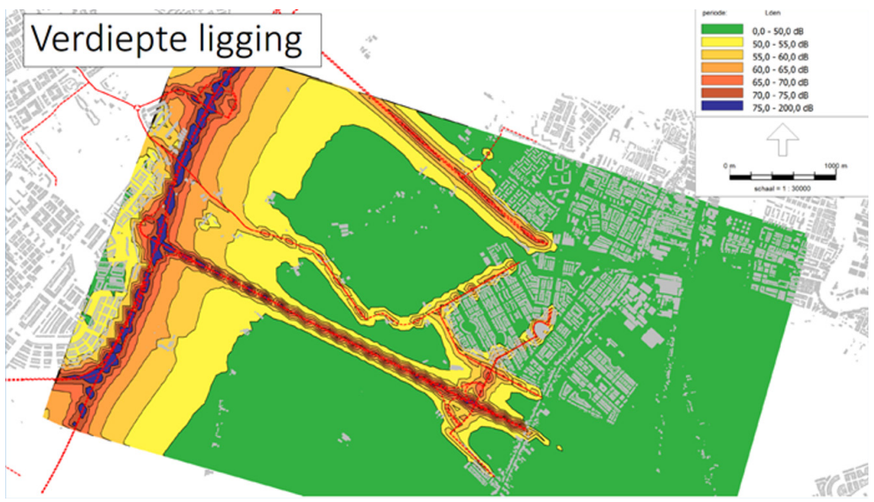








▲ Figuur 7.3: Effect van de Verbinding A8-A9 op de geluidbelasting bij Assendelft



◄ Figuur 7.4: Geluidcontour van de Verbinding A8-A9 in de Assendelver polders

ligging, Dat blijkt uit de geluidcontour (figuur 7.4). In de directe omgeving van de aansluiting Saendelft neemt de geluidbelasting per saldo wel toe (figuur 7.3C).

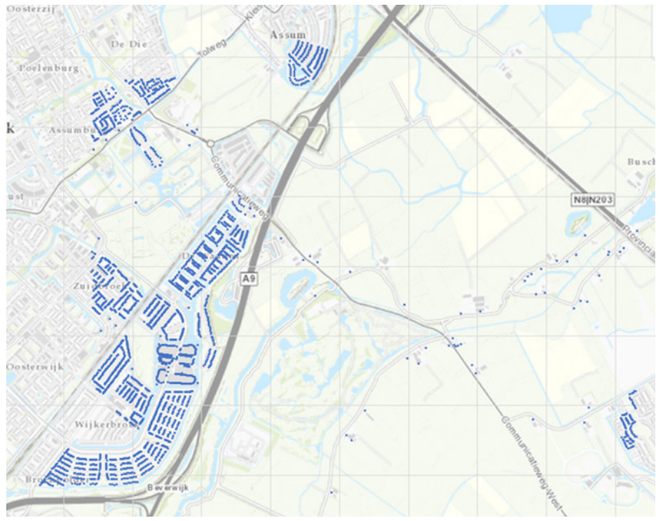
In het onderzoek is gekeken naar mogelijke maatregelen om de geluidbelasting te beperken. Met een stillere verharding (zoals dubbellaags ZOAB) op de snelwegen A9 en A22 en op de Verbinding A8-A9 kan de toename van de geluidbelasting in de Broekpolder (figuur 7.2D) en ook in Assendelft (figuur 7.3D) verder worden geminimaliseerd. Bij Broekpolder draagt vooral het dZOAB op de snelwegen A9 en A22 hieraan bij. Het toepassen van een stillere verharding is gunstig voor de gehele Broekpolder en Assendelft en leidt tevens tot een lagere geluidbelasting in het gebied van de Stelling. Hierbij is ervan uitgegaan dat dZOAB op de snelwegen een reductie van 3 dB oplevert en ZOAB op de A8-A9 een reductie van 3 dB ten opzichte van de referentieverharding die is opgenomen in het geluidmodel.

Aanvullende mitigerende maatregelen - zoals schermen of wallen – zijn bij de gehanteerde uitgangspunten en verkeersgegevens niet noodzakelijk.

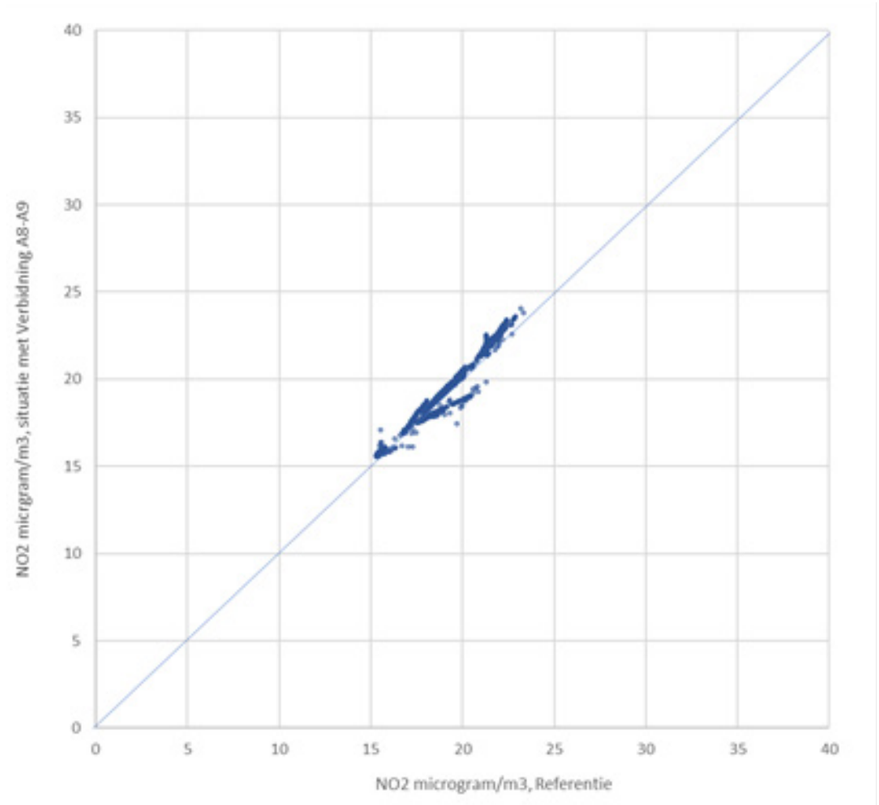
Effecten op de luchtkwaliteit
Door autonome ontwikkelingen, zoals het schoner worden van verkeer, is de luchtkwaliteit in 2030 beter dan in de huidige situatie: de concentratie van NO2 neemt ongeveer 5 tot 7 microgram/m³ af en die van fijnstof (PM10) met ongeveer 2-3 microgram/m³.

Het effect van de Verbinding A8-A9 op de luchtkwaliteit is berekend met het rekenprogramma Geomilieu (versie 2020.2). Er is gerekend voor de maatgevende componenten stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM10 en PM2,5). Ten behoeve van het Landschapsplan is alleen gekeken naar het studiegebied rondom de Verbinding A8-A9. De rekenpunten staan in figuur 7.5. De (positieve) effecten op de luchtkwaliteit als gevolg van het afwaarderen van de N203 door Krommenie-Assendelft zijn nu niet onderzocht. De rekenresultaten laten het volgende zien:

- in de referentiesituatie wordt op alle rekenpunten ruimschoots voldaan aan de geldende Nederlandse en Europese normen voor de luchtkwaliteit; de maximaal berekende concentratie voor NO_2 is ongeveer 23 µg/m3; de geldende norm is 40 µg/m3;
- de Verbinding A8-A9 leidt voor een deel van de rekenpunten tot een toename van de immissieconcentraties, maar ook met de Verbinding A8-A9 wordt op alle punten ruimschoots voldaan aan de normen; de maximaal berekende concentratie voor NO_2 is ongeveer 24 µg/m3;



Figuur 7.5 Rekenpunten luchtkwaliteit



Figuur 7.6: Rekenresultaten voor de component NO2 samengevat. Alle berekende puntjes (weergegeven in figuur 7.5) zijn in de figuur gezet op basis van de immissieconcentratie in de referentiesituatie (horizontale as) en met de Verbinding A8-A9 (verticale as). Boven de diagonaal is verslechtering, onder de diagonaal is een verbetering. Voor de componenten PM10 en PM2,5 is het beeld vergelijkbaar, maar met lager concentraties en kleinere effecten.

- de maximaal berekende toename als gevolg van de Verbinding A8-A9 is ongeveer 1,5 µg/m3 NO_2; in totaal neemt bij vier punten de immissieconcentratie van NO2 toe met 1,2 µg/m3 of meer (de wettelijke grens voor 'in betekende mate') en bij ongeveer 30 punten meer dan 1µg/m3 af;
- het vervallen van de verzorgingsplaatsen leidt in de directe omgeving tot een daling van de concentraties, dit effect is niet in het model meegenomen;
- voor fijnstof (PM10) is de maximaal berekende concentratie ongeveer 18 µg/m3 en het maximaal berekende effect (toename) ongeveer 0,2 µg/m3.

Er is dus op enkele plaatsen een kleine verslechtering (nabij de aansluiting van de Verbinding A8-A9 op de A9) en op andere plaatsen een kleine verbetering van de luchtkwaliteit als gevolg van de Verbinding A8-A9, in vergelijking met de referentiesituatie. In vergelijking met de huidige situatie is de luchtkwaliteit, ook met de Verbinding A8-A9, op alle punten beter. Dat komt doordat de achtergrondconcentraties de komend jaren verder zullen dalen en doordat verkeer geleidelijk schoner wordt.

Op alle plaatsen en voor de drie (maatgevende) componenten NO2, PM10 en PM2,5 wordt (ruimschoots) voldaan aan de normen. Figuur 7.6 (spreidingsfiguur) laat zien wat het effect is van de Verbinding A8-A9 voor NO2 voor alle berekende punten. Gezien het gegeven dat wordt voldaan aan de normen is niet gekeken naar mitigerende maatregelen.

7.4.3 Effecten op het watersysteem
Bij het ontwikkelen van het Landschapsplan en het ontwerp van de Verbinding A8-A9 is rekening gehouden met het watersysteem en met de eisen die van toepassing zijn. De bestaande hoofdwaterlopen in het plangebied worden door het Landschapsplan niet aangetast en de polderpeilen worden niet veranderd. In de Assendelver polders wordt aan weerszijden parallel langs de Verbinding een watergang aangelegd waarop de bestaande sloten worden aangesloten. De Verbinding A8-A9 ligt grotendeels in een verdiepte bak. Deze zal worden voorzien van een systeem om neerslag op te vangen en uit te pompen. Om dit klimaatrobuust te doen moet rekening worden gehouden met de kans op extreme neerslag. Om de neerslag (ook bij extreme omstandigheden) te kunnen opvangen en piekafvoeren naar het watersysteem van de polders te voorkomen is in het Landschapsplan opgenomen dat enkele gebieden worden ingericht als waterberging. De oppervlakte daarvan voldoet aan de eisen van het waterschap en moet volstaan om klimaatverandering (extremere neerslag) op te kunnen vangen. Door een deel van de inundatiegebieden in te richten op het mogelijk maken van inundaties kan het Landschapsplan een bijdrage leveren aan de wateropgave in het gebied (klimaatbuffer voor Heemskerk/Beverwijk).

Door de manier waarop het regenwater wordt opgevangen worden effecten op de kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater voorkomen. Het verdiepte gedeelte in de Assendelver polders ligt in oost-west richting, dus evenwijdig aan de stromingsrichting van het grondwater. Daarnaast is de deklaag tamelijk zandig, waardoor het grondwater een alternatieve weg kan zoeken. Er is daardoor niet meer dan een beperkte opstuwing van het grondwater te verwachten. Bij een voldoende waterdichte afwerking van de verdiepte bak is de invloed van de bak op het grondwater dus beperkt.

De bestaande kruising van de A9 met de Sint Aagtendijk als primaire waterkering van het Noordzeekanaal wordt door de Verbinding A8-A9 niet aangetast.

7.4.4 Effecten op natuurwaarden

Natuurgebieden
In de omgeving van de A8-A9 is een aantal Natura 2000-gebieden aanwezig. De Verbinding A8-A9 heeft hierop geen directe effecten door ruimtebeslag. Effecten als gevolg van stikstofdepositie zijn niet uitgesloten, maar zijn vanwege het stadium van het project en de zich nog ontwikkelende wetgeving en jurisprudentie nu niet onderzocht. Dit zal gebeuren in het kader van de vervolgprocedures (zie hoofdstuk 9).

De Verbinding A8-A9 leidt op twee plekken tot ruimtebeslag in het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Bij de aansluiting op de A9 gaat ongeveer 8,2 ha verloren, aan de oostkant (Noorderveen) ongeveer 10 ha.
In overeenstemming met de provinciale regels is hiervoor compensatie noodzakelijk. In het Landschapsplan is deze compensatieopgave gecombineerd met maatregelen voor de opvang en buffering van neerslag en het inrichten van de inundatiekommen voor inundatie. Het areaal en de kwaliteit van deze gebieden samen voldoet aan de vereiste compensatie. Dit zal in de vervolgfase nader wordt uitgewerkt in een natuurcompensatieplan.

Biodiversiteit, soorten
In het kader van het Landschapsplan is geen informatie verzameld over de aanwezigheid van (beschermde) flora en fauna. Dit zal gebeuren in het kader van de vervolgprocedure (zie hoofdstuk 9).

De maatregelen van het Landschapsplan kunnen effect hebben op bestaande biotopen van (beschermde) soorten. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn bij het verwijderen van bosschages, het kappen van bomen en het slopen van gebouwen. De maatregelen die in het Landschapsplan zijn opgenomen leveren echter ook een bijdrage aan het vergroten van de biodiversiteit. Positieve effecten ontstaan door de boombeplanting langs de dijken van de hoofdweerstandslijn, de bloemrijke vegetatie op de dijken en het inrichten van de inundatiekommen ten behoeve van inundaties. Door de verdiepte ligging van het tracé in de Assendelver polders worden de effecten op de waarde van dit gebied voor weidevogels (onderdeel BPL) zo veel mogelijk beperkt.

7.5 KOSTEN EN BATEN

De kosten van de maatregelen van het Landschapsplan A8-A9 zijn geraamd op ongeveer 900 miljoen euro exclusief btw, prijspeil 2021. Dit bedrag is opgebouwd uit de volgende onderdelen (in miljoenen euro exclusief btw):

Verdiepte, volledige knoop en tracédeel in het gebied van de Stelling	312
Tracédeel buiten het gebied van de Stelling (tussen Groenedijk en A8)	469
Bijkomende, noodzakelijke maatregelen	101
Overige maatregelen ten behoeve van de Stelling	26
Totaal	909

De bijkomende, noodzakelijke maatregelen bestaan uit de kosten voor nieuwe verzorgingsplaatsen, golfbaan, vastgoed en kabels en buisleidingen. In deze post zijn de kosten opgenomen die (technisch en ruimtelijk) noodzakelijk zijn om de Verbinding A8-A9 te kunnen aanleggen. In de post overige maatregelen ten behoeve van de Stelling zijn alle maatregelen opgenomen die verder noodzakelijk zijn voor herstel en versterking van het werelderfgoed.

De kosten van deze maatregelen zijn – in vergelijking met de kosten van de infrastructuur – relatief laag en zijn voor de meeste maatregelen (ruim) lager dan 0,5 miljoen euro. Binnen deze post zijn de maatregelen met de hoogste kosten de kosten voor het vastgoed in kom 14 (maatregel 9), het vervangen van de brug van de Communicatieweg over de A9 door een onderdoorgang (maatregel 8), en het vervangen van de bestaande fietsbrug door een nieuwe, transparante fietsbrug met een uitzichtpunt (maatregelen 18 en 19).

De genoemde kosten zijn een schatting op basis van een uitgebreide SSK-raming, maar zonder technische uitwerkingen. Desondanks is sprake van een onzekerheidsmarge van 25%.

De baten van de het Landschapsplan zijn geraamd volgens de methodiek van een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA). Deze raming is een actualisering van de MKBA die voor het Golfbaanalternatief is gemaakt. De baten zijn geraamd op:
- € 945 miljoen euro voor WLO-scenario hoog
- € 919 miljoen euro voor WLO-scenario laag

De kosten zijn lager dan de baten. Er is in de baten geen rekening gehouden met de meerwaarde voor de OUV en het landschap. Hiervoor zijn geen kentallen beschikbaar. Ook de baten van het Landschapsplan voor natuur en de bijdrage aan de klimaatadaptatie door de inrichting van de inundatiegebieden zijn om deze reden niet meegenomen. De totale maatschappelijke baten liggen daardoor hoger dan de hier gegeven bedragen. In bijlage 7 is meer informatie over de raming van de kosten en de baten opgenomen.

7.6 OVERZICHT

Een overzicht van de beoordeling van de omgevingseffecten van het Landschapsplan is opgenomen in de tabel hiernaast. Doordat voor de Verbinding A8-A9 is gekozen voor een tracé dat zo veel als mogelijk rekening houdt met de waarden van de Stelling en het landschap, en doordat in het Landschapsplan A8-A9 maatregelen zijn opgenomen om negatieve effecten te mitigeren of te compenseren is de impact van het Landschapsplan en – als belangrijk onderdeel daarvan – de Verbinding A8-A9 op het milieu klein. Voor een aantal aspecten leiden de maatregelen van het Landschapsplan tot een verbetering.

Aspect	Onderdeel	Beoordeling van de effecten
Impact op OUV/ kernkwaliteiten	Effect op de Stelling van Amsterdam (OUV/ kernkwaliteiten)	Negatieve impact van de Verbinding A8-A9 wordt meer dan te niet gedaan door de samenhangende maatregelen van het Landschapsplan
Bereikbaarheid	Bereikbaarheid (boven)regionaal	Sterke verbetering, vormgeving van de Verbinding A8-A9 past bij de uitgangspunten voor stroomwegen
	Bereikbaarheid lokaal	De lokale bereikbaarheid wordt verbeterd door verschuiving van verkeersstromen naar de hoofdwegen en de ontlasting van het onderliggend wegennet
	Robuustheid van het netwerk	Het hoofdwegennet wordt robuuster
	Verkeersveiligheid	Verbetering door verschuiving van verkeersstromen naar veiligere stroomwegen
Landschap, cultuurhistorische en archeologische waarden	Effect op overige cultuurhistorische waarden	Negatief effect op de aardkundige waarde en de landschappelijke kwaliteit van het BPL; er is voorzien in proportionele compensatie
	Effect op landschappelijke waarden	Door de verdiepte ligging van de Verbinding A8-A9 is er geen negatief effect op de kernkwaliteiten openheid en ruimtelijke structuurdragers van het BPL; de beleefbaarheid van het landschap wordt versterkt.
	Effect op archeologische waarden	Ter plaatse van de Verbinding A8-A9 kunnen archeologische waarden worden aangetast.
Leefbaarheid	Geluid	• Door toepassen mitigerende maatregelen (stille verharding op A9, A22 en Verbinding A8-A9 nagenoeg geen toename ten opzichte van de referentiesituatie • Broekpolder: door mitigerende maatregelen geen toename van de geluidbelasting in vergelijking met de referentiesituatie
	Lucht	• Lokaal kleine toename van immissieconcentraties ten opzichte van de referentiesituatie • Alle immissieconcentraties ruimschoots onder gelden normen • in vergelijking met de huidige situatie zijn de immissieconcentraties lager
Bodem en water	Watersysteem	• Het oppervlaktewatersysteem behoudt de huidige functionaliteit • De maatregelen bieden voldoende ruimte voor het opvangen van neerslag • Het effect van de verdiepte ligging op grondwaterstromingen is gering
	Bodem	Geen relevant positief of negatief effect
	Klimaatbestendigheid	• Verbetering van de klimaatbestendigheid door het toevoegen van ruimte voor de opvang van overtollig water • Technische voorzieningen in de verdiepte bak zijn noodzakelijk vanwege het risico voor wateroverlast bij extreme neerslag
Natuur	Natura 2000	Geen directe effecten; mogelijk wel een effect op de depositie van stikstof
	Overige beschermde gebieden	Aantasting (ruimtebeslag) van NNN wordt binnen het plan gecompenseerd
	Soorten en biodiversiteit	De maatregelen van het Landschapsplan voegen leefgebied toe; dit is gunstig voor de biodiversiteit



08

CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

8.1 INLEIDING

In dit hoofdstuk trekken we conclusies over het Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9. De centrale vraag die hierbij beantwoord wordt, is of uitvoering van de maatregelen van het plan zal leiden tot:

1. behoud, herstel en versterking van de Outstanding Universal Value (OUV) van het Unesco-werelderfgoed Stelling van Amsterdam en
2. een zo optimaal mogelijke inpassing van het voorkeurstracé van de Verbinding A8-A9: zodanig dat deze de OUV zo veel mogelijk behoudt en bijdraagt aan herstel en versterking.

Dit zijn de twee doelstellingen die de provincie Noord-Holland voor het Landschapsplan heeft geformuleerd. Kortweg is daarmee de inzet van het plan om het gebied een kwaliteitsimpuls te geven waardoor, ondanks de impact van de aanleg van de Verbinding A8-A9, de kernkwaliteiten van de Stelling hersteld en versterkt worden.

Hoewel het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) niet in de dubbele doelstelling valt, geldt hiervoor een inpassingsopgave op grond van de Omgevingsverordening NH 2020 (zie hoofdstuk 3). Daarom hebben we deze inpassingsopgave in het Landschapsplan meegenomen.

8.2 CONCLUSIES

In het Landschapsplan wordt een samenhangend geheel van maatregelen gepresenteerd, die met elkaar een volwaardig plan vormen. De maatregelen zijn herleidbaar tot de bouwstenen (zie hoofdstuk 5), die op hun beurt volgen uit de geconstateerde prioriteiten voor herstel en versterking van de Stelling en de inpassingsopgave voor de weg in zowel de Stelling als het BPL (hoofdstuk 3, 4, 5).

We kunnen ten aanzien van het Landschapsplan de volgende deelconclusies trekken:

- De maatregelen hebben een positief effect op de onderscheiden bouwstenen en daarmee op het herstel en de versterking van de kernkwaliteiten van het werelderfgoed in het plangebied.
- Aan herstel en versterking van de hoofdweerstandslijn, als het belangrijkste samenbindende en continue element van de Stelling, is invulling gegeven.
- Aan herstel en versterking van de inundatiekommen / schootsvelden, waarbij de inundatiekommen in het plangebied een ‘zwakke plek’ in de Stelling vormen, is invulling gegeven (kom 14, 15, 16, 19);
- Aan herstel en versterking van het watermanagementsysteem is invulling gegeven, met name in relatie tot de kommen en via (maatregelen voor) het Inundatiekanaal.
- De maatregelen voor de inpassing van de weg hebben positieve effecten, vanuit het oogpunt van Stelling en BPL: de weg zal grotendeels onder maaiveld liggen en niet te zien zijn. Negatieve effecten worden geminimaliseerd en gemitigeerd.
- Ook het ontwikkelen van een uniforme beeldtaal voor coupures, informatiedragers e.d. leidt tot een positief effect op de beleefbaarheid van de Stelling.
- De Verbinding A8-A9 heeft desondanks een beperkt negatief effect op het werelderfgoed, met name als gevolg van de volledige knoop. Dit is echter veel kleiner dan de positieve effecten van de maatregelen uit het Landschapsplan voor het werelderfgoed.
- Door de verdiepte ligging van de Verbinding A8-A9 blijven de kernkwaliteiten van het BPL in het plangebied grotendeels intact. De maatregelen van het Landschapsplan dragen op enkele plaatsen bij aan het herstel van kavelstructuren en de beleefbaarheid van de openheid.
- Voorwaardelijk voor het herstel en de versterking van de Stelling is de uitvoering van het totale pakket aan maatregelen van het Landschapsplan. Deze zorgen er in hun samenhang voor dat het werelderfgoed in het plangebied er per saldo op vooruit gaat
- Een dringende aanbeveling is dat, om de bereikte kwaliteit vast te houden, bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen de kernkwaliteiten van het werelderfgoed en van het BPL leidend moeten zijn (zie ook 8.3)
- Tenslotte zijn in het plan ook de wettelijk verplichte maatregelen voor mitigatie en compensatie opgenomen.
- De kosten van het plan zijn lager dan de baten.

Eindconclusie kernkwaliteiten Stelling en BPL
Uitvoering van de maatregelen van het Landschapsplan zal leiden tot een kwaliteitsimpuls aan het gebied waardoor, ondanks de aanleg van de Verbinding A8-A9, de kernkwaliteiten van de Stelling hersteld en versterkt worden.

Bij uitvoering van de maatregelen van het Landschapsplan blijven de kernkwaliteiten van het BPL grotendeels intact.

8.3 AANBEVELINGEN

Aan het eind van hoofdstuk 6 staat een aantal aanbevelingen. Deze betreffen adviezen en maatregelen die buiten de directe scope van het Landschapsplan vallen, maar wel van belang zijn voor verdere ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied.

De belangrijkste, op de schaal van het plangebied, zijn:

- Neem de kernkwaliteiten van de Stelling en BPL in het plangebied mee als leidraad voor ruimtelijke ontwikkelingen op elk schaalniveau. Stel deze ook voorop in de ontwikkeling van het landschap. Dit betekent dat sommige ontwikkelingen niet mogelijk zijn.
- Stel in het vervolgtraject Esthetische Programma's van Eisen op waarin landschap en architectuur integraal uitgewerkt worden om kaderstellend te zijn voor de aanbesteding én realisatie van het project.
- Toekomstige aanpassingen aan het energienetwerk dienen integraal beschouwd te worden. Bijvoorbeeld bij de aanpassingen aan de 150 kV leiding. Vanuit onze optiek moet deze in het werelderfgoedgebied ondergronds worden gebracht. Dit draagt bij aan openheid, zicht en ruimtebeleving in Kom 15, 16 maar ook 14. Inpassing stijg- en daalpunten zijn een belangrijk aandachtspunt.
- Ontwikkel geen reguliere stadsuitbreiding aan de stadsrand van Assendelft maar gebruik de Noorderveenweg als groene zoom langs het open landschap. Mochten er toch ontwikkelingen noodzakelijk zijn, beëindig de stadsrand dan met kloeke gebouwen, die alzijdig, openbaar en van hoogwaardige kwaliteit zijn. Te gast in het landschap met inpandig parkeren.
- Beschouw het gebied tussen Dorpsstraat en Nauernasche vaart als één integrale opgave en transformeer dit naar een natuurgebied met recreatiefuncties door middel van een sluitend netwerk van (wandel)routes.


ZANDBERGEN



09

VERVOLGPROCEDURE

VERVOLG: PROCEDURES EN TE NEMEN BESLUITEN

Om de maatregelen van het Landschapsplan, en daarmee de Verbinding A8-A9, te kunnen realiseren, moeten afspraken worden gemaakt tussen de provincie en andere betrokken overheden. Er zijn vervolgbesluiten en -procedures nodig.

De provincie Noord-Holland is de initiatiefnemer van het Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9 en verantwoordelijk voor de verdere procedures en uitvoering. Ook andere overheden zijn in diverse rollen betrokken geweest bij het Landschapsplan en zullen op verschillende manieren betrokken zijn bij de vervolgstappen. Hierover worden nog afspraken gemaakt.

Inhoudelijk kunnen de onderzoeken voor het Landschapsplan en in de voorafgaande 'plan-studie 2e fase', worden beschouwd als een 'verkenning projectprocedure' en de keuze voor de Verbinding A8-A9 in het Landschapsplan als een 'voorkeursbeslissing'.

Projectbesluit en procedure Omgevingswet

Om de Verbinding A8-A9 en de aansluiting op de A9 juridisch mogelijk te maken moet een ruimtelijk besluit worden genomen. Immers, de huidige bestemmingsplannen maken de aanleg van de weg niet mogelijk. De verwachting is dat een ruimtelijk besluit voor de Verbinding A8-A9 niet eerder dan in de tweede helft van 2024 kan worden genomen. Dit besluit zal dan vallen onder de Omgevingswet die volgens de huidige planning medio 2022 in werking zal treden.

Onder de huidige wetgeving (Wet ruimtelijke ordening en Tracéwet) is een Tracébesluit nodig voor de aansluiting van de A8-A9 op de A9 en de A22, en een provinciaal inpassingsplan (PIP) voor de rest van de Verbinding A8-A9. Na inwerkingtreding is voor beide onderdelen een projectbesluit en een projectprocedure uit de Omgevingswet nodig. Hierbij treden GS van Noord-Holland en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat op als bevoegd gezag.

De Omgevingswet biedt verschillende mogelijkheden voor de aanpak van de procedure en de rolverdeling tussen minister en GS. Er kan bijvoorbeeld gekozen worden voor één projectbesluit waarin zowel de aansluiting op de A9 als de Verbinding A8-A9 wordt opgenomen en waarbij de provincie mede namens het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) optreedt als bevoegd gezag. Een andere mogelijkheid is dat IenW en GS elk een projectbesluit voorbereiden voor het gedeelte dat onder hun verantwoordelijkheid valt. De provincie en het Rijk maken hierover nog afspraken.



Figuur 9.1: Stappen in de projectprocedure conform de Omgevingswet. De verkenning en de voorkeursbeslissing zijn facultatief. Samen met de onderzoeken uit de planstudie 2e fase is het onderzoek dat nu is uitgevoerd de basis voor het nemen van de voorkeursbeslissing.

Een projectbesluit is een integraal besluit: het kan ook dienen als omgevingsvergunning. In het projectbesluit kunnen ook de maatregelen uit het Landschapsplan A8-A9 worden opgenomen die niet direct zijn gekoppeld aan de aanpassing van de infrastructuur, maar die wel essentieel zijn vanuit erfgoed en landschap. Het gevolg hiervan is dat naast het projectbesluit geen andere ruimtelijke besluiten nodig zijn.

Onderdeel van het Landschapsplan en het projectbesluit is het verwijderen van de verzorgingsplaatsen. Ook voor het realiseren van vervangende verzorgingsplaatsen is een projectbesluit nodig. Dat valt onder de verantwoordelijkheid van het Rijk. Er kan voor worden gekozen de vervangende verzorgingsplaatsen op te nemen in het projectbesluit voor het Landschapsplan of een apart projectbesluit te maken. Ook hierover maken provincie en Rijk nog afspraken.

Milieueffectrapportage
In het kader van de projectprocedure moet een milieueffectrapportage (m.e.r.) worden uitgevoerd. In deze m.e.r. worden de milieueffecten van de Verbinding A8-A9 in detail in beeld gebracht. Daarbij worden de effecten vergeleken met de referentiesituatie, dat wil zeggen de toekomstige situatie zonder de Verbinding A8-A9. Dat betekent dat ook de gevolgen van het afwaarderen van de bestaande route door Krommenie – Assendelft worden onderzocht.

Compensatiemaatregelen
In de vervolgfase moeten ook compensatieplannen voor natuur, water en landschap en cultuurhistorie worden gemaakt.. Het gaat bijvoorbeeld om het compenseren van het verlies van wateroppervlak of natuurgebied door de aanleg van de Verbinding A8-A9. Ook sommige maatregelen voor het werelderfgoed kunnen tot compensatie leiden. Zo worden er bomen aangeplant voor het in ere herstellen van de hoofdweerstandslijn, maar worden elders in de Stelling – in de inundatiekommen en schootsvelden – bomen en opgaande beplanting verwijderd voor het herstel van de openheid. Volgens de Provinciale Omgevingsverordening moeten de negatieve effecten op het BPL proportioneel worden gecompenseerd. De maatregelen in dit Landschapsplan voldoen aan deze eis.

Het uitgangspunt bij compensatie is, dat de compensatiemaatregelen de kernkwaliteiten van het werelderfgoed niet mogen aantasten; de ambitie moet zijn dat het deze kernkwaliteiten versterkt. Daarom ligt het in de verwachting dat het (ter compensatie) aanplanten van bomen grotendeels niet in het gebied van de Stelling van Amsterdam plaats zal vinden, om zo de kwaliteit van de openheid te behouden.



Antea group

BoschSlabbers Landschapsarchitecten

KuiperCompagnons

M.A. Kooiman

VenhoevenCS

In opdracht van
Provincie Noord - Holland

Landschapsplan

Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9

10 november 2021

Bijlage 1 - Verklarende woordenlijsten



Opgesteld door

Antea group

BoschSlabbers Landschapsarchitecten

KuiperCompagnons

M.A. Kooiman

VenhoevenCS

In opdracht van
Provincie Noord - Holland

Verklarende woordenlijst bij *Unesco werelderfgoed*

Werelderfgoed

Cultureel of natuurlijk erfgoed, dat de United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (Unesco) op haar werelderfgoedlijst plaatst, mag de naam ‘werelderfgoed’ dragen. Aanvragen voor inschrijving op de werelderfgoedlijst dienen door nationale overheden te worden ingediend. Unesco laat zich bij aanvragen adviseren door netwerkorganisaties als ICOMOS, ICCROM, ICOM en IUCN. Om werelderfgoed te worden moet het erfgoed vallen binnen enkele van de hierna genoemde criteria. Daarbij moet het erfgoed van een uitzonderlijke universele waarde zijn (in het Engels: Outstanding Universal Value, afgekort OUV). Deze wordt gedragen door de ‘attributen’, die over zowel authenticiteit als integriteit moeten beschikken (zie hieronder).

Criteria Unesco werelderfgoed

Voor cultureel erfgoed dient een aanvraag toegelicht te worden op grond van zes criteria:

1. Het betreft een cultureel meesterwerk;
2. Het betreft een getuigenis van uitwisseling van culturele waarden
3. Het betreft de getuigenis van een cultureel belangrijke samenleving, bestaand of verdwenen
4. Het betreft een typologisch voorbeeld van significante culturele ontwikkelingen
5. Het betreft een voorbeeld van culturele omgang en inbedding in de natuurlijke omgeving
6. (Ter aanvulling op één van deze vijf criteria) Het betreft een getuigenis van de materiële of immateriële samenhang met cultureel bepaalde opvattingen en overtuigingen.

Werelderfgoed Stelling van Amsterdam en gehanteerde criteria (1996)

De Stelling van Amsterdam is in 1996 toegevoegd aan de lijst van werelderfgoederen. Dit betekent dat de Stelling van Amsterdam internationaal erkend is als: ‘Culturele of Natuurlijke Site met exceptionele en universele waarde die bescherming vraagt in het belang van de mensheid’. De Unesco heeft de Stelling van Amsterdam onder verwijzing naar de criteria 2, 4 en 5 en met de volgende beschrijving ingeschreven:

‘The Committee decided to inscribe the nominated property on the basis of cultural criteria (II), (IV) and (V) considering that the site is of outstanding universal value as it is an exceptional example of an extensive integrated defence system of the modern period which has survived intact and well conserved since it was created in the late 19th century. It is also notable for the unique way in which the Dutch genius for hydraulic engineering has been incorporated into the defences of the nation’s capital city.’ – Justification Unesco (1996).

Werelderfgoed de Hollandse Waterlinies (2021)

In januari 2019 heeft Nederland het *Nominatiedossier Hollandse Waterlinies* ingediend bij Unesco. De Hollandse Waterlinies bestaan uit de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam. De Nieuwe Hollandse Waterlinie is genomineerd als uitbreiding van het werelderfgoed de Stelling van Amsterdam. Historisch gezien vormen beide één waterlinie. De Stelling van Amsterdam is het sluitstuk van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. De twee waterlinies vertellen samen het verhaal van de strategische inzet van water bij de verdediging van Nederland.
In juli 2021 heeft Unesco besloten de werelderfgoedstatus ook aan de Nieuwe Hollandse Waterlinie te verlenen. De Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie vormen nu samen het werelderfgoed de Hollandse Waterlinies.

Outstanding Universal Value

Het belangrijkste onderdeel van de aanvraag tot de status van werelderfgoed is de formulering van de Statement of Outstanding Universal Value (SOUV). Dit document beschrijft om welke redenen het erfgoed de beoogde status van werelderfgoed verdient. Hierbij dient te worden gemotiveerd op welke manier het erfgoed het nationale belang overstijgt en erkenning verdient in internationale context. Het formuleren van de OUV is als inschrijvingsvoorwaarde in 2005 in de ´operational guidelines´ opgenomen.

Voor erfgoederen die voor dat jaar werelderfgoedstatus hebben gekregen, is later een (Retrospective) Statement of Outstanding Universal Value geformuleerd (voor de Stelling van Amsterdam in 2016 door Unesco vastgesteld). Voordien was de categorisering binnen de vereiste criteria bepalend. Het moest daarbij om een exceptioneel voorbeeld van die criteria gaan. In de Statement staan de punten samengevat (‘Brief synthesis’) die het werelderfgoed uniek maken en op grond van welke criteria de site op de werelderfgoedlijst staat. De criteria zijn onderdeel van de OUV. In de Statement staan ook de integriteit en authenticiteit van het werelderfgoed beschreven.

Authenticiteit

Onder authenticiteit wordt de staat van de attributen beschreven. De attributen vormen de manifestatie van de OUV. Authenticiteit vormt de link tussen de attributen en de OUV, deze moet waarachtig en geloofwaardig zijn. De mate van authenticiteit van de attributen is bepalend in hoeverre de OUV geloofwaardig overgedragen kan worden. Authenticiteit kan materieel en/of immaterieel zijn.

Integriteit

Onder integriteit verstaat Unesco de mate van compleetheid en intactheid (gaafheid) van de attributen als minimaal noodzakelijke drager van de OUV. Naast dat de attributen van een werelderfgoed als authentiek aangemerkt moeten kunnen worden, dienen zij binnen het werelderfgoedgebied in samenhang compleet, intact en vrij van bedreigingen aanwezig te zijn. De compleetheid en intactheid dienen substantieel genoeg te zijn om de significante waarde (OUV) van het werelderfgoed te kunnen representeren.

Property

Met ‘property’ bedoelt Unesco het gebied dat als werelderfgoed wordt aangemerkt. De grens, ‘boundary’, dient nauwkeurig en non-interpretabel vastgelegd te worden. Voor de instandhouding dient een managementplan opgesteld te worden, dat vastlegt op welke wijze en door wie de instandhouding voor de toekomst gewaarborgd wordt.

Bufferzone

Tegenwoordig dient bij registraties van werelderfgoed naast de definiëring van de ‘property’ tevens een bufferzone gemarkeerd te worden. Ontwikkelingen in de bufferzone worden in principe niet belemmerd door nationale erfgoedrestricties, zoals wel verplicht is in de ‘property’. In de SvA is bij de inschrijving in 1996 wel een ‘property’ gedefinieerd maar geen bufferzone; dit werd destijds nog niet gevraagd.

ICOMOS

De International Council On Monuments and Sites (ICOMOS) is een netwerkorganisatie waar erfgoedexperts lid van zijn. ICOMOS adviseert de Unesco bij werelderfgoed.

Verklarende woordenlijst bij de *Stelling van Amsterdam*

Linie

Een verdedigingslinie is een aaneengeschakelde ketting van individuele verdedigingspunten. De statische of plaatsgebonden verdediging groeide -via de met muren en torens versterkte middeleeuwse steden en de gebastionneerde vestingsteden- door naar de 19e-eeuwse verdedigingslinies. In een linie kon het gebied voorliggend aan de linie onder vuur genomen worden. De vijand was niet langer in staat eenvoudigweg om de vesting heen te trekken en de in de vesting gelegerde troepen te isoleren.

Waterlinie

Een linie waarbij het voorland onder een ondiepe laag water ‘geïnundeerd’ gezet wordt. Om de inundatie snel en langdurig te kunnen bewerkstelligen was een ingenieus waterbeheersysteem noodzakelijk.

Hoofdweerstandslijn

Een linie wordt gedefinieerd door de hoofdverdedigingslijn of hoofdweerstandslijn. Het gebied voor de lijn werd opgegeven aan de vijand, verovering van het achterliggende gebied diende voorkomen te worden. Vaak is deze lijn gestoeld op bestaande elementen in het landschap die voor de verdediging in te zetten waren.

Forten

De knopen in de linie worden meestal gevormd door forten. Dit zijn overwegend in grond opgetrokken werken van waaraf de vijand onder vuur genomen kon worden. Boven op het fort staat het geschut dat bedoeld was om de oprukkende vijand op afstand te houden. In de flanken van het fort zijn kazematten ingegraven van waaruit de bijna doorbrekende vijand verdere doorgang belet kon worden. Forten konden elkaar flankement geven voor onderlinge verdediging.

Gedekte wegen

Dit zijn verbindingswegen tussen de forten onderling. Een gedekte weg bestaat uit een weg die aan één zijde voorzien is van een aarden dekkingswal. De gedekte wegen vallen vaak samen met de hoofdweerstandslijn.

Schootsvelden

Het was voor de verdedigers belangrijk om goed zicht te hebben op het terrein van waaruit de vijand verwacht werd. Het was belangrijk dat daar geen hoogtes of bosschages waren waarin of waarachter de vijand dekking kon vinden. De grootte van deze open zone hing samen met de afstand waarover het verdedigingsgeschut in staat was de vijand onder vuur te nemen. In de 19e eeuw was de gemiddelde dracht ongeveer 3000 tot 6000 meter. Er zijn drie schootsvelden (positievuur, groot flankement en klein flankement). Het **positievuur** is het naar voren gerichte beschieten van de naderende vijand. Vanaf de forten kon met het 10 cm hefkoepelgeschut circa 4 km ver geschoten worden. Het **groot** en **klein flankement** is het schootsveld voor flankerend zijdelings vuur vanuit een verdedigingswerk op de omgeving.

Verboden kringen

Om een open schootsveld afdwingbaar te maken, werd in Nederland in 1853 de Kringenwet aangenomen. Deze gaf voorschriften waaraan eventuele werken binnen een zone van 1000 meter vanaf de vuurlijn gemeten moesten voldoen. In de kleine kring mocht slechts met toestemming van de minister van Oorlog gebouwd worden, en dan slechts met brandbare materialen, zoals hout en riet. Tussen de kleine en de buitenste grens van de tweede (middelbare) kring, tussen de 300 en 600 meter, was het toegestaan om voor de fundering, schoorsteen en dakbedekking steen te gebruiken. In de grote kring tot 1000 meter vanaf de hoofdverdedigingslijn was het verboden om zonder toestemming van de minister van Oorlog infrastructurele werken aan te leggen of te veranderen.

Inundatie

Een principe waarbij het land onder een niet al te diepe laag water gezet werd. Te ondiep om te bevaren en te diep om erdoor te waden. Ook onttrok de waterspiegel het zicht op oneffenheden als sloten en greppels.

Kommen

Het was niet mogelijk om een groot gebied integraal te inunderen. Om een goed peil te realiseren moesten ‘kommen’ worden ingericht. De kom bestaat uit een open of gesloten dijkring. In de kaden en dijken werden voorzieningen gerealiseerd om het water door te voeren (inundatiesluizen), of tegen te houden (keersluizen). Daar waar de watergang van belang was voor de doorvaart werden schutsluizen ingericht. Vanaf de rivieren en open watervlakten werden kanalen ingericht om de toevoer van het inundatiewater te waarborgen.

Accessen

De kaden rond de inundatiekommen, natuurlijke hoogtes als stroomruggen langs rivieren en kunstmatige hoogtes als (spoor)dijken, vormen een droogblijvende doorgang bij inundatie. Deze doorgangen vormen zogenaamde accessen. Bij deze accessen was het van belang over voldoende verdedigend vuur te beschikken om een eventueel over het acces oprukkende vijand de doorgang te beletten. Forten en batterijen zijn vaak opgericht nabij en gericht op één of soms meerdere accessen.

Landschapsplan

Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9

10 november 2021

Bijlage 2 - Analyse integriteit en authenticiteit werelderfgoed Stelling van Amsterdam in het plangebied



Opgesteld door

Antea group

BoschSlabbers Landschapsarchitecten

KuiperCompagnons

M.A. Kooiman

VenhoevenCS

In opdracht van
Provincie Noord - Holland

Provincie Noord-Holland

Bijlage 2 - Analyse integriteit en authenticiteit werelderfgoed Stelling van Amsterdam in het plangebied

1. Inleiding

In hoofdstuk 3 van het hoofdrapport zijn de conclusies beschreven over de integriteit en authenticiteit van onderdelen van de Stelling van Amsterdam. In deze bijlage wordt de nadere onderbouwing gegeven voor deze conclusies. De bijlage beschrijft eerst de beoordeling op integriteit en vervolgens die op authenticiteit. Achtereenvolgens komen, met de bijbehorende onderdelen, het strategisch landschap, het watermanagementsysteem en de militaire werken aan bod.
De beschrijving van de integriteit en authenticiteit is gebaseerd op de OUV-criteria waarmee de Stelling van Amsterdam in 1996 werelderfgoedstatus verkreeg.
Waar nodig in verband met de samenhang zijn elementen van de Stelling buiten het plangebied in de beschouwing betrokken.

De Stelling van Amsterdam is in 1996 werelderfgoed geworden. UNESCO deed dat op grond van de criteria 2, 4 en 5 voor Outstanding Universal Value:

(ii) to exhibit an important interchange of human values, over a span of time or within a cultural area of the world, on developments in architecture or technology, monumental arts, town-planning or landscape design.

(iv) to be an outstanding example of a type of building, architectural or technological ensemble or landscape which illustrates (a) significant stage(s) in human history.

(v) to be an outstanding example of a traditional human settlement, land-use, or sea-use which is representative of a culture (or cultures), or human interaction with the environment especially when it has become vulnerable under the impact of irreversible change.

Voor de Stelling van Amsterdam zijn de criteria als volgt uitgewerkt:

(ii) The Stelling van Amsterdam is an exceptional example of an extensive integrated European defence system of the modern period which has survived intact and well conserved since it was created in the late 19th century. It is part of a continuum of defensive measures that both anticipated its construction and were later to influence some portions of it immediately before and after World War II.

(iv) The forts of the Stelling are outstanding examples of an extensive integrated defence system of the modern period which has survived intact and well conserved since it was created in the later 19th century. It illustrates the transition from brick construction in the 19th century to the use of reinforced concrete in the 20th century. This transition, with its experiments in the use of concrete and emphasis on the use of unreinforced concrete, is an episode in the history of European architecture of which material remains are only rarely preserved.

(v) It is also notable for the unique way in which the Dutch genius for hydraulic engineering has been incorporated into the defences of the nation's capital city.

De integriteit en authenticiteit zijn als volgt verwoord:

Integriteit

De integriteit van een Werelderfgoed geeft aan of alle OUV nog aanwezig is en niet is aangetast of wordt bedreigd. Integriteit refereert daarmee aan de compleetheid en gaafheid van het Werelderfgoed. De integriteit (compleetheid en gaafheid) wordt bepaald door de volgende punten.

- *Compleetheid:* zijn alle waarden en elementen nog aanwezig? Bevat het Werelderfgoed alle elementen die noodzakelijk zijn voor de expressie van de OUV? En heeft het Werelderfgoed een adequate omvang om de complete representatie te garanderen? Het gaat hier om de compleetheid van het systeem, de combinatie van liniedijk, ketting van inundatievelden en militaire elementen.
- *Gaafheid:* zijn waarden en elementen nog intact? In hoeverre hebben er negatieve effecten van bijvoorbeeld ontwikkeling en/of verwaarlozing plaatsgevonden? Ontbreken er bijvoorbeeld (essentiële) onderdelen van elementen?

Authenticiteit

Het begrip authenticiteit refereert aan de waarheidsgetrouwe en geloofwaardige verbeelding van de historische en culturele significatie van het Werelderfgoed. Dit wordt in de systematiek van de Heritage Impact Assessment (HIA), die hier ook wordt gehanteerd, begrepen als een waarheidsgetrouwe en oorspronkelijke expressie van vorm en ontwerp, materiaal en substantie, gebruik en functie, locatie en positie en tot slot beleving:

- *Vorm en ontwerp:* feitelijke vorm en ontwerp van elementen. Elementen hebben nog hun oorspronkelijke vorm en ontwerp. Bijvoorbeeld: asymmetrisch profiel van de liniedijk (oost-west) met duidelijke voor- en achterkant. Nieuwe toevoegingen aan gebouwen zijn duidelijk nieuw/anders en er is niet geprobeerd om de originele wijze van constructie/ontwerp te kopiëren. De karakteristieken van het landschap en de controlemechanismen voor de inundatie zijn nog steeds zichtbaar in het landschap.
- *Materiaal en substantie:* gebruik van materiaal en substantie bij reparaties/ renovaties van de elementen. Bij reparaties/renovaties is gebruik gemaakt van originele materialen, zoals beton, baksteen, hout, en niet van, bijvoorbeeld, kunststof.
- *Gebruik en functie:* oude functie versus nieuwe functie. Hergebruik van gebouwen sluit aan bij en is ondergeschikt aan de originele architectuur. De OUV is nog steeds te begrijpen ondanks de nieuwe bestemming. Elementen kunnen nog (indien gewenst) hun oorspronkelijke functie uitvoeren (hierbij ook aandacht besteden aan oud/nieuw civiel gebruik). Indien gewenst kan de Stelling nog grotendeels functioneren; mogelijkheden voor inundatie en verdediging zijn nog steeds intact.
- *Locatie en positionering:* verbanden/relaties tussen de structuren en elementen. Structuren en elementen liggen nog op hun oorspronkelijke locatie. Het systeem/context kan nog steeds goed begrepen worden, doordat structuren en elementen nog een zichtbare, fysieke en werkende relatie hebben met het landschap en elkaar.
- *Beleving:* het erfgoed is nog beleefbaar en uitlegbaar, nu en in de toekomst. Het systeem en de wijze waarop het heeft gefunctioneerd is nog herkenbaar en begrijpelijk. Het karakter en de sfeer van de omgeving ondersteunt de beleving van het erfgoed.

2. Beoordeling integriteit Stelling in het plangebied

Strategisch landschap

Het strategisch landschap bestaat uit de hoofdweerstandslijn, de inundatiekommen en -keringen en verboden kringen en open schootsvelden.

Binnen het zoekgebied is de integriteit van de **hoofdweerstandslijn** als volgt:

- *Compleetheid:* de hoofdweerstandslijn is in het zoekgebied als onderdeel van de Stelling nog voldoende aanwezig. De lijn is echter niet compleet. Ter hoogte van Fort St. Aagtendijk is de hoofdweerstandslijn twee keer doorsneden. De Liniewal beoosten het Fort Veldhuis is op twee punten aangetast als gevolg van een vloeiender verloop van de Communicatieweg. Tevens is een deel van de dijk tussen Fort Veldhuis en Fort bij Krommeniedijk zodanig verzakt, dat deze niet meer herkenbaar is in het landschap. De coupures in de liniewal naar de oorspronkelijke inundatiekaden en ontsluitingsdammen van voorliggend agrarisch gebied zijn voor het overgrote deel nog aanwezig. De kleidepots aan weerszijden van de coupures zijn intact.
- *Gaafheid:* de hoofdweerstandstandslijn is in grote mate een gaaf onderdeel van de Stelling. De Liniedijk (Vuurlinie) in de Zuidwijkermeerpolder tussen Fort Zuidwijkermeer en Knooppunt Beverwijk is een gaaf bewaard voorbeeld van een specifiek voor de Stelling opgeworpen dijk/wal. De als hoofdweerstandslijn in gebruik genomen St. Aagtendijk, ten zuiden van het Fort Veldhuis tot aan de doorsnijdende A9, is een gaaf voorbeeld van een in gebruik genomen bestaande dijk. De Liniedijk beoosten Fort Veldhuis is niet meer gaaf als gevolg van de aanpassingen van de Communicatieweg. Deze liniewal is een bijzondere configuratie, waarbij de nieuw aangelegde wal diende als gedekte weg naar het Fort Veldhuis en waarbij de historische dijk fungeerde als hoofdweerstandslijn. Naar het noorden toe is de hoofdweerstandslijn niet langer gaaf, omdat de dijk verzakt is. Het tracé van gracht (greppel) tot en met de achter de liniewal gelegen gemeenschapsweg is nog wel intact. De doorsnijding van de hoofdweerstandslijn bij Fort St. Aagtendijk door de aanleg van de A9 is een belangrijke aantasting van de gaafheid. Niet alleen is de hoofdweerstandslijn doorsneden op een gevoelige plaats (nabijheid fort), ook de kenmerken van de aansluiting van het fort op de hoofdweerstandslijn zijn hiermee verwijderd. Een vergelijking van de historische luchtfoto met een recente luchtfoto maakt dat inzichtelijk. Ook de aantasting van de Liniewal beoosten Fort Veldhuis is een belangrijke aantasting van de gaafheid. Ook dit blijkt uit een vergelijking van historische kaarten met de huidige situatie. De uitbreidingen van oorspronkelijke coupures in de hoofdweerstandslijn (Noordzeekanaal, N203 met spoorlijn) zijn gedaan zonder vormgeving, die de doorgaande aard van de hoofdweerstandslijn duidt of benadrukt.

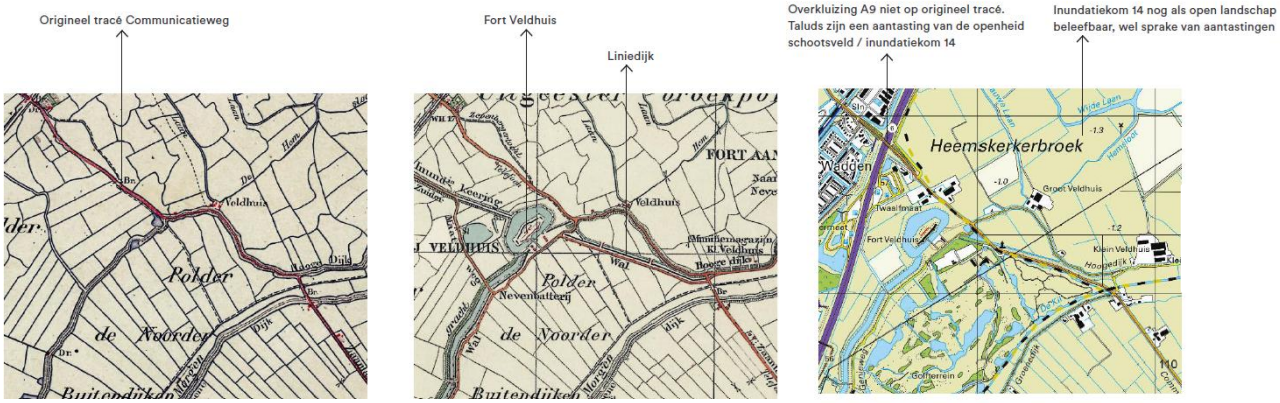
De integriteit van de **inundatiekommen en -keringen** is als volgt:

- *Compleetheid:* van de oorspronkelijke kommen is vrijwel niets meer over: het overgrote deel van de inundatiekommen en -kaden is door wezensvreemde elementen aangetast. Slechts een enkele kom (14, tussen Fort Veldhuis en Fort bij Krommeniedijk) is deels onaangetast. Ook hier heeft bebouwing, ten westen van de A9, geleid tot aantasting van compleetheid en gaafheid. Bovendien is, zoals al vermeld, de inundatiekering/hoofdweerstandslijn weggezakt. Van kom 19 (tussen de A9 en de Vuurlinie) resteert nog een gedeelte. De 150kV hoogspanningslijn doorkruist dit gebied echter, wat het inundatiegebied enigszins minder beleefbaar maakt. De restanten van de overige kommen zijn in maat te klein om de oorspronkelijke grootte en werking te kunnen representeren (inzichtelijk maken). Door het ontbreken van voldoende groot inundatiegebied komt de representatie van de 'natte verdediging' van de Stelling niet meer goed tot uitdrukking.
- *Gaafheid:* er is in het zoekgebied geen enkele gave kom meer over.





Doorsnijdingen van de liniedijken bij Fort St. Aagtendijk



Aantasting van de gaafheid van de Liniedijk beoosten Fort Veldhuis. De wegverbinding tussen Assendelft en Heemskerk verliep voor de aanleg van de Stelling via de Communicatieweg (ten zuiden van de Hooge Dijk) en over enkele oude dijken. Na de aanleg van de Stelling lijkt de weg langs de Liniedijk te fungeren als onderdeel van de wegverbinding tussen Assendelft en Heemskerk. Rond 1950 is het tracé van de weg op twee punten aangepast naar het huidige verloop van de Communicatieweg.

De integriteit van de **verboden kringen en open schootsvelden** is als volgt:

- *Compleetheid:* de openheid als gevolg van de verboden kringen en schootsvelden is in het zoekgebied grotendeels verdwenen met het volbouwen van de inundatiekommen. De verstedelijking, de aanleg van de A9, de aanleg van de golfbaan en de hoogspanningsverbinding hebben geleid tot aantasting van de openheid van deze kringen en schootsvelden. Alleen in het noordelijke deel rondom Fort aan den Ham is nog sprake van openheid. Vanaf Fort Veldhuis naar het zuiden missen de zichtrelaties tussen de forten door objecten in het landschap, terwijl aan de noordzijde die zichtrelatie wel aanwezig is, maar de verbindende schakel van de liniedijk is weggezakt.
- *Gaafheid:* het ontbreken van beleving vanaf de hoofdweerstandslijn en de bebouwing in de kringen en schootsvelden maakt dat essentiële elementen geen gave representatie meer zijn.

Watermanagementsysteem

Het watermanagementsysteem is het stelsel van waterwegen, dammen, sluizen, molens en gemalen dat in detail vertelt hoe het watermanagementsysteem functioneerde. De belangrijkste hoofdwatergangen (tracé) van het watermanagement lopen van Zijkanaal A, langs de Zuidwijkermeer Dijk, door het Inundatiekanaal voor de St. Aagtendijk tussen Fort St. Aagtendijk en het Fort Veldhuis, voorlangs de Liniewal ten oosten van Fort Veldhuis en achterlangs de verbindingsweg langs de Hooge- en Lagendijk.

De integriteit van het **watermanagementsysteem** is als volgt:

- *Compleetheid:* het systeem is fysiek voor een aanzienlijk deel nog aanwezig, maar sommige onderdelen zijn verdwenen, andere zijn door verbreding, versmalling en verval aangetast. Wat ontbreekt is een samenhangend waarneembaar geheel. De defensieve grachten rond de forten in het zoekgebied zijn nog wel in originele vorm aanwezig.
- *Gaafheid:* het stelsel van waterwegen, dammen, sluizen is nog gaaf aanwezig langs de Liniewal in de Zuidwijkermeerpolder en vooral bij het Inundatiekanaal langs de St. Aagtendijk tussen het Fort St. Aagtendijk en het Fort bij Veldhuis. Sluizen en doorvaarten in het zijkanaal A, bij Fort Velsen en ten zuiden van het Fort aan de St. Aagtendijk zijn met de aanleg van de A9 (1994-1996) verdwenen. De inundatiesluis ten noorden van Fort aan de St. Aagtendijk en de inundatiesluis in de kade bij de Zuidermaatweg zijn intact maar in bouwkundig slechte staat.

Militaire Werken

De militaire werken bestaan uit forten, batterijen, munitiedepots en loodsen.

De integriteit van de **forten** is als volgt:

- *Compleetheid:* alle bij aanleg gerealiseerde forten binnen het zoekgebied zijn nog als zelfstandige ruimtelijke entiteit aanwezig. De compleetheid van dit onderdeel is daarmee goed.
- *Gaafheid:* de forten verkeren overwegend in authentieke staat en zijn nog gaaf. Alleen Fort Velsen is door sloop (1983) van het hoofdgebouw sterk aangetast.

De integriteit van de **batterijen, munitiedepots en loodsen** is als volgt:
Van de vier munitiemagazijnen binnen het zoekgebied, zijn er twee, bij de Steenen Paal en bij de Nieuwendijk, in particulier gebruik en in redelijke staat van onderhoud. Eén, bij Fort aan den Ham, staat leeg en is in zeer slechte staat. De vierde, bij de Poel, is gesloopt.
Van de oorspronkelijk vijf nevenbatterijen zijn er twee (bij Zuidwijkermeer en St. Aagtendijk) gesloopt: met de verbreding van het Noordzeekanaal (circa 1979) en bij de aanleg van de A9 (1994-1996). De overige drie, Veldhuis, Den Ham en Krommeniedijk, verkeren in een sterk verweerde staat en zijn onderwerp van vernieling en bekladding. De laatstgenoemde staat op particulier terrein.

De loodsen bij Krommeniedijk en Zuidwijkermeer zijn verdwenen. Bij Fort Den Ham en Fort aan de St. Aagtendijk zijn de loodsen opgeknapt, maar ze staan op dit moment leeg. De loods bij het Fort bij Velsen staat ook leeg en is in slechte staat. De loods bij Fort Veldhuis is in redelijke staat en als enige in gebruik (door particulieren).

- *Compleetheid:* Van elk van de drie onderscheiden typen bouwwerken resteren meerdere exemplaren. Echter van de oorspronkelijk vijftien nevenbatterijen, munitiemagazijnen en loodsen van de Stelling in het zoekgebied, zijn er vijf verdwenen (33%). De expressie van de OUV wordt met de nog bestaande objecten in voldoende mate gerepresenteerd.
- *Gaafheid:* De gaafheid is er nog, maar de staat van onderhoud van deze objecten, met name de nevenbatterijen en een munitiemagazijn, is slecht. Eén batterij (Fort Veldhuis) is vrijwel volledig gaaf (gelegen aan een acces, kort op het fort beleefbaar, bouwkundig goed).

3. Beoordeling authenticiteit Stelling in het plangebied

Strategisch landschap

Binnen het zoekgebied is de authenticiteit van de **hoofdweerstandslijn** als volgt te beoordelen:

- *Vorm en ontwerp:* het ontwerp bestaat uit een gracht, verdedigingswal en gedekte verbindingsweg met bijbehorende beplanting. De aanwezige elementen zijn nog in oorspronkelijke vorm en ontwerp aanwezig. In het noordelijke deel is sprake van verzakking van de dijk. Ook zijn er ‘moderne’ doorsnijdingen ontstaan, zoals de doorsnijding met de A9 en de verplaatste Communicatieweg. Op sommige plekken heeft restauratie plaatsgevonden, bijvoorbeeld ten oosten van Fort Veldhuis.
- *Materiaal en substantie:* De resterende delen van de hoofdweerstandslijn zijn vrijwel onaangetast gebleven. Het belangrijkst toegepaste materiaal is grond en klei. De gemeenschapsweg was met klinkers bestraat en is nu (hoofdzakelijk) geasfalteerd. De doorgaande bomenrijen, die ter camouflage langs de verbindingsweg werden geplant, zijn grotendeels verdwenen.
- *Gebruik en functie:* De hoofdweerstandslijn werd primair gebruikt voor de verplaatsing van troepen, voor positionering van positiegeschut en ter geleiding en verdediging van het inundatiestelsel. Het militaire gebruik is er niet meer. De gracht is nog aanwezig, maar heeft geen militaire hindernisfunctie meer en doet geen dienst meer als hoofdkanaal voor transport van inundatiewater. De verbindingsweg is binnen het zoekgebied bereikbaar en begaanbaar, maar wordt op enkele plekken onderbroken door 'moderne' coupures. De verdedigingswallen zijn nog aanwezig, zonder functie. Door het verlies van deze functie krijgt de verbinding minder het zakelijke karakter van een militair object. Functieverlies en het (daardoor) wegvallen van beheer en onderhoud leidt op plekken ook tot verval (wegzakken van de liniedijk bijvoorbeeld). Daar wordt functieverlies potentieel schadelijk voor de OUV.
- *Locatie en positionering:* De hoofdweerstandslijn volgt de vuurlijn (geografische lijn die onderscheid maakt tussen vriend en vijand) van de Stelling van Amsterdam, en duidt daarmee ook de grens tussen de ‘veilige’ en de ‘onveilige’ zijde aan. De relatie met de militaire werken geeft hierin een sterk samenhangend beeld.
- *Beleving:* Daar waar de liniedijk nog duidelijk aanwezig is, is de beleving van verbindende schakel tussen militaire objecten groot en vergroot het de beleving van het strategische landschap.

Aangezien de **inundatiekommen en –kaden** in dit deelgebied van de Stelling grotendeels verdwenen zijn, is het niet zinvol de authenticiteit te bespreken. Uitzondering hierop vormt de inundatiekom 14 rond Fort aan den Ham.

- *Vorm, ontwerp en positionering:* De inundatiekommen bestaan uit daartoe ingerichte polders en buitenlanden. De vorm van de nog open kommen is beperkt herkenbaar door enerzijds het verdwijnen van de randen van de kommen (verzakken van kades) en anderzijds door dominante landschappelijke structuren, zoals de A9 en de N203. De samenhang met de overige delen van de Stelling van Amsterdam is daarmee zeer beperkt aanwezig.

- *Materiaal, gebruik en functie:* de kommen dienden door inundatie voor een ondoordringbare zone te zorgen: niet doorvaarbaar, niet doorloopbaar en onoverbrugbaar voor vijandelijk geschut. In vredestijd hadden ze een regulier agrarisch gebruik. Daar waar de kommen nog aanwezig zijn, is deze agrarische functie behouden gebleven. Het gras- en akkerland is grotendeels aanwezig.
- *Beleving:* binnen het zoekgebied zijn nog restanten van de 19e kom (voor de helft verdwenen) aanwezig. Deze geeft nog de beste weergave van het oorspronkelijke systeem. Van de kom 14 is weliswaar een groter restant aanwezig (bijna volledig), maar door het type landschap, de weggezakte waldelen van de hoofdweerstandslijn en het ontbreken van een expliciet zichtbaar inundatiesysteem is de inundatiefunctie van kom 14 niet goed leesbaar.

Ook de kenmerken van de **verboden kringen en open schootsvelden,** namelijk de openheid, zijn grotendeels verdwenen, met uitzondering van de groot flankementsvuren. De open schootsvelden en de verboden kringen bevatten geen fysieke elementen, maar worden gevormd door het gebrek hieraan om te voldoen aan de eisen van de Kringenwet: openheid voor de hoofdweerstandslijn. De openheid is verdwenen door komst van verstedelijking en belemmerende objecten zoals hoogspanningslijnen. Door het verdwijnen hiervan is het niet mogelijk de authenticiteit van deze verboden kringen en schootsvelden te beoordelen. De authenticiteit van het openhouden van deze onderdelen is slechts te beoordelen voor het aspect beleving. Daarom is de authenticiteit als volgt beoordeeld:

- *Beleving:* de openheid van de verboden kringen is binnen het zoekgebied alleen nog goed waarneembaar bij de 14e inundatiekom, rond het Fort bij Krommeniedijk. Er is nog enigszins sprake van openheid langs de Liniewal in de Zuidwijkermeerpolder. Deze wordt wel beperkt door grote agrarische loodsen direct achter Fort Zuidwijkermeer, de A9, bedrijventerrein Wijkermeer en een hoogspanningstracé. Langs de St. Aagtendijk rest een groene, onbebouwde strook van enkele honderden meters tot aan de A9. Deze is door de aanplant van bomen en een hoogspanningstracé echter niet langer open. Door het gebrek aan openheid zijn onderlinge zichtrelaties tussen de forten en daarmee de schootsvelden van het flankementsgeschut verloren gegaan. Ter markering van de verboden kringen zijn in een waterplas ten westen van het Fort aan de St. Aagtendijk, op 300 en 600 meter, houten palen in het water gezet. Deze maken de verboden kring van het fort enigszins beleefbaar.

Watermanagementsysteem

De authenticiteit van het **watermanagementsysteem** is als volgt:

- *Vorm en ontwerp:* in het zoekgebied is het stelsel, bestaande uit watergangen en regelinstallaties redelijk goed bewaard. Het kanalensysteem in Zuidwijkermeer, de defensieve gracht langs de St. Aagtendijk en de greppels in het noorden bestaan nog in oorspronkelijke vorm. Op andere plekken, bijvoorbeeld bij zijkanaal A, zijn door verbreding en versmalling de oorspronkelijke vorm en ontwerp niet meer aanwezig.
- *Materiaal en substantie:* de grotere waterwegen waren voornamelijk met klei bekleed en hadden opgetrokken kaden van klei, de kleinere zijn aangelegd als gewone gegraven sloten. Sluizen en dammen waren van baksteen met houten of stalen deuren. Van de overgebleven onderdelen van het watermanagement zijn deze materialen nog aanwezig en zichtbaar.
- *Gebruik en functie:* het stelsel was erop gericht de voor de hoofdweerstandslijn gepositioneerde inundatiekommen in een zo kort mogelijke termijn te inunderen. Die functie is vervallen, maar de watergangen zijn er nog. Hieraan ligt de dubbele functie van deze watergangen mede ten grondslag. Behalve voor de inundatie in tijden van conflict waren de watergangen in vredestijd bedoeld voor de afwatering van het gebied en soms voor scheepvaart.
- *Locatie en positionering:* de aansluitende kanalen van het hoofdtracé (Zijkanaal A en het aansluitende inundatiekanaal) zijn aangetast door respectievelijk verbreding en versmalling. Op de andere plekken zijn enkele doorsnijdingen aanwezig van onder andere infrastructuur. Ondanks de

aantastingen is het systeem nog zichtbaar aanwezig als fysieke watergangen, maar de werking is verdwenen door aantasting (o.a. regelinstallaties en aanleg van dammen). De samenhang tussen watersysteem en militair systeem komt het best tot uitdrukking in de grachten rond de forten.

- *Beleving:* het watermanagementsysteem is niet als samenhangende entiteit te beleven. Alleen bij de defensieve gracht is de historische werking voorstelbaar. De dubbelfunctie van de waterstaatkundige werken leidt mede tot de minder goede beleefbaarheid van de waterstaatkundige werken als onderdeel van het verdedigingssysteem.

Militaire Werken

De authenticiteit van de huidige **forten** in het zoekgebied is als volgt beoordeeld:

- *Vorm en ontwerp:* de forten hebben een kenmerkende ruimtelijke opbouw en architectuur. De overgebleven (delen van) forten die nog intact zijn, hebben primair het oorspronkelijke ontwerp. Forten die zijn herbestemd zijn deels opgeknapt of gerestaureerd. De vorm en het ontwerp zijn duidelijk herkenbaar.
- *Materiaal en substantie:* de forten bestaan uit een ophoging in zand die afgedekt is met klei. In de Stelling zijn de hoofdgebouwen en bijgebouwen opgetrokken uit beton. Dat is, ook na reparaties/renovaties, nog steeds het geval. Door de relatief jonge leeftijd - ongeveer 100 – 120 jaar - zijn de forten in vergelijking met ander, veelal veel ouder erfgoed, redelijk goed vrij gebleven van aanpassingen en reparaties met niet-originele materialen.
- *Gebruik en functie:* forten hebben een nieuwe functie gekregen. Twee forten zijn herbestemd (St. Aagtendijk en Zuidwijkermeer) en goed publiek toegankelijk, twee forten (Veldhuis en Aan den Ham) zijn in authentieke vorm in gebruik als museum en op één fort (Velsen) is het hoofdgebouw gesloopt. De Forten bij St. Aagtendijk en Zuidwijkermeer verkeren in redelijke tot goede staat van onderhoud.
- *Locatie en positionering:* daar waar de liniedijk nog duidelijk aanwezig is, is de verbinding met het grotere geheel van de Stelling goed. Met name Fort Velsen en Fort St. Aagtendijk zijn van de verbinding met de liniedijk losgeknipt. Bij Fort aan den Ham mist de verbinding door het verzakken van de liniedijk. Door het missen van deze duidelijke verbinding is ook de link met de verder nog open inundatiekom minder herkenbaar. Door de plaatsing van objecten in de gebieden tussen de forten (bijv. het gasverdeelstation) is de onderlinge positionering van de forten minder herkenbaar.
- *Beleving:* de forten zijn gezien de architectuur de meest aansprekende en expressieve onderdelen van de Stelling.

De authenticiteit van de huidige **batterijen, munitiedepots en loodsen** is als volgt:

- *Vorm en ontwerp:* in de bouwstijlen van de nevengebouwen is de ontwikkeling zichtbaar van de bouwtechnieken in de periode dat de Stelling tot stand kwam. De munitiedepots zijn in traditionele (baksteen)stijl gebouwd, terwijl de nevenbatterijen juist zijn opgetrokken in (moderner) beton. Deze tegenstelling is kenmerkend voor de innovatie ten tijde van de bouw van de Stelling. Wel heeft veel verval en sloop plaatsgevonden.
- *Materiaal en substantie:* de resterende bouwwerken bestaan nog steeds uit de authentieke materialen beton, baksteen en hout. De loodsen zijn traditioneel van hout en nog in die staat aanwezig. De nevenbatterijen zijn opgetrokken uit beton en de munitiedepots uit baksteen. Deze materialen zijn nog aanwezig en er heeft geen grootschalige renovatie plaatsgevonden.
- *Gebruik en functie:* de resterende batterijen zijn nog ongebruikt aanwezig in het landschap. Twee van de vier munitiedepots zijn in particulier gebruik, één is vervallen en één is gesloopt. Van de resterende loodsen staat er één leeg (nabij Fort Velsen), twee zijn opgeknapt en staan leeg, en de derde is in gebruik voor particuliere bewoning (nabij Fort Veldhuis). Het ontbreken van een passende functie is een risico voor de instandhouding van deze gebouwen.

- *Locatie en positionering:* De loodsen staan en stonden op het bij de forten aansluitende deel van de hoofdweerstandslijn. De munitiemagazijnen staan in hoofdzaak langs ontsluitingswegen in het achterland, met uitzondering van het Munitiemagazijn bij Fort aan den Ham dat zich direct achter de hoofdweerstandslijn tussen Fort Veldhuis en Fort aan den Ham bevindt. De genoemde locaties en positionering zijn niet veranderd. Met name waar deze gebouwen direct naast de dijk of de forten gebouwd zijn, is de verbinding met het geheel van de Stelling goed bewaard gebleven.
- *Beleving:* De batterijen, munitiedepots en loodsen bevinden zich direct langs openbaar toegankelijke wegen en zijn daarmee een eerste punt van kennismaking met de Stelling. Door de afwijkende positionering in het landschap of de militaire bouwstijl roepen zij direct de vraag op waar ze bij horen. Daarmee zijn de gebouwen niet alleen zelf goed beleefbaar, maar versterken zij ook de beleefbaarheid van de Stelling in het landschap.

Landschapsplan

Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9

10 november 2021

Bijlage 3 - Samenvatting onderzoeken ontwerp en verkeer (aansluitvarianten en tunnel)



Opgesteld door

Antea group

BoschSlabbers Landschapsarchitecten

KuiperCompagnons

M.A. Kooiman

VenhoevenCS

In opdracht van
Provincie Noord - Holland

Bijlage 3 - Samenvatting onderzoeken ontwerp en verkeer (aansluitvarianten en tunnel)

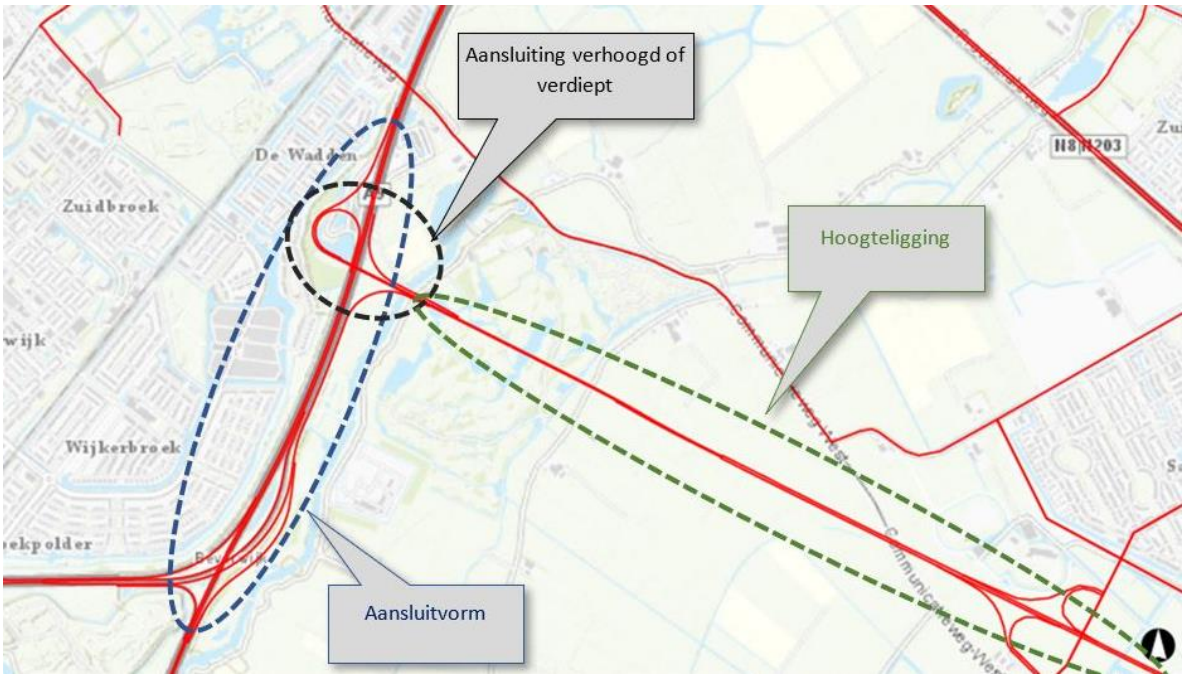
1. Inleiding



De tweede doelstelling van het Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9, is het tracé van de Verbinding A8-A9 zo optimaal mogelijk in te passen. Zo optimaal mogelijk betekent dat het de kernkwaliteiten van de Stelling zo veel mogelijk behoudt en bijdraagt aan herstel en versterking. Het uitgangspunt hierbij is het tracé van het Golfbaanalternatief zoals dat is beschreven in de Nota voorkeursalternatief van de provincie Noord-Holland (2018).

De Verbinding A8-A9 heeft drie kenmerkende onderdelen (zie figuur 1):
1. De functionaliteit van de aansluiting van de Verbinding A8-A9 op de A9;
2. De hoogteligging van de aansluiting van de Verbinding A8-A9 op de A9;
3. De hoogteligging van het tracé van de Verbinding A8-A9 tussen de aansluiting op de A9 en de aansluiting op de A8 in de Assendelver polders.

Voor deze onderdelen bestaan verschillende varianten. Sommigen daarvan zijn in de analysefase reeds afgevallen, op basis van de analyse van wegontwerp, verkeerseffecten, omgevingseffecten en een eerste toets van de impact op het erfgoed. De belangrijkste conclusies van dit proces staan hieronder in paragraaf 2.



Figuur 1: De onderdelen van de Verbinding A8-A9 waarvoor keuzes nodig zijn.

Naar aanleiding van het Coalitieakkoord (2019) is ook onderzoek gedaan of het haalbaar is de verbinding A8-A9 in een tunnel te leggen. In paragraaf 3 zijn de conclusies opgenomen van het onderzoek naar de haalbaarheid en de meerwaarde van een tunnel. De conclusie van deze paragraaf – de tunnel heeft geen meerwaarde en wordt verder niet onderzocht – is relevant als startpunt voor de analyse van de mogelijkheden voor de hoogteligging van de Verbinding A8-A9 (maaiveld of verdiept) in de Assendelver

polders. Deze staat in Bijlage 5 ‘Impact Verbinding A8-A9 op de Assendelver polders en het Bijzonder Provinciaal Landschap’.

Voor de, na deze eerste analyse, resterende aansluitvarianten, hebben we de effecten op het werelderfgoed Stelling van Amsterdam en onderliggend landschap, op de leefbaarheid en op de bereikbaarheid in kaart gebracht.

We ordenen ze dus rond de drie belangrijkste opgaven voor dit project: het behoud en herstel van de Stelling van Amsterdam en het onderliggende landschap, het behouden of verbeteren van de leefbaarheid en het verbeteren van de bereikbaarheid.

Voor de Verbinding A8-A9 zijn ook drie verkeerskundige uitgangspunten meegegeven:

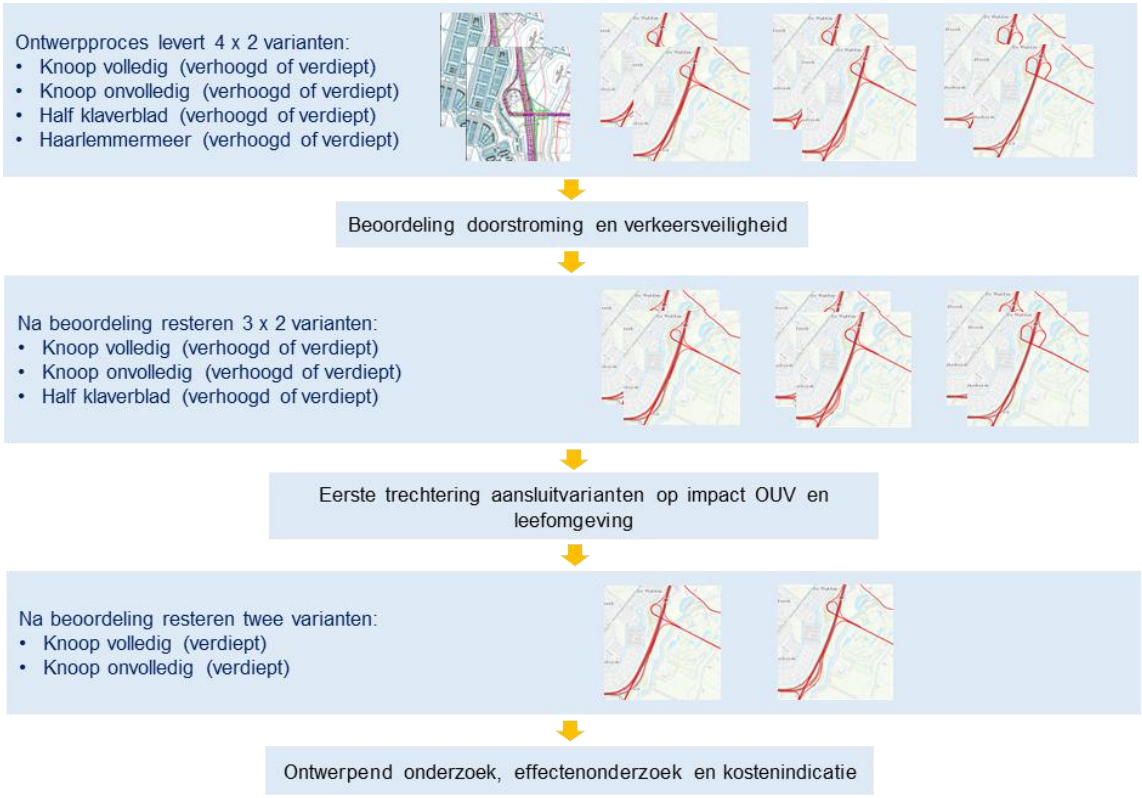
- De verbinding moet voldoen aan de technische richtlijnen van Rijkswaterstaat, de Richtlijn Ontwerp Autosnelwegen (ROA 2019);
- De effecten van de verbinding op de doorstroming op de snelwegen en op de verkeersveiligheid moeten acceptabel zijn. Een verslechtering ten opzichte van de referentiesituatie (dat wil zeggen een toekomstige situatie zonder Verbinding A8-A9) wordt niet geaccepteerd.
- Functionaliteiten moeten in de nieuwe situatie (de Verbinding A8-A9) behouden blijven. Dus bijvoorbeeld de bestaande voetgangers- en fietsverbinding over de A9 moet als functionaliteit behouden blijven. Bij eventueel weghalen van de huidige verbinding zal er dus een nieuwe verbinding, onder of over de A9, voor in de plaats moeten komen.

2. Functionaliteit en hoogteligging aansluitvarianten

2.1 Overzicht van de varianten

In het rapport *Onderzoek mogelijkheden aansluiting verbinding A8-A9* uit de analysefase van dit project, zijn drie haalbare varianten voor de aansluiting van de Verbinding A8-A9 op de A9 onderzocht. Deze varianten zijn ontwikkeld in een proces van optimaliseren en door keuzes te maken met het doel de negatieve effecten op de kernkwaliteiten van het werelderfgoed en het landschap zo veel mogelijk te beperken.

De stappen in het ontwerp- en trechteringsproces voor de aansluiting van de Verbinding A8-A9 op de A9, zijn schematisch weergegeven in figuur 2.



Figuur 2. Trechtering aansluitvarianten.

Aanvankelijk waren er vier varianten voor de aansluiting. In het ontwerpproces is één variant (de zogeheten 'Haarlemmermeeraansluiting') afgevallen. Deze was niet acceptabel vanwege de verkeersveiligheid en is daarom niet verder onderzocht. De drie resterende varianten zijn:

1. de aansluitvariant 'Half klaverblad';
2. een aansluiting in de vorm van een volledig knooppunt;
3. een aansluiting in de vorm van een onvolledig knooppunt.



Figuur 3. De drie nader onderzochte varianten.

1. Half klaverblad

De variant Half klaverblad is overgenomen uit het Golfbaanalternatief uit de Planstudie 2e fase (2017). Deze aansluitvariant is in de huidige studie aangepast om te voldoen aan de huidige ontwerprichtlijnen, ROA 2019. In deze variant zijn zowel de A9 als de A22 aangesloten op de Verbinding A8-A9. Bij deze aansluitvariant is een kruispunt met verkeerslichten noodzakelijk.

De twee varianten voor het knooppunt (‘volledig’ en ‘onvolledig’) zijn ontwikkeld vanuit het oogpunt het ruimtebeslag van de aansluiting en de impact op de kernkwaliteiten van de Stelling zo veel mogelijk te beperken. Een aansluiting in de vorm van een knooppunt past ook beter bij de functie (*stroomweg*[1]) van de A9 en van de Verbinding A8-A9.

2. Volledige knoop

Het verschil tussen de volledige en onvolledige knoop zit in de verkeersrelatie tussen de Verbinding A8-A9 enerzijds en de A9 en de A22 (in zuidelijke richting) anderzijds. Bij het volledige knooppunt zijn zowel de A9 als de A22 gekoppeld aan de Verbinding A8-A9. Dit is de gebruikelijke manier om een knooppunt te maken. De volledige knoop leidt tot de noodzaak om zowel vanaf de A9 als vanaf de A22 een uitvoeger te maken. Vanwege het hoogteverschil lopen deze parallel aan de buitenkant van de huidige A22 en worden na de bocht samengevoegd tot één rijbaan naar de Verbinding A8-A9. Deze verbindingswegen liggen in het restant van het inundatiegebied tussen de Liniedijk en de A9.

3. Onvolledige knoop

Als alternatief is de onvolledige knoop ontworpen. Bij deze variant is het vanuit het zuiden niet mogelijk vanaf de A9 naar de Verbinding A8-A9 te rijden. Deze variant past goed bij de verkeersrelaties (vanuit het zuiden komt het meeste verkeer naar de Verbinding A8-A9 vanaf de A22), maar past slecht bij de ontwerpprincipes voor knooppunten en is een minder robuuste oplossing voor het hoofdwegennet dan een volledige knoop. De onvolledige knoop is om die redenen niet gewenst en alleen te overwegen als daar vanuit andere aspecten zwaarwegende redenen voor zijn. Omdat die redenen er zijn (namelijk het werelderfgoed: de onvolledige knoop heeft een minder groot ruimtebeslag in het inundatiegebied van het werelderfgoed dan de volledige knoop) is de onvolledige knoop niet op voorhand afgevallen.

Hoogteligging aansluitvarianten

Bij de aansluiting is een ongelijkvloerse kruising met de A9 noodzakelijk. Dat kan bij de drie varianten zowel verhoogd als verdiept. Een hoge of verdiepte ligging is gezien vanuit techniek, doorstroming en verkeersveiligheid niet onderscheidend. Er zijn daardoor dus in totaal drie keer twee = zes varianten voor de aansluiting.

2.2 Eerste trechtering: aansluitvarianten

De zes aansluitvarianten zijn onderworpen aan een eerste haalbaarheidsanalyse. We hebben daarbij gekeken naar de effecten op de kernkwaliteiten van het werelderfgoed en naar de ontwerp- en verkeerseffecten. In deze eerste analyse valt het Half klaverblad, zowel verdiept als verhoogd, af omdat het de kernkwaliteiten aantast en daarnaast geen voorkeur heeft vanuit verkeersoogpunt.

Half klaverblad verhoogd

De variant Half klaverblad bij een verhoogde ligging heeft een groot negatief effect op de openheid van het landschap en op de beleving van de hoofdweerstandslijn (vooral Fort Veldhuis). De taluds en viaducten van een verhoogd Half klaverblad zullen ongeveer zeven meter boven het maaiveld uitkomen. Daarbovenop komen nog elementen als geleiderails, verkeersregelinstallaties, bebording en verlichting. De grondlichamen van deze aansluitingen zijn hoger en groter dan het gronddek van het nabijgelegen Fort Veldhuis. Ze nemen een groot deel van het hier nog resterende inundatiegebied in beslag en vormen een belemmering voor de openheid en voor de beleving van het inundatiegebied vanaf de hoofdweerstandslijn. In de nabijheid van de massa van de grondlichamen van de aansluiting wordt Fort Veldhuis visueel gereduceerd. Met andere woorden: de ‘visuele integriteit’ van het fort wordt sterk aangetast.

[1] Zowel de A9 als de Verbinding A8-A9 zijn ‘stroomwegen’. Dat zijn wegen die bedoeld zijn voor een betrouwbare en veilige afwikkeling van relatief grote hoeveelheden verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. De doorstroming en de verkeersveiligheid staan centraal. Stroomwegen kennen in principe geen gelijkvloerse kruisingen. Verder is een fysieke rijbaanscheiding (bijvoorbeeld een middenberm), om het verkeer in beide richtingen te scheiden, een essentieel kenmerk van duurzaam veilige stroomwegen.

Dit negatieve effect op de kernkwaliteiten van de Stelling was ook geconstateerd in het ontwerp Golfbaanalternatief waarover ICOMOS heeft gerapporteerd in 2017.

Vanuit ontwerp en verkeer is er in principe geen voorkeur voor deze aansluitvorm. Ze voldoet weliswaar aan de ontwerprichtlijnen, maar past minder goed bij het ontwerpprincipe dat hier van toepassing is, namelijk het verbinden van twee stroomwegen door middel van een knooppunt zonder verkeerslichten. Aangezien er een sterk negatief effect is op de Stelling en geen voorkeur bestaat vanuit ontwerp en verkeer, hebben wij geconcludeerd dat het niet zinvol is de verhoogde variant van de aansluitvorm Half klaverblad verder in het onderzoek mee te nemen.

Half klaverblad verdiept

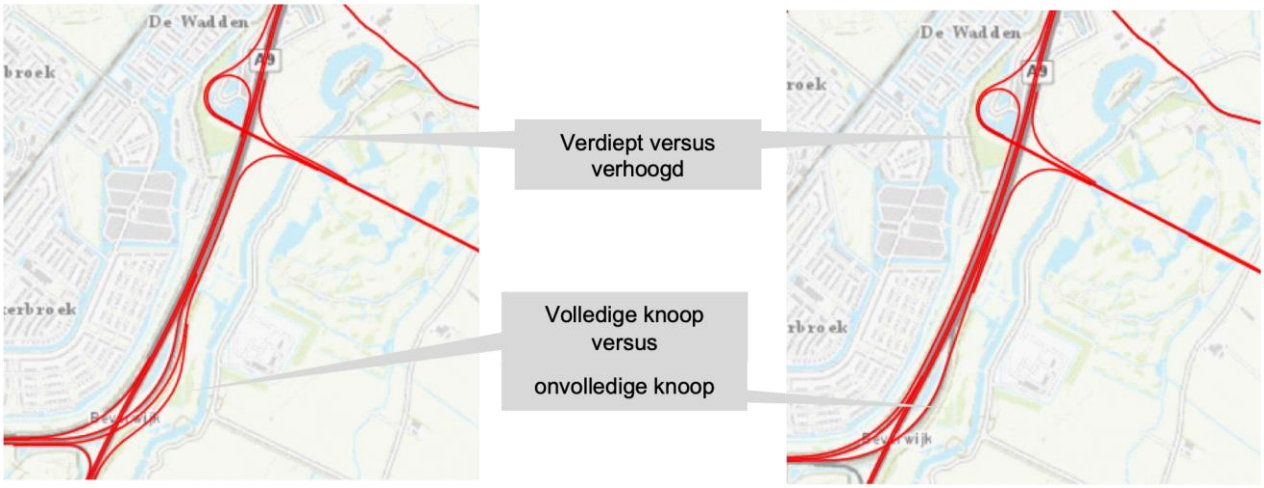
Een verdiepte ligging van het Half klaverblad beperkt de negatieve effecten op de openheid, maar de constructie in de directe nabijheid van de hoofdweerstandslijn in het inundatiegebied is een grote aantasting van de kernkwaliteiten van de Stelling. Als gevolg van de vereiste zichtlijnen en zichtlengtes voor het verkeer in de verbindingswegen van de aansluiting kan namelijk bij een verdiepte ligging niet worden volstaan met smalle (open) tunnelbakken. Brede bakken zijn noodzakelijk, waardoor een groot deel van het gebied binnen de verbindingsbogen een verdiepte ligging moet hebben. Dit leidt tot een ingreep met damwanden en andere technische constructies in het inundatiegebied, direct naast de hoofdweerstandslijn en Fort Veldhuis. Dit tast de integriteit (gaafheid) van de inundatiekom sterk aan.

De verdiepte variant van het Half klaverblad heeft, net als de verhoogde variant, vanuit ontwerp en verkeer niet de voorkeur. Dit vanwege de noodzaak van verkeerslichten. Daarom is ook de verdiepte variant van het Half klaverblad niet verder uitgewerkt.

Conclusie

Na de eerste trechtering resten er nog vier varianten:

- volledig knooppunt verhoogd en volledig knooppunt verdiept,
- onvolledig knooppunt verhoogd en onvolledig knooppunt verdiept.



Figuur 4. De resterende varianten.

De keuzes voor de hoogteligging en de vorm van het knooppunt kunnen afzonderlijk worden gemaakt. De verschillen in de hoogteligging zijn aan de orde ter plaatse van de aansluiting op de A9 (het deel van de Verbinding A8-A9 dat de A9 kruist). De verschillen tussen de onvolledige en volledige knoop treden vooral op ter hoogte van het huidige knooppunt Beverwijk.

2.3 Tweede trechtering: verdiepte ligging aansluitvarianten

Bij de aansluiting is een ongelijkvloerse kruising met de A9 noodzakelijk. Dat kan zowel verhoogd als verdiept.

Een verhoogde ligging tast de kernkwaliteiten van het werelderfgoed aan, met name de openheid van het strategisch landschap. Omdat een verhoogde aansluiting ook meer geluidsbelasting oplevert, is de kans groot dat daarbij geluidschermen noodzakelijk zullen zijn langs de verbindingswegen in de aansluiting. Dit betekent een verdere aantasting van de openheid. Vanuit techniek, doorstroming en verkeersveiligheid zijn er geen onderscheidende verschillen tussen een hoge of verdiepte ligging.

Gezien de impact op het werelderfgoed en de omgevingseffecten (geluid), wordt alleen de verdiepte ligging van de aansluiting verder onderzocht.

Ook wordt uitgegaan van een verdiepte ligging ter plaatse van de hoofdweerstandslijn. Het ontwerp voorziet daar in een tunnelbak met een dak. Dat is korter dan 250 meter, waardoor niet hoeft te worden voldaan aan de eisen van de Tunnelwet. De verdiepte ligging loopt dus door tot en met de Groenedijk, de oostgrens van het Unescogebied. De voor de Stelling buitengewoon belangrijke continuïteit van de hoofdweerstandslijn en het Inundatiekanaal blijven hierdoor intact.

Voor zowel de volledige als de onvolledige knoop wordt dus uitgegaan van een verdiepte ligging. Voor deze twee varianten is een diepgaander impactanalyse van de effecten uitgevoerd om een verdere keuze mogelijk te maken. Dit effectonderzoek staat in Bijlage 4 ‘Impact Verbinding A8-A9 op de OUV van de Stelling van Amsterdam in het plangebied’ en Bijlage 6 ‘Effectonderzoeken (geluid en luchtkwaliteit)’.

2.4 Kosten

Er is een indicatieve raming gemaakt van de kosten van de twee varianten voor het knooppunt. Dat is een raming van de investeringskosten inclusief BTW, waarbij (in de vorm van een risico-opslag) rekening is gehouden met een aantal factoren die van belang kunnen zijn voor de kosten (zoals de zettinggevoelige grond, mogelijkheid aanwezigheid verontreinigde grond in geluidwallen e.d.).

De eerste indicatieve raming levert voor beide varianten ongeveer hetzelfde bedrag voor de investeringskosten op, namelijk circa 270 (+/- 25 %) miljoen euro inclusief BTW, maar exclusief de hierboven genoemde onderdelen. De verklaring voor het geringe verschil tussen de varianten is gelegen in het volgende:

- Beide varianten gaan uit van een verdiepte ligging van de wegverbinding bij de aansluiting; de post kunstwerken (met ook de tunnelbakken voor de verdiepte ligging) is daardoor voor beide varianten de grootste (en relatief weinig verschillende) kostenpost;
- Volledige knoop:
  - Extra kunstwerk over A9 voor de verbindingsweg vanaf de A22 naar de verbinding A8-A9;
  - Meer verharding als gevolg van de verbindingswegen vanaf A9 en A22 naar de verbinding A8-A9;
- Onvolledige knoop:
  - Lange, deels dubbele verbindingsweg van verbinding A8-A9 naar A22 (rijbaan richting zuid);
  - Maatregelen aan bestaande geluidwal die daardoor nodig zijn (grondkerende wand) met tevens een risico op verontreinigde grond in de geluidwal.

Bij de volledige knoop moet (in vergelijking met de onvolledige knoop) rekening worden gehouden met de indicatieve kosten voor verplaatsen van gasleidingen en voor het verhogen van bovengrondse 150kV hoogspanningsverbinding.

2.5 Effecten op de leefbaarheid

De effecten van de twee varianten van de knoop zijn onderzocht[2]. Er is daarbij gekeken naar geluidhinder en de invloed op de luchtkwaliteit. In het onderzoek is vooral gekeken naar de effecten in de woonwijken langs de A9 en de A22. In dit onderzoek is gebruik gemaakt van de effecten van de twee varianten op de verkeersintensiteiten in het onderzoeksgebied[3].

Verkeerseffecten

De twee varianten voor de knoop leiden tot verschillen in de verkeersbelasting op de A9 en de A22 en in het gebied tussen de A9 en de A22 in Beverwijk. Bij de onvolledige knoop is er meer verkeer op de A22 en in dit deel van Beverwijk. De verkeerseffecten werken door op de effecten op de luchtkwaliteit en de geluidhinder.

Effect op geluidhinder

De effecten op de geluidbelasting zijn doorgerekend met een gedetailleerd geluidmodel. Voor de geluidbelasting in de woonomgeving zijn de effecten van de onvolledige knoop enigszins groter dan van de volledige knoop. Dat komt doordat bij de onvolledige knoop meer verkeer over de A22 rijdt en er een lange invoeger is tussen de hoofdrijbaan en de geluidwal langs de woonwijk. Bij de variant volledige knoop treedt dit effect niet op. Voor het gebied in Beverwijk (bedrijventerrein) tussen de A9 en de A22 heeft de variant onvolledige knoop een beperkte toename van de milieubelasting langs de Parallelweg tot gevolg. In andere delen van dit gebied levert deze variant een vermindering van de geluidbelasting op. Bij de volledige knoop is het effect min of meer gespiegeld.

Effect op de luchtkwaliteit

Het effect van beide varianten op de luchtkwaliteit in Broekpolder is klein en leidt niet tot onderscheid tussen de varianten.

3. Onderzoek tunnelvarianten

Voor het zo min mogelijk aantasten van het werelderfgoed en het behouden van de openheid van het landschap is onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om een tunnel te realiseren voor (delen van) de Verbinding A8-A9. Zie hierover het separate rapport ‘Landschapsplan SvA / A8-A9, Onderzoek haalbaarheid tunnel’, april 2020. Hieronder een samenvatting met belangrijkste conclusies.

Tunnel ter hoogte van de Stelling van Amsterdam

Het aanleggen van een geboorde tunnel onder het werelderfgoed is hier niet mogelijk, een gegraven tunnel wel. Deze heeft vier tunnelbuizen nodig, met een bredere doorsnijding tot gevolg. De wegen uit de vier tunnelbuizen voegen samen in het open landschap tussen de Stelling van Amsterdam en Assendelft. Dat is een aantasting van (de openheid van) het landschap. Een tunnel heeft beperkte meerwaarde ten opzichte van een verdiepte ligging. Bovendien heeft een tunnel alhier een negatief effect op de robuustheid van het netwerk.

Tunnel onder het open landschap door

Een geboorde tunnel op dit tracé kan maximaal ongeveer 2,5 km lang zijn. Een tunnel vraagt een forse investering. Een tunnel heeft geen meerwaarde voor het behouden of versterken van de kernkwaliteiten van de Stelling van Amsterdam: in het werelderfgoedgebied is de variant met een tunnel gelijk aan de variant met een verdiepte ligging. Voor de bereikbaarheid en de leefbaarheid is een tunnel een minder robuuste oplossing dan een weg op maaiveld of een weg met een verdiepte ligging.

---

[2] Zie hiervoor het rapport Omgevingseffecten aansluitvarianten, dat hoort bij Fase 1 van het Landschapsplan. In dit rapport zijn ook de andere varianten (half klaverblad) en de hoge en lage ligging van de aansluiting onderzocht.

[3] Deze effecten zijn beschreven in het rapport Onderzoek mogelijkheden aansluiting Verbinding A8-A9. Dat rapport hoort bij Fase 1 van het Landschapsplan

De positieve effecten van een tunnel op het behoud van het landschap en van de natuur doen zich vooral voor in de open poldergebieden tussen Assendelft en de Groenedijk bij de golfbaan. Een tunnel heeft meerwaarde voor het behoud van de openheid van het landschap. Wel vormt de tunnelmond, zeker in de aanlegfase, een aantasting van de openheid van het landschap. Tegelijkertijd leidt de tunnel in het gebied tussen de Nauernasche Vaart en de Dorpsstraat tot negatieve effecten voor de leefbaarheid en natuur. Dit speelt zowel in de aanleg- als de gebruiksfase.

Conclusie

Beide tunnelvarianten hebben voor de kernkwaliteiten van de Stelling beperkte of geen meerwaarde ten opzichte van een verdiepte ligging. Beide hebben een negatief effect op de robuustheid van het netwerk. Gelet deze afwegingen, en de hogere kosten, is geadviseerd de tunnelvarianten niet verder te onderzoeken. Dit is ook zo door Gedeputeerde Staten besloten.

Landschapsplan

Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9

10 november 2021

Bijlage 4 - Impact van van twee aansluitvarianten van de Verbinding A8-A9 op de kernkwaliteiten van de Stelling van Amsterdam in het plangebied



Opgesteld door

Antea group

BoschSlabbers Landschapsarchitecten

KuiperCompagnons

M.A. Kooiman

VenhoevenCS

In opdracht van
Provincie Noord - Holland

Bijlage 4 - Impact van van twee aansluitvarianten van de Verbinding A8-A9 op de kernkwaliteiten van de Stelling van Amsterdam in het plangebied

1. Inleiding

Dit document bevat een analyse en beschrijving van de impact van de Verbinding A8-A9 (een nieuwe wegverbinding tussen de A8 bij Zaandam en de A9 ter hoogte van Heemskerk) op de Outstanding Universal Value (OUV) van de Stelling van Amsterdam. Dit vindt plaats in het kader van het project Landschapsplan Stelling van Amsterdam – Verbinding A8-A9' (hierna: Landschapsplan SvA – A8-A9). Daarin wordt, als één van de onderdelen, de Verbinding A8-A9 opgenomen.

De nieuwe wegverbinding doorsnijdt de Stelling van Amsterdam en leidt tot aanpassingen en uitbreidingen van bestaande infrastructuur. Met name de aansluiting op de A9 ter hoogte van Heemskerk verdient aandacht omdat deze gerealiseerd moet worden binnen de 'property' van het werelderfgoed (het Unesco-gebied). Om de aanleg van de weg mogelijk te maken zijn ook andere ingrepen nodig, die een negatieve of positieve impact hebben op de OUV.

Er zijn drie hoofdkenmerken die samen de OUV bepalen: het strategisch landschap, de waterstaatkundige werken en de militaire versterkingen. Deze hoofdkenmerken zijn, met het oog op de doorwerking in Nederlandse ruimtelijke context, uitgewerkt in drie kernkwaliteiten en opgenomen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).

In het vervolg hebben we het daarom over kernkwaliteiten en niet meer over de OUV. De drie kernkwaliteiten zijn: het strategisch landschap, het watermanagementsysteem en de militaire werken (zie verder par. 3).

Dit document behandelt het gedeelte van de Verbinding A8-A9 dat in het Unesco-gebied Stelling van Amsterdam ligt (grofweg het gebied ten westen van de Groenedijk). Het gedeelte van de Verbinding A8-A9 in de Assendelver polders (ten oosten van de Groenedijk), ligt buiten het Unesco-gebied en komt aan de orde in bijlage 5.

Voor de aansluiting op de A9 resteren twee varianten. Dit is het resultaat van de trechtering op basis van effecten op het werelderfgoed, de leefbaarheid en de bereikbaarheid, samengevat in Bijlage 3 'Samenvatting onderzoeken ontwerp en verkeer aansluitvarianten en tunnel'. De twee varianten zijn een **volledige knoop** en een **onvolledige knoop**.

De impact van de Verbinding A8-A9 op de kernkwaliteiten is in deze bijlage beschreven voor deze twee varianten. De ingreep bestaat uit de Verbinding A8-A9 zelf (weg, kunstwerken, verlichting en portalen e.d.) en uit de maatregelen die nodig zijn om de weg te kunnen aanleggen. De analyse en beoordeling richt zich uitsluitend op het plangebied van de Verbinding A8-A9.

De aanpak van deze analyse is gebaseerd op de Guidance on Heritage Impact Assessments for Cultural World Heritage Properties (ICOMOS, 2011. Hierna: Guidance HIA)[1] en de Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention (Unesco World Heritage Centre, 2019). Ook is rekening gehouden met de aanpak in de eerdere HIA voor de Verbinding A8-A9 (Land-id, 2015), die eveneens is gebaseerd op de Guidance HIA.

[1] Zowel Engelse als Nederlandse versie.

Onderstaande analyse en beoordeling is weliswaar gebaseerd op genoemde richtlijnen, maar is zelf niet een Heritage Impact Assessment (HIA) zoals bedoeld in de Guidance HIA; het is te beschouwen als een *pre-assessment*.

Dit document bevat de volgende onderdelen:

- Paragraaf 2 gaat in op de methodiek;
- Paragraaf 3 gaat in op de onderdelen van de kernkwaliteiten;
- Paragraaf 4 toont de twee varianten van de Verbinding A8-A9 die in dit document zijn behandeld;
- In de paragrafen 5 en 6 is de impact van de Verbinding A8-A9 op de integriteit en de authenticiteit beschreven;
- Paragraaf 7 bevat conclusies met betrekking tot de impact van de Verbinding A8-A9 op de OUV in het plangebied.

2. Methodiek

Beoordelingsaspecten

De analyse van de impact op de kernkwaliteiten is gedaan aan de hand van de effecten op de **integriteit** en de **authenticiteit.** Integriteit heeft te maken met de vraag of alle kernkwaliteiten nog aanwezig zijn in het erfgoed en niet zijn aangetast of worden bedreigd.

Bij de **integriteit** gaat het vooral om:

- Compleetheid,
- Gaafheid.

Het begrip **authenticiteit** refereert aan de waarheidsgetrouwe en geloofwaardige verbeelding van het historische en culturele belang van het betreffende Werelderfgoed.
Het gaat daarbij op het niveau van de elementen om de waarheidsgetrouwe en oorspronkelijke uitdrukking van:

- vorm en ontwerp,
- materiaal en substantie,
- gebruik en functie,
- locatie en positie,
- beleving[2].

Referentiesituatie

Voor de beoordeling van de impact van de Verbinding A8-A9 kunnen verschillende referentiesituaties worden gehanteerd.

In een milieueffectrapportage (MER) is het gebruikelijk de impact van een ingreep te vergelijken met de toekomstige situatie (bijvoorbeeld in 2030) zoals die zal ontstaan op basis van de ontwikkelingen exclusief de voorgenomen ingreep[3]. Voor de impact op de OUV kan de huidige situatie (2020) als referentiesituatie worden gehanteerd of de situatie zoals die feitelijk was ten tijde van het toekennen van de werelderfgoedstatus. Dat is de situatie in1996 samen met de ontwikkelingen die op dat moment al te voorzien waren op basis van genomen besluiten. Een andere referentie kan zijn de situatie in het begin van de 20e eeuw, de periode waarin – na een aanlegperiode van meerdere decennia – de Stelling gereedkwam.

[2] De Guidelines noemen nog enkele andere aspecten. Omdat die voor de impact op de OUV van de SvA niet relevant zijn, zijn ze weggelaten. Dit is in lijn met de HIA van 2015.

[3] De HIA van 2015 hanteert het 'nulalternatief' (alternatief 1, geen nieuwe wegverbinding) als de referentie. Dit komt praktisch neer op de (destijds) bestaande situatie. In de HIA van 2015 is niet de relatie gelegd met de situatie in 1996. De beoordeling van de referentiesituatie is daarmee in de HIA van 2015 in alle gevallen neutraal.

Een heldere keuze hierin is relevant, omdat een ingreep een forse inbreuk kan zijn ten opzichte van de oorspronkelijke situatie (begin 20e eeuw), maar een verbetering ten opzichte van de bestaande situatie, of geen verschil laat zien ten opzichte van de situatie in 1996.

Voor de referentiesituatie is verder van belang dat er naast negatieve effecten ook positieve effecten (kunnen) zijn. Dat komt doordat door de voorgenomen ingreep ook bestaande aantastingen van de kernkwaliteiten worden verwijderd (zie hieronder in paragraaf 4).

Er is voor gekozen, om de **huidige situatie (2020)** te hanteren als de referentiesituatie. Bij de beschrijving van de huidige situatie is, daar waar dat van belang is, ook een indicatie gegeven van de periode waarin de aantastingen van de kernkwaliteiten zijn ontstaan. Deze aanpak maakt het namelijk mogelijk om zowel de nieuwe impact op de kernkwaliteiten te laten zien als inzichtelijk te maken in hoeverre de ingreep bijdraagt aan het herstel daarvan.

3. Onderdelen van de OUV

In deze bijlage is de impact beschreven aan de hand van de drie kernkwaliteiten. Hiervan is het strategisch landschap het meest relevant, daarnaast, in mindere mate, het watermanagementsysteem en, in nog weer mindere mate, de militaire werken.

Tot het strategische landschap behoren:
- hoofdweerstandslijn;
- schootsvelden en verboden kringen;
- inundatiekommen.

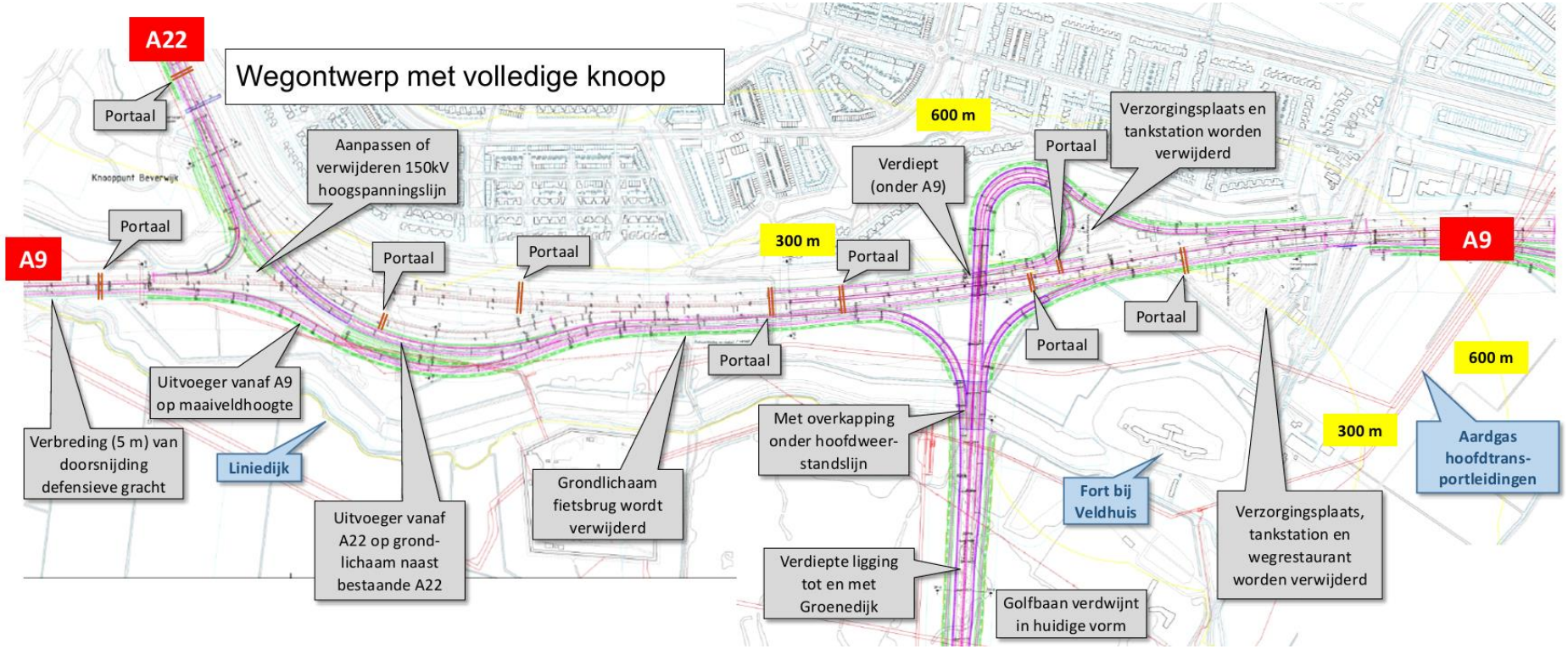
De relevante onderdelen van het watermanagementsysteem zijn:
- inundatiekanalen en toevoerkanalen;
- kaden en dammen;
- sluizen e.d.

De militaire werken omvatten:
- forten;
- nevenbatterijen.

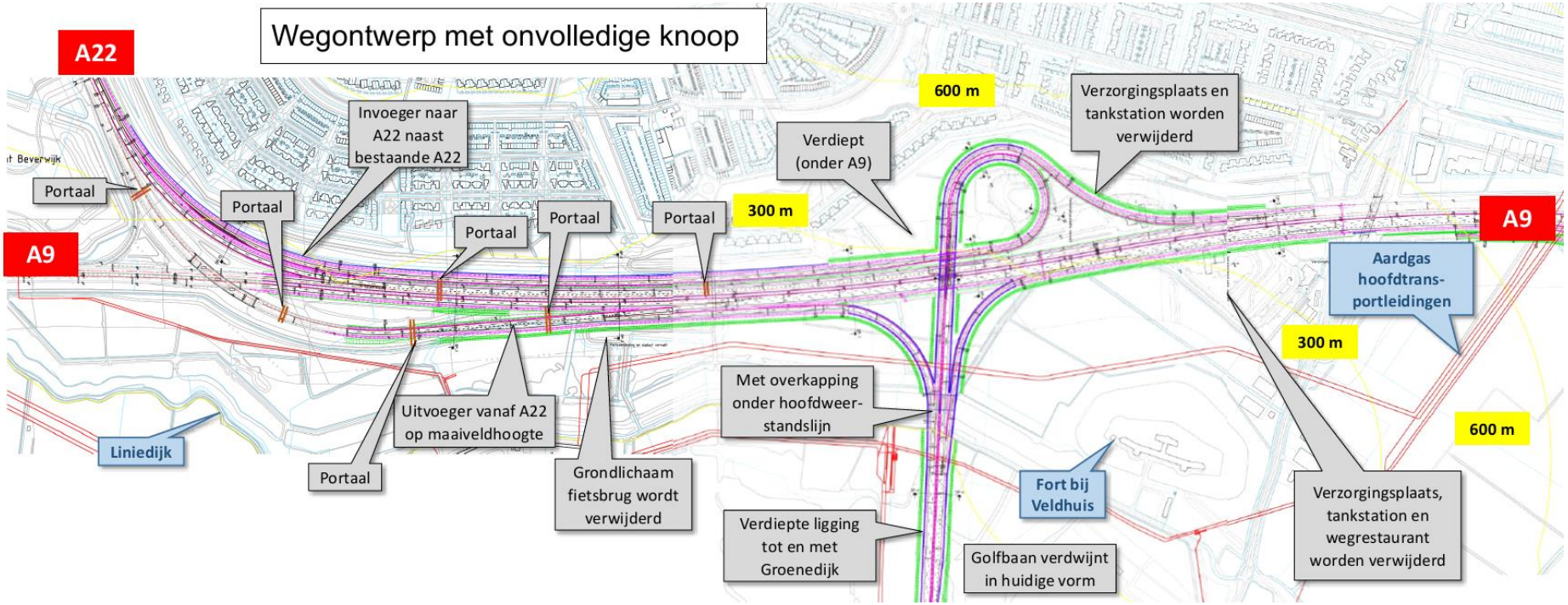
4. Twee varianten voor de Verbinding A8-A9

Het impactassessment richt zich op de Verbinding A8-A9 in twee varianten voor de aansluiting op de A9 (figuren 1 en 2):
- Met een volledige knoop;
- Met een onvolledige knoop.

Voor beide varianten wordt uitgegaan van een verdiepte ligging ter plaatse van de kruising met de A9. Uit het onderzoek naar de omgevingseffecten van een verdiepte of verhoogde ligging van de aansluiting is namelijk gebleken dat een verdiepte ligging de voorkeur heeft (minder geluidsbelasting). Ook wordt uitgegaan van een verdiepte ligging ter plaatse van de hoofdweerstandslijn. Het ontwerp voorziet daar in een tunnelbak met een dak. Dat is korter dan 250 meter zodat niet hoeft te worden voldaan aan de eisen van de Tunnelwet. De verdiepte ligging loopt door tot en met de oostgrens van de ‘property’ bij de Groenedijk. De voor de Stelling buitengewoon belangrijke continuïteit van de hoofdweerstandslijn en het Inundatiekanaal blijven hierdoor intact.



Figuur 1. Wegontwerp van de volledige knoop. Rode lijnen zijn gasleidingen, gele lijnen de verboden kringen. Ter plaatse van de portalen komen matrixborden of borden voor de bewegwijzering boven de snelweg.



Figuur 2. Wegontwerp van de onvolledige knoop. Rode lijnen zijn gasleidingen, gele lijnen de verboden kringen. Ter plaatse van de portalen komen matrixborden of borden voor de beweg-wijzering boven de snelweg.

Onlosmakelijk verbonden aan het realiseren van de Verbinding A8-A9 is het verwijderen van de bestaande verzorgingsplaatsen (inclusief benzinestations en wegrestaurant)[4]. Ook het bestaande kunstwerk van het fietspad over de A9[5] moet verdwijnen om de Verbinding A9-A9 te kunnen aanleggen. Dit kunstwerk bestaat uit een grondlichaam en fietsbrug over de A9. Daarnaast is het verwijderen van de huidige bosschages langs de A22 bij knooppunt Beverwijk onderdeel van beide varianten.

In de bestaande situatie is er al een fors ruimtebeslag van snelwegen, woonwijken en andere functies in de schootsvelden en verboden kringen (figuren 3 en 4). Het karakter van het oorspronkelijke open gebied van de verboden kringen van 600 meter en 1000 meter is al geheel verloren gegaan.

Het ruimtebeslag van de Verbinding A8-A9 ligt bij de twee varianten voor de knoop geheel in de eerste verboden kring van 300 meter vanaf de Liniedijk.

Het oppervlak van de eerste verboden kring tussen de St. Aagtendijk en de hartlijn waar de Verbinding A8-A9 de A9 kruist (zie figuur 4) is ongeveer 76 hectare. Van dit areaal is in de huidige situatie nog ongeveer 37 hectare over[6]. Dit is de zone tussen de A9/A22 en de Liniedijk, waar de openheid is aangetast door de bosschages en de fietsbrug. Bij de volledige knoop gaat van dit areaal nog ongeveer 7,5 hectare af. Bij de onvolledige knoop is dat ongeveer 3,7 hectare, vooral ter hoogte van de kruising met de A9.

De figuren 5, 6 en 7 en de figuren 9, 10 en 11 geven een beeld van de Verbinding A8-A9 in het landschap van de Stelling. De figuren 6 en 7 als vogelvluchtbeeld en de figuren 10 en 11 voor een waarnemer op ooghoogte op de Liniedijk, beide in vergelijking met de huidige situatie (referentie) in de figuren 5 en 9.

Bij de volledige knoop zijn er (vanuit het zuiden) verbindingswegen vanaf zowel de A9 als de A22. De verbindingsweg vanaf de A9 ligt het dichtst bij de hoofdverdedigingslijn, maar gesitueerd op maaiveld. De verbindingsweg vanaf de A22 ligt direct naast de (bestaande) A22. Figuur 8 laat zien hoe deze verbindingswegen in het inundatiegebied liggen.

De **golfbaan** wordt doorsneden door het tracé van de Verbinding A8-A9 en kan bij de aanleg daarvan in de huidige vorm niet worden gehandhaafd. Zowel de doorsnijding zelf, als de tijd die nodig is voor de wegaanleg en de daaraan gerelateerde verlegging van de hoofdtransportleidingen voor aardgas[7], maken het zeer waarschijnlijk dat de Verbinding A8-A9 als direct gevolg heeft dat de golfbaan gaat verdwijnen.

In het geval de golfbaan in een gewijzigde vorm toch aanwezig blijft, kan er van worden uitgegaan dat bij de nieuwe inrichting als uitgangspunt het open houden van het landschap geldt. Dit uitgangspunt komt voort uit de analyse van de kernkwaliteiten van het werelderfgoed en het onderliggend landschap in hoofdstuk 3 van het rapport. Voor de beoordeling van de impact van de Verbinding A8-A9 is daarom als uitgangspunt geformuleerd dat in het gebied van de huidige golfbaan de openheid van het landschap wordt hersteld (al dan niet met een - herontworpen - golfbaan).

---

[4] Deze zijn vanwege de in- en uitvoegers naar de A9 en vanwege het ruimtebeslag van de aansluiting niet te handhaven.

[5] Uitgangspunt is wel dat een fietsverbinding aanwezig moet blijven. Dit wordt meegenomen bij de verdere uitwerking van de voorkeursoplossing. Bij het ontwerp van de fietsverbinding wordt het uitgangspunt van het openhouden van het landschap gehanteerd.

[6] Hierbij is voor de snelwegen gerekend vanaf de bermsloot. De bermen en het talud van de A22 e.d. zijn dus beschouwd als onderdeel van de infrastructuur.

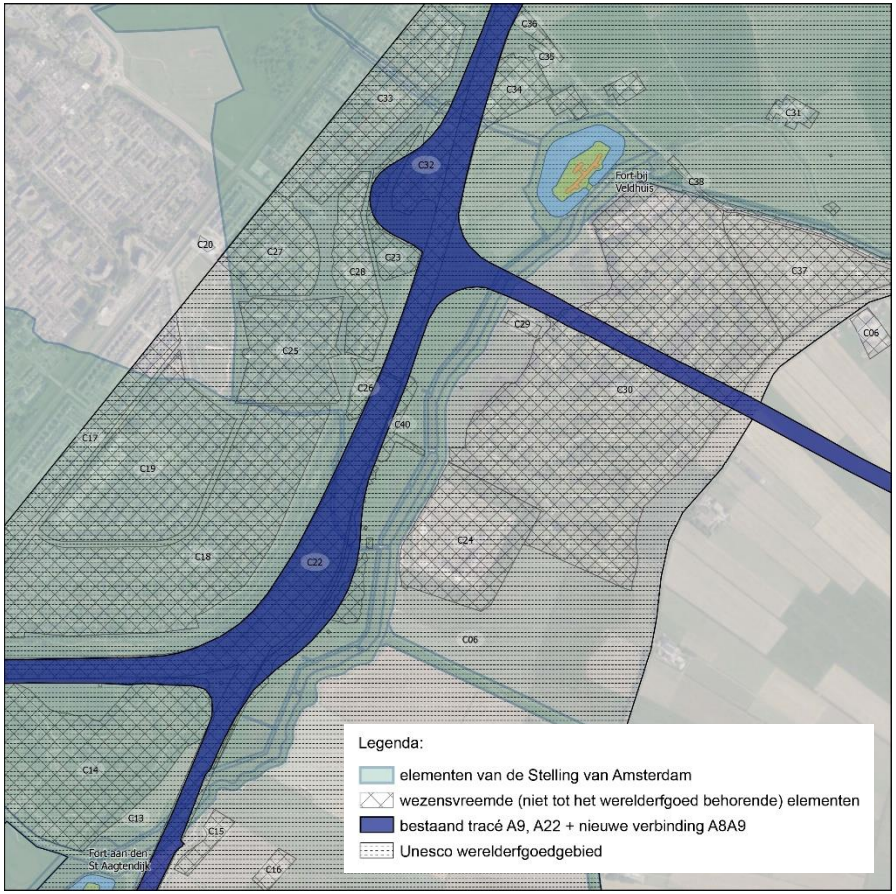
[7] Door de Gasunie is een verkennende studie gedaan naar het verleggen van de gasleidingen. Daaruit blijkt dat verleggen (naar de ondergrond) mogelijk is met behulp van een gestuurde boring. Hiervoor is tijd en ruimte nodig. Dit legt een zodanig groot beslag op de golfbaan dat het gebruik daarvan enkele jaren sterk wordt beperkt.

Bij de beschrijving van de impact van de Verbinding A8-A9 is geen rekening gehouden met eventuele (verdere) mitigerende en/of compenserende maatregelen. Ook is geen rekening gehouden met de kansen die de Verbinding A8-A9 verder biedt voor herstel of ontwikkeling van de kernkwaliteiten en/of voor het verbeteren van de beleefbaarheid van de Stelling. Er is ook (nog) geen rekening gehouden met het eventueel verwijderen van de bestaande hoogspanningsverbinding van 150 kV die bij het knooppunt Beverwijk naast de A22 staat en deels parallel met de hoofdweerstandslijn doorloopt naar het noorden. Bij de variant volledige knoop is het naar verwachting noodzakelijk deze lijn aan te passen[8].

Als onderdeel van de Verbinding A8-A9 wordt ook de bestaande aansluiting Heemskerk aangepakt. Dat is noodzakelijk vanwege de ontwerprichtlijnen[9] en daarnaast wenselijk omdat de bestaande krappe bocht in de aansluiting (oostzijde) onveilig is voor het verkeer. In het ontwerp van de beide varianten is opgenomen dat deze aansluiting wordt omgevormd naar een zogeheten Haarlemmermeeraansluiting (figuur 12). De aansluiting ligt deels in en deels buiten de verboden kring van 1000 meter van fort Veldhuis. Deze aanpassing heeft een gering effect op de openheid van de schootsvelden en verboden kringen en op de inundatiekommen en is daarom in deze impactanalyse verder niet beschouwd.

[8] Hierover wordt afgestemd met TenneT. Inmiddels is duidelijk dat aanpassingen (bijvoorbeeld in de vorm van het verhogen van de masten) nodig zijn bij de variant volledige knoop. Er kan ook voor worden gekozen de gehele hoogspanningsverbinding onder de grond te brengen. Dat past bij de intenties van het Landschapsplan A8-A9, omdat het bijdraagt aan het herstellen van de openheid. Bij de beoordeling van de impact van de Verbinding A8-A9 is deze maatregel (een kans) niet meegenomen.

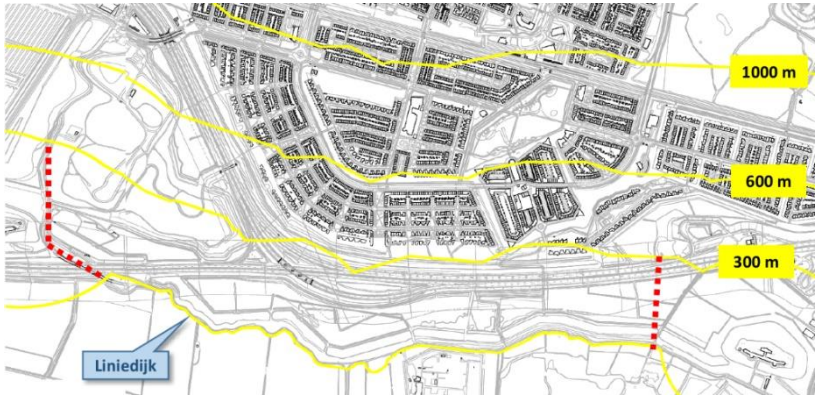
[9] Richtlijn Ontwerp Autosnelwegen (ROA) 2019. Deze bevat onder andere richtlijnen voor de lengte van weefvakken en de afstanden tussen in- en uitvoegers.



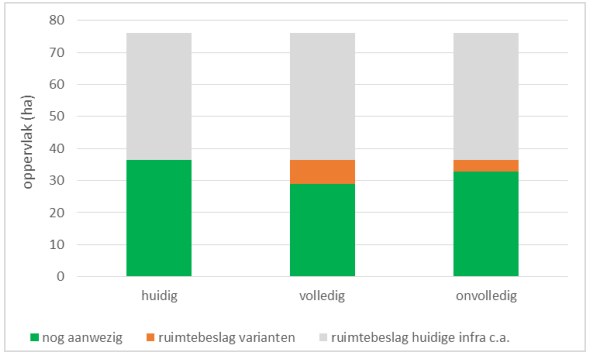
Figuur 3a. Variant volledige knoop geprojecteerd op de kaart met wezensvreemde elementen (nummering uit het analyserapport, zie noot 12). Blauw is nieuw ruimtebeslag in vergelijking met de bestaande situatie.



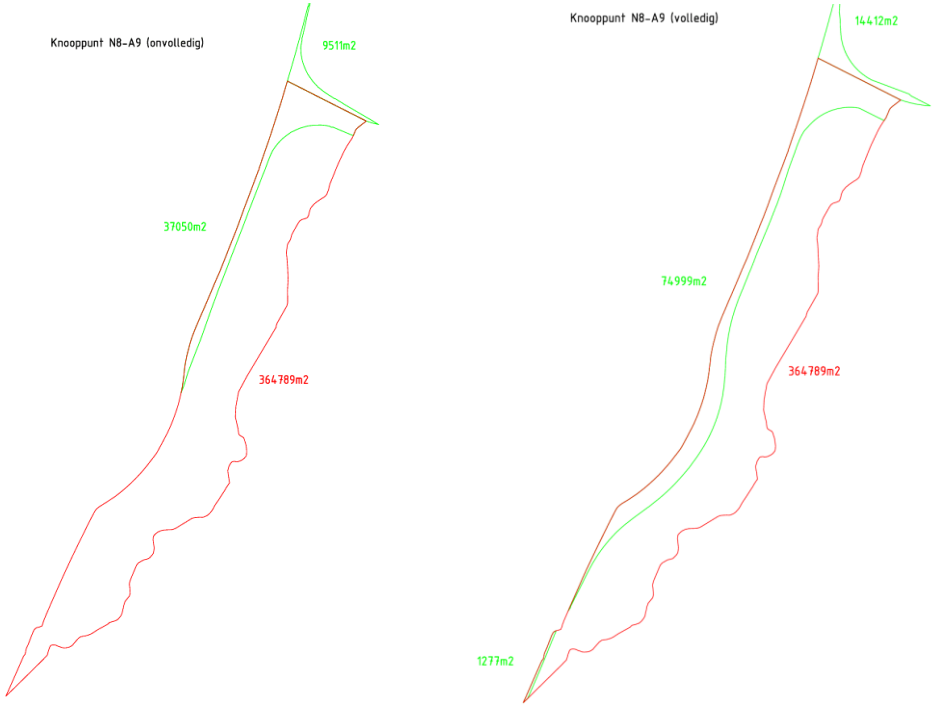
Figuur 3b. Variant onvolledige knoop.



Figuur 4a. Verboden kringen. Het oppervlak van de eerste kring (300 meter, tussen de gele lijnen) is berekend voor het gedeelte tussen de twee rode streeplijnen, respectievelijk de St. Aagtendijk en de as van de Verbinding A8-A9 bij de kruising met de A9.



Figuur 4c. Areaal binnen de eerste verboden kring (conform figuur 4a) in de huidige situatie en bij de twee varianten voor de Verbinding A8-A9.



Figuur 4b. Oppervlak (m2) van het resterende deel van de eerste kring tussen de A9/A22 en de Liniedijk bij de twee varianten voor de knoop.

	Oppervlak (hectare)			Als percentage		
	huidig	volledig	onvolledig	huidig	volledig	onvolledig
van eerste verboden kring nog min of meer gaaf aanwezig	36,5	28,9	32,8	48	38	43
ruimtebeslag huidige infra c.a.	39,6	39,6	39,6	52	52	52
ruimtebeslag varianten	0,0	7,6	3,7	0	10	5
totaal	**76,1**	**76,1**	**76,1**	**100**	**100**	**100**

Figuur 4d. De cijfers van figuur 4c: oppervlaktes in hectares en als percentage van het totaal (conform figuur 4a).



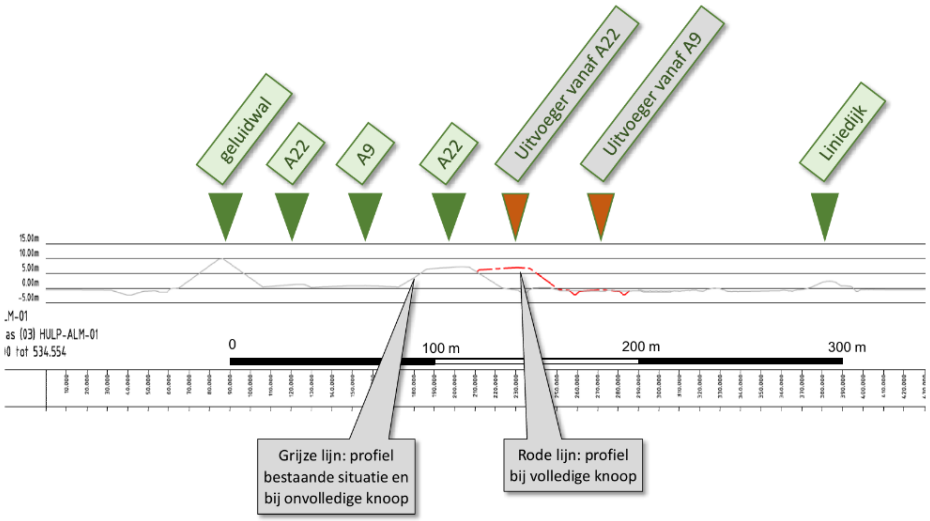
Figuur 5. Vogelvluchtbeeld van studiegebied, bestaande situatie.



Figuur 6. Vogelvluchtschets van de Verbinding A8-A9, volledige knoop.

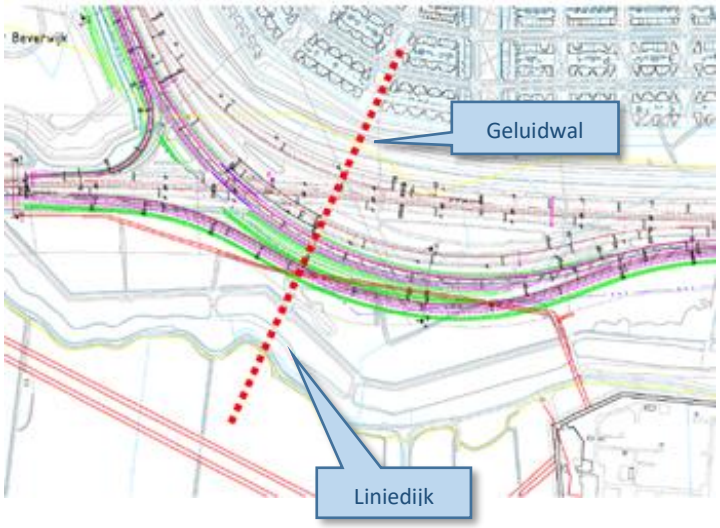


Figuur 7. Vogelvluchtschets van de Verbinding A8-A9, onvolledige knoop.



Figuur 8. Hoogteprofiel ter plaatse van smalle deel van de schootsvelden; rode stippellijn op de ontwerptekening (rechts) is de locatie. In het profiel is afgeleid uit het 3D- wegontwerp en de feitelijke, actuele terreinhoogtes. De figuur laat de bestaande situatie zien en het verschil tussen de volledige knoop en de onvolledige knoop.

De breedte van de hoofdweerstandslijn is in totaal ongeveer 60 tot 80 meter, waarvan ongeveer 25-35 meter Inundatiekanaal.







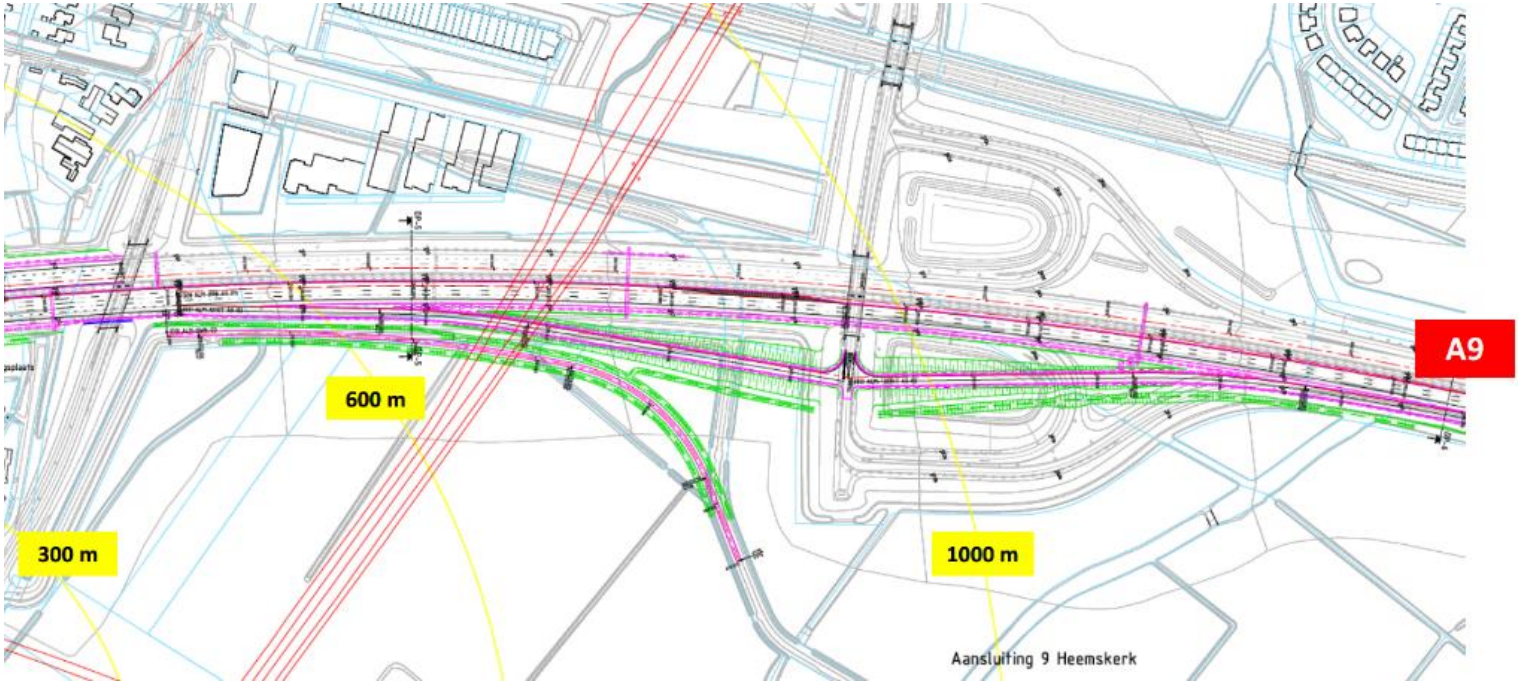
Figuur 9. Beeld op ooghoogte, bestaande situatie.



Figuur 10. Beeld op ooghoogte, volledige knoop.
(NB: bij de volledige knoop zijn aanpassingen nodig aan de hoogspanningslijn:
masten verhogen).



Figuur 11. Beeld op ooghoogte, onvolledige knoop. Hier kan de hoogspanningslijn blijven staan, maar zijn wel portalen nodig boven de snelweg.



Figuur 12. Aanpassing van de aansluiting Heemskerk. Dit is onderdeel van beide varianten.
Grijs is bestaand, paars en groen de ingreep als onderdeel van de Verbinding A8-A9.
De aansluiting ligt hoog met een kunstwerk over de A9.

5. Beschrijving van de impact op de integriteit

In de onderstaande tabellen 1, 2 en 3 is een beschrijving van de impact van de Verbinding A8-A9 op de **integriteit** opgenomen. Zoals aangegeven heeft integriteit te maken met de vraag of alle kernkwaliteiten nog compleet en in samenhang aanwezig zijn in het erfgoed en niet zijn aangetast of worden bedreigd.

De beschrijving van de huidige situatie in deze tabellen bouwt voort op de informatie die is opgenomen in het analyserapport van dit onderzoek.[10].

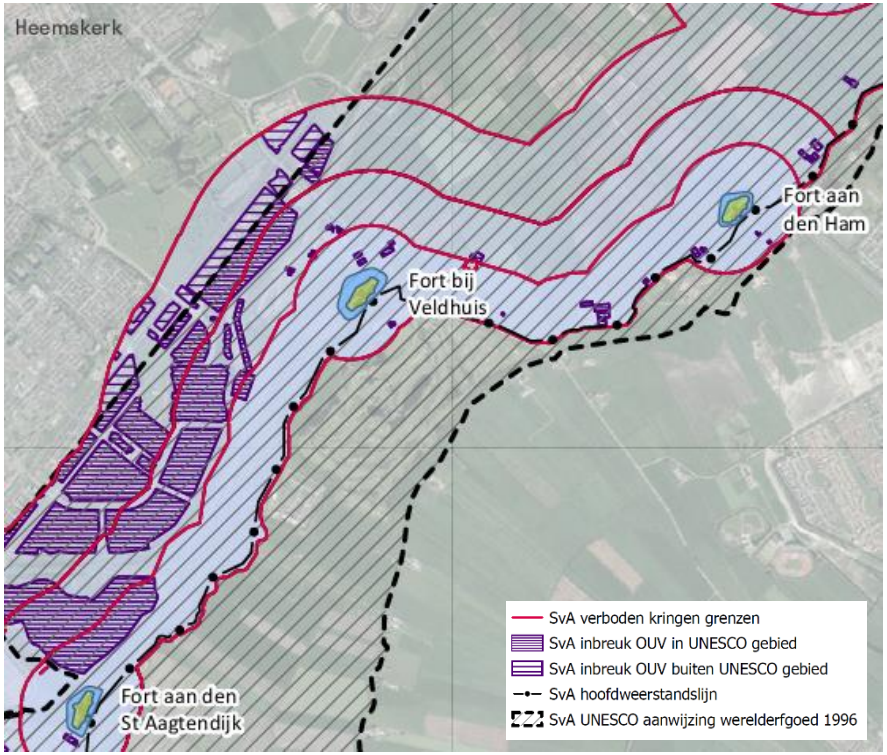
[10] KuiperCompagnons, Antea, BoschSlabbers, VenhoevenCS, BunkerQ, 'Tussenrapportage landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8A9', 28 januari 2020.

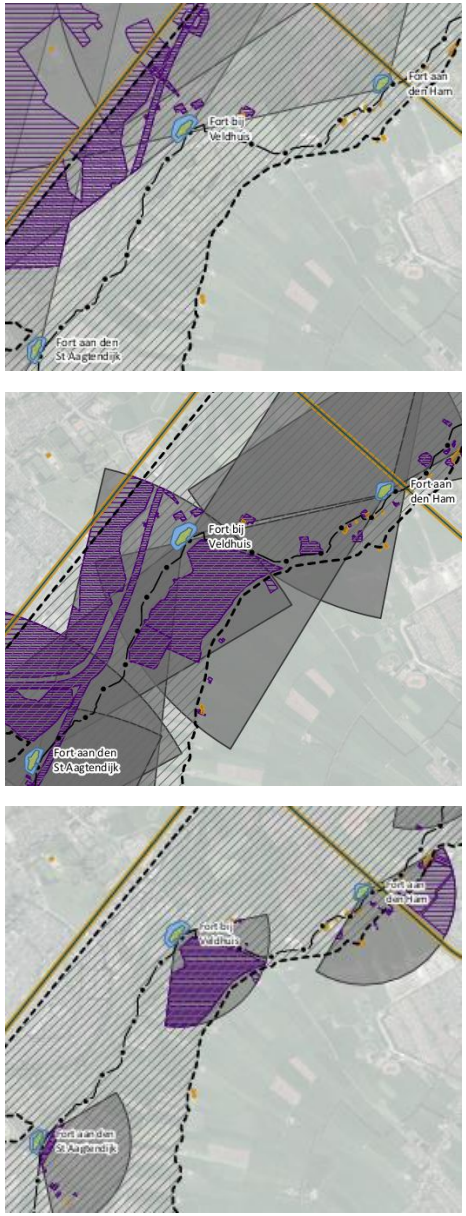
*Tabel 1. Impact op **integriteit** van het strategisch landschap*

		Bestaande situatie / referentie	Impact in vergelijking met de huidige situatie	
			Volledige knoop verdiept	Onvolledige knoop verdiept
Hoofdweer-standslijn	Compleetheid	• Doorsnijding van Liniedijk en defensieve gracht bij aanleg A9 (twee doorsnijdingen bij Fort St Aagtendijk) • Deels afgegraven bij verlegging tracé Communicatieweg bij kunstwerk over A9 • De hoofdweerstandslijn heeft een totale breedte van ongeveer 60 tot 80 meter, waarvan ongeveer 25 - 30 meter Inundatiekanaal	• Nieuwe kruising nabij Fort Veldhuis • Door verdiepte ligging en dak (korter dan 250 meter) ter plaatse van de kruising geen wezenlijke aantasting van de compleetheid en samenhang tussen de onderdelen • Geen verschil tussen volledige en onvolledige knoop;	
	Gaafheid	• Doorsnijding van A9 bij St Aagtendijk tast de gaafheid van de lijn aan	• Nieuwe kruising van de Verbinding A8-A9 van de hoofdweerstandslijn leidt door de gekozen uitvoering (verdiept onder de hoofdweerstandslijn en het inundatiekanaal door) niet tot een effect op de gaafheid van de hoofdweerstandslijn; deze kruising is bij beide varianten gelijk	
		• Grondlichaam van A9 blokkeert de liniegracht bij Fort St Aagtendijk	• Ter plaatse van de bestaande doorsnijding van hoofdweerstandslijn wordt A9 verbreed met weefvak (verbreding in de orde van grootte van 5 meter). • De infrastructuur (uitvoegers vanaf A22 en A9) komt dichter bij de hoofdweerstandslijn, maar tast de gaafheid daarvan niet direct aan	• Huidig grondlichaam A22 blijft gehandhaafd, beperkt zicht op inundatiekom en Liniedijk wordt niet anders dan in de bestaande situatie
Inundatiekom-men	Compleetheid	• Groot deel inundatiegebied (inundatiekommen 15, 16, 17) is verdwenen onder stedelijk gebied en infrastructuur	• Ter plaatse van de bestaande tankstations en verzorgingsplaatsen wordt een deel van het inundatiegebied weer vrij gemaakt (kom 15).	
			• Verdere afname van areaal inundatiegebied door de uitvoegers vanaf A9 (op maaiveldhoogte) en A22 (op grondlichaam naast het bestaande grondlichaam van de A22 (kom 16) (zie figuur 4)	• Kleine afname van areaal inundatiegebied door uitvoeger vanaf A22 (kom 16) (figuur 4)

		Bestaande situatie / referentie	Impact in vergelijking met de huidige situatie	
			Volledige knoop verdiept	Onvolledige knoop verdiept
	Gaafheid	• Tankstations, wegrestaurant en verzorgingsplaatsen zijn wezensvreemd in inundatiegebied (kom 15)	• Groter ruimtebeslag in smalle restzone van inundatiegebied (kom 16) • Openheid inundatiegebied wordt verbeterd door verwijderen fietsbrug (kom 16) en verzorgingsplaatsen (kom 15)	• Slank wegontwerp leidt tot klein ruimtebeslag in smalle restzone van inundatiegebied (kom 16) • Openheid inundatiegebied wordt verbeterd door verwijderen fietsbrug en verzorgingsplaatsen (kommen 15 en 16)
Schootsvelden en verboden kringen	Compleetheid	• Infrastructuur (A9, A22) en tankstations, wegrestaurant en verzorgingsplaatsen liggen in de schootsvelden en verboden kringen; min of meer parallel aan de hoofdweerstandslijn • Kleine afstand tussen A9 en hoofdweerstandslijn • Grondlichaam van fietsbrug en bosschages liggen in schootsveld en verboden kring; • Grondlichaam viaduct Communicatieweg ligt in schootsveld en verboden kring • Woonwijken en geluidwal langs A9/A22 liggen in schootsvelden en verboden kringen • Golfbaan ligt in klein flankement van Fort Veldhuis	• Grondlichaam van het fietsviaduct en de twee tankstations en verzorgingsplaatsen en het wegrestaurant worden verwijderd uit de schootsvelden, waardoor de openheid wordt verbeterd ten opzichte van de bestaande situatie • Verwijderen van de golfbaan in huidige vorm heeft als gevolg dat het klein flankement van Fort Veldhuis en het groot flankement van de forten Aan den Ham en St Aagtendijk weer open worden (met verdiepte ligging van de Verbinding A8-A9 tot en met de Groenedijk)	
			• In het smalle (resterende) deel van het open gebied van de schootsvelden en verboden kringen komen twee verbindingswegen waarvan één op een grondlichaam naast de huidige A22 (figuur 8) • De afstand tussen de infrastructuur en de hoofdweerstandslijn wordt plaatselijk gereduceerd tot ongeveer 90 - 100 meter tussen liniedijk en de bermsloot van de nieuwe weg • Portalen met bewegwijzering niet in het smalste gedeelte van de resterende schootsvelden	• Door de slanke uitvoering van deze variant is er nagenoeg geen extra ruimtebeslag in de schootsvelden en verboden kringen • Visueel effect van portaal met bewegwijzering boven A22
	Gaafheid	• De ligging van de A9, ongeveer parallel aan de hoofdweerstandslijn, is strijdig aan	• Ter plaatse van de bestaande tankstations en verzorgingsplaatsen en de fietsbrug over de A9 wordt de openheid van de schootsvelden hersteld • Door de verdiepte ligging van de Verbinding A8-A9 is het effect op de resterende openheid beperkt	

		Bestaande situatie / referentie	Impact in vergelijking met de huidige situatie	
			Volledige knoop verdiept	Onvolledige knoop verdiept
		het principe van de accessen die de hoofdweerstandslijn min of meer haaks kruisen; bij de accessen zijn ook de forten gesitueerd; • Openheid van resterende deel van het inundatiegebied wordt sterk belemmerd door fietsbrug, tankstations en verzorgingsplaatsen, bos-schages	• Door de twee uitvoegers in het inundatie-gebied wordt de gaafheid verder aangetast	• Geen relevante verdere aantasting van de gaaf-heid



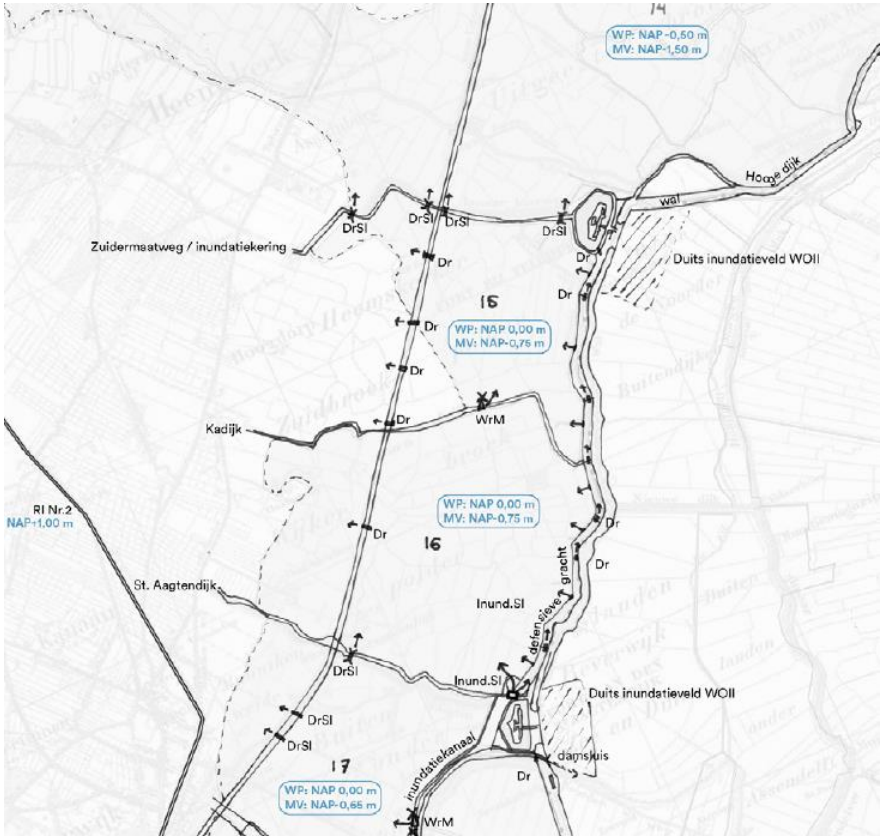


Figuur 13: Verboden kringen (links) en schootsvelden positievuur (rechtsboven), groot flankement (rechts midden) en klein flankement (rechtsonder)

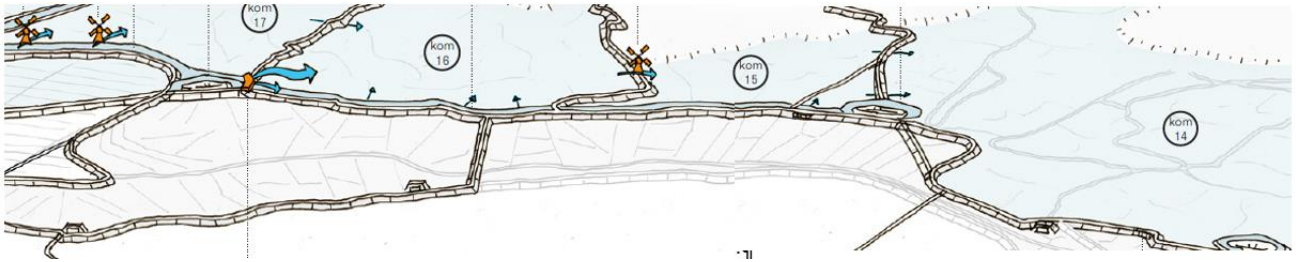
*Tabel 2. Impact op **integriteit** watermanagementsysteem.*

NB: hier gaat het alleen om het watermanagementsysteem; de impact op de inundatiekommen is meegenomen bij de impactanalyse strategisch landschap.

		Bestaande situatie / referentie	Impact in vergelijking met de huidige situatie	
			Volledige knoop verdiept	Onvolledige knoop verdiept
Inundatiekanalen en toevoerkanalen	Compleetheid	• Aantasting als gevolg van infrastructuur, woonwijken en verzorgingsplaatsen	• Geen verdere impact in positieve of negatieve zin	
	Gaafheid	• Sterk gereduceerd	• Geen verdere impact in positieve of negatieve zin	
Kaden en dammen	Compleetheid	• Kadijk (tussen inundatiekommen 15 en 16) grotendeels verdwenen • Inundatiekering en Zuidermaatweg tussen kommen 14 en 15 grotendeels verdwenen	• Hoewel niet meer als zodanig aanwezig leidt de volledige knoop tot een extra doorsnijding ter plaatse van de voormalige Kadijk	• Geen verdere impact
	Gaafheid	• In het resterende deel van de inundatiekommen 14, 15 en 16 is weinig over van het oorspronkelijke watermanagementsysteem	• Geen verdere impact	

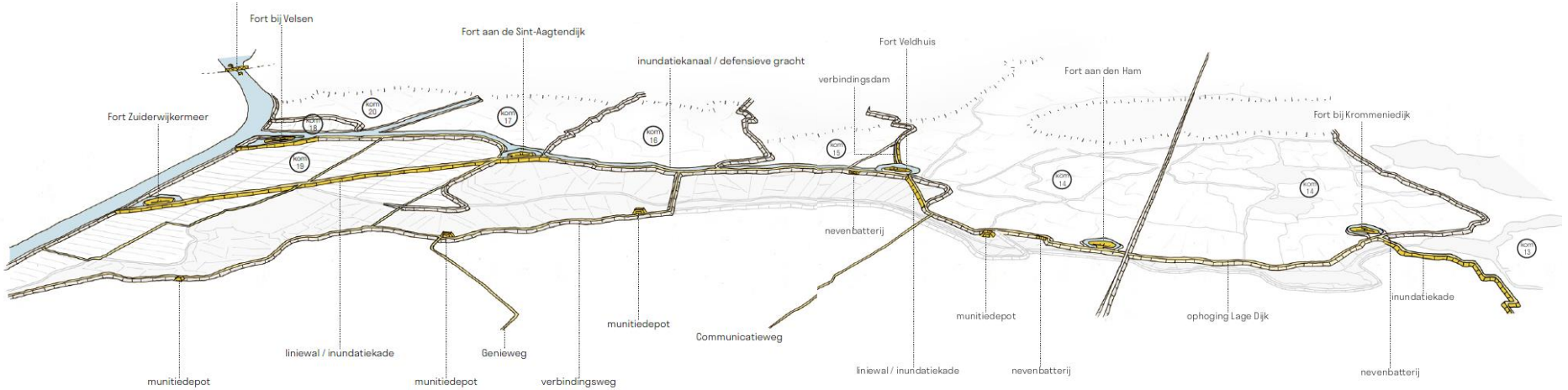


Figuur 14. Onderdelen van het watermanagementsysteem.



*Tabel 3. Impact op **integriteit** militaire werken.*

		Bestaande situatie / referentie	Impact in vergelijking met de huidige situatie	
			Volledige knoop verdiept	Onvolledige knoop verdiept
Forten en nevenbatterijen	Compleetheid	• Forten zijn nog aanwezig • De nevenbatterijen zijn deels nog aanwezig • Nevenbatterij bij Fort St Aagtendijk verwijderd bij aanleg afrit Beverwijk	• Geen effect op de forten en nevenbatterijen • Geen verschil tussen volledige en onvolledige knoop • Context van nevenbatterij bij Fort Veldhuis nabij tracé van Verbinding A8-A9 is aandachtspunt	
	Gaafheid	• Fort Veldhuis en de bijbehorende nevenbatterij vertonen een grote mate van achterstallig onderhoud. Fort St Aagtendijk is in goede staat	• Geen extra effect op de gaafheid van de forten en nevenbatterijen • Geen verschil tussen volledige en onvolledige knoop	
Overige militaire werken	Compleetheid	• Communicatieweg is ten behoeve van viaduct over A9 verlegd (niet meer op oorspronkelijke tracé)	• Geen direct effect, geen verschil tussen volledige en onvolledige knoop	
	Gaafheid	• Wegprofiel Communicatieweg is aangepast voor gebruik door autoverkeer • Tracé (gedeelte tussen Hoge Dijk en fort Veldhuis) is op twee punten aangepast ten behoeve van de verkeersfunctie tussen Assendelft en Heemskerk. Daardoor is de oriëntatie van de weg op fort Veldhuis niet meer gaaf • Verkeersdruk Communicatieweg	• Beide varianten hebben geen impact op profiel en tracé van de Communicatieweg • Zowel bij volledige als onvolledige knoop neemt de verkeersdruk op de Communicatieweg af	



Figuur 15. Onderdelen van de militaire werken.

Beschouwing van de impact op de integriteit van het strategisch landschap (tabel 1)

Het effect van beide varianten voor de Verbinding A8-A9 op de **hoofdweerstandslijn** is in beperkte mate negatief, in vergelijking met de bestaande situatie. In de bestaande situatie is de integriteit al aangetast. Dat is vooral het gevolg van de doorsnijding van de hoofdweerstandslijn door de A9 bij Fort St. Aagtendijk. De A9 en A22 zijn al dominant aanwezig in het landschap, in contrast met de rustige, bescheiden maar grotendeels nog complete en gave hoofdweerstandslijn[11].

Beide aansluitingsvarianten van de Verbinding A8-A9 leiden nabij Fort Veldhuis tot een nieuwe kruising van de hoofdweerstandslijn op een locatie waar deze nog compleet en gaaf is. Door de verdiepte ligging en, ter plaatse van de kruising van de hoofdweerstandslijn, een overkapping (waarboven de liniedijk en de defensieve gracht doorlopen) is dit nieuwe acces maar beperkt zichtbaar. Daardoor is het effect op de samenhang en de compleetheid en gaafheid van de hoofdweerstandslijn gering[12]. De volledige knoop leidt tot een kleine verbreding van de A9 (ongeveer 5 meter) ter plaatse van de bestaande doorsnijding van de hoofdweerstandslijn door de A9 (bij Fort St Aagtendijk)[13].

Voor de impact op de **schootsvelden en verboden kringen**, waarvan de openheid een kenmerkende en essentiële eigenschap is, is sprake van zowel een negatieve impact als van een verbetering ten opzichte van de bestaande situatie. De verbetering van de openheid is vooral het gevolg van het verwijderen van de verzorgingsplaats, het tankstation en het wegrestaurant aan de oostkant van de A9. Ook het verwijderen van het grondlichaam van de fietsbrug en van enkele bosschages heeft daar een positief effect op de openheid. Het verwijderen van de verzorgingsplaatsen draagt bij aan het herstel van de openheid van de schootsvelden.
Aan de binnenzijde van de hoofdweerstandslijn heeft het verwijderen van de golfbaan in huidige vorm een positief effect op de schootsvelden (groot en klein flankement). Dit is bij beide varianten het geval. De verzorgingsplaatsen c.a. en de (voorloper van de huidige) golfbaan waren in 1996 al aanwezig, de fietsbrug niet.

De variant met de onvolledige knoop heeft door de slanke en korte uitvoeger een gering negatief effect op de schootsvelden en de verboden kringen. Op het smalste deel is er geen uitbreiding van de bestaande infrastructuur. Hier is bij deze variant wel een portaal met bewegwijzering nodig[14].

De variant met de volledige knoop leidt door de twee uitvoegers tot een negatief effect op de openheid van het smalle restant van de schootsvelden ter hoogte van het knooppunt Beverwijk. De infrastructuur komt dichter bij de hoofdweerstandslijn te liggen: de afstand is kleiner dan de eerste verboden kring van 300 meter (zie figuur 8).

De verbindingsweg vanaf de A9 ligt bij de volledige knoop het dichtst bij de hoofdweerstandslijn. Deze weg ligt ongeveer op maaiveld, maar het verkeer is duidelijk waarneembaar.

---

[11] Waarbij dit de enige plek in de hele Stelling is waar een snelweg ongeveer parallel aan de hoofdweerstandslijn ligt. Een dergelijke ligging van infrastructuur is strijdig met de principes van de Stelling waar alle (hoofd)infrastructuur (accessen) de hoofdweerstandslijn ongeveer haaks kruist nabij forten.

[12] Voorwaarde hierbij is wel dat de uitvoering zorgvuldig en met respect plaats moet vinden. Dit wordt beoordeeld bij de authenticiteit.

[13] Dit biedt overigens een kans om deze doorsnijding beter vorm te geven, op een manier die beter past bij de SvA. Deze kans is niet meegenomen in de beoordeling.

[14] Bij de volledige knoop staat de bewegwijzering meer stroomopwaarts op de A9 en A22, buiten het smalste deel van de schootsvelden.

De impact van de onvolledige knoop op de schootsvelden is per saldo – door de combinatie van positieve en negatieve effecten – gering. Voor de volledige knoop is de impact per saldo negatief.

In vergelijking met de oorspronkelijke situatie en ten opzichte van de situatie in 1996 is in de huidige situatie al een groot deel van het areaal van de **inundatiekommen** niet meer als zodanig herkenbaar als gevolg van (vooral) stedelijke ontwikkelingen en infrastructuur. Bij de variant volledige knoop neemt de compleetheid van de inundatiekommen verder af; een negatief effect. Bij de onvolledige knoop is dat in mindere mate het geval; een gering negatief effect.

Beschouwing van de impact op de integriteit van het watermanagementsysteem (tabel 2)

Het watermanagementsysteem van de SvA is gedefinieerd als alle (civiele) werken en kunstwerken die noodzakelijk waren voor het beheer van het watersysteem, het inunderen en het –in het geval van een oorlogssituatie– handhaven van het gewenste peil in de inundatiekommen. Het systeem bestaat uit lijnvormige elementen (zoals kanalen en dijken) en (relatief kleine) vlakken, zoals sluizen en molens. De inundatiekommen *zelf* – de grootste vlakken - en het Inundatiekanaal zijn beschouwd als onderdeel van het strategisch landschap.

De integriteit van het watermanagementsysteem in het inpassingsgebied van de Verbinding A8-A9 is in de huidige situatie sterk aangetast. De verdere impact van de Verbinding A8-A9 en van de bestaande infrastructuur op de compleetheid en gaafheid van het watermanagementsysteem is (daardoor) klein. De huidige A9 doorsnijdt de tracés van de verdwenen kades tussen de inundatiekommen 14 en 15 en tussen 15 en 16.

Beschouwing van de impact op de integriteit van de militaire werken (tabel 3)

De Verbinding A8-A9 heeft geen directe positieve of negatieve invloed op de **militaire werken**. Dat komt doordat de ingreep de attributen van de militaire werken niet direct raakt. Het tracé van de Verbinding A8-A9 ligt dicht bij de nevenbatterij bij Fort Veldhuis. De inpassing op dit punt moet zorgvuldig plaatsvinden.

6. Beschrijving van de impact op de authenticiteit

In de onderstaande tabellen 4, en 5 is een beschrijving opgenomen van de authenticiteit van de elementen van de Stelling, aan de hand van de criteria uit de Guidelines. In de tabellen is alleen informatie opgenomen over de attributen die mogelijk worden beïnvloed door de realisatie en het gebruik van de Verbinding A8-A9. Zoals aangegeven in paragraaf 5 is het uitgangspunt dat uitsluitend wordt gekeken naar de ingreep van de Verbinding A8-A9 en de bijkomende ingrepen die daar onlosmakelijk mee samenhangen (zoals het verwijderen van de verzorgingsplaatsen).

Er is geen tabel opgenomen voor de militaire werken omdat de authenticiteit daarvan niet wordt beïnvloed door de Verbinding A8-A9.

*Tabel 4. Impact op **authenticiteit** strategisch landschap*

		Bestaande situatie / referentie	Beschrijving in vergelijking met de huidige situatie	
			Volledige knoop verdiept	Onvolledige knoop verdiept
Hoofdweerstands-lijn	Vorm en ontwerp	• Liniedijk en defensiegracht zijn in vorm en ontwerp nog grotendeels aanwezig; • Doorsnijding door A9 bij Fort St Aagtendijk • Liniewal niet meer in goede conditie; dit komt door natuurlijke processen zoals inklinking; • Nevenbatterij Fort St Aagtendijk niet meer aanwezig • Ten behoeve van de verlegging van de Communicatieweg is een deel van de doorgaande Liniedijk, ten oosten van Fort Veldhuis, afgegraven	• Geen positief of negatief effect bij het voorliggende ontwerp (verdiept met tunneldak ter plaatse van hoofdweerstandslijn)	
	Materiaal en substantie	• Materiaal en substantie zijn nog authentiek	• Afhankelijk van de constructiewijze moet ten behoeve van de nieuwe kruising mogelijk een gedeelte van de liniedijk en de defensiegracht worden afgegraven. Na realisatie wordt de oorspronkelijke situatie op het dak van de weg hersteld. Het in onvermijdelijk dat authentiek materiaal hierbij verloren gaat. De uiteindelijke vorm blijft hetzelfde. Dit is een inbreuk op de authenticiteit die bij beide varianten kan optreden	
	Gebruik en functie	• Militaire functie is al verloren gegaan voor aanwijzing. • Divers (forten) • Recreatieve functie (golfbaan) wijkt af van oorspronkelijke agrarische functie binnen de Stelling • De hoofdweerstandslijn kent nu een functie als min of meer groene en stille verbindingsring rondom Amsterdam. Het wordt voornamelijk voor recreatief (fiets)verkeer gebruikt, onder andere vanuit de Broekpolder via de fietsbrug	• Geen positief of negatief effect op gebruik van forten • Aanleg van Verbinding A8-A9 geeft noodzaak tot aanpassing functie van gebied van de golfbaan	
	Locatie en positionering	• Tracé Communicatieweg niet meer authentiek, verlegd vanaf de Hogedijk over het tracé van de gedekte weg	• Geen extra positief of negatief effect	
	Beleving	• Beleving van de Stelling vanaf de A9 en de A22 is onduidelijk; de hoofdinfrastructuur (A9 en A22) is dominant in het	• Verwijderen van bestaande visuele obstakels maakt de hoofdweerstandslijn beter zichtbaar vanaf de A9 en A22	

		Bestaande situatie / referentie	Beschrijving in vergelijking met de huidige situatie	
			Volledige knoop verdiept	Onvolledige knoop verdiept
		landschap aanwezig waardoor de Stelling zelf minder beleefbaar is. • Niet consequent 'markeren' van de doorsnijdingen van linie-dijk en defensiegracht bij Fort St Aagtendijk;	• De uitvoegers vanaf A9 en A22 komen relatief dicht bij de hoofdweerstandslijn	• Afstand tussen A9/A22 en hoofdweerstandslijn blijft ongeveer gelijk • Portaal met bewegwijzering zichtbaar vanaf hoofdweerstandslijn
Inundatiekommen	Vorm en ontwerp	• Een groot deel van de inundatiekommen is niet meer in de oorspronkelijke vorm en naar het oorspronkelijke ontwerp aanwezig	• Door de uitvoegers vanaf de A9 en A22 gaat nog een (klein) deel van de inundatiekommen verloren	• Gering effect op areaal inundatiekommen
	Materiaal en substantie	• Niet relevant		
	Gebruik en functie	• Gebruik en functie van nog resterende delen van de inundatiekommen is agrarisch en natuur (overwegend lage grasvegetatie)	• Groene functie vervalt ter plaatse van de nieuwe infrastructuur	• Geringe verandering (van groene functie naar infrastructuur)
	Locatie en positionering	• Niet relevant		
	Beleving	• Beleving van de inundatiekommen (met openheid en agrarisch gebruik als karakteristiek) vanaf de A9 en A22 wordt beperkt door visuele obstakels (bosschages, fietsbrug, verzorgingsplaatsen c.a.,, hoogspanningsverbinding • Beleving van de inundatiekommen vanaf de gedekte weg is (uiteraard) beperkt	• Verwijderen van de visuele obstakels verbetert de beleving van de openheid vanaf de A9 en de A22	
Schootsvelden en verboden kringen	Vorm en ontwerp	• De schootsvelden en verbonden kringen zijn niet meer aanwezig in hun oorspronkelijke vorm en ontwerp; essentieel hiervoor is de openheid	• De vorm van het schootsveld en de verboden kringen wordt door de twee uitvoegers vanaf de A9 en A22 verder aangetast • Verwijderen bosschages, fietsviaduct en verzorgingsplaatsen c.a. leiden tot een kleinere aantasting van oorspronkelijke vorm en ontwerp	• Nagenoeg geen verdere verandering • Verwijderen bosschages, fietsviaduct en verzorgingsplaatsen c.a. leiden tot een kleinere aantasting van oorspronkelijke vorm en ontwerp

		Bestaande situatie / referentie	Beschrijving in vergelijking met de huidige situatie	
			Volledige knoop verdiept	Onvolledige knoop verdiept
		• De golfbaan betekent een aantasting van vorm en ontwerp van de schootsvelden (klein flankement)	• Het verwijderen van de golfbaan in huidige vorm heeft een positief effect op de openheid van de flankementen bij Fort Veldhuis	
	Materiaal en substantie	• Niet relevant		
	Gebruik en functie	• Gebruik en functie niet in overeenstemming met bepalingen ten aanzien van openheid en afbreekbaarheid	• Geen relevante wijzigingen	
	Locatie en positionering	• Niet relevant		
	Beleving	• Beleefbaarheid van de essentiële openheid wordt belemmerd door visuele obstakels. • Dit speelt zowel binnen de hoofdweerstandslijn (klein flankement van Fort Veldhuis: impact van de golfbaan) als erbuiten.	• Door verdiepte ligging van de Verbinding A8-A9 geen extra negatieve impact op de openheid van de schootsvelden • Verwijderen grondlichaam fietsviaduct is positief voor de beleving van de openheid van de schootsvelden • Verwijderen van golfbaan in huidige vorm verbetert de beleefbaarheid van het klein flankement van Fort Veldhuis • Verwijderen van verzorgingsplaatsen c.a. verbetert de beleefbaarheid van de openheid van de schootsvelden	
			• Uitvoegers van A9 en (vooral) A22 verkleinen de ruimte en de openheid van de schootsvelden	• Geringe impact op de openheid van de schootsvelden

*Tabel 5. Impact op **authenticiteit** watermanagementsysteem*

		Bestaande situatie / referentie	Beschrijving in vergelijking met de huidige situatie	
			Volledige knoop verdiept	Onvolledige knoop verdiept
Inundatiekanalen en toevoerkanalen	Vorm en ontwerp	• Sterk gereduceerd ten opzichte van oorspronkelijke ontwerp	• Geen relevante impact	
	Materiaal en substantie	• Geen relevante impact		
	Gebruik en functie	• Geen relevante impact		
	Locatie en positionering	• De A9 doorsnijdt de defensieve gracht nabij Fort St Aagtendijk, tevens hoofdtoevoerkanaal voor inundatiewater	• Doorsnijding van defensieve gracht (ongeveer 30 meter breed) wordt ongeveer 5 m. breder vanwege uitvoegstrook vanaf A9	• Geen extra impact
	Beleving	• De beleving van de defensieve gracht vanaf de A9 is niet duidelijk; de vormgeving van de doorsnijding maakt geen referentie aan de functie van de defensieve gracht	• Extra impact gering	• Geen extra impact
Kaden en dammen	Vorm en ontwerp	• Geen relevante impact		
	Materiaal en substantie			
	Gebruik en functie			
	Locatie en positionering			
	Beleving	• De kaden en dammen kunnen niet (meer) worden beleefd	• Geen relevante impact	

7. Conclusies

Twee aansluitvormen resteren na de eerste trechtering van diverse varianten: de volledige knoop verdiept, die aansluit op de A22 en de A9, en de onvolledige knoop verdiept, die aansluit op de A22 alleen. De waardering voor deze twee varianten is vanuit de impact op het werelderfgoed en onderliggend landschap, leefbaarheid en bereikbaarheid verschillend.

De hiervoor beschreven effecten leiden tot de conclusie dat als we kijken naar de impact op het werelderfgoed, een onvolledige knoop verdiept de voorkeur heeft.

Beide varianten vormen een nieuwe aantasting, door de kruising van de hoofdweerstandslijn. Aangezien de aansluiting in beide gevallen verdiept wordt aangelegd en wordt voorzien van een overkapping ter plaatse van de hoofdverdedigingslijn (met een lengte van ongeveer 245 meter), is de aantasting van de integriteit van de hoofdweerstandslijn echter gering.

De aansluiting leidt in beide gevallen ook tot een verbetering van de openheid in de inundatiekommen en schootsvelden ten opzichte van de huidige situatie. Dit is met name te danken aan het verwijderen van de verzorgingsplaatsen, het tankstation en het wegrestaurant aan de oostkant van de A9. Ook het verwijderen van de fietsbrug en van enkele bosschages daar heeft een positief effect op de openheid. Aan de ‘veilige zijde’ leidt het verdwijnen van de golfbaan in huidige vorm (in een gewijzigde vorm kan de golfbaan eventueel blijven) tot een positief effect op de openheid van de daar gesitueerde schootsvelden (klein flankement en eerste kring).

Met de volledige knoop gaat een deel van het smalle resterende deel van het inundatiegebied verloren. Ook komen de verbindingsbogen dichter bij de hoofdweerstandslijn van de Stelling van Amsterdam. De infrastructuur voor de onvolledige knoop, daarentegen, heeft nauwelijks effect op de hoofdweerstandslijn en het inundatiegebied ter plaatse.

Landschapsplan

Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9

10 november 2021

Bijlage 5 – Impact van de Verbinding A8-A9 in de Assendelver polders en het Bijzonder Provinciaal Landschap



Opgesteld door

Antea group

BoschSlabbers Landschapsarchitecten

KuiperCompagnons

M.A. Kooiman

VenhoevenCS

In opdracht van
Provincie Noord - Holland

Bijlage 5 – Impact van de Verbinding A8-A9 in de Assendelver polders en het Bijzonder Provinciaal Landschap

1 Inleiding

Eén van de vraagstukken voor de Verbinding A8-A9 is de hoogteligging van het tracé in de Assendelver polders: het open gebied tussen de Dorpsstraat van Assendelft aan de oostkant en de Groenedijk aan de westkant (figuur 1). Een belangrijke kernkwaliteit van dit gebied (aangeduid als een Bijzonder Provinciaal Landschap, BPL, zie verder paragraaf 4) is de openheid en de ruimtebeleving[1]. Het tracé van het Golfbaanalternatief zoals dat is opgenomen in de Nota voorkeursalternatief Planstudie Verbinding A8-A9 uit 2018 (hierna: Nota VKA), ligt gedeeltelijk in deze polders.

Zowel de weg (inclusief de portalen en borden voor de bewegwijzering) als het verkeer op de Verbinding A8-A9 hebben een negatief effect op de openheid en beleving van het landschap. Ook de ongelijkvloerse kruising van de Communicatieweg en bij de aansluiting Saendelft hebben invloed op de openheid en beleving. Er is daarom gezocht naar mogelijkheden om de impact van de Verbinding op het landschap te verkleinen. Vooral een verdiepte ligging van de Verbinding A8-A9 biedt daartoe kansen.

De tweede reden voor het onderzoek is de afspraak in het coalitieakkoord van Noord-Holland (2019)[2] om onderzoek te doen naar een verdiepte ligging en een tunnel. Onderzoek naar de mogelijkheden voor een tunnel heeft geleid tot de conclusie dat deze optie geen realistisch alternatief is (zie het rapport Landschapsplan SvA – Verbinding A8-A9, Onderzoek haalbaarheid tunnel, april 2020).

Beschrijving tracé Verbinding A8-A9
Voor de aansluiting van de Verbinding A8-A9 op de A9 wordt uitgegaan van een verdiepte ligging vanaf de A9 tot voorbij de kruising met de Groenedijk. Uit het onderzoek naar de omgevingseffecten van een verdiepte of verhoogde ligging van de aansluiting is namelijk gebleken dat een verdiepte ligging de voorkeur heeft. Ook wordt uitgegaan van een verdiepte ligging ter plaatse van de hoofdweerstandslijn van de Stelling van Amsterdam, waardoor de integriteit van dit karakteristieke element van het werelderfgoed behouden kan blijven[3]. De Groenedijk is hier de oostelijke grens van de 'property' van de Stelling.

Het hier onderzochte tracé is het deel van de Verbinding A8-A9 in de **Assendelver polders**, dat wil zeggen tussen de Dorpsstraat van Assendelft en de Groenedijk bij het punt waar (gezien vanaf de A9) de onderdoorgang onder de Groenedijk eindigt. Het tracé ligt in het open landschap van de Assendelver polders en buiten het werelderfgoedgebied, maar is wel van invloed op de Communicatieweg.[4]

[1] De andere kernkwaliteiten zijn de Aardkundige en landschappelijke karakteristiek en de Ruimtelijke dragers (zie www.noord-holland.tercera-ro.nl/ /SiteData/9927/Publiek/BV00068/b_NL.IMRO.9927.POVPNH-VG01_578.pdf)
[2] Coalitieakkoord 'Duurzaam doorpakken!': www.noord-holland.nl/Configuratie/Publicaties/Publicaties/Coalitieakkoord_2019_2023_Duurzaam_doorpakken
[3] Zie voor details van het onderzoek ontwerp, verkeer en omgevingseffecten van de Verbinding A8-A9 bijlage 3.
[4] In bijlage 4 bij het rapport zijn de effecten van de Verbinding A8-A9 op de Outstanding Universal Value van het werelderfgoed (OUV) beschreven, voor het deel van de verbinding dat in het Unesco-gebied ligt.







Figuur 1. De Assendelver polders in 1962 (boven), 1992 (links onder) en 2019 (rechts onder). In 1962 waren de forten nog geheim en staan ze dus niet op de kaart. In 1992 staat het voorgenomen tracé van de A8 op de kaart. Het effect van de ruilverkaveling in de jaren 70 van de vorige eeuw is zichtbaar in het verschil in het slotenpatroon in 1962 en 1992.

De aspecten die van belang zijn voor die keuze voor de hoogteligging van de weg, worden voor de twee meest kansrijke varianten besproken: de effecten op het landschap en het werelderfgoed, de effecten op de leefbaarheid en de effecten op de bereikbaarheid. Ook geven we een kostenraming. In de lokale, regionale en bovenregionale bereikbaarheid zijn er geen verschillen tussen de varianten. De effecten op de bereikbaarheid komen daarom slechts kort aan de orde.

Leeswijzer

Dit document bevat de volgende onderdelen:

- Paragraaf 2 beschrijft de principes en de varianten die niet verder zijn onderzocht.
- Paragraaf 3 bevat een beschrijving van de twee kansrijke varianten en de ontwerpuitgangspunten die zijn gehanteerd; in deze paragraaf zijn ook de resultaten van de indicatieve kostenraming opgenomen.
- In paragraaf 4 zijn de effecten op het landschap beschreven.
- Paragraaf 5 gaat kort in op de effecten op archeologische waarden.
- De effecten op de leefomgeving, met name geluidbelasting, van de varianten zijn beschreven in paragraaf 6.
- In paragraaf 7 is een korte beschouwing opgenomen over de effecten voor de bereikbaarheid.
- Paragraaf 8 gaat in op de overige effecten die van belang kunnen zijn voor de keuze van een voorkeursvariant.
- Paragraaf 9 bevat een overzicht van resultaten en een conclusie.

2 Mogelijkheden en schifting

2.1 Uitgangspunten

Uitgangspunten voor deze bijlage zijn:

- Tracé van het Golfbaanalternatief conform de Nota VKA;
- De Verbinding A8-A9 wordt ingericht als een regionale stroomweg conform het Handboek Wegontwerp;
- Aansluiting op de A9 verdiept;
- Aansluiting Saendelft op de locatie conform de Nota VKA;
- Verdiept tracé door golfbaanterrein vanaf A9 tot en met onderdoorgang Groenedijk;
- Dorpsstraat wordt gekruist met een onderdoorgang;
- Vanaf de Dorpsstraat stijgend tracé naar de brug over de Nauernasche vaart;
- De (hoofd)watergangen door de polder moeten functioneel intact blijven.

Gezien het belang van het open houden van de Assendelver polders is niet gekeken naar de mogelijkheden om de Verbinding A8-A9 op hoogte te leggen. Openheid is namelijk een essentiële kwaliteit van het werelderfgoed en van het BPL in dit gebied. Een verhoogde ligging is in principe mogelijk, bijvoorbeeld in de vorm van een lang kunstwerk dat over alle kruisende wegen (op maaiveld) heen gaat.

Voor het wegontwerp zijn de vigerende provinciale ontwerprichtlijnen gebruikt. De weg wordt ingericht als een regionale stroomweg met de indeling van twee rijstroken per richting. De breedte van de verdiepte ligging is afgestemd op het dwarsprofiel van de Richtlijn Ontwerp Autosnelwegen (ROA 2019) zodat een indeling als een autosnelweg conform de ROA 2019 in de toekomst eventueel mogelijk is.

2.2 Principes en varianten hoogteligging

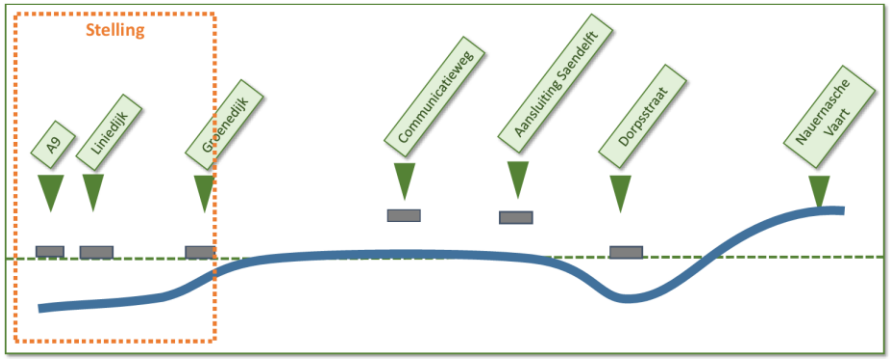
Tussen de Dorpsstraat en de Groenedijk moet rekening worden gehouden met twee kruisende wegen, enkele kruisende watergangen en kruisende ondergrondse drinkwatertransportleidingen.

Nabij de Communicatieweg en parallel daaraan zijn twee grote hoofdtransportleidingen voor drinkwater aanwezig. Eén van deze betonnen leidingen ligt in een ondergronds, onderheid kunstwerk. Dat is destijds aangelegd ter plaatse van het voorgenomen tracé van de A8. Voor deze twee ondergrondse hoofdtransportleidingen zijn technische maatregelen nodig, ongeacht de hoogteligging van de weg. Omdat de leidingen voor het landschap niet van belang zijn, is daaraan in deze bijlage verder geen aandacht besteed. In de raming van de kosten zijn de maatregelen voor het verleggen of aanpassen van de leidingen wel meegenomen.

Voor het tracé door de Assendelver polders zijn verschillende varianten mogelijk voor de hoogteligging. Deze varianten zijn gebaseerd op verschillen in hoogteligging van de Verbinding A8-A9 enerzijds en van de hoogteligging van de kruisende infrastructuur anderzijds. De kruisende wegen zijn de aansluiting Saendelft en de Communicatieweg.

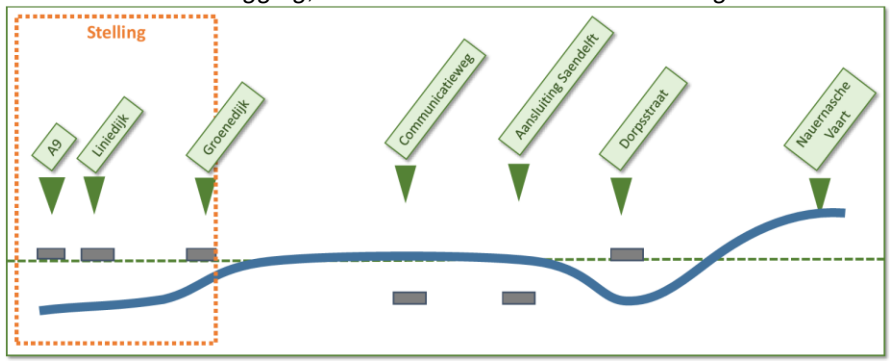
De mogelijkheden zijn hieronder beschreven. Per variant is tevens aangegeven of deze is in te passen gezien de ontwerprichtlijnen (benodigde lengte voor overwinnen hoogteverschillen, boogstralen, e.d.). Bij deze eerste analyse is niet gekeken naar omgevingseffecten.
In de figuren zijn schematische lengteprofielen van de Verbinding A8-A9 opgenomen: de dikke blauwe lijn is de Verbinding A8-A9, de stippellijn het maaiveld en de blokjes zijn de kruisende wegen.

Variant 1: maaiveldligging, kruisende infrastructuur bovenlangs



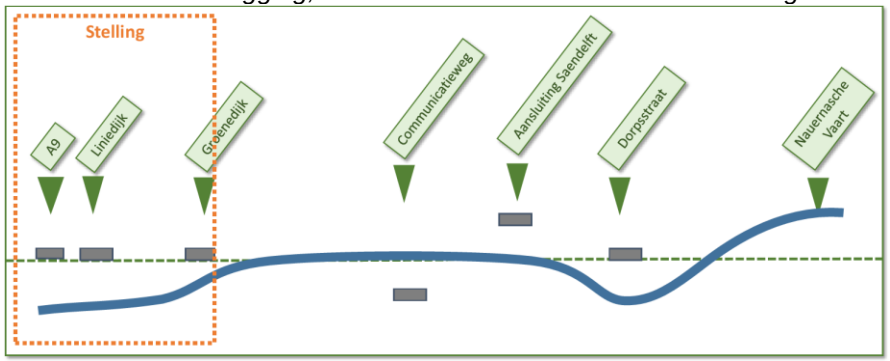
Deze variant is opgenomen in de Nota VKA; de Verbinding A8-A9 ligt in de Assendelver polders op maaiveld. De Dorpsstraat krijgt een onderdoorgang en de Communicatieweg en de aansluiting Saendelft gaan over de Verbinding A8-A9 heen. Deze variant voldoet aan ontwerpeisen en is prima voor lokale bereikbaarheid.

Variant 2: maaiveldligging, kruisende infrastructuur onderlangs



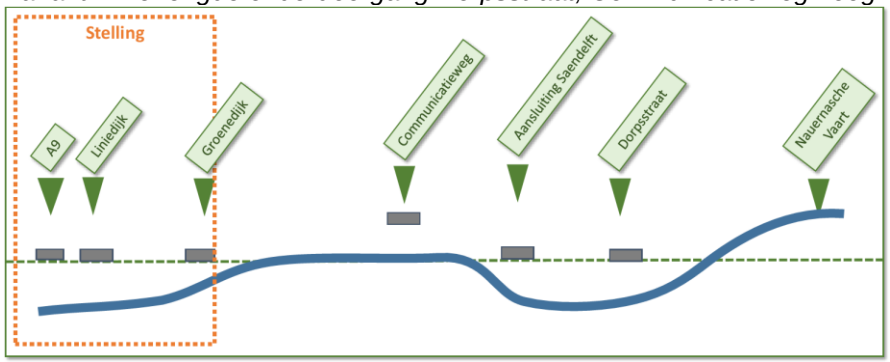
Bij deze variant ligt de Verbinding A8-A9 op maaiveld. Verschil met de variant uit de Nota VKA is dat de kruisende infrastructuur onderlangs gaat. Deze oplossing is mogelijk voor de Communicatieweg. De inpassing van de aansluiting Saendelft in deze vorm is problematisch. Er is te weinig ruimte om de gehele aansluiting in te passen tussen de bebouwing en het sportpark. Deze variant is dus niet haalbaar.

Variant 3: maaiveldligging, kruisende infrastructuur deels onderlangs



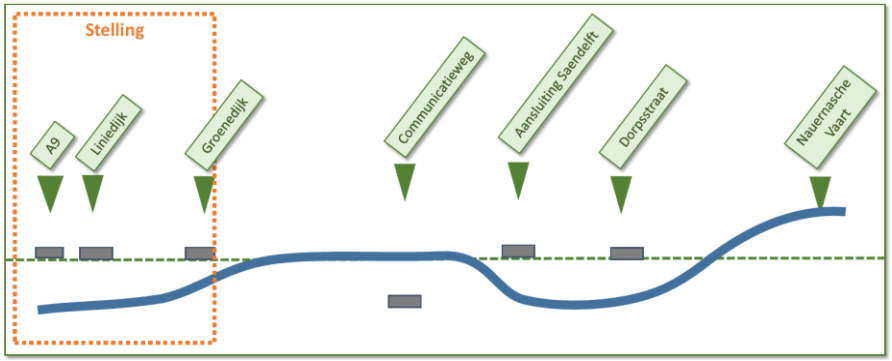
Ook bij deze variant ligt de Verbinding A8-A9 op maaiveld. De aansluiting Saendelft kruist bovenlangs. De Communicatieweg wordt onder de Verbinding A8-A9 doorgeleid. Deze oplossing is ontwerptechnisch mogelijk. Destijds is bij het uitwerken van het Golfbaanalternatief ten behoeve van de Planstudie 2e fase niet gekozen voor deze onderdoorgang, vanwege de kosten en de sociale veiligheid van het fietsverkeer.
Samengevat: deze variant is ontwerptechnisch mogelijk.

Variant 4: verlengde onderdoorgang Dorpsstraat, Communicatieweg hoog



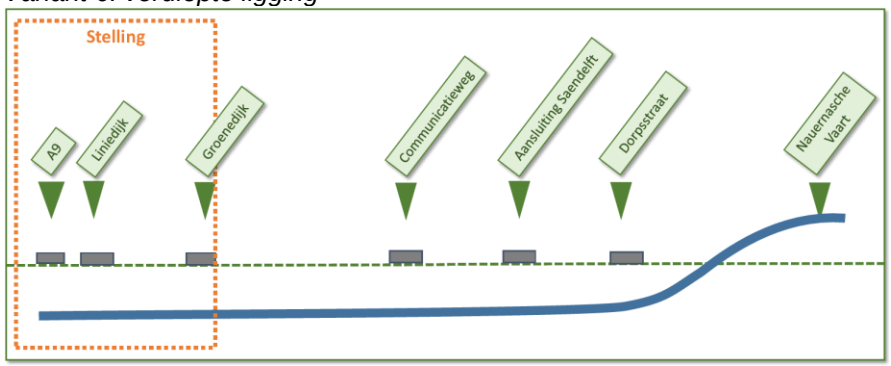
Bij deze variant wordt de onderdoorgang van de Dorpsstraat verlengd tot voorbij de aansluiting Saendelft. De kruisende weg bij de aansluiting kan dan op maaiveld liggen. Bij deze variant heeft de Verbinding A8-A9 in de Assendelver polders over een lengte van ongeveer 0,7 kilometer een maaiveldligging. Deze variant is technisch inpasbaar.

Variant 5: verlengde onderdoorgang Dorpsstraat, Communicatieweg laag



Het alignement van de Verbinding A8-A9 is bij deze variant gelijk aan dat van variant 4. De afstand tussen de aansluiting Saendelft en de Communicatieweg is voldoende om de Verbinding A8-A9 ter plaatse van de Communicatieweg op maaiveld te leggen. Ook deze variant is technisch mogelijk.

Variant 6: verdiepte ligging



Bij deze variant ligt de Verbinding A8-A9 over de gehele lengte in de Assendelver polders verdiept. Kruisende infrastructuur kan daardoor op maaiveldniveau liggen. Deze variant is ontwerptechnisch mogelijk.

2.3 Beschouwing en conclusies varianten

In het voorgaande zijn de varianten voor de hoogteligging in de Assendelver polders beschreven die in principe denkbaar zijn. Voor het verdere onderzoek in deze bijlage is ervoor gekozen de beide uitersten van de mogelijkheden meer in detail te beschouwen. Deze uitersten zijn de variant 1 en 6.

Variant 2 valt af omdat deze niet is in te passen. Variant 3 kan worden beschouwd als een subvariant van variant 1, die gaat over de separaat te maken keuze voor de kruising van de Verbinding A8-A9 met de Communicatieweg.

Bij de varianten 4 en 5 ligt de Verbinding A8-A9 in het meest open deel van de Assendelver polders op maaiveld, zoals in variant 1. Door de verdiepte ligging nabij enkele woonwijken van Assendelft kunnen deze varianten wel een meerwaarde hebben voor de leefbaarheid. Gezien het relatief beperkte effect van deze varianten op het open polderlandschap is er in deze bijlage voor gekozen deze niet verder in detail te onderzoeken. Deze varianten komen mogelijk weer in beeld als de effecten van de varianten 1 en 6 zijn onderzocht en er redenen kunnen zijn een subvariant te kiezen.

In deze bijlage zijn daarom twee varianten onderzocht. Dat zijn de varianten **maaiveld** (hiervoor variant 1) en de variant **verdiept** (hiervoor variant 6).

Tabel 1. Overzicht en beoordeling mogelijke varianten

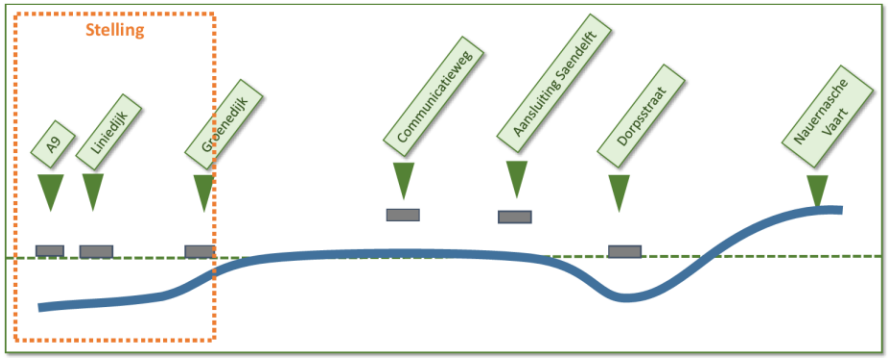
Var.	Ontwerp-technisch inpasbaar?	Meerwaarde landschap	Overweging
1	ja	geen	onderzoeken als **variant maaiveld**
2	nee		niet onderzoeken
3	ja	beperkt	• betreft separate keuze over Communicatieweg. • kort beschouwen als subvariant van variant 1
4	ja	relatief beperkt doordat kunstwerk van aansluiting Saendelft enigszins in de periferie van de Assendelver polders ligt.	vooralsnog niet onderzoeken
5	ja	• negatief effect op Assendelver polder is wat kleiner dan dat van variant 4. • landschappelijke impact van de hoofdrijbaan van de Verbinding A8-A9 blijft aanwezig	vooralsnog niet onderzoeken
6	ja	groot	onderzoeken als **variant verdiept**

3 Kansrijke varianten

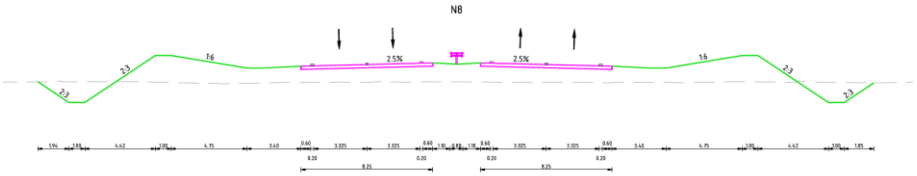
De Verbinding A8-A9 is een 2x2 Regionale stroomweg conform het Handboek Wegontwerp Regionale Stroomwegen.

3.1 Variant maaiveld

De variant maaiveld is (zonder aanpassingen) ontleend aan de planstudie 2e fase en ook opgenomen in de Nota VKA. Deze variant ligt in de Assendelver polders grotendeels op maaiveldhoogte. De Communicatieweg en de aansluiting Saendelft gaan over de Verbinding A8-A9 heen.



Principe lengteprofiel.



Principe dwarsprofiel maaiveldligging; totale breedte ongeveer 55 meter.

De uitgangspunten voor deze variant zijn als volgt:

Uitgangspunten dwarsprofiel

- Weg ca. 0,80m boven maaiveld.
- Middenberm voorzien van geleiderailconstructie.
- Obstakelvrije buitenbermen.
- Grondwallen (hoogte van 0,70m ten opzichte van de weg) in buitenbermen vanwege:
  - zichtbeperking vanaf de polder naar de weg;
  - beperking lichthinder (van de koplampen van de auto's) naar de omgeving.

Uitgangspunt Communicatieweg

- Verbinding A8-A9 op maaiveld.
- Communicatieweg verhoogd.

Uitgangspunten aansluiting Saendelft

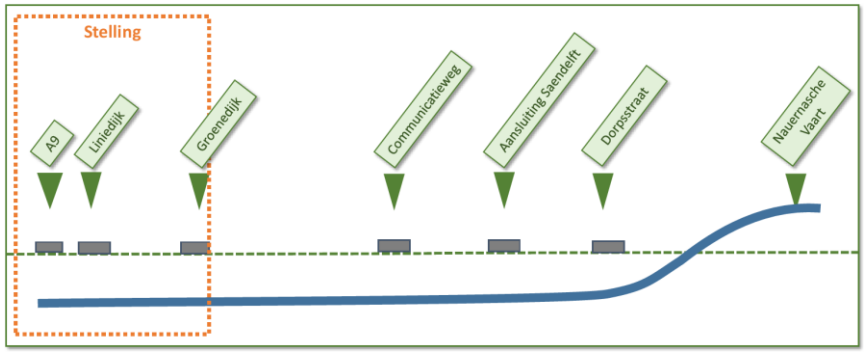
- Ongelijkvloerse klaverbladaansluiting met een minimale ontwerpsnelheid van 50km/h in de lussen.
- Verbinding A8-A9 op maaiveld.
  - Ontsluitingsweg Saendelft verhoogd;
  - Rotondes ter plaatse van aansluiting op maaiveld.

Uitgangspunten onderdoorgang Dorpsstraat

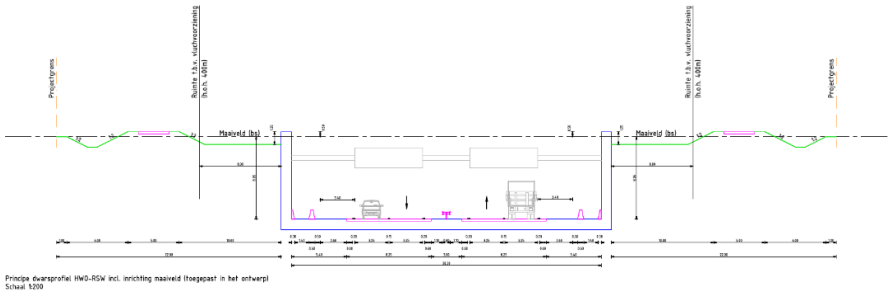
- Totale lengte ca. 520m met ca. 140m gesloten gedeelte.
- Totale inwendige breedte ca. 23,40m.

3.2 Variant verdiept

Deze variant heeft een verdiepte ligging over de gehele lengte tussen de Groenedijk en de Dorpsstraat. De kruisende wegen liggen op maaiveldniveau. Voor de breedte van de verdiepte bak is rekening gehouden met een mogelijke toekomstige uitbouw naar autosnelweg. Hierdoor is de bak 1,3 meter breder dan een bak voor een regionale stroomweg. Omdat het verschil klein is, is gekozen om de bredere variant uit te werken. Vanwege de veiligheid en bereikbaarheid voor hulpdiensten is aan beide kanten van de bak een dienst-/onderhoudsweg op maaiveld noodzakelijk. Deze is niet openbaar toegankelijk.



Principe lengteprofiel



Principe dwarsprofiel verdiepte ligging; totale breedte ongeveer 75 meter.

Uitgangspunten dwarsprofiel

- Weg ca. 8m beneden maaiveld:
  - weg inclusief portalen met bewegwijzering ‘uit het zicht’.
- Middenberm voorzien van geleiderailconstructie.
- Buitenberm voorzien van veilige vluchtzone voor vrachtwagens;
- Buitenberm voorzien van barrier met veilige opstelruimte voor gestrande weggebruikers.
- Totale inwendige breedte 30,30m
  (inrichting voor een autosnelweg conform ROA 2019 mogelijk).
- Buiten de verdiepte ligging ruimte voor:
  - vluchtvoorzieningen (onderlinge afstand 400m);
  - waterberging;
  - dienst-/onderhoudswegen;
  - watergang t.b.v. in stand houden van bestaande afwatering.

Uitgangspunt Communicatieweg

- Verbinding A8-A9 verdiept.
- Communicatieweg op maaiveld.

Uitgangspunten aansluiting Saendelft

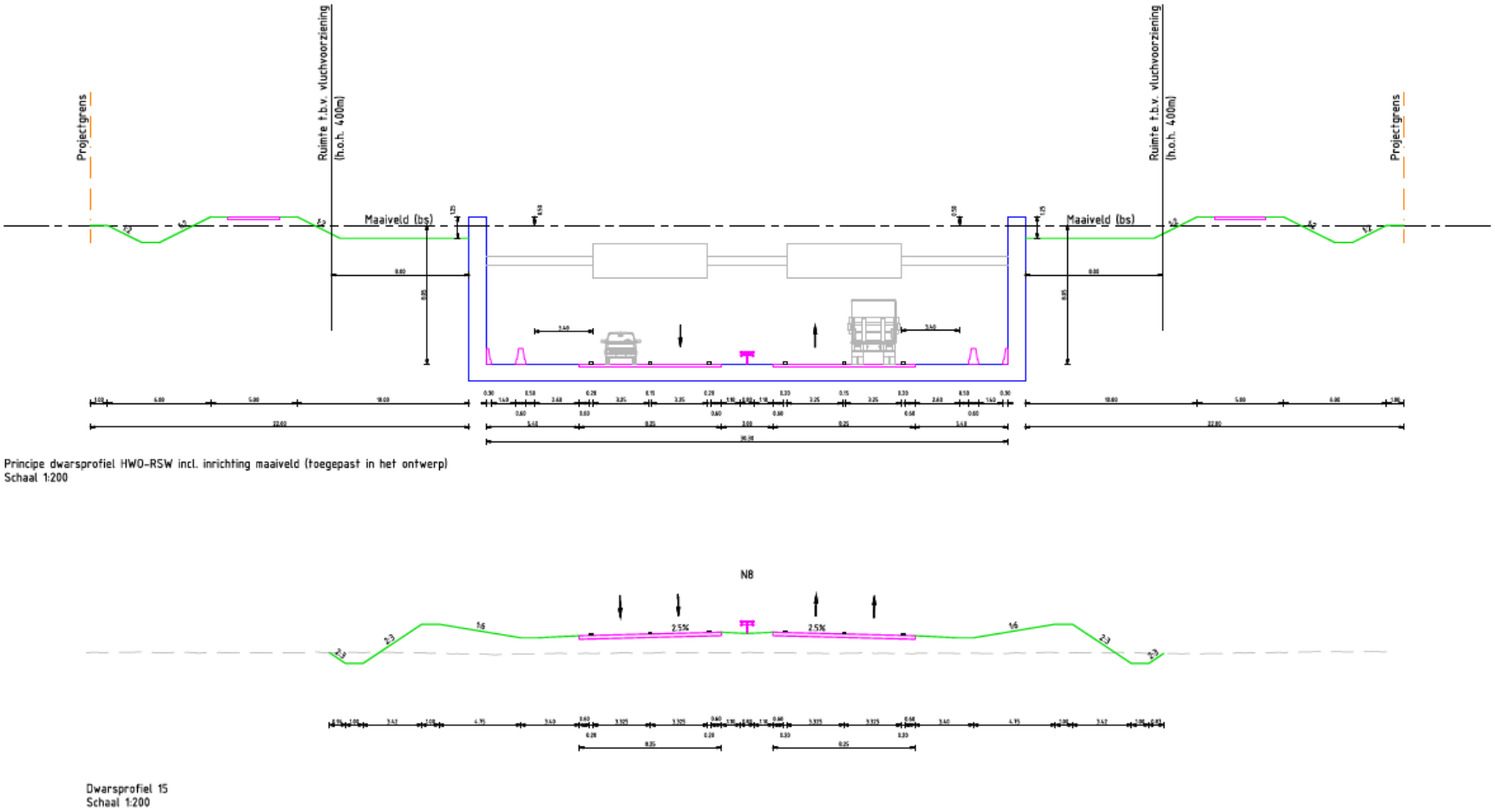
- Ongelijkvloerse klaverbladaansluiting met een minimale ontwerpsnelheid van 50km/h in de lussen.
- Verbinding A8-A9 verdiept.
- Ontsluitingsweg Saendelft met rotondes op maaiveld.



Figuur 2. Variant maaiveld.



Figuur 3: Variant verdiept

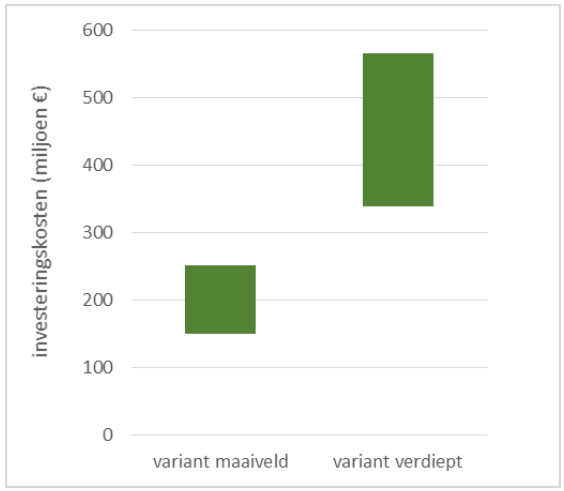


Figuur 4. Dwarsprofielen: boven variant verdiept, onder variant maaiveld (op schaal).

3.3 Kostenindicatie

De kosten van de beide varianten zijn indicatief in beeld gebracht. Er is daarbij gekeken naar het gedeelte van de Verbinding A8-A9 vanaf de Nauernasche vaart tot en met de kruising met de Groenedijk.

Voor dit deel van het tracé is voor beide varianten een raming gemaakt van de investeringskosten, exclusief btw maar inclusief risico, engineering e.d. Het resultaat van de indicatieve raming is weergegeven in figuur 5. Hierbij is een bandbreedte van plus of min 25% aangehouden ten opzichte van de middenwaarde van de raming. In de kosten is onder andere rekening gehouden met voorzieningen voor de kruisende hoofdtransportleidingen voor drinkwater. Het kostenverschil wordt veroorzaakt door het grotere ruimtebeslag van de verdiepte ligging (verdiepte bak plus dienstwegen), de lange verdiepte bak (betonconstructie) en de technische voorzieningen die noodzakelijk zijn (vluchtwegen, pompkelders en pompen om de bak droog te houden e.d.). Bij de verdiepte ligging moet rekening worden gehouden met hogere kosten voor beheer en onderhoud in de exploitatiefase.



Figuur 5. Indicatie van de investeringskosten voor de twee varianten (exclusief btw).

4 Effecten op het landschap

4.1 Beoordelingsaspecten

Het tracé van de Verbinding A8-A9 ligt tussen de Dorpsstraat en de Groenedijk in de Assendelver polders. Dit veenweidegebied is een van de zes landschapstypen zoals beschreven in de rapportage 'Analyse landschapsplan Stelling van Amsterdam'. De Assendelver polders bestaan uit de Noorderpolder en de Zuiderpolder. De Communicatieweg vormt de grens tussen de beide polders. De polders zijn onderdeel van het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) **Assendelft en omgeving**. De beoordeling van de landschappelijke effecten vindt plaats aan de hand van de impact op de kernkwaliteiten van het BPL Assendelft en omgeving (figuur 6).

4.2 Bestaande situatie

Een beeld van de bestaande situatie van de Assendelver polders in vergelijking met de historische situatie is opgenomen in figuur 1. In het gebied is nog veel herkenbaar, maar er is ook veel veranderd. De plantoelichting van het bestemmingsplan landelijk gebied Assendelft (2013) zegt hierover*:*

In de jaren zeventig en tachtig van de vorige eeuw hebben twee ruilverkavelingen plaatsgevonden: ruilverkaveling Assendelft en ruilverkaveling Wijkermeer. De ruilverkaveling Assendelft is de meest ingrijpende geweest door veranderingen in de waterbeheersing, (in grote delen van de Assendelverpolder werd het polderpeil 70 centimeter verlaagd), de aanleg van nieuwe landbouwontsluitingswegen en boerderijverplaatsingen. Het oorspronkelijke verkavelingspatroon is veranderd en aangepast aan de eisen van het moderne agrarische gebruik. Hoewel een groot aantal sloten verdween door samenvoeging van percelen en de kavels zijn ingekort, is het oorspronkelijke middeleeuwse ontginningspatroon in grote lijnen intact gebleven. Wel zijn sloten en kavels aangepast om een mogelijk toekomstige rijkswegenstructuur in te passen[5].

Kernkwaliteiten

Voor Assendelft en omgeving en specifiek de Assendelver polders zijn in het BPL als kernkwaliteiten benoemd de **aardkundige en landschappelijke karakteristiek,** de **openheid en ruimtebeleving** en de **ruimtelijke dragers**. Het BPL zegt hierover:

Aardkundige en landschappelijke karakteristiek:

- De brede veensloot de Delft met in het verlengde daarvan de Binnendelft die gekenmerkt worden door grillige oevers en brede rietkragen. Deze sloten tonen de oorspronkelijke hoofdafwatering van de veenontginning en volgen nog de oorspronkelijke loop.
- Het sloten- en verkavelingspatroon, dat dateert van de middeleeuwen. De verkaveling is zuidoost-noordwest georiënteerd en aan de westzijde uitwaaierend, hier is de verkaveling deels samengevoegd en daardoor breder en rechthoekiger (zie figuur 1).
- Subtiele hoogteverschillen van de kreekruggen zijn nog aanwezig (figuur 7).

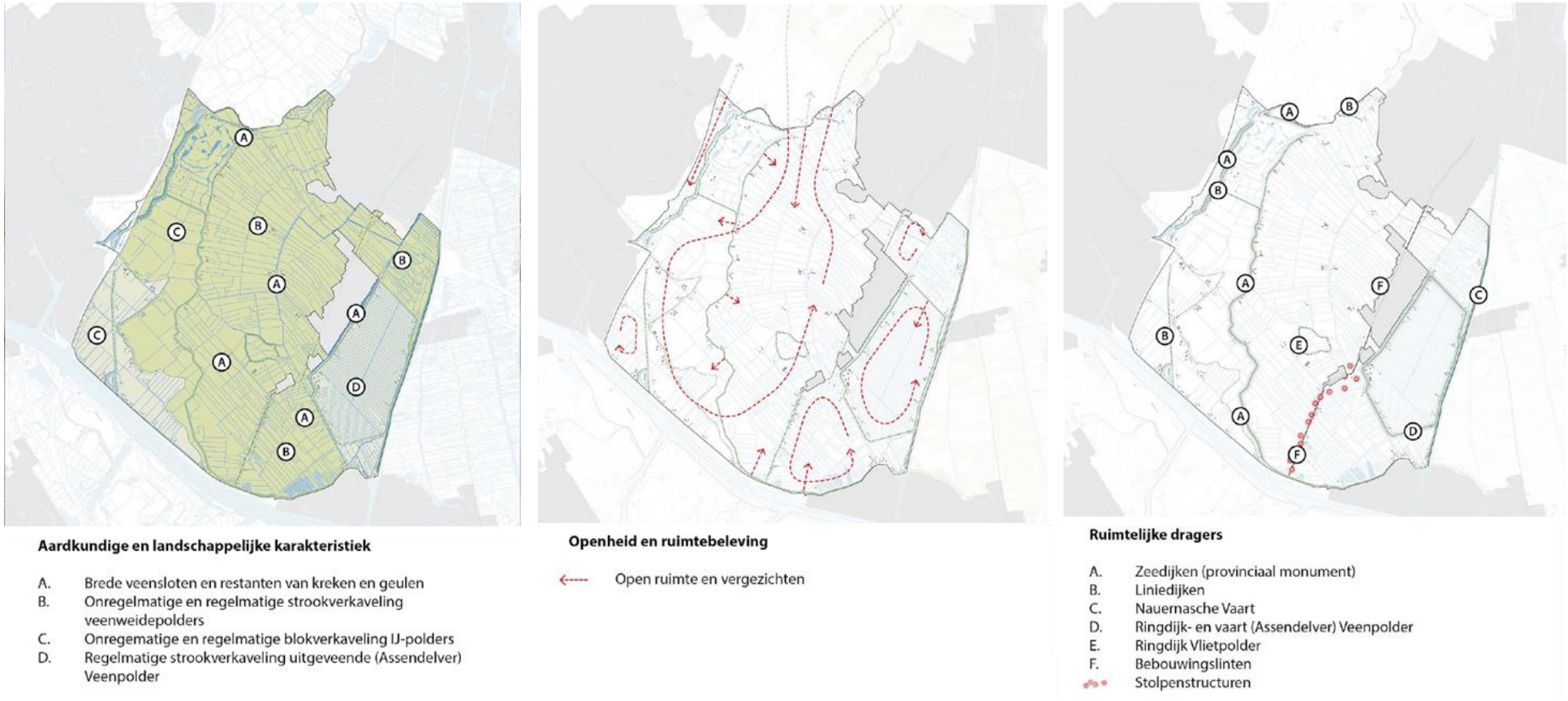
Openheid en ruimtebeleving:

- De Assendelver polders zijn onderdeel van een zeer open landschap met slechts incidenteel opgaande beplanting. Op een enkele boerderij na liggen de erven langs de randen van de polder. Dit landschap is zeer gevoelig voor ingrepen die invloed hebben op de openheid.

Ruimtelijke dragers:

- Voor de Verbinding A8-A9 zijn de zeedijken, de liniedijken en het bebouwingslint van de Dorpsstraat van belang;
- De Communicatieweg is niet aangeduid als een ruimtelijke drager, maar is wel een oude structuur in het gebied.

[5] Waarbij overigens een ander tracé in beeld was dan het tracé van het Golfbaanalternatief, zie paragraaf 6.3.1. Dit andere tracé komt ongeveer overeen met het Heemskerkalternatief (zie planstudie 2e fase). In de Zaanse structuurvisie 2020 (vastgesteld 2012) staat dit tracé op de kaarten. Dit tracé past goed in de verkavelingsrichting die bij de ruilverkaveling is gerealiseerd c.q. behouden. Een overzicht van de tracés die de afgelopen decennia in beeld zijn geweest is opgenomen in de Planstudie 2e fase.

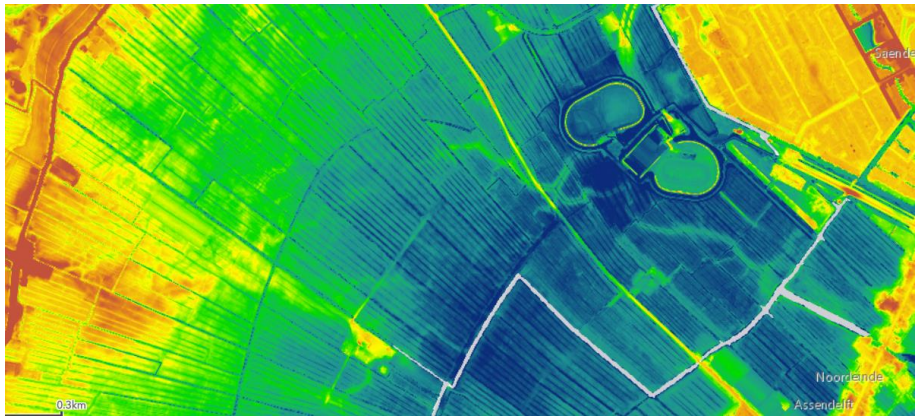


Figuur 6. De kernkwaliteiten van het BPL Assendelft en omgeving.

Bestaande situatie

De grillige structuur van de Delft en de Binnendelft en ook het sloten- en verkavelingspatroon zijn nog grotendeels aanwezig. De Assendelver polders zijn nog als zeer open landschap te typeren. Door ruilverkaveling en schaalvergroting zijn sloten gedempt en kavels vergroot. Dit is vooral gebeurd in het westelijke deel van de polders. De openheid is nog grotendeels aanwezig, weg- en erfbeplanting doen op plaatsen beperkt afbreuk aan de openheid.

Ondanks de ruilverkaveling en schaalvergroting is de structuur van het landschap in de Assendelver polders nog goed herkenbaar. Ook is, net als enkele eeuwen geleden, het gebied nog steeds in agrarisch gebruik. In het landschap zijn de subtiele hoogteverschillen van het oude krekenpatroon nog aanwezig en voor een goede waarnemer ook beleefbaar. Dit alles maakt dat de Assendelver polders nog als grootschalig, open veenweidelandschap beleefbaar en uitlegbaar zijn.



Figuur 7. Uitsnede uit hoogtekaart. De kleurenschaal loopt van blauw (laag) naar bruin (hoger). In de polder zijn nog de subtiele hoogteverschillen van de kreekruggen zichtbaar.

4.3 Effecten en beoordeling

De effecten van de beide varianten op de kernkwaliteiten staan in tabel 2. Er is daarbij tevens een relatie gelegd met de bestaande situatie. De beschrijving richt zich op het **huidige landschap** en de nu nog resterende delen van de Assendelver polders. Een deel van de oorspronkelijke polders is in de afgelopen decennia getransformeerd naar stedelijk gebied, met als meest recente ontwikkelingen het sportpark en de kleine uitbreidingen van de woonwijken op basis van het bestemmingsplan De Overhoeken (2014).

Op basis van de beschrijving en analyse in tabel 2 kan worden geconcludeerd dat de verdiepte ligging een veel minder grote impact heeft op de kernkwaliteit Openheid en ruimtebeleving van het BPL dan de ligging op maaiveld. Bij de maaiveldvariant wordt de Verbinding A8-A9 met het verkeer en de bebording een nieuwe, grootschalige en dominante doorsnijding van het open landschap. Dit is negatief voor de kernkwaliteit Openheid en ruimtebeleving. De verdiepte variant ligt bovendien dermate laag dat ook de bebording vanuit de omgeving niet zichtbaar is. Dat geldt ook voor het verkeer op de weg. Deze variant heeft daardoor slechts een beperkt effect op de kernkwaliteit openheid en ruimtebeleving.

Voor de kernkwaliteit Aardkundige en landschappelijke karakteristiek is het verschil tussen de varianten minder groot. Beide doorsnijden de bestaande structuren. Het ruimtebeslag van de verdiepte ligging is wel groter dan bij de maaiveldligging.

Met betrekking tot de kernkwaliteit Ruimtelijke dragers is er geen verschil tussen de varianten. Ter plaatse van lijnvormige structuren die in het BPL worden genoemd als ruimtelijke dragers is er geen verschil tussen de varianten.

*Tabel 2. Impact van de varianten op de **kernkwaliteiten** van het BPL Assendelver polders*

Kernkwaliteit	Impact in vergelijking met de huidige situatie		
	Bestaande situatie / referentie	**Maaiveldvariant**	**Verdiepte variant**
Aardkundige en landschappelijke karakteristiek	• Waterstructuren en sloten- en verkavelingspatroon nog grotendeels aanwezig	• Waterstructuren blijven behouden maar worden minder beleefbaar doordat de verbinding A8-A9 laag over het water heen gaat • De aanleg van de verbinding A8-A9 vormt een fysieke en zichtbare doorsnijding van de vorm van het landschap • De richting van het tracé heeft geen relatie met de oorspronkelijke verkavelingsrichtingen; de Communicatieweg wordt onder een flauwe hoek gesneden; buiten het tracé van de weg worden vorm en ontwerp niet aangetast	• Waterstructuren blijven behouden door aanleg aquaduct • De aanleg van de verbinding A8-A9 vormt een fysieke maar beperkt zichtbare doorsnijding van de vorm van het landschap • De richting van het tracé heeft geen relatie met de oorspronkelijke verkavelingsrichtingen; de Communicatieweg wordt onder een flauwe hoek gesneden; buiten het tracé van de weg worden vorm en ontwerp niet aangetast
	• Ondanks aanpassingen door de ruilverkaveling in de jaren 70 van de vorige eeuw is het middeleeuwse patroon van sloten en kavels nog herkenbaar • Het reliëf met kreekruggen is nog gedeeltelijk aanwezig	• Sloten- en verkavelingspatronen worden doorsneden • In een strook van ongeveer 55 meter breed gaat de landschappelijke karakteristiek (bodemopbouw en hoogteverschillen) verloren	• Sloten- en verkavelingspatronen worden doorsneden • In een strook van ongeveer 75 meter breed gaat de landschappelijke karakteristiek (bodemopbouw en hoogteverschillen) verloren
	• De agrarische functie (vooral grasland) past bij het historische grondgebruik	• Landbouwfunctie gaat verloren ter plaatse van het tracé (strook ongeveer 55 meter breed) • Buiten het tracé kan de agrarische functie worden gehandhaafd • De Verbinding A8-A9 kan door ruimtebeslag, doorsnijding van percelen en omrij-afstanden invloed hebben op de agrarische bedrijfsvoering	• Landbouwfunctie gaat verloren ter plaatse van het tracé (strook ongeveer 75 meter breed) • Buiten het tracé kan de agrarische functie worden gehandhaafd. • De Verbinding A8-A9 kan door ruimtebeslag, doorsnijding van percelen en omrij-afstanden invloed hebben op de agrarische bedrijfsvoering. Dit effect is bij de verdiepte ligging groter dan bij de maaiveldligging
	• De aardkundige karakteristieken zijn subtiel en daardoor weinig markant en beleefbaar	• De beleving van de karakteristieken wordt negatief beïnvloed door de dominantie van de Verbinding A8-A9	• Verwaarloosbaar effect op de beleefbaarheid

Kernkwaliteit	Impact in vergelijking met de huidige situatie		
	Bestaande situatie / referentie	**Maaiveldvariant**	**Verdiepte variant**
Openheid en ruimte-beleving	• Nog herkenbaar als open landschap	• De Verbinding A8-A9 is een nieuwe dominante structuur die de open polder in twee delen splitst	• Door de verdiepte ligging is er nagenoeg geen invloed op de openheid en de beleving van de ruimte
	• Door stedelijke ontwikkelingen en toevoegen beplantingen (Saendelft, sportpark, golfbaan) langs de randen is de openheid afgenomen	• Openheid wordt in grote mate aangetast door de zichtbaarheid van de verbinding A8-A9 op maaiveld en de Communicatieweg en aansluiting Saendelft die op hoogte over de Verbinding A8-A9 heen kruisen	• Openheid blijft behouden door de verdiepte ligging van de Verbinding A8-A9 en de maaiveldligging van de Communicatieweg en aansluiting Saendelft
	• Nog als grootschalig open landschap beleefbaar en uitlegbaar	• De Verbinding A8-A9 is een visuele verstoring van de openheid; deze wordt minder beleefbaar • Vanaf de Verbinding A8-A9 kan de openheid van het landschap worden beleefd	• Geen verdere impact; door de verdiepte ligging is de weg vanuit de omgeving niet zichtbaar • Het landschap is volledig aan de waarneming door weggebruikers op de Verbinding A8-A9 onttrokken
	• Ruimtebeleving van (doorgaande) infrastructuur: in de bestaande situatie is dit beperkt voor verkeer op de Communicatieweg en de bestaande route (N203)	• Beperkte beleving van de openheid door de lage grondwallen aan weerszijden	• Beleving van de openheid en de ruimte is niet mogelijk vanaf de Verbinding A8-A9
Ruimtelijke dragers	• De ruimtelijke dragers zoals benoemd in de kernkwaliteiten zijn nog aanwezig en herkenbaar	• Beide varianten kruisen de ruimtelijke dragers (Dorpsstraat, Groenedijk, Nauernasche Vaart) op dezelfde manier, dus voor deze kernkwaliteit is er geen verschil tussen de varianten	

Bij de maaiveldvariant zijn deze maatregelen op basis van de geldende regelgeving ook niet noodzakelijk. Indien wordt gekozen voor bovenwettelijke maatregelen kan worden gekozen voor stil asfalt, schermen (transparant of dicht) of andere constructies, bijvoorbeeld een muur van schanskorven. Dichte constructies beperken het zicht op het verkeer op de weg, maar vormen een visuele barrière in de polder en zijn negatief voor de kernkwaliteit openheid en ruimtebeleving.

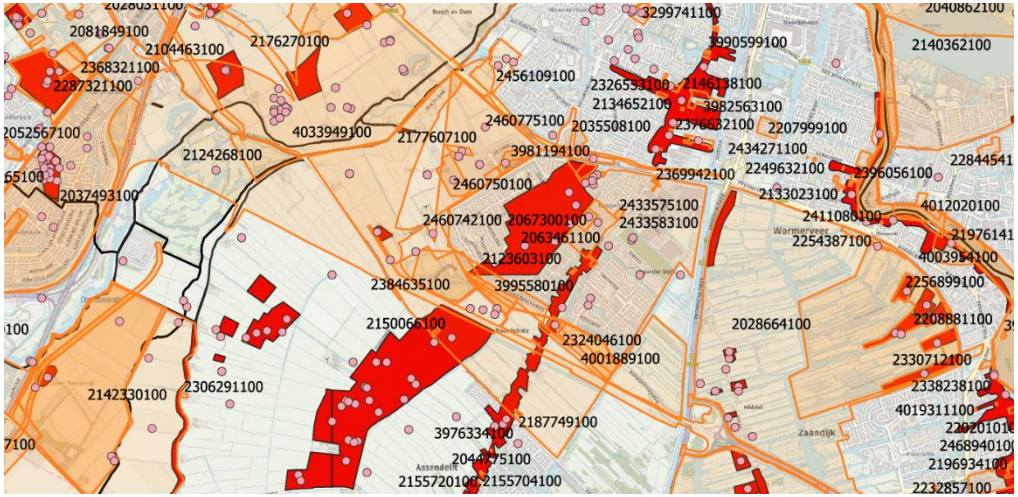
Bij transparante schermen is het barrière-effect minder, maar is het verkeer te zien. Als open schermen beklad worden en een graffiti-lint door de polders vormen, zijn ze daarentegen evenzeer een aantasting.

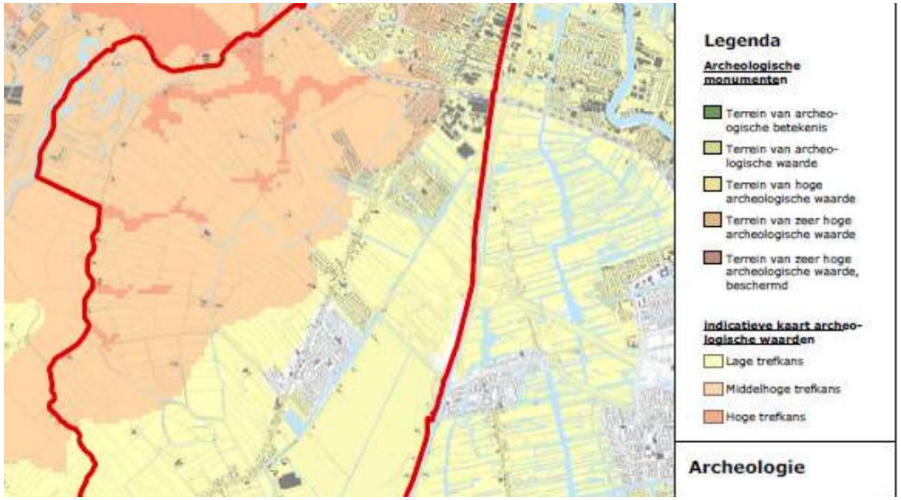
Automobilisten kunnen bij de verdiepte variant het open landschap vanaf de Verbinding A8-A9 niet zien. Voor weggebruikers betekent dit dat voor vrijwel de gehele Verbinding A8-A9 het landschap niet kan worden beleefd. In feite bestaat bij de maaiveldvariant de keuze tussen of het toepassen van lage grondwallen om het zicht op de weg en het verkeer vanuit de polder te beperken (waardoor vanaf de Verbinding A8-A9 de openheid van de polder niet goed kan worden beleefd) of het weglaten van lage grondwallen waardoor de weggebruikers de openheid kunnen beleven, maar ook de weg en het verkeer vanuit de polder kunnen worden gezien.

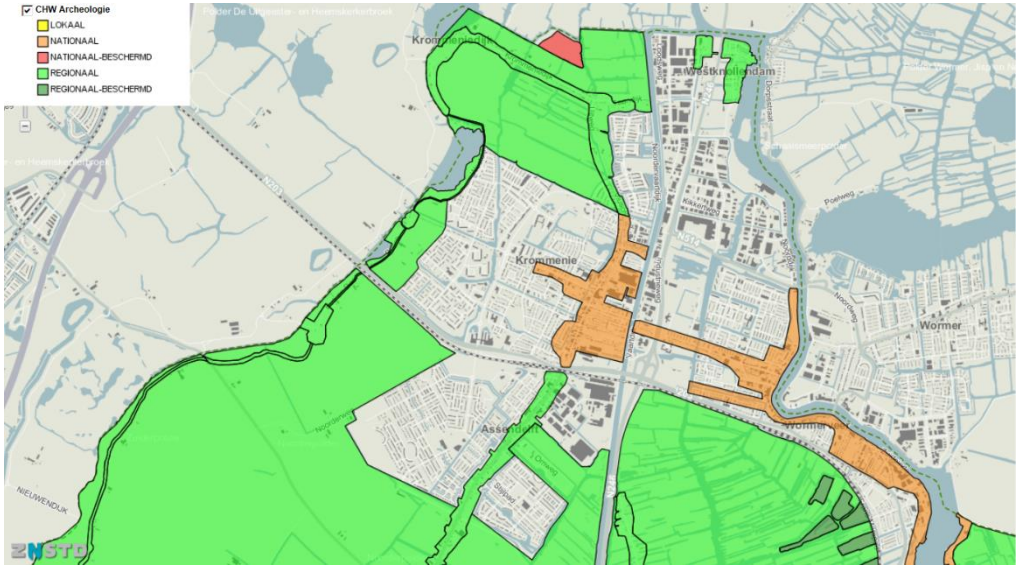
5 Effecten op archeologische waarden

De Assendelver polders zijn een archeologisch waardevol gebied, met een lange bewoningsgeschiedenis. In de afgelopen decennia zijn bij veel opgravingen en onderzoeken veel archeologische waarnemingen gedaan. Op archeologische (beleids)kaarten (figuur 8) zijn de verwachtingswaarden en waarnemingen en onderzoeken weergegeven. Het tracé ligt in gebied met een middelhoge tot hoge trefkans en is van regionaal belang (CHW Zaanstad). Voor het tracé is geen specifiek archeologisch (bureau)onderzoek gedaan.

Het ruimtebeslag van de verdiepte variant is groter dan van de maaiveldvariant. Dat komt door het verschil in de benodigde breedte: ongeveer 75 meter voor de verdiepte variant en ongeveer 55 meter voor de maaiveldvariant. Voor de impact op archeologische waarden heeft de maaiveldvariant de voorkeur boven de verdiepte variant. Effecten op archeologische waarden kunnen worden gemitigeerd door voorafgaand aan de realisatie onderzoek en eventueel opgravingen te doen.







Figuur 8. Kaarten archeologie
Linksboven: Archis; linksonder: gemeentelijke kaart verwachtingswaarde (CHW).
Rechts: kaart verwachtingswaarden (bron: Peilbesluit Assendelft, 2014).

6 Effecten op de leefbaarheid

6.1 Beoordelingsaspecten

In deze paragraaf is alleen aandacht besteed aan de effecten van het geluid van het verkeer op de weg van de twee varianten. Het effect van de twee varianten op de luchtkwaliteit is niet onderscheidend en daarom verder niet onderzocht.

De effecten op de geluidbelasting zijn met behulp van een geluidmodel in beeld gebracht. In het model is alleen het inpassingsgebied in de Assendelver polders (dus ten westen van de Dorpsstraat) opgenomen. Er is dus niet gekeken naar de effecten langs de bestaande traverse en ook niet naar het gedeelte van de Verbinding A8-A9 ten oosten van de Dorpsstraat. Dat is gedaan omdat daar de effecten van de beide varianten gelijk zijn en dus niet van belang voor het maken van een keuze tussen een verdiepte ligging of een maaiveldligging. In de modelberekeningen is geen rekening gehouden met eventuele mitigerende maatregelen, zoals een stille verharding of geluidschermen. De lage grondwallen hebben een verwaarloosbare invloed op de geluidemissie van de weg.

De effecten door geluid zijn geanalyseerd voor twee aspecten, namelijk de geluidbelasting in het open poldergebied (paragraaf 6.2) en de geluidbelasting op woningen in de nabijheid van het tracé (paragraaf 6.3).

6.2 Geluidbelasting in de open polder

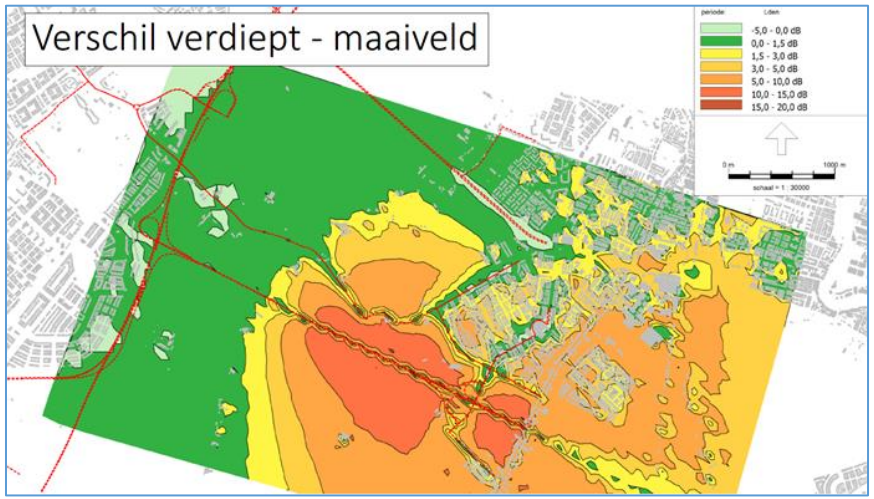
Met het geluidmodel zijn geluidcontouren berekend voor het tracé door de Assendelver polders. De contourenplaatjes zijn gemaakt voor de referentiesituatie (figuur 9, geen Verbinding A8-A9) en voor de twee varianten (figuur 11).

Vervolgens zijn kaartjes gemaakt die de verschillen in geluidbelasting laten zien tussen de referentiesituatie en de twee varianten (figuur 11).

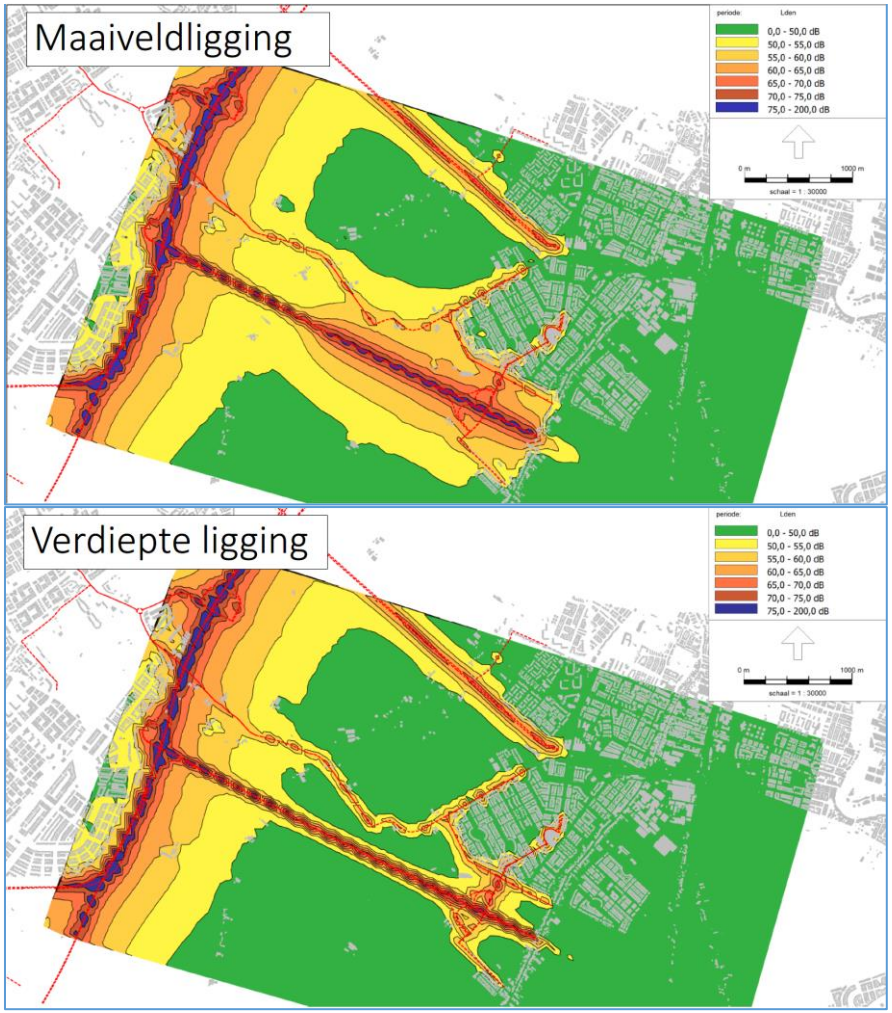
Figuur 10 laat het verschil zien tussen de twee varianten. De kaartjes laten duidelijke verschillen zien tussen de varianten. Bij de variant met de maaiveldligging neemt het areaal van de Assendelver polders, dat een lage geluidbelasting heeft (groen in de figuren) af. Bij de verdiepte ligging is het effect van de weg op de geluidbelasting in de polder klein. Beide varianten leiden tot reductie van de geluidbelasting langs de bestaande traverse.

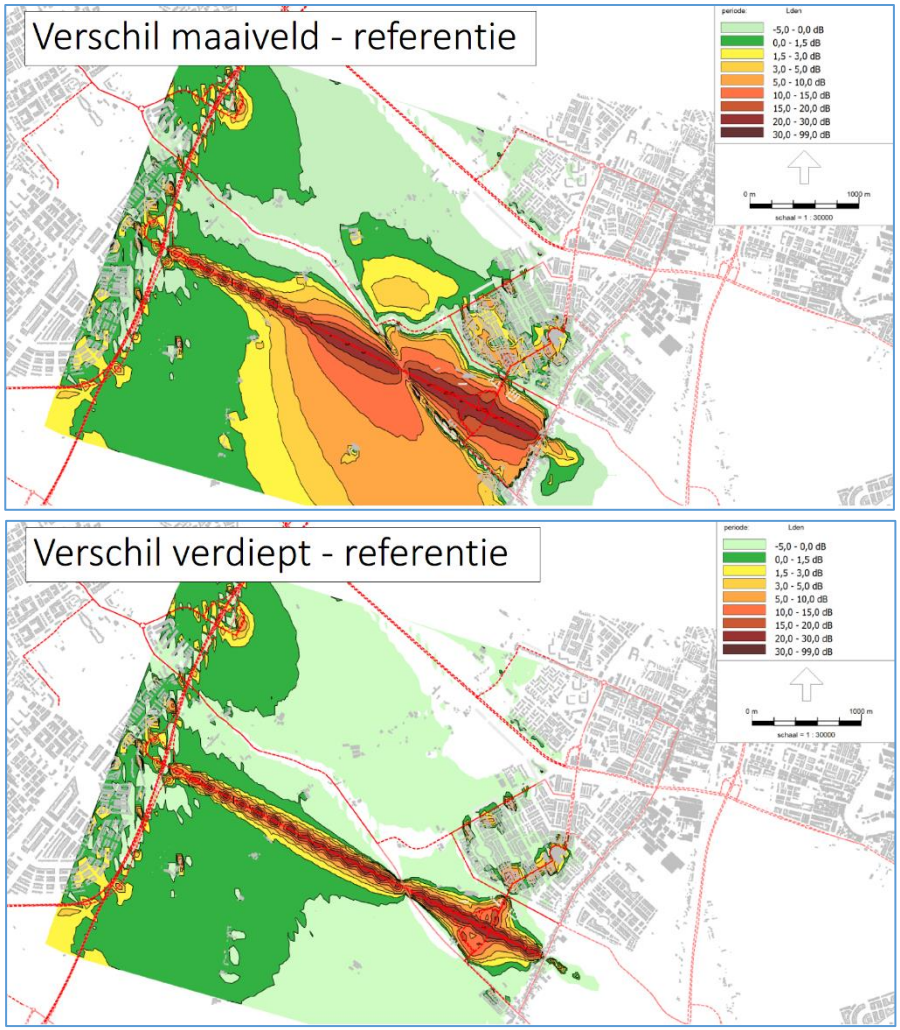


Figuur 9. Geluidcontouren referentiesituatie.



Figuur 10. Geluidcontouren: verschil tussen de twee varianten en de verschillen met de referentiesituatie, dus wat maaiveld méér aan geluidsbelasting oplevert ten opzichte van verdiept.



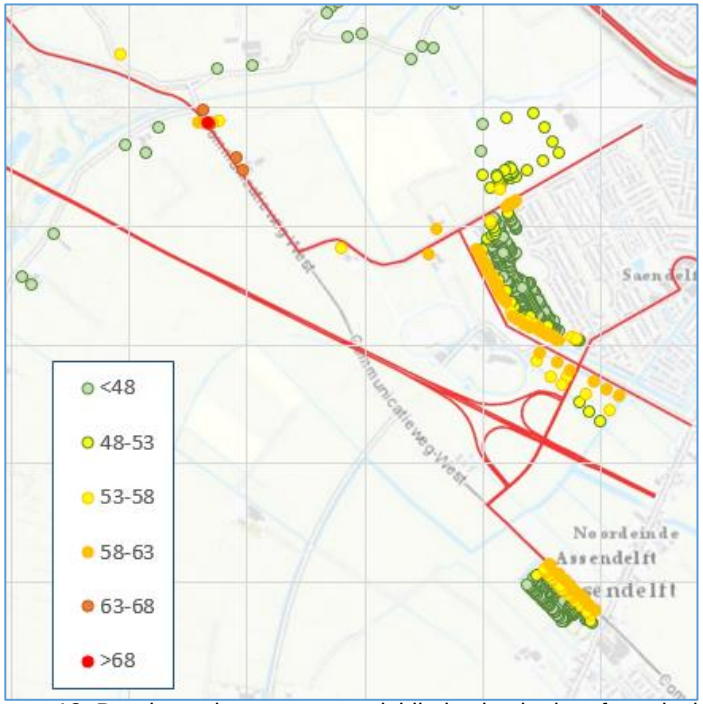


Figuur 11. Geluidcontouren van de twee varianten (links)
en de verschillen met de referentiesituatie (rechts).

6.3 Geluidbelasting in de woonomgeving

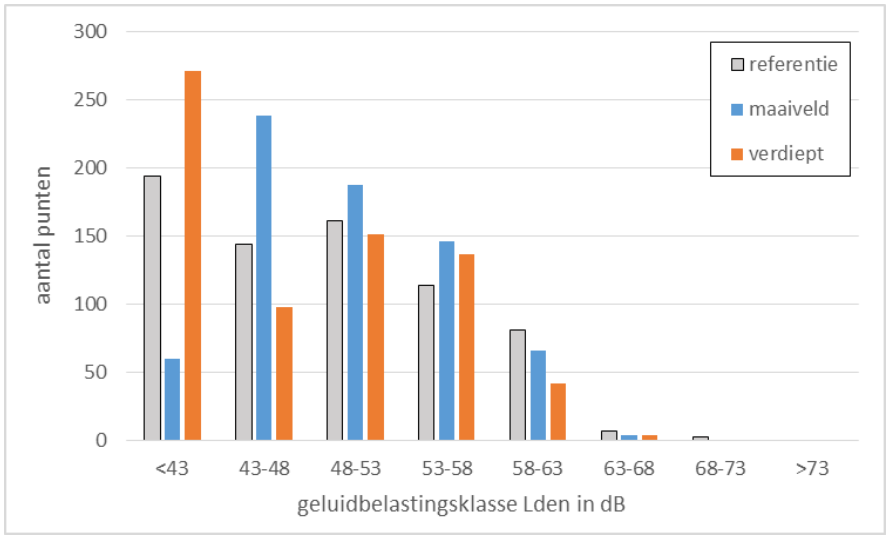
De effecten van de twee varianten zijn berekend voor een groot aantal punten in Assendelft / Saendelft (figuur 12). Er is alleen gekeken naar het gebied westelijk van Dorpsstraat omdat ten oosten van de Dorpsstraat de varianten gelijk zijn.

De effecten op de geluidbelasting zijn het saldo van het effect van het verkeer op de Verbinding A8-A9 en de verschuivingen van verkeersstromen in en rond Assendelft en Saendelft als gevolg van de andere situering van de aansluiting Saendelft (in vergelijking met huidige ontsluiting).



Figuur 12. Beschouwde punten en geluidbelasting in de referentiesituatie.

De modelberekeningen laten zien dat de maaiveldvariant tot hogere geluidbelasting op woningen leidt dan de variant verdiept (figuur 13). Dit speelt vooral bij de bebouwing aan de zuidkant van Saendelft. Figuur 14 geeft een ruimtelijk beeld van de effecten op de geluidbelasting in de woonomgeving. De verschillen tussen de twee varianten komen ook tot uiting in de figuren 15 en 16. Hieruit blijkt dat als naar alle beschouwde punten wordt gekeken het effect van de verdiepte ligging gunstiger is dan van de maaiveldligging. Dit komt vooral tot uiting in figuur 16.

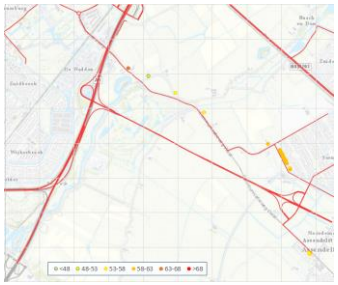
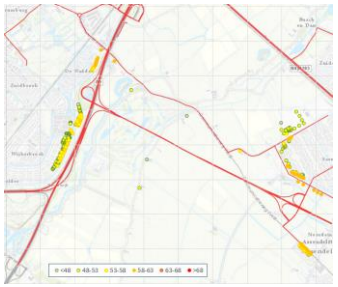
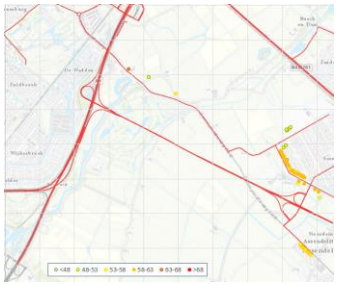
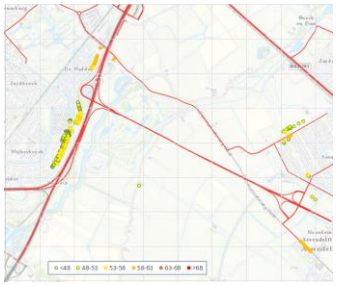


Figuur 13. Effect op aantal woningpunten per geluidbelastingsklasse. Bij de verdiepte variant neemt het aantal woningen in de laagste klassen toe; dat is dus een positief effect. Bij de maaiveldvariant neemt het aantal woningen in de meeste hogere geluidbelastingsklassen toe.

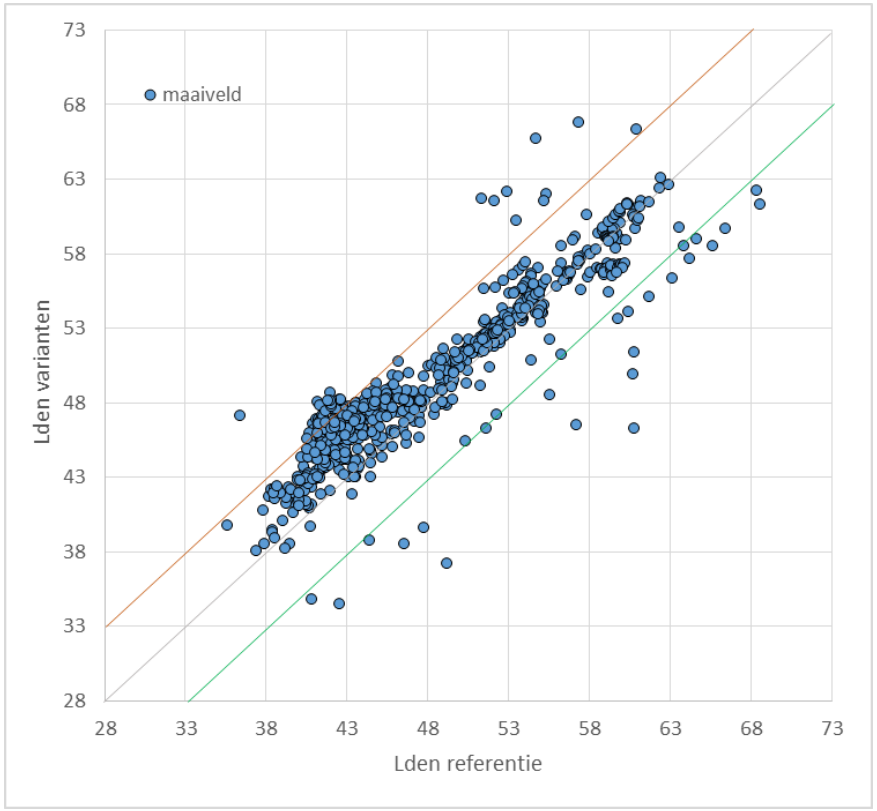
6.4 Mitigerende maatregelen

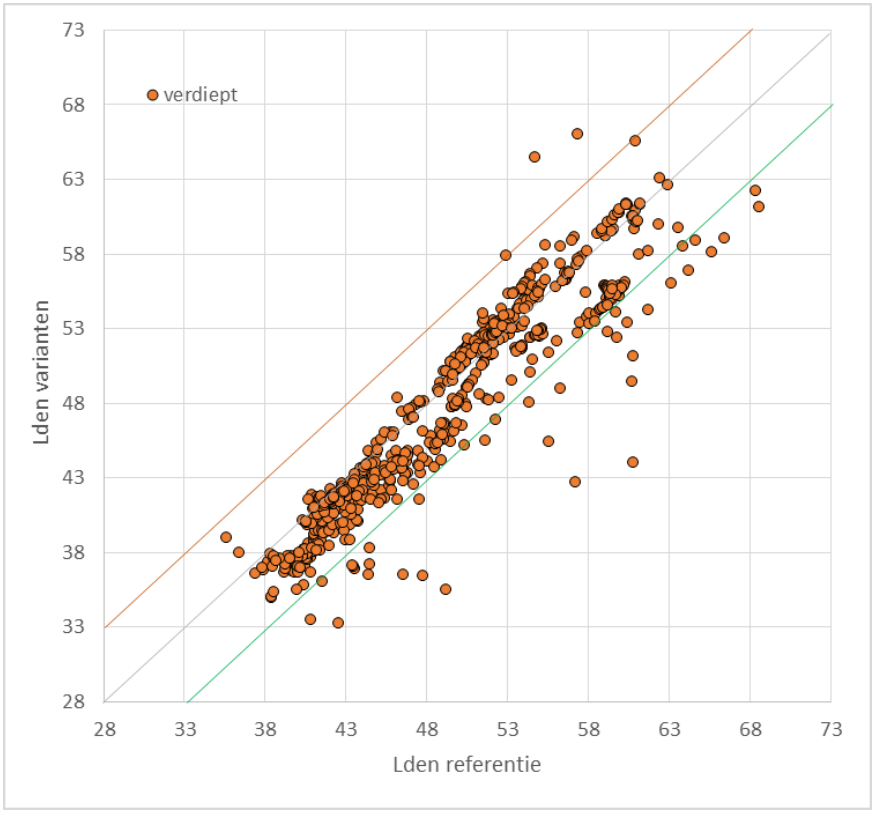
Op basis van de nu uitgevoerde geluidberekeningen is geconcludeerd dat op basis van de wetgeving en de wettelijke normen geluidwerende voorzieningen (in de vorm van afschermende maatregelen, zoals schermen of wallen) niet nodig en/of doelmatig zijn. Daarmee wordt bedoeld dat – bij een afweging die hiervoor gebruikelijk is - de kosten van de voorzieningen niet opwegen tegen de baten, als gevolg van het relatief kleine aantal woningen waarvoor maatregelen nodig zouden kunnen zijn.

Dat neemt niet weg dat (bovenwettelijke) maatregelen mogelijk zijn om de geluidbelasting op woningen en in de open polder te beperken. Dat kan met name bij maaiveldvariant aan de orde zijn. Mogelijke maatregelen zijn het gebruik van een stille verharding (reductie 2 tot 4 dB) of het aanbrengen van schermen langs de Verbinding A8-A9. Het effect van schermen is afhankelijk van de hoogte en (relatieve) locatie. Schermen zijn vooral effectief als ze dicht bij de weg worden geplaatst. Het afschermende effect van wallen is over het algemeen minder groot (omdat ze door het talud wat verder van de weg liggen dan schermen). De (lage) grondwallen langs de maaiveldvariant hebben geen groot effect op de geluidbelasting. Als ervoor zou worden gekozen maatregelen te nemen om de geluidbelasting te beperken kan, gezien het belang van de openheid en de ruimtebeleving vanaf de weg worden gedacht aan stil asfalt of transparante schermen, maar ook dichte constructies zijn mogelijk.

	afname meer dan 5 dB	afname tussen 1,5 en 5 dB	Minder dan 1,5 dB verschil met referentie	toename tussen 1,5 en 5 dB	toename meer dan 5 dB
maaiveld					
verdiept					

Figuur 14. Punten per verschilklassen voor de twee varianten (alleen geluidbelasting groter dan 48dB)
De kleuren van de punten geven de geluidbelasting in de referentiesituatie.

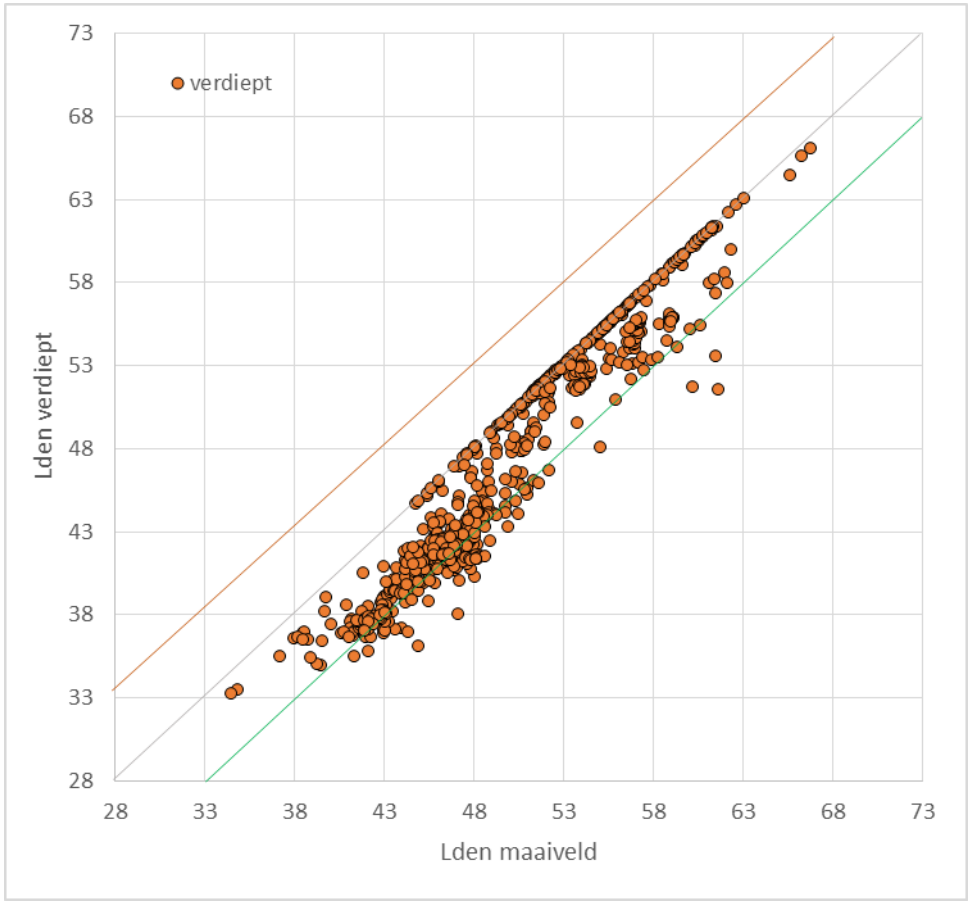




Figuur 15. Spreidingsfiguren voor de varianten maaiveld (links) en verdiept (rechts) De figuren laten de relatie zien tussen de geluidbelasting in de referentiesituatie en de 'plansituatie' voor vier varianten. Elk punt staat voor één woning. Op de assen staat de geluidbelasting in dB (Lden).

- Bij punten op de **grijze diagonale lijn** is het effect nul (plansituatie is gelijk aan referentie).
- Bij punten op de **rode lijn** is de geluidbelasting in de plansituatie 5 dB hoger dan in de referentiesituatie.
- Bij punten op de **groene lijn** is de geluidbelasting in de plansituatie 5 dB lager dan in de referentiesituatie.

Alle punten boven de grijze lijn hebben in de plansituatie een toename ten opzichte van de referentiesituatie en de punten onder de grijze lijn een afname. De spreidingsfiguren geven een totaalbeeld van de effecten van de varianten. Bij de variant maaiveld liggen relatief veel punten boven de grijze lijn (is toename in vergelijking met de referentie).



Figuur 16. Spreidingsfiguur met op de horizontale as de geluidbelasting bij de maaiveldvariant en op de verticale as de geluidbelasting bij de verdiepte varianten. Bij punten onder de grijze lijn is de geluidbelasting bij de verdiepte ligging lager dan bij de maaiveldligging. Bij alle punten is de geluidbelasting bij de verdiepte ligging lager dan bij de maaiveldvariant. Bij de punten tussen de grijze en de groene lijn is de geluidbelasting van de verdiepte ligging tussen 0 en 5 dB lager dan bij de maaiveldligging.

7 Effecten op bereikbaarheid

Voor de verdiepte variant is als uitgangspunt gehanteerd, dat uitbouw naar een 2x2 autosnelweg mogelijk is zonder grote aanvullende investeringen en zonder enig ruimtebeslag. De maaiveldvariant gaat uit van het profiel van een 2x2 regionale stroomweg. Ook deze kan worden uitgebouwd naar een 2x2 autosnelweg. Dat vraagt dan wel om meer ruimte en meer investeringen.

8 Overige effecten

Recreatief gebruik van het groene gebied
De Assendelver polders zijn onderdeel van het grote, open en relatief stille groene gebied tussen de stedelijke gebieden van Amsterdam en Zaanstad aan de oostkant, en de stedelijke bebouwing van de IJmondgemeenten aan de westkant. Het is, mede dankzij de LIB5-contouren van luchthaven Schiphol, een bijzonder open gebied in de drukke metropoolregio. Het gebied is van toenemend belang als groen recreatie- en uitloopgebied voor de bewoners van deze stedelijke gebieden. In de bestaande situatie wordt dit gebied doorsneden door de spoorlijn tussen Zaandam en Uitgeest en de N203.

De twee varianten verschillen sterk ten aanzien van het effect op recreatieve functie van het gebied. De maaiveldvariant heeft een negatief effect op deze functie door de verstoring van de openheid van het gebied en de geluidbelasting door het verkeer. De verstoring van de openheid betekent dat de beleefbaarheid van het groen en het landschap aangetast wordt. De omvang van de geluidbelasting is afhankelijk van de eventuele maatregelen die worden genomen om deze te beperken. Hierbij is stil asfalt een optie. Dichte schermen of wallen tasten de openheid aan, bij transparante schermen blijft het verkeer zichtbaar en is er het risico van verrommeling door graffiti. Bij de verdiepte variant is het effect van de weg op de recreatieve functie gering.

De twee varianten laten ten aanzien van de lokale, regionale en bovenregionale bereikbaarheid geen verschillen zien.

In termen van ruimtelijke kwaliteit is de maaiveldligging een forse aantasting van de belevingswaarde en de gebruikswaarde van de Assendelver polders. Voor de verdiepte variant geldt dat niet.

Klimaatbestendigheid
De maaiveldvariant is door de hogere ligging en de natuurlijke afwatering relatief gunstig ten aanzien van de klimaatbestendigheid. Bij de verdiepte ligging zijn technische voorzieningen nodig om te garanderen dat bij intensieve regenbuien de weg niet onder water komt te staan. De maaiveldvariant is gelegen tussen twee onderdoorgangen waardoor in beide gevallen geen sprake is van een calamiteitenroute bij overstromingen.

Natuurwaarden (weidevogels)
Weidevogels zijn gevoelig voor verstoring door geluid en beweging. Openheid is voor weidevogels van groot belang. Bij de maaiveldvariant neemt de kwaliteit van het gebied voor weidevogels af. Voor beide varianten geldt, dat de afname van de verkeersbelasting op de N203 (die weidevogelleefgebied doorsnijdt) positief is voor de weidevogels.

9 Overzicht en conclusies

De effecten van de beide varianten zijn samengevat in onderstaand overzicht. Aan de hand van de drie hoofdaspecten landschap, leefbaarheid en bereikbaarheid is de beoordeling en vergelijking als volgt.

Voor de effecten op het landschap is er een duidelijk verschil in de impact van de twee varianten. De maaiveldvariant heeft een negatieve invloed op de kernkwaliteit openheid en beleefbaarheid van de Assendelver polders. De impact van de verdiepte variant op de openheid en beleefbaarheid is gering. Beide varianten hebben een negatieve impact op de kernkwaliteit Aardkundige en landschappelijke karakteristiek.

De verdiepte variant heeft (door het grotere ruimtebeslag) een groter effect op archeologische waarden. Dit effect kan deels worden gemitigeerd door onderzoek voorafgaand aan de aanleg van de weg.

Voor de leefbaarheid is in eerste instantie de geluidbelasting van belang. Bij de verdiepte ligging is de geluiduitstraling minimaal. Dat is gunstig voor de open polder en voor de woningen in Saendelft en Assendelft. De maaiveldvariant leidt tot hogere geluidbelasting op de woningen in Saendelft en een deken van geluid in de Assendelver polders.

Op basis van regelgeving zijn geluidwerende maatregelen niet nodig en/of doelmatig. Maatregelen om de geluidemissie te beperken hebben een negatieve impact op de openheid van het landschap en zijn om die reden niet gewenst, tenzij stil asfalt wordt toegepast.

Ten aanzien van de bereikbaarheid is er geen voorkeur voor een van beide varianten. Beide voldoen aan de eisen en zijn positief voor de lokale, regionale en bovenregionale bereikbaarheid. Bij de verdiepte variant zijn wel afdoende technische maatregelen nodig om de weg klimaatbestendig te maken.

Naast deze aspecten is in deze bijlage ook gekeken naar andere effecten die van belang kunnen zijn voor de keuze. Voor de effecten op de ruimtelijke kwaliteit kan worden beoordeeld op de gebruikswaarde en de belevingswaarde. Voor deze beide aspecten geldt dat de verdiepte ligging beter is dan de maaiveldvariant. Bij de verdiepte ligging kan het open, poldergebied –als onderdeel van de relatief rustige en open groene zone tussen de IJmond en Zaanstad - worden gebruikt als groen uitloopgebied voor de bewoners van de stedelijke gebieden. De maaiveldvariant frustreert deze functie van het poldergebied.

De investeringskosten van de maaiveldvariant liggen indicatief (middenwaarde van de raming) 250 miljoen euro lager dan de kosten van de verdiepte ligging.

Bij de maaiveldvariant zijn eventueel nog mogelijkheden aanwezig om de effecten voor landschap en leefbaarheid te beperken. Dit komt neer op de varianten 3, 4 of 5 zoals beschreven in paragraaf 2 van deze bijlage.

Alles overziende is vanuit de aspecten landschap en leefbaarheid een duidelijke voorkeur voor de verdiepte variant. Ook ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit is er een duidelijke voorkeur voor de verdiepte ligging. Niet of minder onderscheidend zijn de effecten op de bereikbaarheid en de archeologische waarden.

		Variant maaiveld	Variant verdiept
Landschap	BPL: kernkwaliteit aardkundige en landschappelijke karakteristiek	• In een strook van ongeveer 55 meter breed gaat de aardkundige en landschappelijke karakteristiek (bodemopbouw en hoogteverschillen) verloren • Sloten- en verkavelingspatronen worden doorsneden	• In een strook van ongeveer 75 meter breed gaat de aardkundige en landschappelijke karakteristiek (bodemopbouw en hoogteverschillen) verloren • Sloten- en verkavelingspatronen worden doorsneden
	BPL: kernkwaliteit openheid en ruimtebeleving	• Openheid wordt in grote mate aangetast door de zichtbaarheid van de verbinding A8-A9 op maaiveld en de Communicatieweg en aansluiting Saendelft die op hoogte over de Verbinding A8-A9 heen kruisen; • De Verbinding A8-A9 (weg en verkeer op de weg) verstoort de beleefbaarheid van de open ruimte • Vanaf de Verbinding A8-A9 is er beperkte mate een beleving van de openheid mogelijk (maar zicht wordt afgeschermd door lage grondwallen)	• Openheid blijft grotendeels behouden door de verdiepte ligging van de Verbinding A8-A9 en de maaiveldligging van de Communicatieweg en aansluiting Saendelft; • Door de verdiepte ligging is de weg vanuit de omgeving niet zichtbaar en is er geen verstoring van de beleefbaarheid van de open ruimte • Vanaf de Verbinding A8-A9 kan de openheid van het gebied niet worden beleefd
	BPL: kernkwaliteit ruimtelijke dragers[6]	De varianten zijn gelijk ter plaatse van de kruising met de ruimtelijke dragers	
Bereikbaarheid	(Boven)regionaal	Geen relevant verschil tussen de varianten	
	Lokaal	Geen relevant verschil tussen de varianten	
	Robuustheid	Geen relevant verschil tussen de varianten	
Leefbaarheid	Geluidhinder in de woonomgeving (Saendelft en Assendelft)	Toename van de geluidhinder	Nagenoeg geen toename op de geluidhinder
	Geluidbelast oppervlak	Geluidbelasting in de open polder neemt toe	Nagenoeg geen toename van de geluidbelasting in de open polder
Overige aspecten	Archeologische waarden	Risico op raken archeologische waarden	Groter risico op raken archeologische waarden
	Natuurwaarden	Gebied wordt minder geschikt voor weidevogels	Klein effect op geschiktheid van het gebied voor weidevogels
Kosten			Indicatie van meerkosten t.o.v. variant maaiveld circa € 250 miljoen

[6] De ruimtelijke dragers zijn de Zeedijken en liniedijken, Nauernasche Vaart, Ringdijk en -vaart, Bebouwingslinten en Stolpenstructuren.

Landschapsplan

Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9

10 november 2021

Bijlage 6 – Omgevingseffecten van het Landschapsplan



Opgesteld door

Antea group

BoschSlabbers Landschapsarchitecten

KuiperCompagnons

M.A. Kooiman

VenhoevenCS

In opdracht van
Provincie Noord - Holland

Bijlage 6 – Omgevingseffecten van het Landschapsplan

1. Inleiding

1.1 Over deze bijlage

In deze bijlage zijn op hoofdlijnen de effecten van het Landschapsplan A8-A9 beschreven. Het grootste deel van de effecten wordt veroorzaakt door de Verbinding A8-A9. De milieuaspecten die in deze bijlage aan de komen zijn:

- effecten op de geluidbelasting;
- effecten op de luchtkwaliteit;
- effecten op water en bodem;
- effecten op natuurwaarden .

De effectenanalyse in deze bijlage heeft alleen betrekking op de maatregelen in het Landschapsplan A8-A9. De effecten zijn grotendeels het gevolg van de aanleg en het gebruik van de Verbinding A8-A9. In deze bijlage is alleen gekeken naar de effecten van de Verbinding A8-A9 zelf. De (positieve) effecten als gevolg van de Verbinding A8-A9 langs de huidige traverse door Krommenie-Assendelft zijn niet onderzocht. De informatie daarover is al opgenomen in de planstudie tweede fase uit 2017. Doordat nu met dezelfde verkeersgegevens wordt gewerkt is die informatie nog steeds van toepassing. In de volgende fase van het project (de planuitwerkingsfase) worden de effecten integraal onderzocht.

1.2 Uitgangspunten

Uitgangspunt bij het onderzoek van de effecten is dat het Landschapsplan A8-A9 als geheel wordt uitgevoerd. Dat wil zeggen dat alle maatregelen die zijn opgenomen in hoofdstuk 6 ook daadwerkelijk zullen worden uitgevoerd. Deze aanpak heeft als gevolg dat een deel van de effecten die kunnen optreden, binnen het Landschapsplan worden opgevangen of weggenomen. Dit komt doordat bij de maatregelen al rekening is gehouden met de maatregelen die de primaire effecten verzachten of compenseren. Dit geldt bijvoorbeeld voor de waterberging – waarvoor in het landschapsplan ruimte is opgenomen - en voor de compensatie van de aantasting van het natuurnetwerk.

De effecten zijn beschreven en beoordeeld in vergelijking met de referentiesituatie. Dat is de situatie die in de toekomst zal ontstaan als het Landschapsplan niet wordt uitgevoerd en de Verbinding A8-A9 niet wordt aangelegd. Er is gekozen om voor de referentiesituatie het jaar 2030 te gebruiken.

Voor de effecten van het Landschapsplan A8-A9 op de geluidbelasting en de luchtkwaliteit geluidbelasting zijn modelberekeningen gedaan. De berekeningen zijn uitgevoerd met rekenmodellen, die op basis van de regelgeving zijn toegestaan (Geonoise voor geluid en Geomilieu voor lucht) Er is gebruik gemaakt van verkeersgegevens die met het model VENOM zijn gemaakt voor de planstudie tweede fase. De cijfers dateren uit 2017 en hebben betrekking op het WLO-scenario 2030 Hoog. Zowel voor geluid als lucht zijn de effecten berekend voor de referentiesituatie (de situatie in 2030 zonder Verbinding A8-A9) en de situatie met de Verbinding A8-A9. Zowel voor geluid als lucht zijn de effecten berekend voor een groot aantal punten. Elk punt staat voor een woning.

2 Geluid

2.1 Inleiding

In het geluidonderzoek is gekeken naar de effecten in Broekpolder (paragraaf 2.2) en naar de effecten in de Assendelver polders en bij Assendelft (paragraaf 2.3).

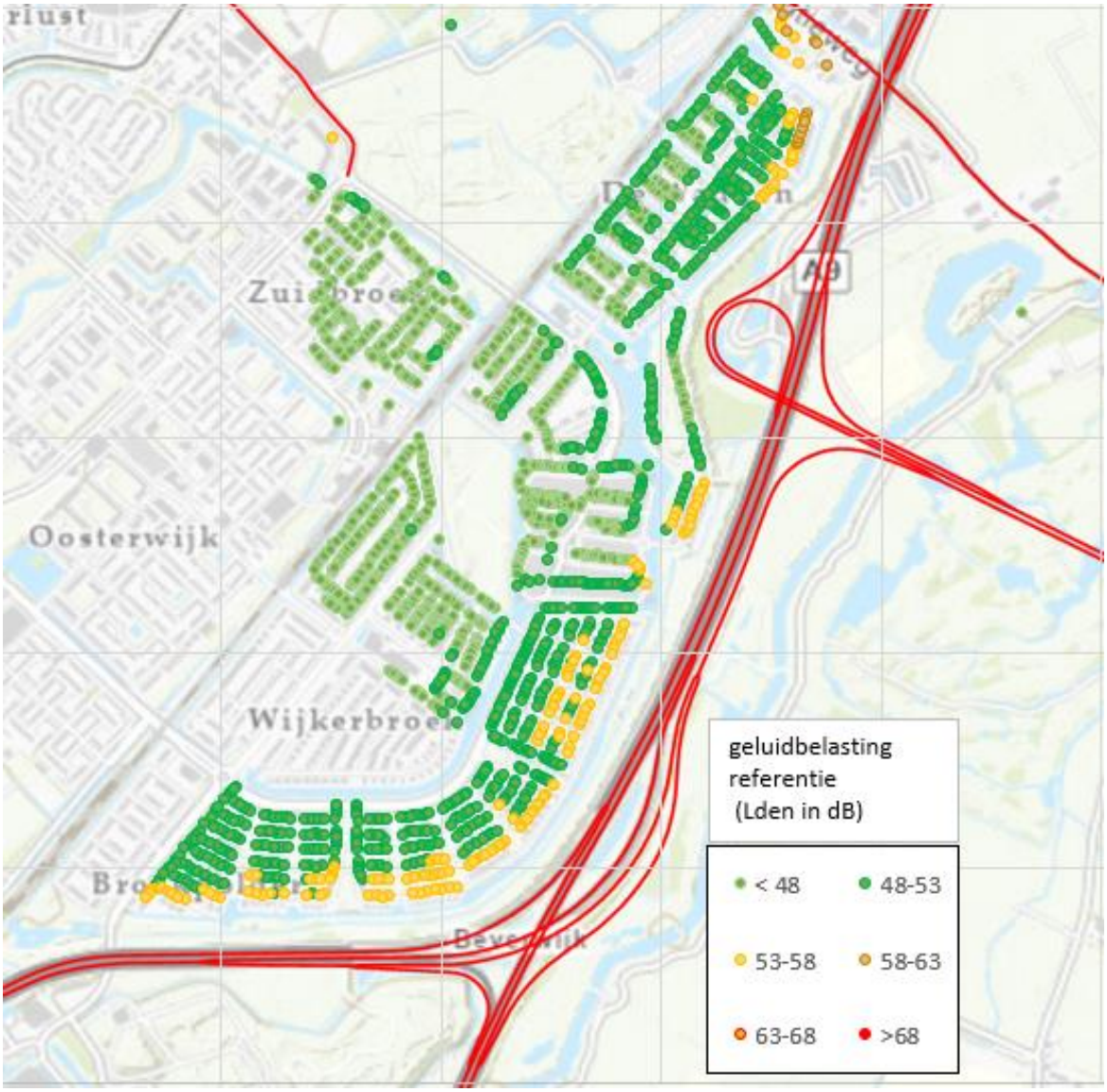
2.2 Effecten in Broekpolder

De effecten van de Verbinding A8-A9 op de geluidsituatie in Broekpolder zijn het gevolg van de veranderingen in de hoeveelheid verkeer (ten opzichte van de referentiesituatie) op de A9 en de A22. Daarnaast heeft de aansluiting als gevolg dat verkeer dichte bij Broekpolder komt (ter hoogte van de huidige verzorgingsplaats). Doordat is gekozen voor een verdiepte ligging blijft het effect echter beperkt. De effecten zijn

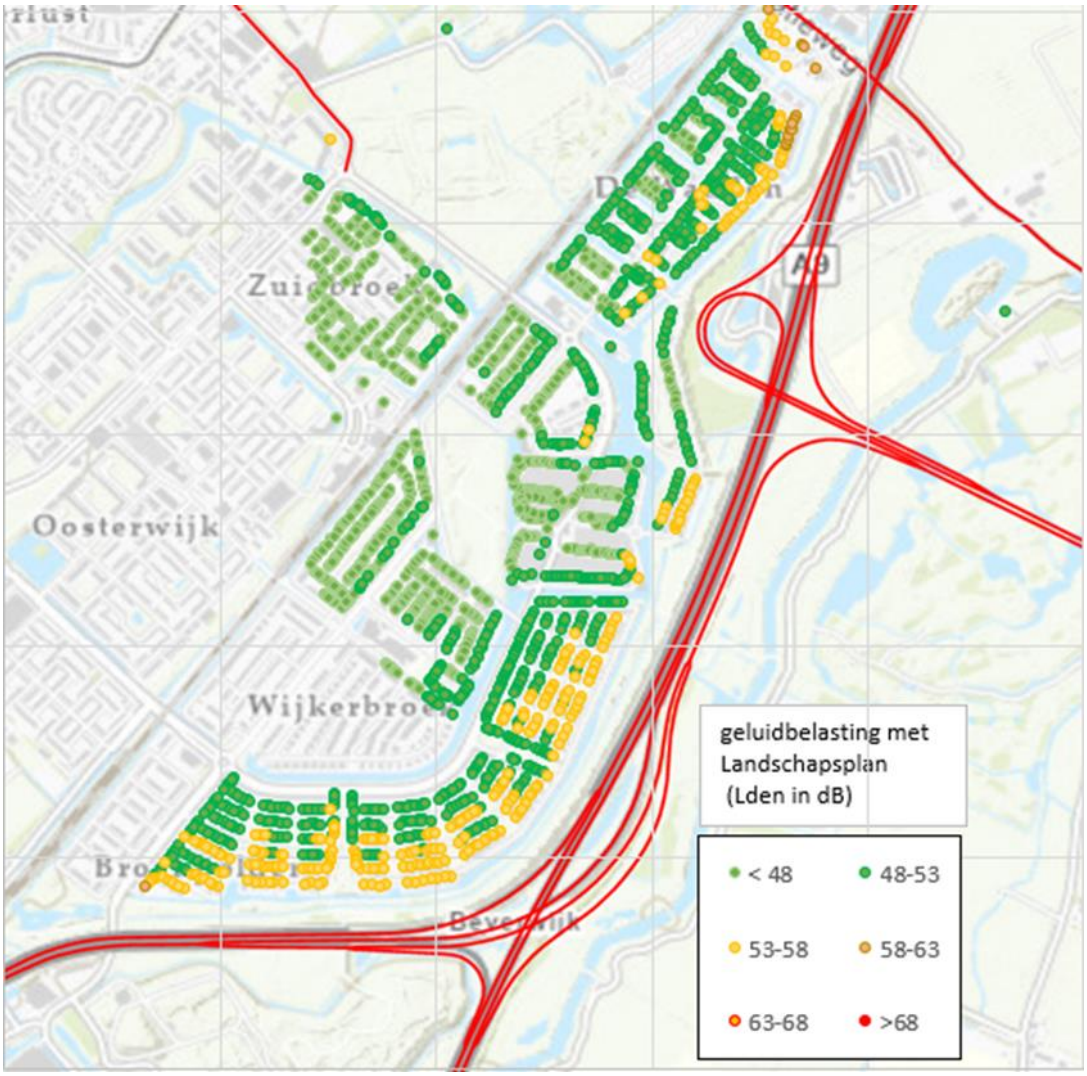
zichtbaar gemaakt in de figuren 1 (referentiesituatie), 2 (met Verbinding A8-A9) en 3 (verschil ten opzichte van de referentiesituatie, dit is het verschil van de figuren 1 en 2).

Door het toepassen van een stillere verharding kan de toename van de geluidbelasting van de Verbinding A8-A9 worden gereduceerd. Figuur 7.4 laat het effect zien bij toepassing van een stillere verharding op de A9 en A22 (reductie 3dB) en op de Verbinding A8-A9 (reductie 3 dB). Bij een stillere verharding profiteert een groot gebied; ook in het gebied van de Stelling neemt hierdoor de geluidbelasting af.

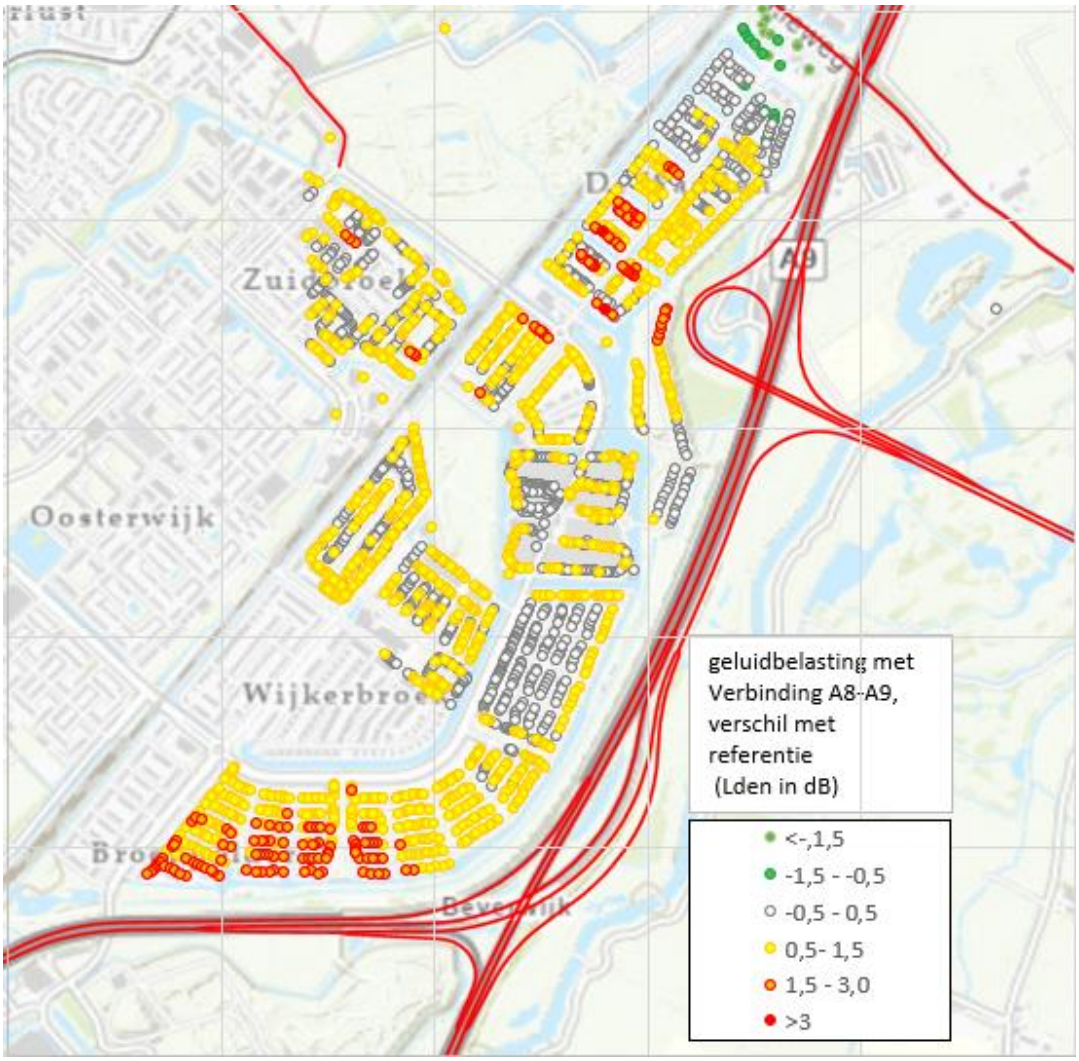
Een ander beeld van de effecten van de Verbinding A8-A9 en het verschil dat mitigerende maatregelen maken is opgenomen in figuur 5. Uit deze figuren blijkt dat, zeker met het toepassen van een stille verharding, de situatie met de Verbinding A8-A9 gunstiger is dan de referentiesituatie: het grootste deel van de punten ligt onder de stippellijn, wat inhoudt dat de geluidbelasting met de Verbinding A8-A9 (en mitigerende maatregelen) lager is dan in de referentiesituatie.



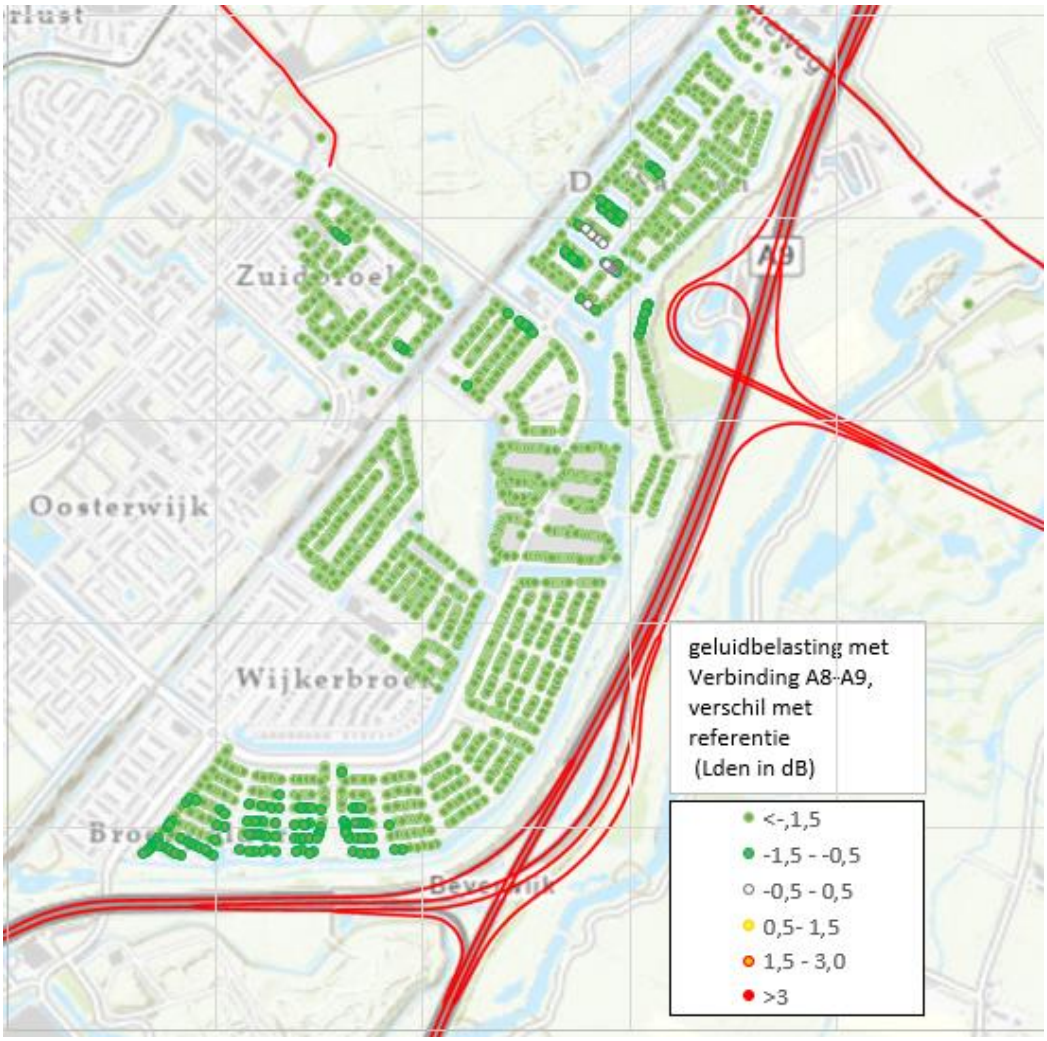
Figuur 1: Geluidbelasting in de referentiesituatie (zonder Verbinding A8-A9).



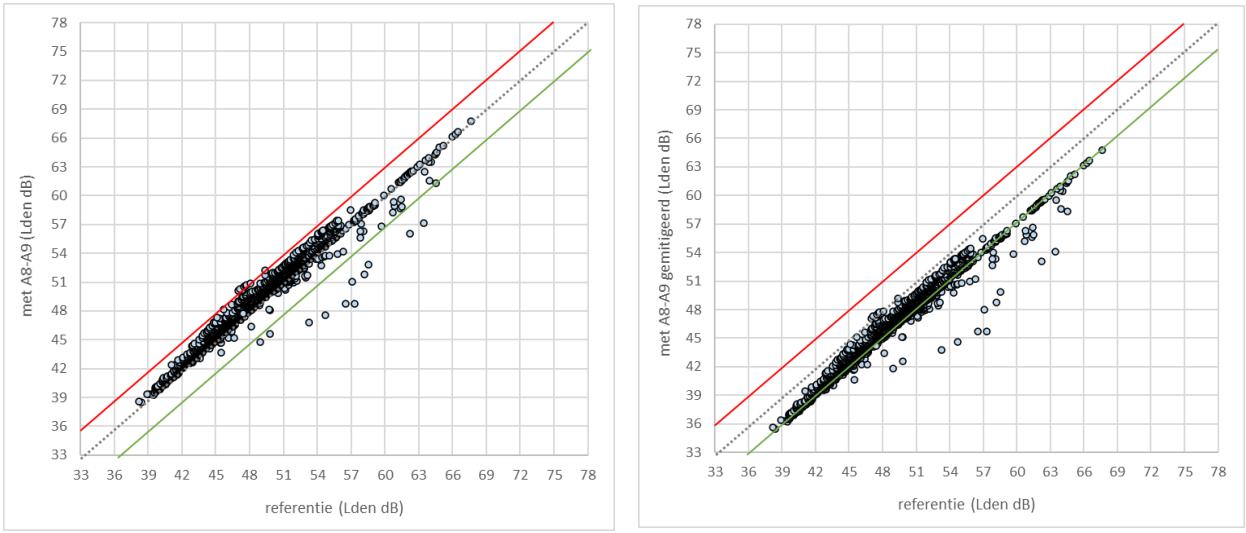
Figuur 2: Geluidbelasting met Verbinding A8-A9.



Figuur 3: Geluidbelasting van de Verbinding A8-A9, verschil met de referentiesituatie (zonder mitigerende maatregelen).



Figuur 4: Geluidbelasting van de Verbinding A8-A9, verschil met de referentiesituatie, met mitigerende maatregelen (stille verharding).



Figuur 5: Overzicht van de effecten voor de rekenpunten in Broekpolder. Links zonder mitigerende maatregelen en rechts met het toepassen van een stiller wegdek. Elk punt representeert in principe één woning. In de figuur is voor elk punt de geluidbelasting in de referentiesituatie (horizontale as) uitgezet tegen de geluidbelasting met de Verbinding A8-A9 (verticale as). Bij punten op de schuine stippellijn is de geluidbelasting met de Verbinding gelijk aan de referentiesituatie. Bij punten tussen de grijze stippellijn en de groene lijn is er door de Verbinding A8-A9 een afname tussen 0 en 3 dB en voor de punten tussen de grijze stippellijn en de rode lijn een toename tussen 0 en 3 dB.

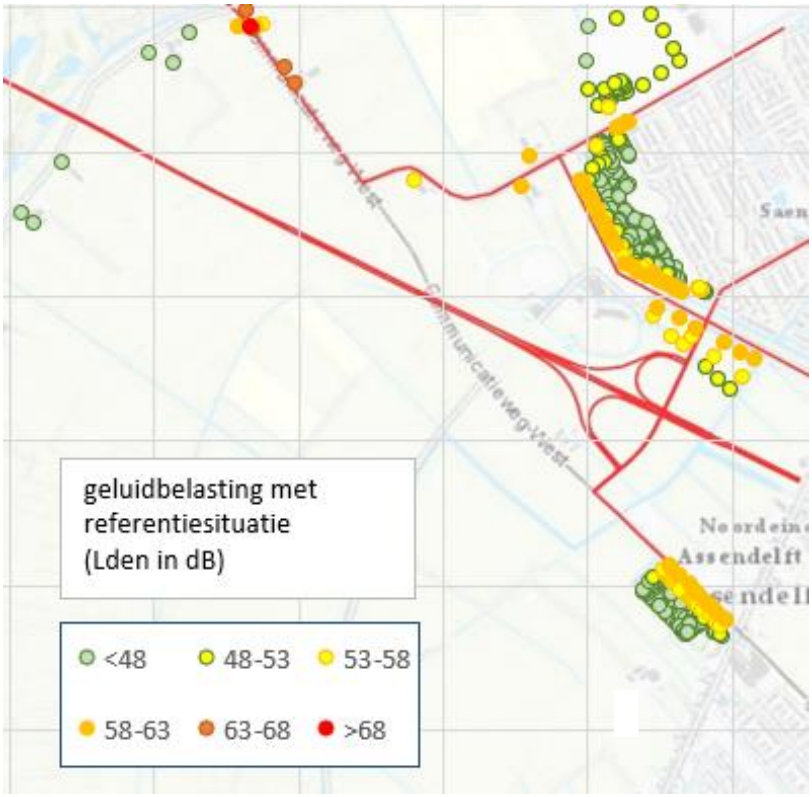
2.2 Assendelft en Assendelver polders

De effecten van de Verbinding A8-A9 op de geluidsituatie bij Assendelft is weergegeven in de figuren 6, 7 en 8. De effecten zijn het gevolg van de Verbinding A8-A9 (met een verdiepte ligging), de aansluiting Saendelft en het verschuiven van verkeersstromen van het onderliggend wegennet (Communicatieweg, Noorderveenweg) naar de Verbinding A8-A9. De verschillen tussen de referentiesituatie en de situatie met de Verbinding A8-A9 is opgenomen in figuur 8. Grosso modo is het effect gunstig (een lager geluidbelasting), maar vooral nabij de aansluiting neemt de geluidbelasting toe. Door het toepassen van een stille verharding op de nieuwe weg kan de toename worden tegengegaan. Het overall effect van de Verbinding A8-A9 is zichtbaar in figuur 10.

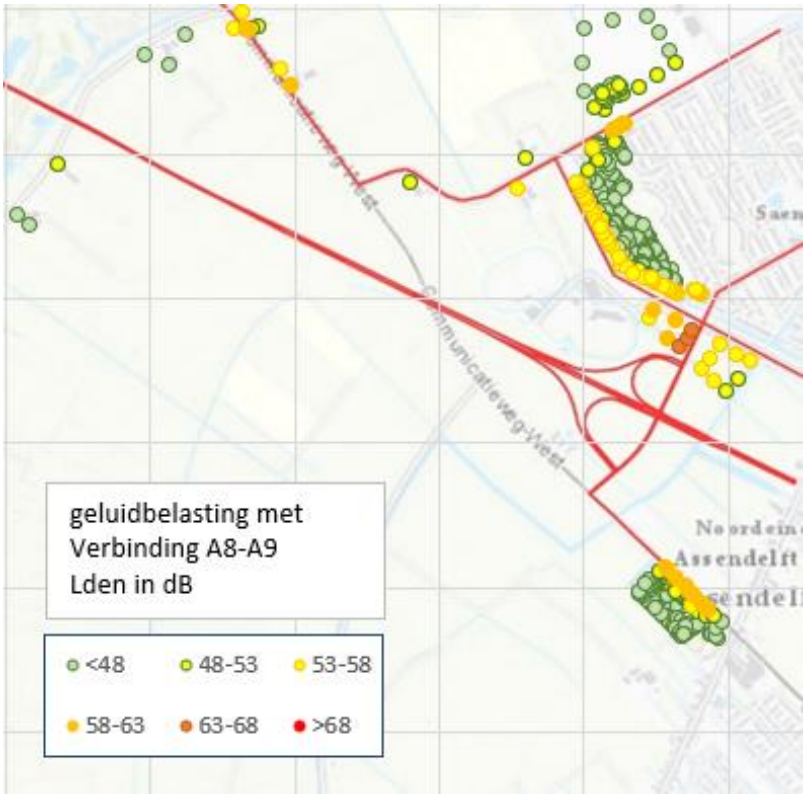
De effecten voor het gedeelte van de Verbinding A8-A9 tussen de Dorpsstraat en de Nauernasche Vaart zijn al beschreven in de planstudie 2e fase (het Golfbaanalternatief).

In de planstudie 2e fase is voor het Golfbaanalternatief uitgegaan van een ligging op maaiveld in de Assendelver polders, Ten behoeve van de keuze tussen een verdiepte ligging of een maaiveldligging voor het deel van de Verbinding A8-A9 in de open polders zijn geluidcontouren gemaakt, zie hiervoor bijlage 5 bij het Landschapsplan A8-A9.

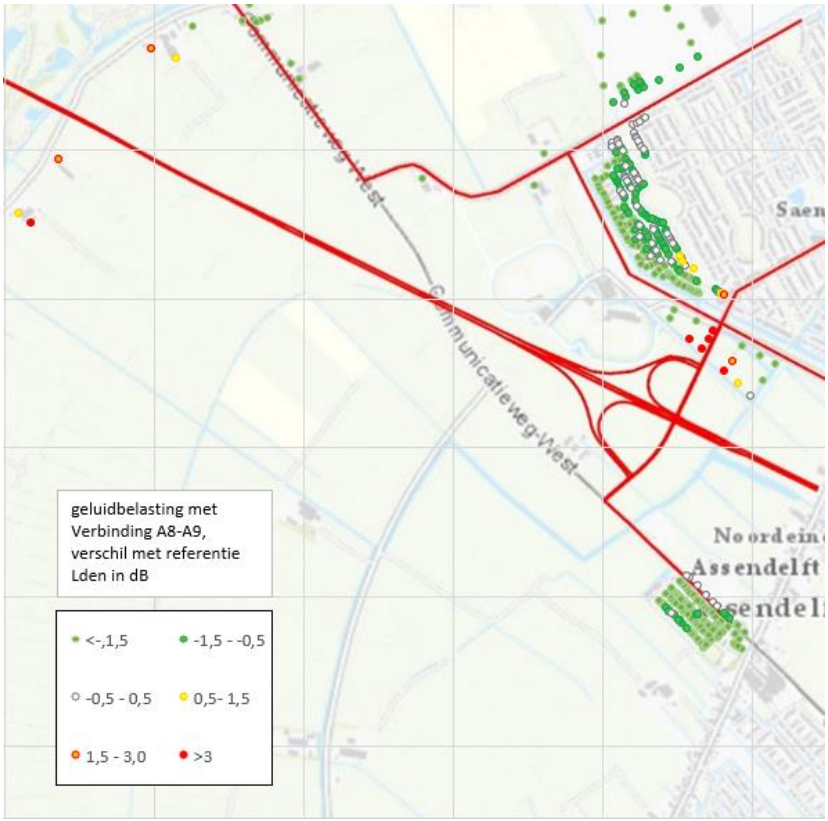
Door de verdiepte ligging liggen de geluidcontouren van de Verbinding A8-A9 dicht bij de weg (figuur 11). Door de verdiepte ligging wordt de impact op de polders beperkt en is het verschil met de referentiesituatie klein (figuur 12).



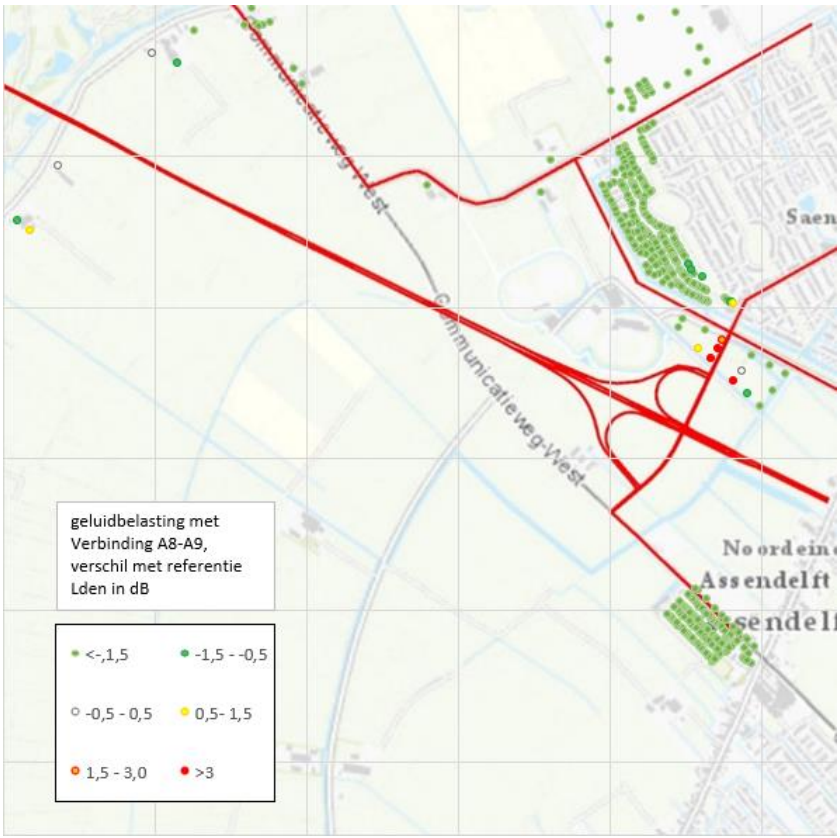
Figuur 6: Geluidbelasting in de referentiesituatie (zonder Verbinding A8-A9



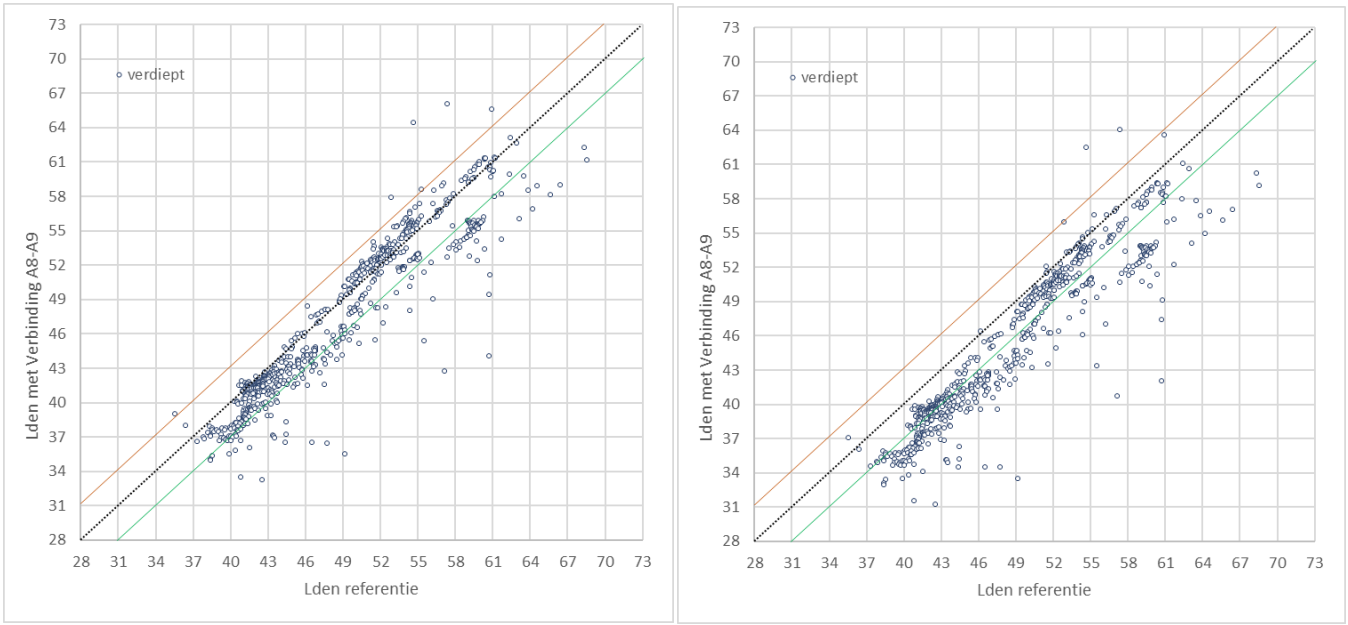
Figuur 7: Geluidbelasting met Verbinding A8-A9.



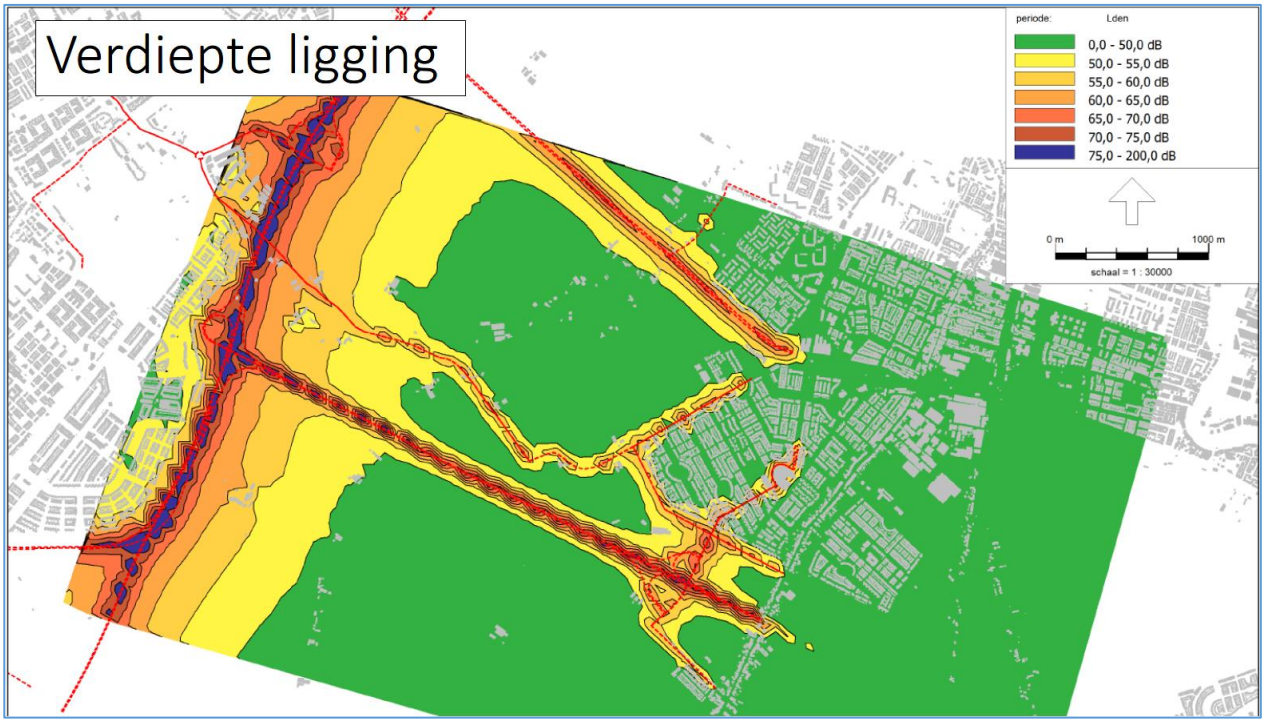
Figuur 8: Geluidbelasting van de Verbinding A8-A9, verschil met de referentiesituatie, zonder mitigerende maatregelen (stille verharding).



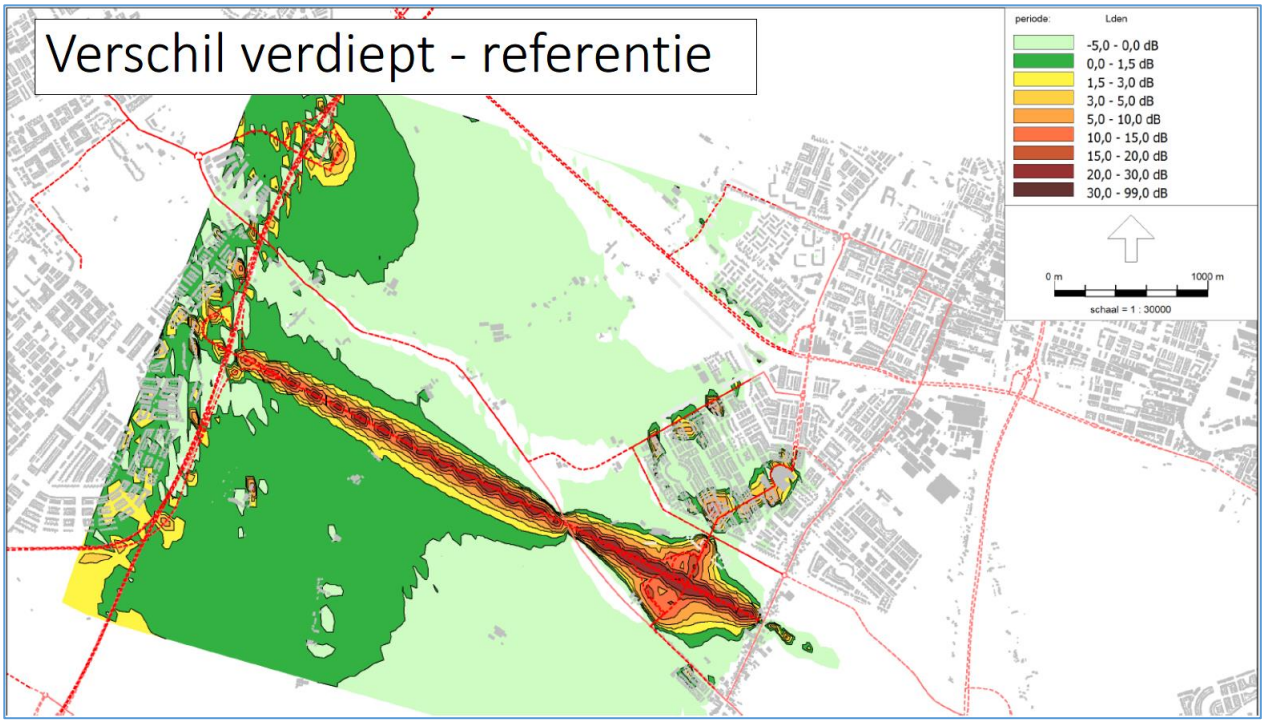
Figuur 9: Geluidbelasting van de Verbinding A8-A9, verschil met de referentiesituatie, met mitigerende maatregelen (stille verharding).



Figuur 10: Overzicht van de effecten voor de rekenpunten in Assendelft. Elk punt representeert in principe één woning. In de figuur is voor elk punt de geluidbelasting in de referentiesituatie (horizontale as) uitgezet tegen de geluidbelasting met de Verbinding A8-A9 (verticale as). Bij punten op de schuine stippellijn is de geluidbelasting met de Verbinding A8-A9 gelijk aan de referentiesituatie. Bij punten tussen de grijze stippellijn en de groene lijn is er door de Verbinding A8-A9 een afname tussen 0 en 3 dB en voor de punten tussen de grijze stippellijn en de rode lijn een toename tussen 0 en 3 dB. Rechts met mitigatie (stille verharding), links zonder mitigatie.



Figuur 11: Geluidcontouren van de Verbinding A8-A9 in de Assendelver polders.



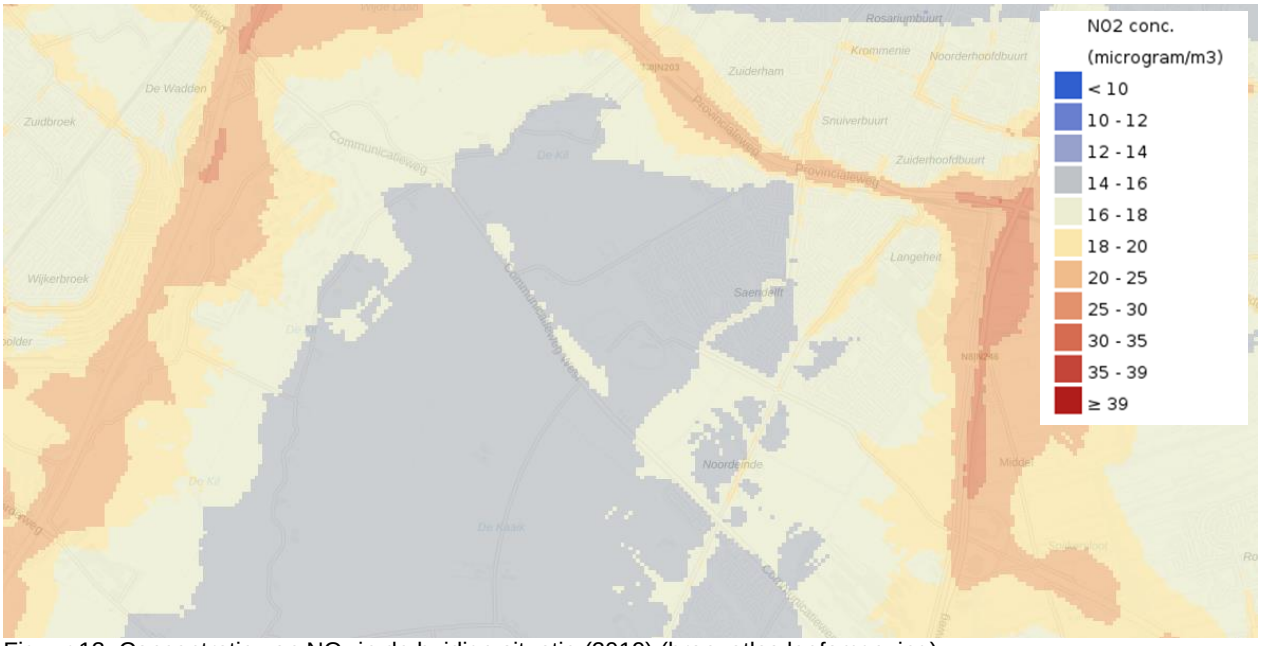
Figuur 12: Geluidcontouren van de Verbinding A8-A9 in de Assendelver polders, verschil met de referentiesituatie.

3. Lucht

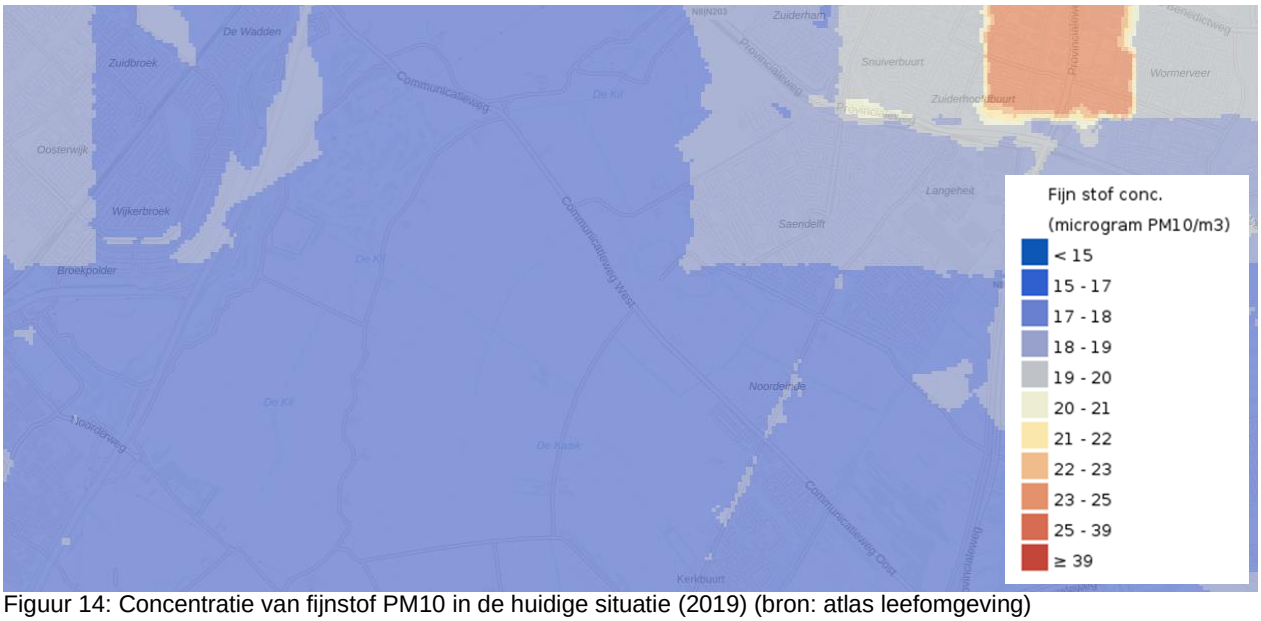
3.1 Huidige situatie (2019)

De huidige situatie van de luchtkwaliteit is weergegeven in de figuren 13 en 14. De kaartjes hebben betrekking op het jaar 2019 (pre-corona).

De concentraties van de NO_2 liggen (ruim) onder de wettelijke grenswaarden van 40 microgram/m^3. Wegverkeer heeft relatief veel invloed op de hoogte van de concentratie. Daarom vooral bij de Rijkswegen en drukke overige wegen een verhoogde toename. Ook voor fijnstof (PM10) liggen de concentraties (ruim) onder de wettelijke grenswaarden van 40 microgram/m^3. Wegverkeer heeft een geringe bijdrage (<10%) op de hoogte van de concentraties fijn stof. Dat blijkt ook uit de figuur, waar nauwelijks hogere concentraties bij de wegen is. Dit is wel het geval bij industrie (te zien links in de figuur).



Figuur 13: Concentratie van NO_2 in de huidige situatie (2019) (bron: atlas leefomgeving)



Figuur 14: Concentratie van fijnstof PM10 in de huidige situatie (2019) (bron: atlas leefomgeving)

3.2 Referentiesituatie (2030)

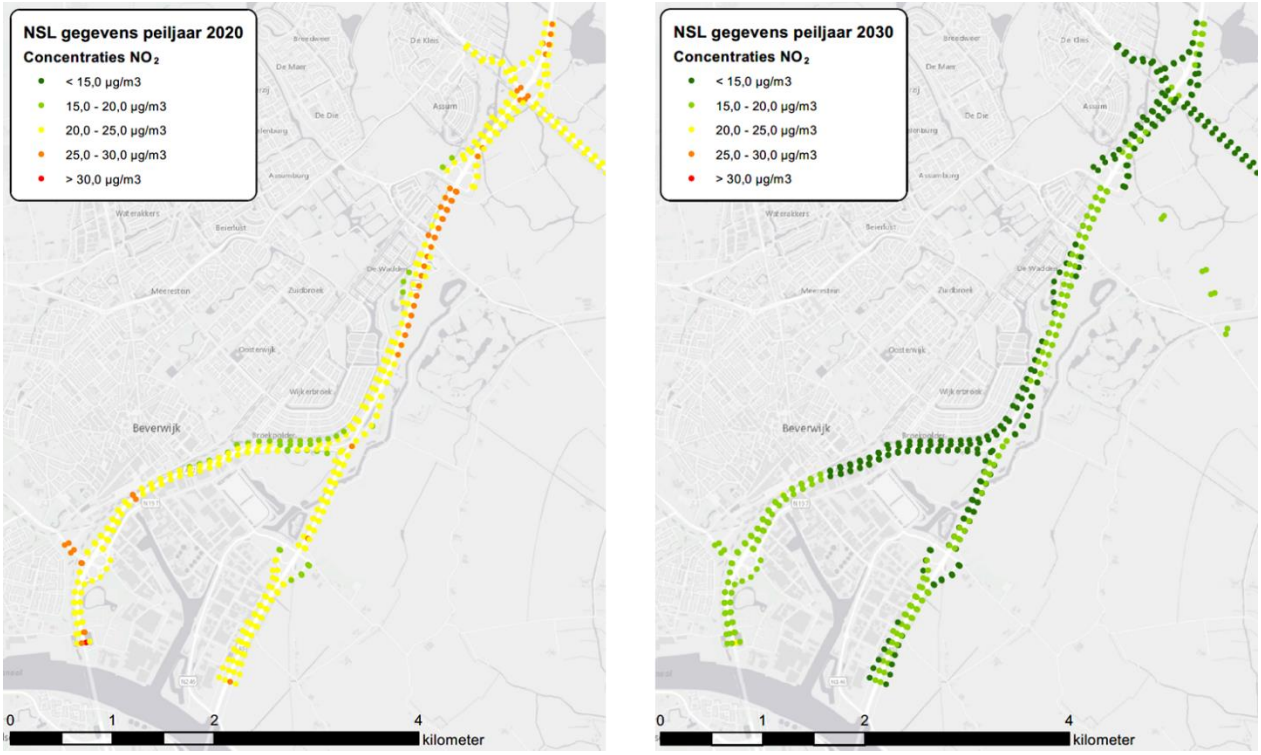
In de toekomstige situatie (2030), de autonome ontwikkeling, verbetert de luchtkwaliteit als gevolg van het schoner worden van verkeer en de afname van andere emissies. De afname van de concentraties NO_2 en PM10 is het gevolg van maatregelen op Europees, nationaal, regionaal en lokaal niveau om de luchtkwaliteit te verbeteren. Er zijn twee effecten:

- Daling bijdrage verkeer door schonere (vracht)auto's (denk aan EURO 6 norm), maar ook steeds meer elektrische auto's.
- Daling achtergrondconcentratie door o.a. maatregelen bij de industrie, landbouw en afname van het aantal CV-ketels.

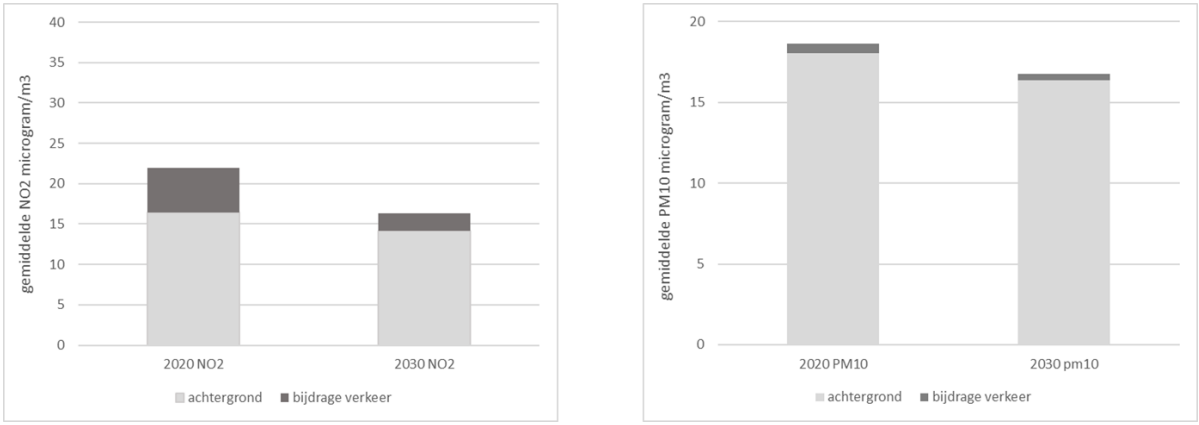
Deze twee effecten tezamen zorgt ervoor dat de concentraties NO_2 dalen met ruim 5 – 7 microgram (linker figuur) en de concentraties PM10 met 2-3 microgram (rechter figuur) in 2030 ten opzichte van 2020.

Het effect van het schoner worden van de lucht wordt inzichtelijk aan de hand van informatie uit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL; figuren 15 en 16).

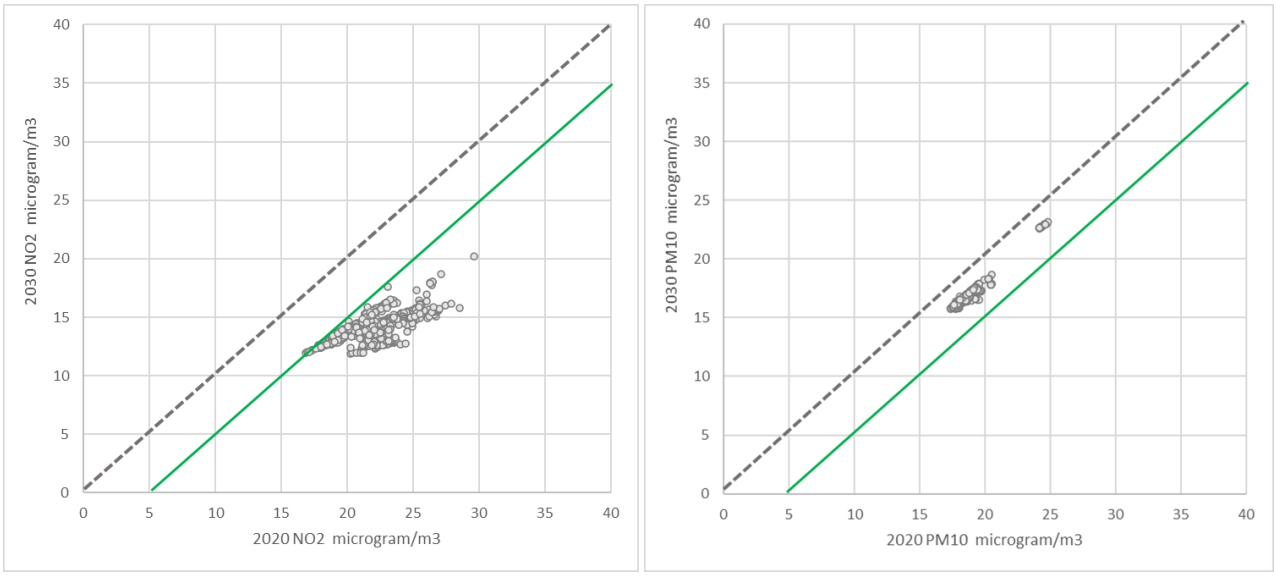
In figuur 15 zijn de gemiddelde concentraties NO_2 in 2020 en 2030 te zien. De waarden hebben betrekking op de punten die zijn weergegeven in figuur 15. Deze zijn berekend op 10 meter afstand van de weg. Op grotere afstand zijn de concentraties lager vanwege de verminderde invloed van de snelwegen (bron: NSL). De concentraties van verontreinigende stoffen worden deels bepaald door bronnen op wat grotere afstand (de achtergrondconcentratie) en deels door lokale bronnen, zoals wegverkeer. Het relatief kleine aandeel van het wegverkeer en verschillen tussen de huidige situatie en 2030 is zichtbaar in figuur 16. Op grotere afstand van de weg is de invloed van het wegverkeer nog kleiner. De verbetering van de luchtkwaliteit komt ook tot uiting de figuur 17.



Figuur 15: Concentraties van NO^2 ter plaatse van de beoordelingspunten van het NSL (bron: NSL)



Figuur 16: Gemiddelde concentratie van NO(2) (linker figuur en fijnstof (rechter figuur) in de huidige situatie en in 2030.



Figuur 17: Concentraties van NO_2 (links) en PM10 (rechts) in 2020 en 2030. De punten in het diagram geven alle rekenpunten op 10 meter afstand van de weg weer (dit zijn de zgn. NSL-rekenpunten). Op de horizontale as staat de huidige situatie, op de verticale as de situatie in 2030. Als er punten boven de gestippelde lijn zitten betekent dit een toename van de concentratie. Echter, voor beide stoffen is de autonome ontwikkeling een duidelijke afname (bij punten onder de groen lijn is de afname groter dan 5 microgram/m^3.

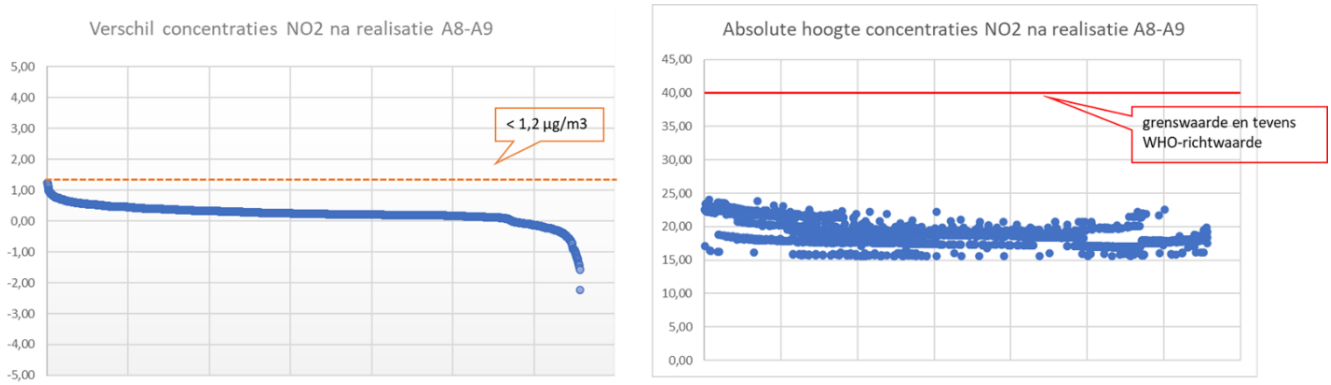
3.3 Plansituatie (2030)

De effecten van het Landschapsplan op de luchtkwaliteit zijn bepaald voor een groot aantal punten (figuur 18). In de twee figuren zijn de concentraties NO_2 in 2030 na realisatie van de Verbinding A8-A9 weergegeven. In de linker figuur is de toe- of afname voor alle rekenpunten opgenomen. De maximale toename ligt voor nagenoeg alle punten onder de grens van ‘niet in betekende mate’. Dit betekent dat de overheid wettelijk heeft aangegeven dat deze toename verantwoord is en geen nader onderzoek nodig is.
De rechterfiguur laat de maximale concentraties bij de rekenpunten zien voor NO_2. Hieruit blijkt dat de maximale concentratie circa 25 microgram/m^3 is en daarmee ruim onder de wettelijke grenswaarde.

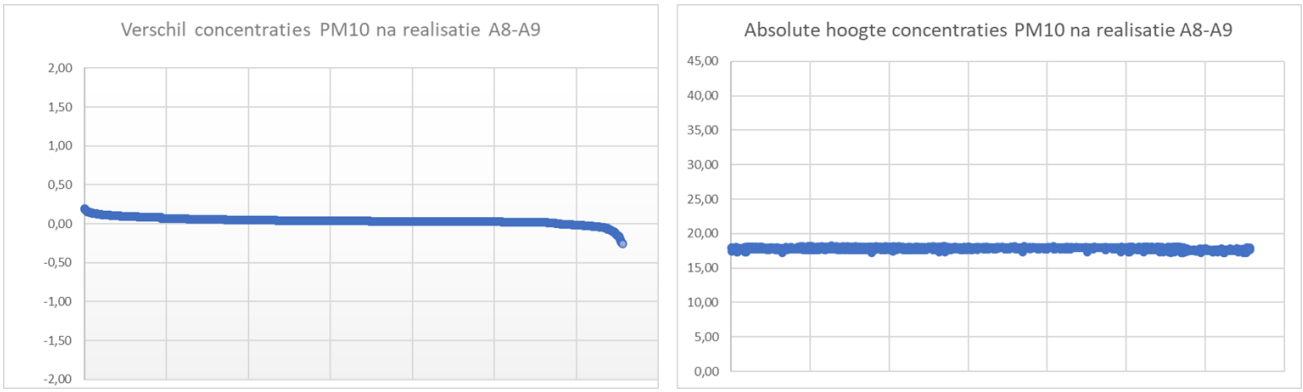
In de twee plaatjes van figuur 19 zijn de concentraties PM10 in 2030 na realisatie van de verbinding A8-A9 weergegeven. In de linker figuur is de toe- of afname voor alle rekenpunten opgenomen. De maximale toename is 0,20 microgram/m^3 en is dus zeer gering (let op: schaal is anders dan bij NO_2). De maximale bijdrage voor PM2.5 is 0,08 microgram/m^3. De rechterfiguur laat de maximale concentraties bij de rekenpunten zien voor PM10. Hieruit blijkt dat de maximale concentratie circa 18 microgram/m^3 is en daarmee zeer ruim onder de wettelijke grenswaarde (40 microgram/m^3).



Figuur 18: Rekenpunten (blauwe stippen) voor de effecten op de luchtkwaliteit



Figuur 19: Effect van de Verbinding A8-A9 op de concentraties NO_2. Links: verschil met referentie, rechts: absolute hoogte.



Figuur 20: Effect van de Verbinding A8-A9 op de concentraties PM10. Links: verschil met referentie, rechts: absolute hoogte.

4. Water en bodem

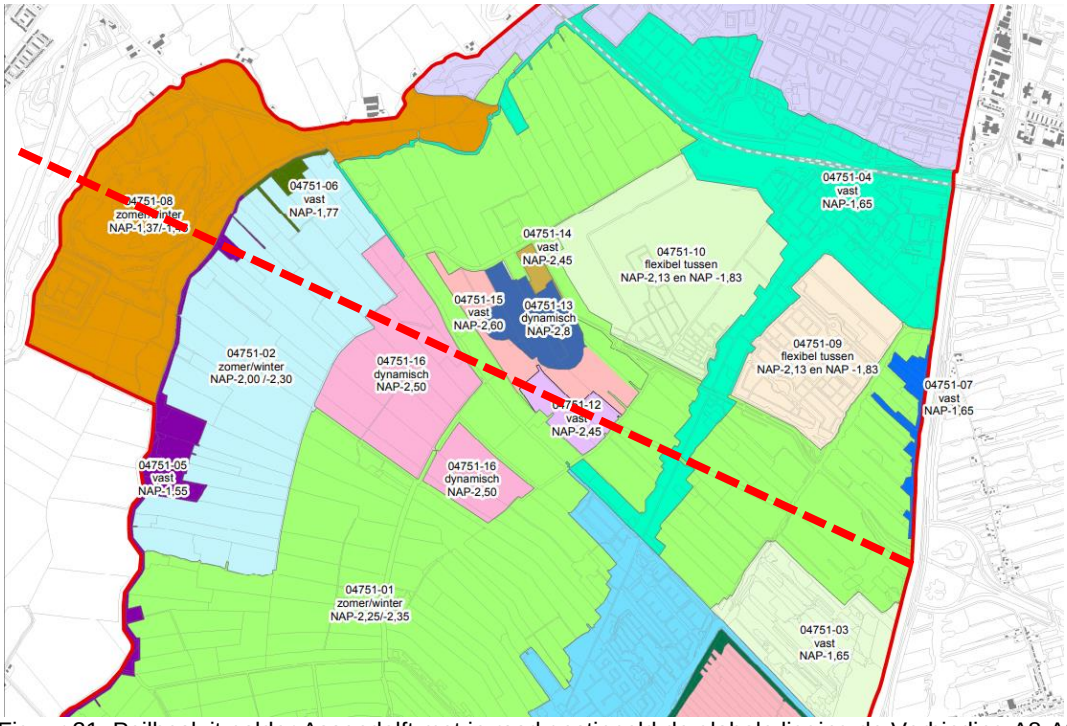
4.1 Effecten op het watersysteem

Bij de beschrijving van de effecten op het watersysteem is gekeken naar oppervlaktewater en grondwater. Er is vooral gekeken naar de effecten van de Verbinding A8-A9 en naar de (mitigerende en compenserende) maatregelen die zijn opgenomen in het Landschapsplan A8-A9.

Oppervlaktewater

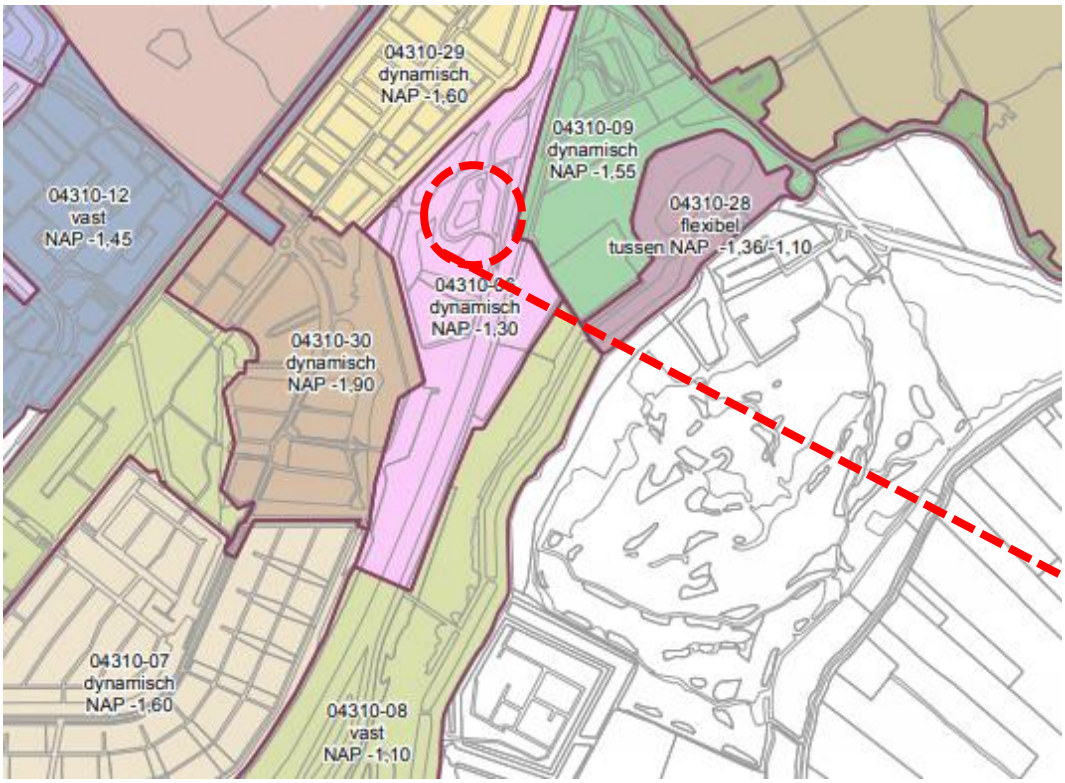
Watersysteem
De Verbinding A8-A9 ligt in de polders Midden Kennemerland en de Assendelver polders. Bij het ontwerp van de Verbinding is rekening gehouden met de hoofdwatergangen. Deze worden in principe in hun huidige situatie gehandhaafd.

De Assendelver polders (figuur 21) wateren via een enkele hoofdwatergangen en een gemaal af op de Nauernasche Vaart. Het peilbesluit van deze polder is in 2015 vastgesteld. Het grootste deel van deze polder heeft een zomer- en winterpeil van respectievelijk NAP -2,25 m en 2,35 m. De waterpeilen in de meeste andere peilvakken liggen tussen NAP -2,0 m en -2,6 m. Alleen het meeste westelijke deel van deze polder heeft een relatief hoog waterpeil, tussen NAP -1,37 m (zomer) en -1,45 m (winter). Dit is de huidige golfbaan. Het ontwerp van de Verbinding A8-A9 houdt rekening met het in stand houden van de belangrijke watergangen in het gebied. Dit zijn de watergangen waarmee het water vanuit de polder wordt afgevoerd naar het gemaal waar het water wordt uitgeslagen naar de Nauernasche Vaart.

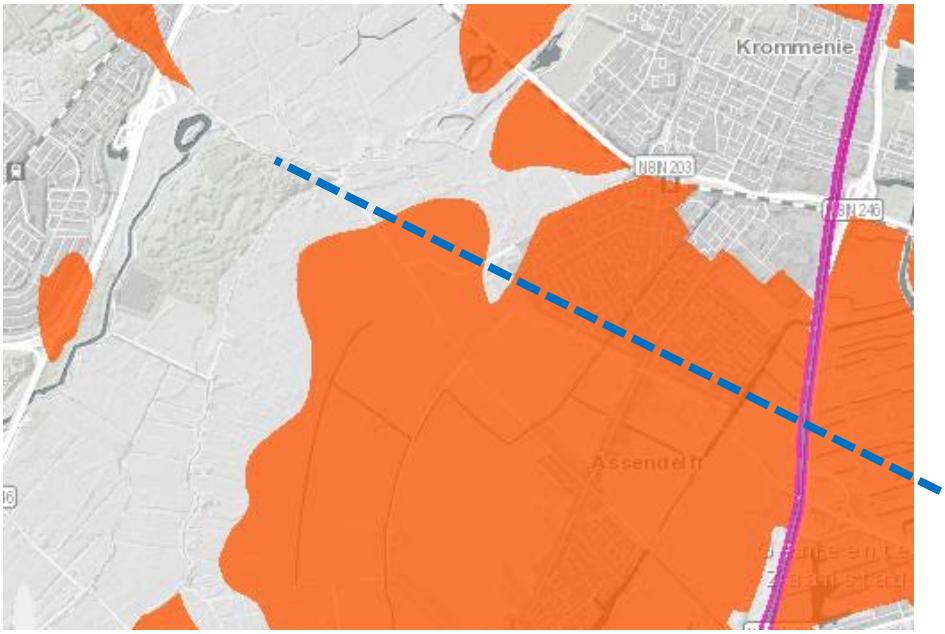


Figuur 21: Peilbesluit polder Assendelft met in rood gestippeld de globale ligging de Verbinding A8-A9 (bron: HHNK)

Het meest westelijke deel van de Verbinding A8-A9 en de aansluiting op de A9 liggen in de polder Midden-Kennemerland (figuur 22). Het peilbesluit voor deze polder is in 2015 vastgesteld. Het peilvak waar de verdiepte aansluiting komt, heeft een dynamisch peil van NAP -1,3 m plus/min 0,1 m. De aantakking aan de A9 en A22 ligt in een peilvak met een vast peil van NAP -1,1 m.



Figuur 22: Peilbesluit Midden-Kennemerland met in rood gestippeld de globale ligging Verbinding A8-A9 (bron: HHNK)

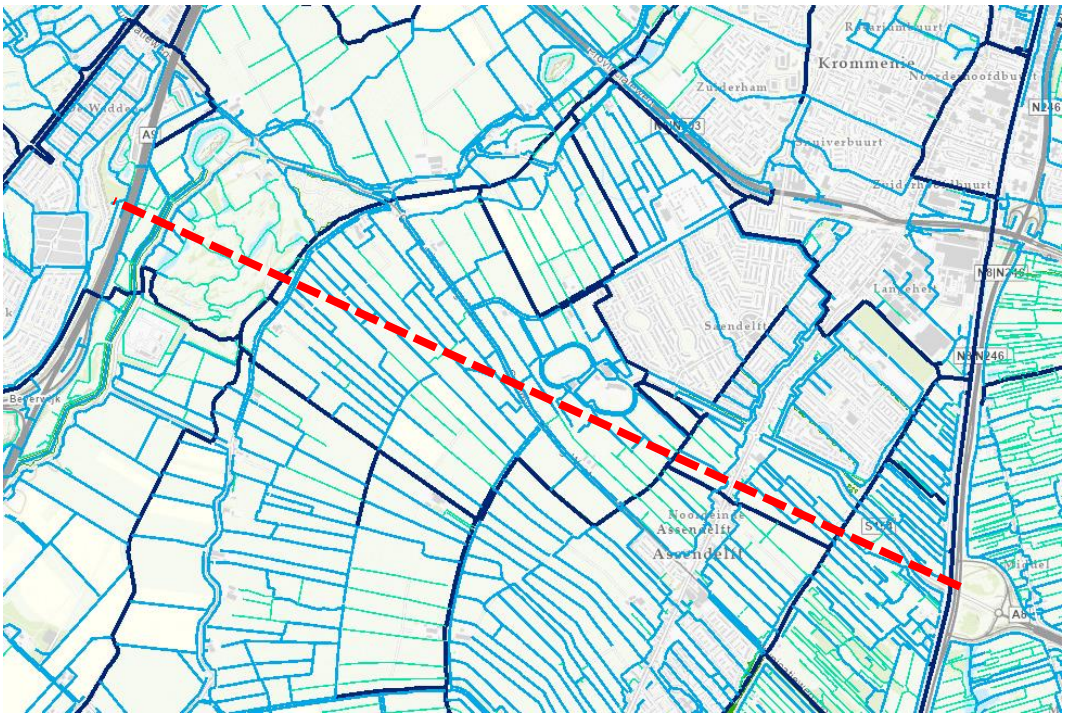


Figuur 23: Ligging veenweidegebied met in blauw gestippeld de globale ligging Verbinding A8-A9 (bron: Pro-vincie Noord-Holland)

Een groot deel van de Verbinding ligt in veenweidegebied (figuur 23) Dit gebied heeft relatief hoge waterpeilen om bodemdaling te beperken.

Waterkwantiteit
De voorgenomen ligging van de Verbinding A8-A9 snijdt een groot aantal (kleine) waterlopen aan. Het Landschapsplan A8-A9 bevat maatregelen die er voor zorgen dat het watersysteem kan blijven functioneren, dus dat de aan- en afvoer van water plaats kan vinden. Dit gebeurt door de sloten die door de weg doorsneden worden, met elkaar te verbinden door de aanleg van nieuwe sloten (ongeveer) evenwijdig

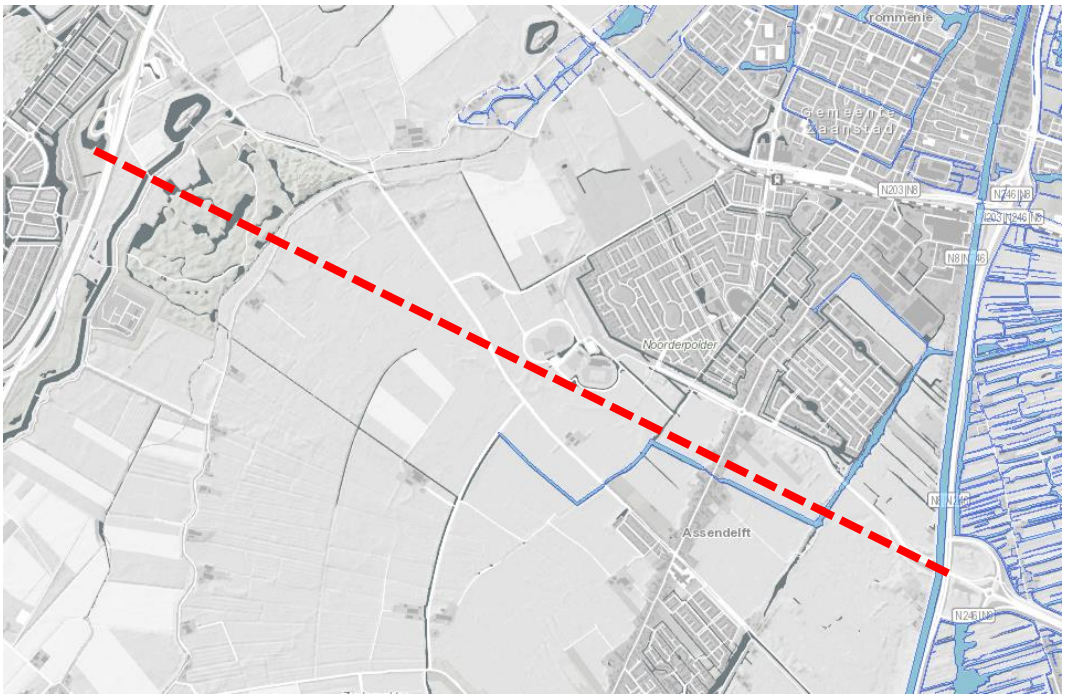
aan de weg en rekening houdend met de historische kavelstructuren. De hoofdwatergangen blijven aanwezig. Een voorwaarde is dat de hoeveelheid oppervlaktewater die wordt gedempt, in de nieuwe situatie weer is teruggebracht.



Figuur 24: Primaire waterlopen (donkerblauw), secundaire waterlopen (lichtblauw) en tertiaire waterlopen (groen) met in rood gestippeld de globale ligging Verbinding A8-A9 (bron: HHNK)

Voor de toename van verharding door de aanleg van de weg moet een compensatie worden aangelegd. Hiermee wordt voorkomen dat een versnelde afvoer van neerslag optreedt en wordt een piekbelasting van het watersysteem voorkomen. Bij een toename van de verharding van meer dan 2.000 m^2 moet de benodigde compensatie met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier worden afgestemd. Als kan richtlijn een compensatie van 10% worden gehanteerd. De globale toename van verharding is ca. 232.000 m^2. Dit houdt dus in dat ca. 23.200 m^2 nieuw oppervlaktewater moet worden aangelegd ter compensatie.

Waterkwaliteit : Europese Kaderrichtlijn Water (KRW)
In het plangebied komen twee waterlichamen in het kader van de KRW voor (figuur 25). Dit betreft de Nauernasche Vaart, die onderdeel is van de Schermerboezem-Zuid, en de Kaaik en Binnendelft in de polder Assendelft. Zichtbaar is dat de VerbindingA8-A9 beide waterlichamen kruist, en gedeeltelijk evenwijdig loopt met de waterloop in de polder Assendelft. De aanleg van de weg mag geen negatieve gevolgen hebben voor de KRW-doelen. Daarnaast kan de aanleg mogelijk worden benut om de KRW-waterlichamen te verbeteren.



Figuur 25: KRW waterlichamen met in rood gestippeld de globale ligging Verbinding A8-A9 (bron: Provincie Noord-Holland)

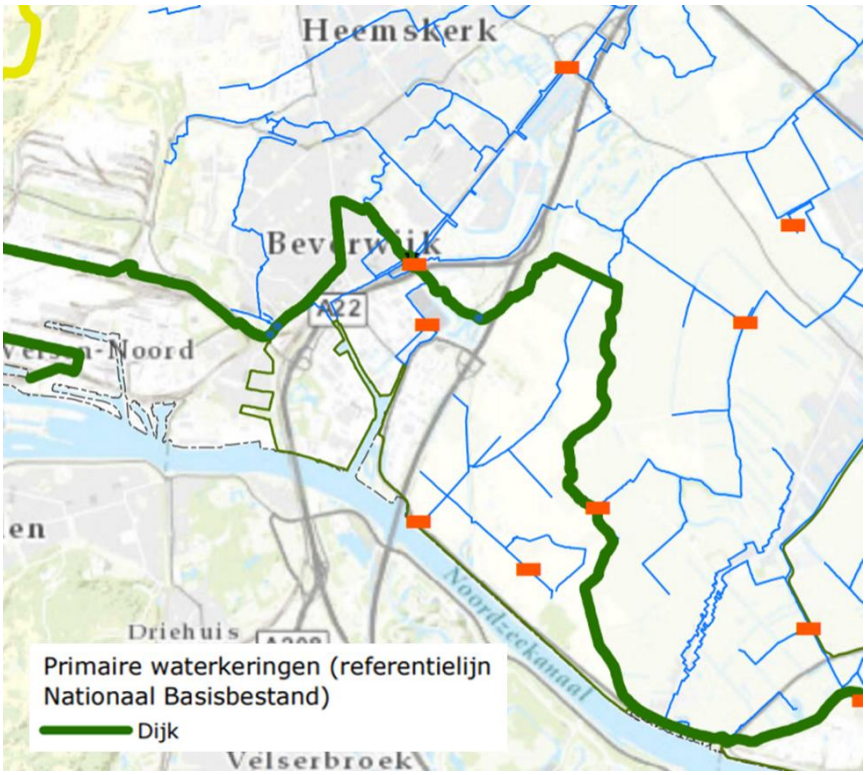
Waterkwaliteit: Afstromend wegwater
In het onderzoek van de Commissie Integraal waterbeheer naar afstromend wegwater (2002) en het daarop gebaseerde Kader Afstromend Wegwater (Rijkswaterstaat, 2014) is geconstateerd dat neerslag die vanaf de weg afstroomt verontreinigingen met onder meer PAK, zware metalen en minerale olie bevat. Het is niet wenselijk dat deze verontreinigingen in het water komen en via deze route verspreid worden. Rijkswaterstaat heeft de voorkeursvolgorde uit het Besluit Lozen buiten Inrichtingen doorvertaald in een kader Afstromend wegwater. Hierbij is een pragmatische insteek gekozen, waarbij Zeer Open Asfaltbeton in combinatie met berminfiltratie het uitgangspunt vormen. Voor de Verbinding A8-A9 is dit maar voor een deel van de weg relevant, omdat een groot deel van de Verbinding A8-A9 verdiept ligt in een aan de onder- en zijkant gesloten tunnelbak. Water dat in de bak valt wordt opgevangen en via een aantal pompputten uit de bak gepompt. Dit water wordt opgevangen in voorzieningen nabij de tunnelbak om te kunnen infiltreren naar het grondwater.

Waterkeringen en scheepvaart
Een deel van de dijken in het gebied heeft een functie als primaire kering (figuur 26). In dit opzicht is vooral de St. Aagtendijk van belang. Deze wordt in de huidige situatie al gekruist door de A9. De A9 ligt hier op dezelfde hoogte als de dijk. Als onderdeel van de aansluiting van de Verbinding A8-A9 op de A9 wordt de weg hier ongeveer 5 m verbreed. Dit heeft geen effect op de primaire kering.

Aan de oostkant van de Verbinding A8-A9 ligt een waterkering aan weerszijden van de Nauernasche Vaart. In de huidige situatie ligt hier de Noorderveenweg die met beweegbare brug de Nauernasche Vaart kruist. De Verbinding A8-A9 krijgt hier een tweede brug, die evenals de bestaande brug een beweegbaar deel krijgt omdat de Nauernasche Vaart onderdeel is van een staande-mastroute. Voor de nieuwe (tweede) brug over de Nauernsche Vaart zijn de hoogtes aangehouden van de bestaande brug.

Er is vanuit gegaan dat de nieuwe aansluiting zodanig wordt gerealiseerd dat de waterkerende functie niet wordt belemmerd.

Hoewel in het plangebied meer waterlopen liggen, zijn deze niet met functie ‘vaarweg’ bij de provincie Noord-Holland opgenomen. Er is wel rekening gehouden het gebruik van de hoofdwatergangen in de Assendelver polders voor kano’s en schaatsers.



Figuur 26: Ligging van de primaire waterkering in het plangebied (bron: HHNK)

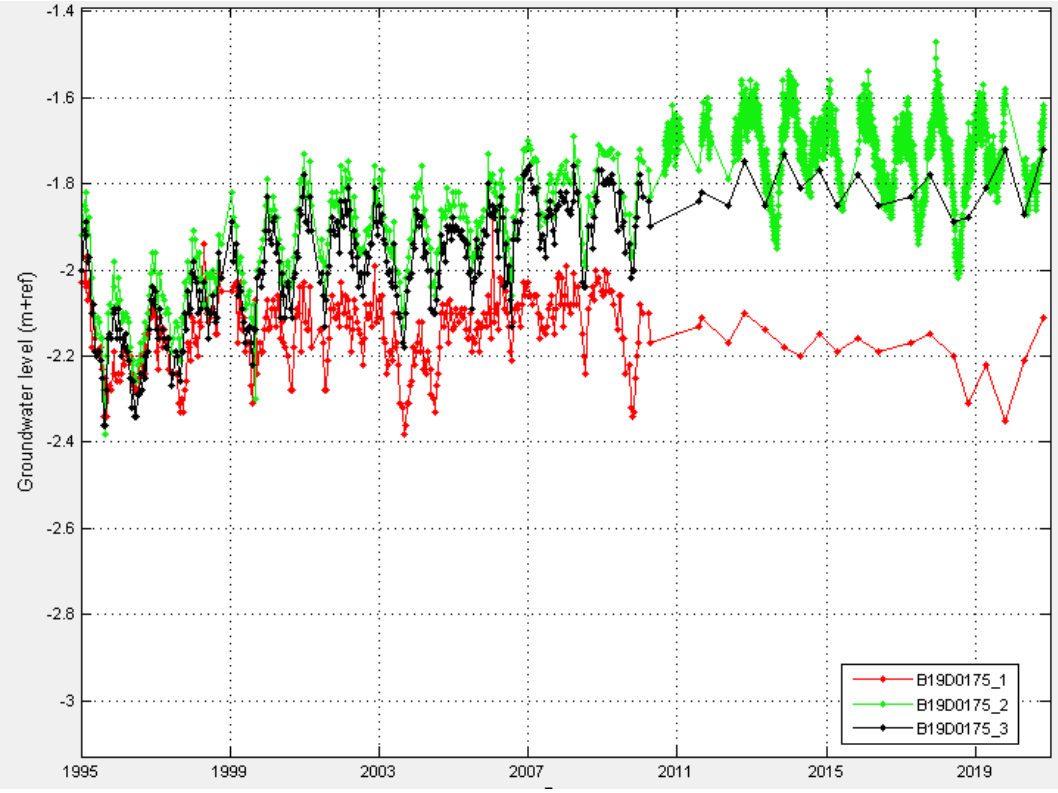


Figuur 27: Regionale waterkering en beschermingszones (bron: Legger HHNK)

Grondwater

Grondwaterkwantiteit
In DINOloket is in en nabij het plangebied een beperkt aantal peilbuizen aanwezig. Deze peilbuizen geven een beeld van de grondwaterstroming in het plangebied. De freatische grondwaterstanden worden overwegend bepaald door de polderpeilen die zijn ingesteld. In het eerste watervoerende pakket is de stromingsrichting van het grondwater globaal oostelijk gericht, vanaf de Noordzeekust naar de lager gelegen polders rondom Zaanstad en verder oostelijk.

In het midden van het plangebied, bij de kruising van de Communicatieweg West en de Noorderweg, is een peilbuis aanwezig met filters in de deklaag en in verschillende dieper gelegen watervoerende lagen, peilbuis B19D0175. De waarnemingen vanaf 1995 zijn opgenomen in figuur 28. In deze figuur geeft de rode lijn (filter 1) de freatische grondwaterstanden in de Holocene deklaag weer. De groene lijn (filter 2) en de zwarte lijn (filter 3) betreffen de stijghoogten in het eerste watervoerende pakket. Zichtbaar is dat er tot ongeveer 2000 nauwelijks sprake was van infiltratie of kwel. Daarna zijn de stijghoogten in het watervoerende pakket langzaam hoger komen te liggen, mogelijk door reductie van grondwateronttrekkingen. In de periode vanaf ongeveer 2010 tot nu ligt de stijghoogte in het watervoerende pakket ongeveer 0,4 m hoger dan de freatische grondwaterstand. Dit houdt in dat er sprake is van kwel.



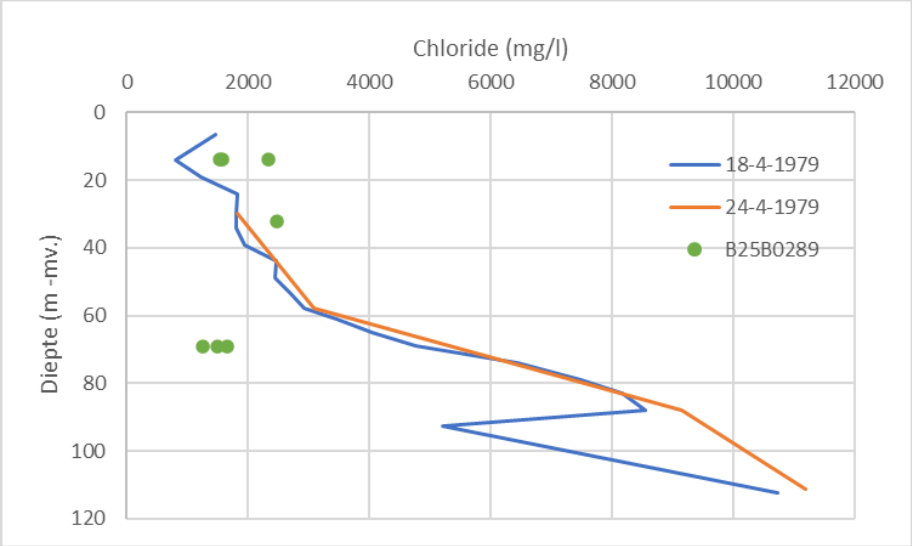
Figuur 28: Waargenomen grondwaterstanden peilbuis B19D0175 (bron: DINOloket)

Door de toename van verharding infiltreert neerslag in mindere mate direct in de ondergrond. Doordat er extra ruimte voor waterberging wordt aangelegd, kan de neerslag alsnog in de bodem infiltreren. De gevolgen van de extra verharding op de grondwaterkwantiteit is daardoor beperkt. Bij de aansluiting op de A9 en juist daarvoor de kruising van de Stelling van Amsterdam is een verdiepte ligging voorzien. Het diepste punt van de tunnelbak ligt op 8 m -mv., ongeveer NAP -9 m. De verdiepte ligging wordt uitgevoerd als een tunnelbak van beton. De verdiepte ligging ligt in de Holocene deklaag, die hier tot ca. 20 m -mv. aanwezig is. De deklaag is hoofdzakelijk zandig, maar heeft op verschillende diepten laagjes klei en veen met dikten tussen 0,5 en 2 m. Uit de analyse is gebleken dat er waarschijnlijk sprake is van een beperkte kweldruk. Dit houdt in dat de risico's op opbarsten gering zijn, er zijn dus geen zware constructies nodig om dit te voorkomen. Het verdiepte gedeelte ligt overwegend in de oost-west richting, dus evenwijdig aan

de stromingsrichting van het grondwater. Daarnaast is de deklaag tamelijk zandig, waardoor het grondwater een alternatieve weg kan zoeken. Er is daardoor niet meer dan een beperkte opstuwing van het grondwater te verwachten. Bij een voldoende waterdichte afwerking van de tunnelbak is de invloed van de tunnelbak op het grondwater dus beperkt. Een afwerking waarbij kwelwater door de wanden en bodem van de tunnelbak komt vereist het permanent afpompen van dit water. Vanuit het oogpunt van duurzaamheid is dit ongewenst. Ook gezien de waterkwaliteit is dit niet wenselijk. Daarnaast zal dit tot verlagingen van de grondwaterstand en mogelijk schade aan bebouwing, infrastructuur en natuur in de omgeving leiden.

Grondwaterkwaliteit
Het grondwater in het eerste watervoerende pakket heeft hogere gehalten aan chloride en andere zouten dan het freatische grondwater. In DINOloket zijn voor 2 peilbuizen in het plangebied analyseresultaten beschikbaar. In onderstaande figuur 29zijn deze gegevens weergegeven. Bij peilbuis B190175 zijn 2 monsterdata beschikbaar waarbij het grondwater op verschillende diepten is bemonsterd. Bij peilbuis B25B0289 zijn meerdere data tussen 1957 en 1980 en meerdere diepten beschikbaar. Zichtbaar is dat in het 1e watervoerende pakket, vanaf 15 à 20 m -mv., het chloridegehalte tussen ca. 800 en 2.300 mg Cl^{-}/l ligt. Een gehalte van meer dan 500 mg/l wordt als zout water gezien. Op grotere diepte neemt het chloridegehalte toe.

Een permanente kwelstroom naar de tunnelbak zou tot een verhoging van de chloridegehalten kunnen leiden. Vanuit kwaliteitsoogpunt is dit ongewenst. Ook vanuit dit oogpunt is het dus noodzakelijk om de tunnelbak waterdicht af te werken.



Figuur 29: Analyses chloride in peilbuis B19D0175 en B25B0289 (bron: DINOloket

Neerslag die in de tunnelbak valt, wordt verzameld in één of enkele pompkelders. Het water wordt hier verzameld en verpompt naar een locatie om te verwerken. Het is wenselijk om de eerste neerslag van een bui (‘first flush’), die de meeste verontreiniging bevat, te zuiveren of op het vuilwaterriool te lozen. Hiermee wordt verontreiniging van het grond- en oppervlaktewater voorkomen.

Klimaatverandering
Het Nederlands klimaat verandert door natuurlijke processen die worden versterkt door menselijk handelen. Het aantal hittegolven en extreme buien, de intensiteit van heftige buien en perioden van droogte nemen toe. Dit heeft grote gevolgen voor onze leefomstandigheden. In deze paragraaf wordt ingegaan op de risico’s die op kunnen treden door klimaatveranderingen en de mogelijkheden voor adaptatie. Hierbij wordt specifiek ingegaan op wateroverlast.

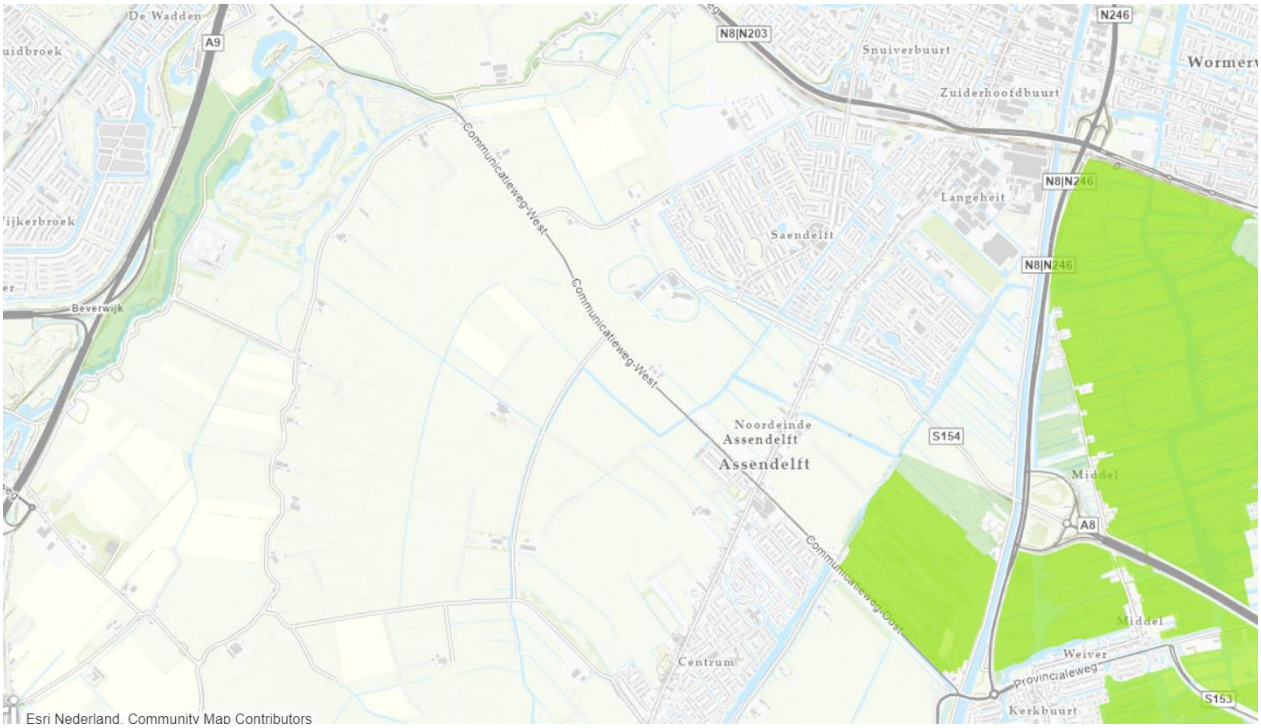
Verdiepte ligging
Bij de verdiepte ligging bij de Stelling van Amsterdam en de aansluiting op de A9 en het gedeelte in de Assendelver polders wordt neerslag in de tunnelbak opgevangen en naar een aantal pompkelders gevoerd. Hierbij wordt een maatgevende bui gehanteerd voor de dimensionering. Door klimaatverandering wordt verwacht dat de intensiteit van extremere neerslagsituaties toeneemt. Dit kan inhouden dat het systeem voor het opvangen en verwerken van neerslag vaker onvoldoende zal zijn dan in de huidige situatie.

Dit heeft tijdelijk water in de tunnelbak tot gevolg. Dit vraagt om een aandacht bij de nadere technische uitwerking van de Verbinding A8-A9.

Waterberging in de Stelling van Amsterdam
De ontwikkeling omvat een gedeelte van de Stelling van Amsterdam. In dit Landschapsplan zijn maatregelen opgenomen die het mogelijk maken de inundatiekommen te inunderen. Dit kan er toe bijdragen dat het gebied als een klimaatbuffer gaat werken, waarbij in natte perioden neerslag vanuit het stedelijke gebied van Heemskerk en/of Beverwijk wordt gevoerd en hier tijdelijk wordt gebufferd.

5 Natuur

Gebieden
In de omgeving van het plangebied is een aantal Natura 2000-gebieden aanwezig. De Verbinding A8-A9 heeft hierop geen directe effecten door ruimtebeslag. Effecten als gevolg van stikstofdepositie zijn niet uitgesloten, maar zijn vanwege het stadium van het project en de zicht nog ontwikkelende wetgeving en jurisprudentie nu niet onderzocht. Dit zal plaatsvinden in het kader van de planstudie.



Figuur 30: Natura 2000-gebieden (felgroen) en NNN (lichter groen)

De Verbinding A8-A9 leidt op twee plekken tot ruimtebeslag in NNN-gebieden. Bij de aansluiting op de A9 gaat ongeveer 8,2 ha verloren, aan de oostkant ongeveer 10 ha. Dit areaal moet in overeenstemming met de provinciale regels worden gecompenseerd. Het ligt voor de hand deze compensatieopgave te combineren met andere maatregelen die worden genomen, zoals de opvang en buffering van neerslag en het inrichten van de inundatiekommen voor inundatie. De verwachting is dat per saldo het Landschapsplan A8-A9 leidt tot een verbetering van de kwaliteit en de samenhang van het NNN.



Figuur 31: Ruimtebeslag in NNN bij de aansluiting op de A9

Soorten en biodiversiteit

In het kader van het Landschapsplan A8-A9 is geen informatie verzameld over de aanwezigheid van (beschermde) flora en fauna. De maatregelen van het Landschapsplan kunnen effect hebben op bestaande biotopen van (beschermde). Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn bij het verwijderen van bosschages, het kappen van bomen en het slopen van gebouwen. De maatregelen die in het Landschapsplan zijn opgenomen kunnen echter ook een bijdrage leveren aan het vergroten van de biodiversiteit. Positieve effecten kunnen ontstaan door de boombeplanting langs de dijken van de hoofdweerstandslijn, bloemrijke vegetatie op de dijken en het inrichten van de inundatiekommen ten behoeve van inundaties.

Door de verdiepte ligging van het tracé in de Assendelver Polders worden de effecten op de waarde van dit gebied voor weidevogels (onderdeel BPL) zo veel mogelijk beperkt.

Landschapsplan

Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9

10 november 2021

Bijlage 7 – Kosten en baten van het Landschapsplan Verbinding A8-A9



Opgesteld door

Antea group

BoschSlabbers Landschapsarchitecten

KuiperCompagnons

M.A. Kooiman

VenhoevenCS

In opdracht van
Provincie Noord - Holland

Bijlage 7 – Kosten en baten van het Landschapsplan Verbinding A8-A9

1. Kosten

Voor het Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9 is een kostenraming gemaakt op basis van de SSK-systematiek. Deze raming heeft betrekking op de volgende elementen:

- Volledige knoop, verdiept, inclusief aanpassing aansluiting Heemskerk;
- Verdiepte ligging door Assendelver polders;
- Verplaatsen verzorgingsplaatsen;
- Verplaatsen golfbaan;
- Verplaatsen c.q. andere maatregelen ten behoeve van gas- en andere leidingen;
- Overige maatregelen die zijn opgenomen in het Landschapsplan.

De raming is een raming van de investeringskosten exclusief BTW, waarbij (in de vorm van een risico-opslag) rekening is gehouden met een aantal factoren die van belang kunnen zijn voor de kosten (zoals de zettinggevoelige grond, mogelijke aanwezigheid verontreinigde grond in geluidwallen e.d.). De investeringskosten bestaan uit:

- Directe kosten voor de kunstwerken;
- Directe kosten voor de rijbanen (wegfundering, verharding);
- Directe kosten voor bewegwijzering etc.
- Bijkomende kosten (engineering, overige bijkomende kosten);
- Risico.

Er is rekening gehouden met het verplaatsen naar de ondergrond (door middel van diepboring) van de kruisende gasleidingen (basis: kostenindicatie Gasunie) en andere noodzakelijke aanpassingen van kabels en leidingen. Voor de raming is uitgegaan van het wegontwerp dat is beschreven in het rapport ‘Wegontwerp en verkeer van 2 april 2021’. Een deel van de maatregelen die in het Landschapsplan zijn opgenomen is noodzakelijk of onvermijdelijk voor het realiseren van de Verbinding A8-A9. Deze maatregelen zijn derhalve meegenomen in de kostenposten voor de infrastructuur.

Het is een indicatieve raming van de investeringskosten, omdat aannames zijn gedaan voor de bouwtechniek en voor de verplaatsing van verzorgingsplaatsen en golfbaan. Als gevolg van het stadium in de planontwikkeling is er een onzekerheid van +/- 25%.

De raming is nu gepresenteerd **exclusief btw**. De compensatieregeling voor btw voor een gecombineerd-werk (provincie en rijk) is gecompliceerd. Voor werken aan de rijkswegen (rijk opdrachtgever) moet met btw gerekend worden, voor de werken van de provincie niet.

De kosten van de maatregelen van het Landschapsplan A8-A9 zijn geraamd op ruim 900 miljoen euro exclusief BTW, prijspeil 2021. Dit bedrag is opgebouwd uit de volgende onderdelen (in miljoenen euro, exclusief BTW):

• Verdiepte, volledige knoop en tracédeel in het gebied van de Stelling	312
• Tracédeel buiten het gebied van de Stelling (tussen Groenedijk en A8)	469
• Bijkomende, noodzakelijke maatregelen	101
• Overige maatregelen ten behoeve van de Stelling	26
Totaal	909

De kosten van de bijkomende, noodzakelijke maatregelen bestaan uit: de nieuwe verzorgingsplaatsen, golfbaan, vastgoed en kabels en buisleidingen. In deze post zijn de kosten opgenomen die (technisch en ruimtelijk) noodzakelijk zijn om de Verbinding A8-A9 te kunnen aanleggen. In de post ‘Overige maatregelen ten behoeve van de Stelling’ zijn alle maatregelen opgenomen die verder noodzakelijk zijn voor herstel en versterking van het werelderfgoed. De kosten van deze maatregelen zijn – in vergelijking met de kosten van de infrastructuur – laag en zijn voor de meeste maatregelen (ruim) lager dan 0,5 miljoen euro. Binnen deze post zijn de maatregelen met de hoogste kostenraming de kosten voor het vastgoed in kom 14 (maatregel 9), het vervangen van de brug van de Communicatieweg over de A9 door een onderdoorgang (maatregel 8), en het vervangen van de bestaande fietsbrug door een nieuwe, transparante fietsbrug met een uitzichtpunt (maatregelen 18 en 19).

2. Baten

In het kader van de planstudie 2e fase is in 2017 een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) uitgevoerd. Daarin is ook het Golfbaanalternatief opgenomen.

In een MKBA wordt geanalyseerd wat de kosten van een voorgenomen ontwikkeling zijn en wat die ontwikkeling aan directe en indirecte baten gaat opleveren. Er wordt daarbij gekeken naar een lange periode. Bij de baten worden niet allen de verkeersbaten meegenomen, maar ook de indirecte baten als gevolg van de effecten op geluid, luchtkwaliteit en dergelijke.

De MKBA uit 2017 (alternatief Golfbaan) is voor het Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9 geactualiseerd. Bij de actualisatie is rekening gehouden met de kosten van de maatregelen uit het Landschapsplan en met de kosten van de Verbinding A8-A9. Daarnaast is in de actualisatie van de MKBA uitgegaan van de huidige inzichten over de aanpak van een MKBA en zijn de actuele discontovoeten gebruikt. In de MKBA is gekeken naar de WLO-scenario's 2030 Laag en 2030 Hoog.

In de MKBA zijn voor de posten ruimtelijke kwaliteit en landschapswaarde (waaronder ook de baten voor de Stelling van Amsterdam en het BPL vallen) geen baten opgenomen. Dat is gedaan omdat hiervoor geen kengetallen ('referentiebaten') beschikbaar zijn.

De resultaten van de MKBA zijn samengevat in tabel 1.

Tabel 1 Berekening van de baten in NCW 2028-2127 voor Golfbaanalternatief in miljoenen euro's

	Laag scenario discontovoet 2,25%	**Hoog scenario discontovoet 2,25%**
Opnieuw berekend ten opzichte van rapportage 2018		
Reistijdbaten	€659	€642
Betrouwbaarheid	€38	€1
Verkeersveiligheid	€146	€214
Geluid (lokaal effect)	€2	€1
Uitstoot (lokaal effect)	€33	€46
Grondwaarde	PM	PM
Ruimtelijke kwaliteit	PM	PM
Landschapswaarde	PM	PM
Correctie ten opzichte van rapportage 2018		
Accijnzen	€17	€17
Werkgelegenheid, agglomeratie-effecten, etc.	€24	€24
Totale baten	**€ 919**	**€945**

In vergelijking met de berekening van de baten voor het Golfbaanalternatief (2017) zijn de baten fors toegenomen. Dit is gevolg van verandering van de discontovoeten voorgesteld door de Werkgroep Discontovoet van het Ministerie van Financiën die in MKBA's moeten worden gebruikt. Deze discontovoeten hebben een grote invloed op de uitkomsten en zijn lager uitgevallen dan de voorgeschreven discontovoet die werd gebruikt in 2017. De belangrijkste reden voor de aanpassing is de lage rente op de kapitaalmarkt (de discontovoeten zijn gebaseerd op rendementen op beleggingen met een lange looptijd) naast het toepassen van de nieuwste inzichten op het meten van investeringen en spaarvermogen. Het gevolg is dat de baten in de toekomst meer waardevast zijn (en investeringen al helemaal).. Voor baten zijn er twee discontovoeten mogelijk. Omdat bij de Verbinding A8-A9 geen sprake is van de aanpak van een capaciteitsknelpunt maar een nieuwe weg worden de baten met 2,25% discontovoet gewaardeerd..

De totale baten van het lage scenario zijn marginaal lager dan voor het hoge scenario. De reistijdbaten komen vooral tot hun recht komen met wat minder verkeer en een betere doorstroming in het lage scenario. Uitstoot en verkeersveiligheid verbeteren vooral in het hoge scenario. De opbrengsten zijn berekend vanaf 2028. De kosten zijn uitgesmeerd over de jaren 2025-2028 en afgewaardeerd met de discontovoet.

De kosten zijn lager dan de baten. Er is geen rekening gehouden met de baten voor de OUV en het landschap. Hiervoor zijn geen kentallen beschikbaar. Ook de baten van het Landschapsplan voor natuur en de bijdrage aan de klimaatadaptatie door de inrichting van de inundatiegebieden zijn om deze reden niet meegenomen. De totale maatschappelijke baten liggen daardoor hoger dan de hier gegeven bedragen.

Landschapsplan

Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9

10 november 2021

Bijlage 8 – Wegontwerp Verbinding A8-A9



Opgesteld door

Antea group

BoschSlabbers Landschapsarchitecten

KuiperCompagnons

M.A. Kooiman Cultuurhistorische Projecten

VenhoevenCS

In opdracht van
Provincie Noord - Holland

Bijlage 8 – Wegontwerp Verbinding A8-A9

1. Inleiding

Ontwerpproces
Het wegontwerp voor de Verbinding A8-A9 is tot stand gekomen in afstemming met RWS. In het ontwerpproces is een aantal mogelijkheden voor de aansluiting op de A9 onderzocht. Deze varianten en de overwegingen die hebben geleid tot het voorkeursalternatief voor de Verbinding A8-A9 zijn beschreven in het rapport Wegontwerp en verkeer.

Ontwerpeisen
De Verbinding A8-A9 voldoet voor het gedeelte dat onderdeel wordt of direct aansluit op de A9 (onderdeel van het hoofdwegennet) aan ROA 2019 (Richtlijnen ontwerp autosnelwegen). De A9 en A22 zijn nationale stroomwegen (autosnelwegen). Aanpassingen aan deze wegen dienen te voldoen aan de Richtlijn Ontwerp Autosnelwegen (ROA 2019). De Verbinding A8-A9 wordt een regionale stroomweg type 1 (2x2 rijstroken, 100 km/uur) die moet voldoen aan het Handboek Wegontwerp (HWO2013) en de Eisen en Richtlijnen Bouw- en Infraprojecten (ERBI) van de Provincie Noord-Holland.

2. Toelichting op het voorkeursalternatief

Onderdelen van het voorkeursalternatief
Op hoofdlijnen bestaat de Verbinding A8-A9 uit twee onderdelen, namelijk de aansluiting op de A9 en het tracé door de Assendelver polders. Mede vanwege de impact op de Stelling van Amsterdam is de grens tussen deze twee onderdelen gelegd juist ten oosten van de Groenedijk (de oostelijke begrenzing van het Unesco-gebied). .

Aansluiting op de A9
De aansluiting op de A9 heeft de vorm van een volledige knooppunt. Dat wil zeggen dat een conflictvrije uitwisseling mogelijk is tussen de Verbinding A8-A9 en zowel de A9 als de A22. Dit is relevant omdat de Verbinding A8-A9 op de A9 aansluit direct ten noorden van het bestaande knooppunt Beverwijk (verbinding tussen A9 en A22). Er is gekozen voor een verdiepte ligging vanwege de impact op de Stelling en vanwege de effecten op de leefbaarheid. Als direct gevolg van de vormgeving en locatie van de aansluiting van de Verbinding A8-A9 op de A9 wordt het oostelijk deel van de bestaande aansluiting Heemskerk omgebouwd naar een zogeheten Haarlemmermeer-aansluiting. Een tweede direct gevolg van de aansluiting van de Verbinding A8-A9 is dat de bestaande verzorgingsplaatsen Akermaat en Twaalfmaat moeten worden verwijderd. Ook is het noodzakelijk de bestaande fietsbrug over de A9 te verwijderen. Onderdeel van het Landschapsplan is dat op ongeveer dezelfde locatie een nieuwe fietsbrug wordt gebouwd. De Verbinding A8-A9 leidt tot de noodzaak een aantal leidingen (gas en water) te verleggen dan wel te voorzien van een ontlastingsconstructie. De masten van de 150kV hoogspanningsverbinding in het nieuwe knooppunt moeten worden verhoogd om voldoende vrije ruimte tussen de geleiders en het wegvak te houden.

Tracé door Assendelver polders en tot de huidige A8
Het gedeelte van de Verbinding A8-A9 tussen de aansluiting op de A9 en de aansluiting op de A8 bij de Nauernasche vaart is een regionale 2x2 stroomweg.

Bij het tracé door de Assendelver polders bestaat het voorkeursalternatief uit een verdiepte ligging in een dichte constructie (betonnen bak). Er is daarbij vanwege de toekomstvastheid (mogelijke doorgroei naar een autosnelweg conform ROA) gekozen voor een wegprofiel dat breder is dan dat van een regionale stroomweg[1]. Daarnaast is vanwege een gelijkmatig verticaal alignement en om de effecten op het landschap zo veel mogelijk te beperken gekozen voor een zodanige diepte dat signalering, bebording e.d. niet boven de betonnen bak uitsteekt. Figuur 1 laat een dwarsdoorsnede zien.

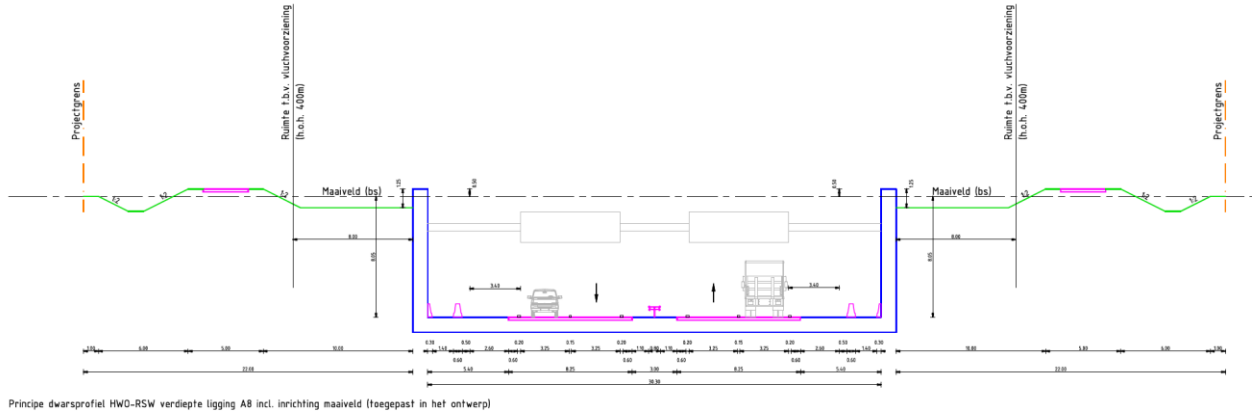
[1] De betonnen bak wordt ongeveer 30 m breed. Het verschil tussen het gewenste profiel van een regionale stroomweg en het opgenomen profiel (autosnelweg conform ROA 2019) is 4 m

Aan weerszijden van de verdiepte ligging is een dienstweg noodzakelijk voor de bereikbaarheid van de bak voor onderhoud en bij calamiteiten. Deze dienstwegen zijn op de ontwerptekeningen indicatief aangegeven.

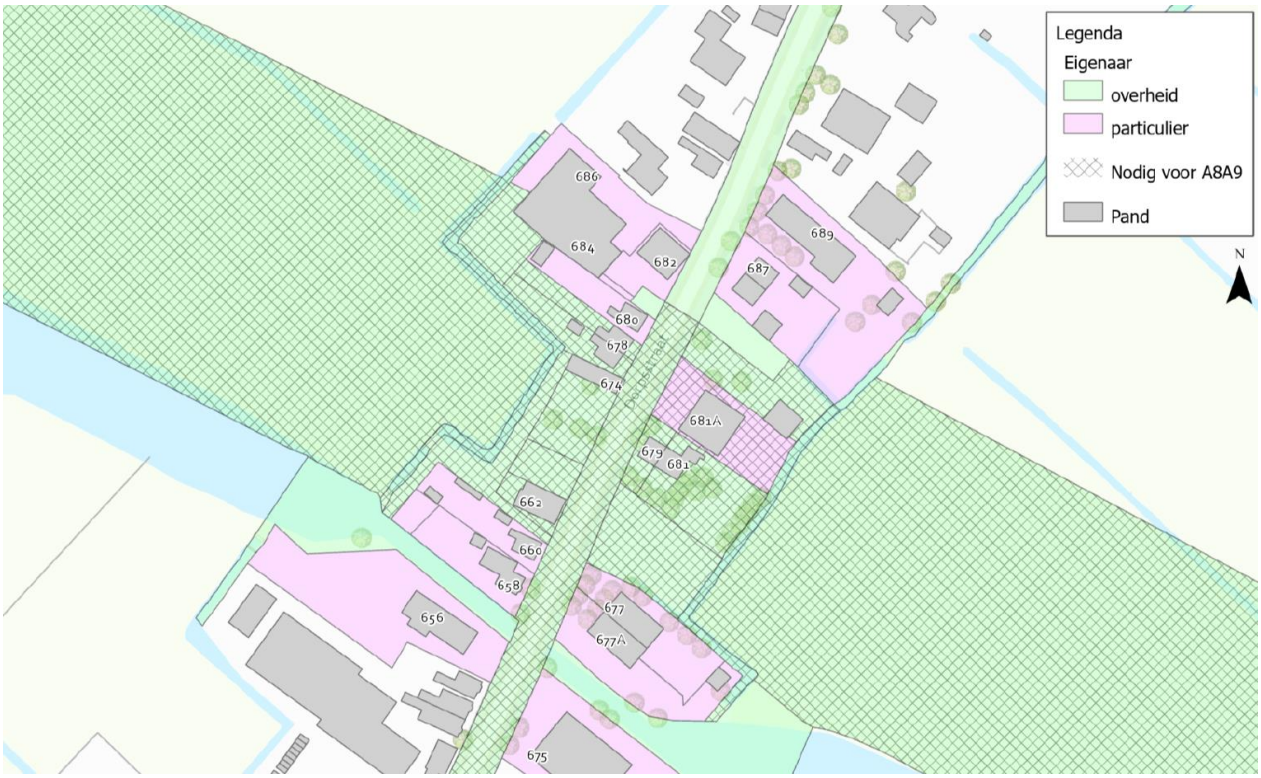
Door de verdiepte ligging kunnen de kruisende wegen (Communicatieweg en de nieuwe aansluiting Saendelft) op maaiveld liggen. Door de nieuwe aansluiting Saendelft kan de bestaande ontsluiting van Assendelft vanaf de A8 (Noorderveenweg) worden omgevormd tot een fietspad.

Ter hoogte van de Nauernasche vaart wordt naast de bestaande brug (aan de zuidkant) een nieuwe brug gebouwd. De bestaande brug wordt omgebouwd voor de twee rijstroken in westelijke richting. De nieuwe brug krijgt tevens een fietspad.

De Verbinding A8-A9 kruist de Dorpsstraat. Om de aanleg van de weg hier mogelijk te maken moet een aantal huizen worden gesloopt (figuur 2).



Figuur 1: Dwarsprofiel van de Verbinding A8-A9 bij de verdiepte ligging in de Assendelver polders



Figuur 2: Kadastrale percelen en panden die noodzakelijk zijn voor de Verbinding A8-A9. NB: dit is een voorlopige inschatting, zonder nadere technische detaillering en inzicht in de bouwmethode van de tunnelbak. De meeste percelen zijn in eigendom van de overheid.

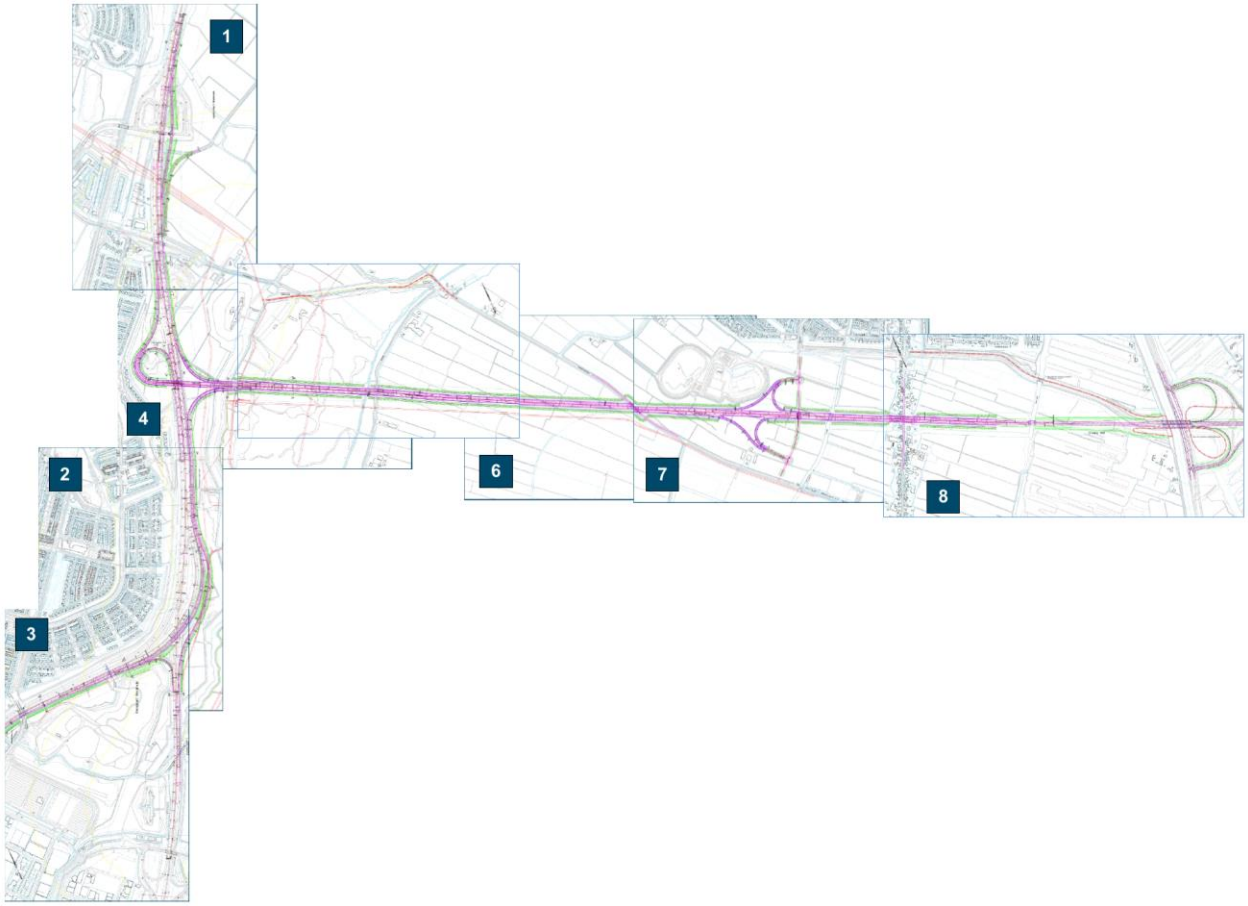
Aanpassing van de Communicatieweg
Als gevolg van de Verbinding A8-A9 wordt het mogelijk de Communicatieweg af te waarderen tot een erftoegangsweg. Onderdeel van het Landschapsplan is een kleine aanpassing van het tracé van de Communicatieweg en het vervangen van het viaduct van de Communicatieweg over de A9 door een onderdoorgang.

3 Ontwerptekeningen

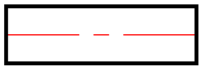
Aan deze bijlage zijn de tekeningen gevoegd van het technisch wegontwerp van de Verbinding A8-A9.

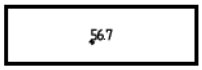
Op de volgende pagina's zijn ontwerptekeningen opgenomen. Hierbij is voor deze bijlage de onderstaande bladindeling gebruikt.

Tekeningen in meer detail en de lengte- en dwarsprofielen zijn opgenomen als bijlage bij het rapport Wegontwerp en verkeer.



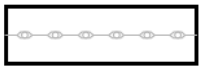
Verklaring:


Ontwerp as



Bestaande metrering


Bestaande situatie

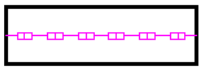

Bestaande geleiderail


Voorkeursalternatief (Golfbaan)


Nieuwe situatie (verharding en markering)

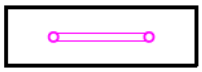

Nieuwe situatie (kunstwerk)


Nieuwe situatie (watergang)


Nieuwe geleiderail

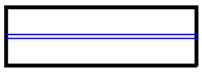

Nieuwe geleiderail (kunstwerk)


Nieuwe barrier


Portaal (bewegwijzering)

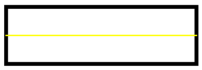


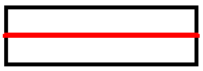
Bermbord (bewegwijzering)

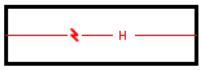

Nieuwe grondkerende constructie


Projectgrens


Kadastrale grens

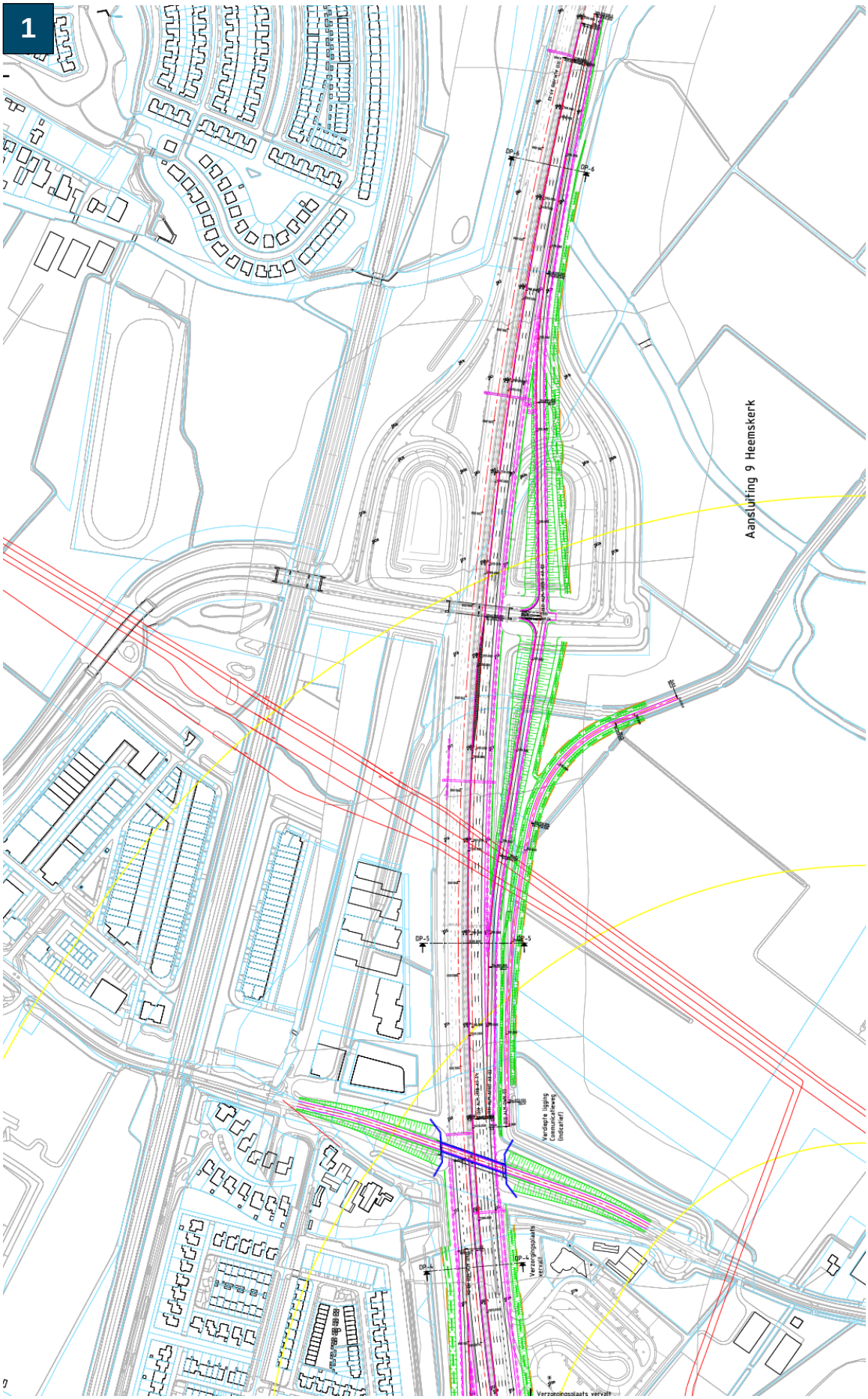

Contouren rond de SvA (kringenwet 1853)

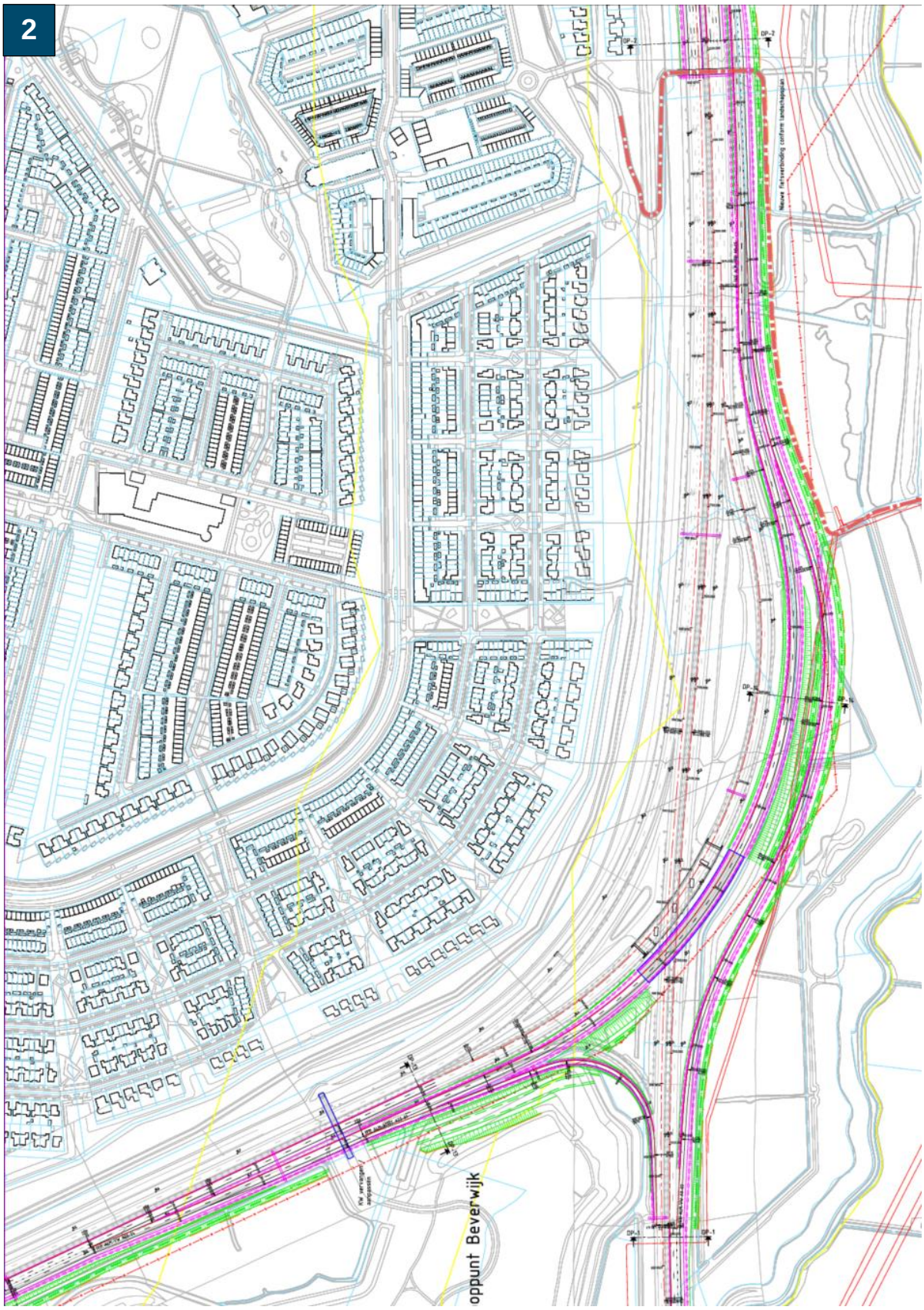

Leidingen Gasunie

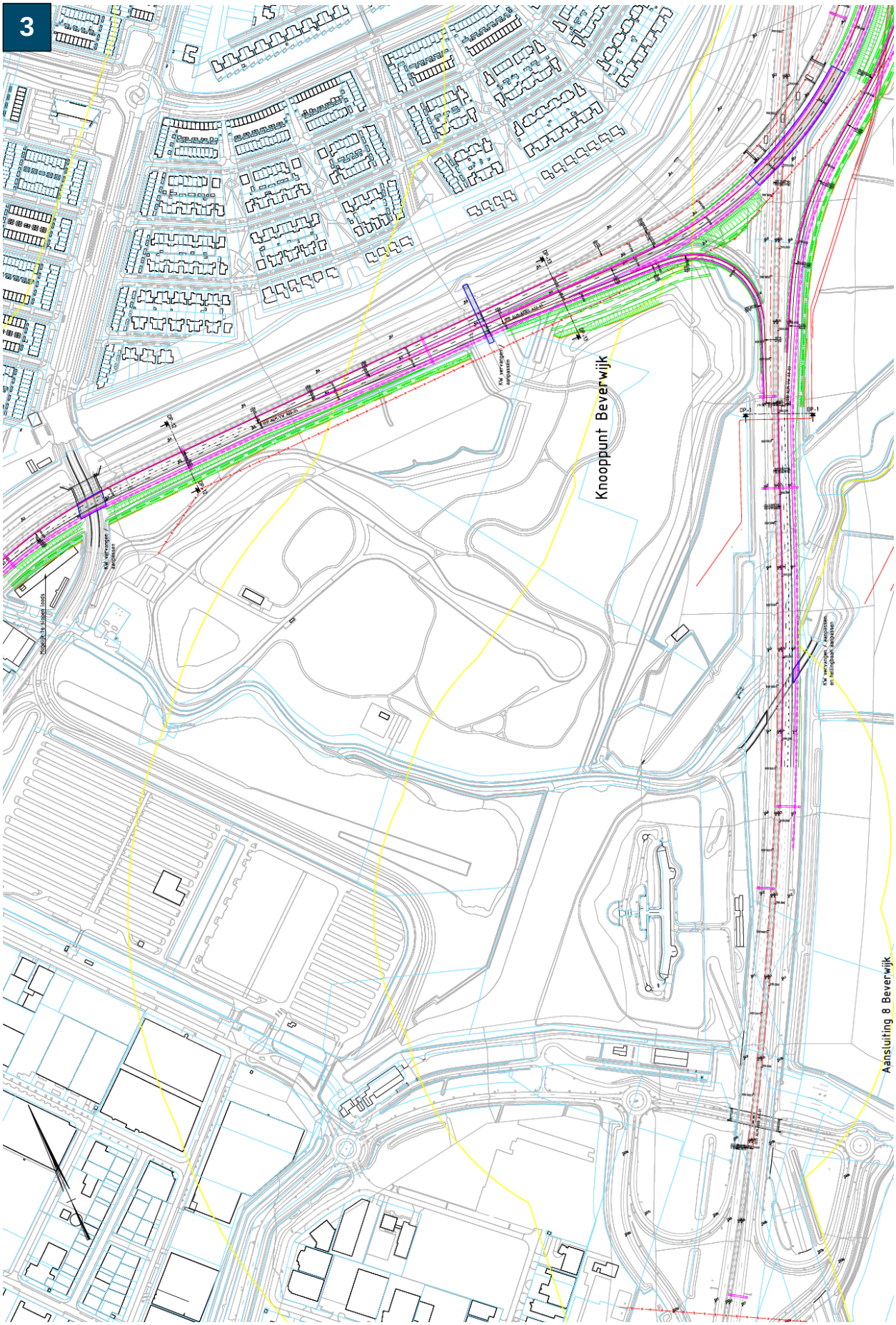


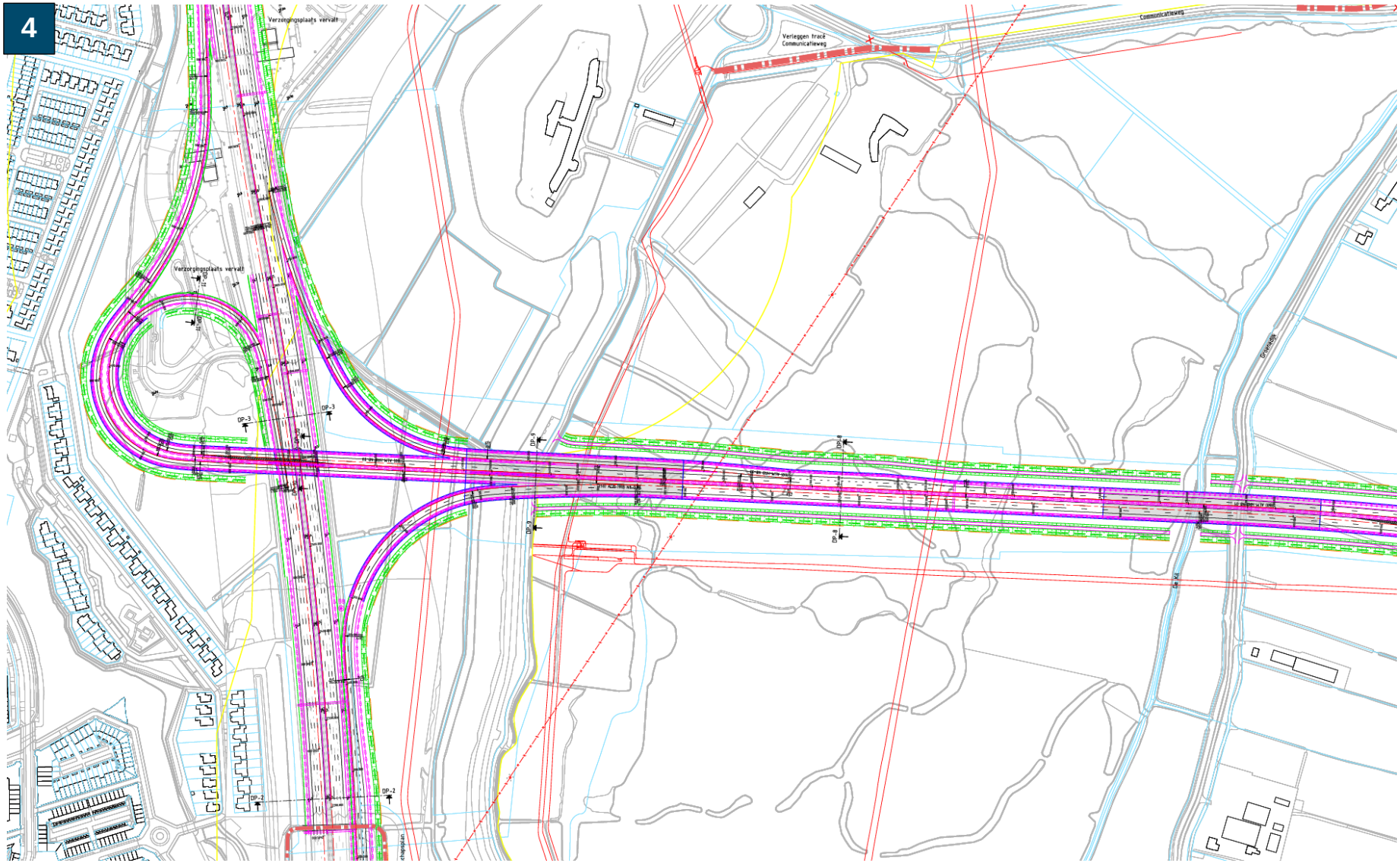
Hoogspanningsleiding

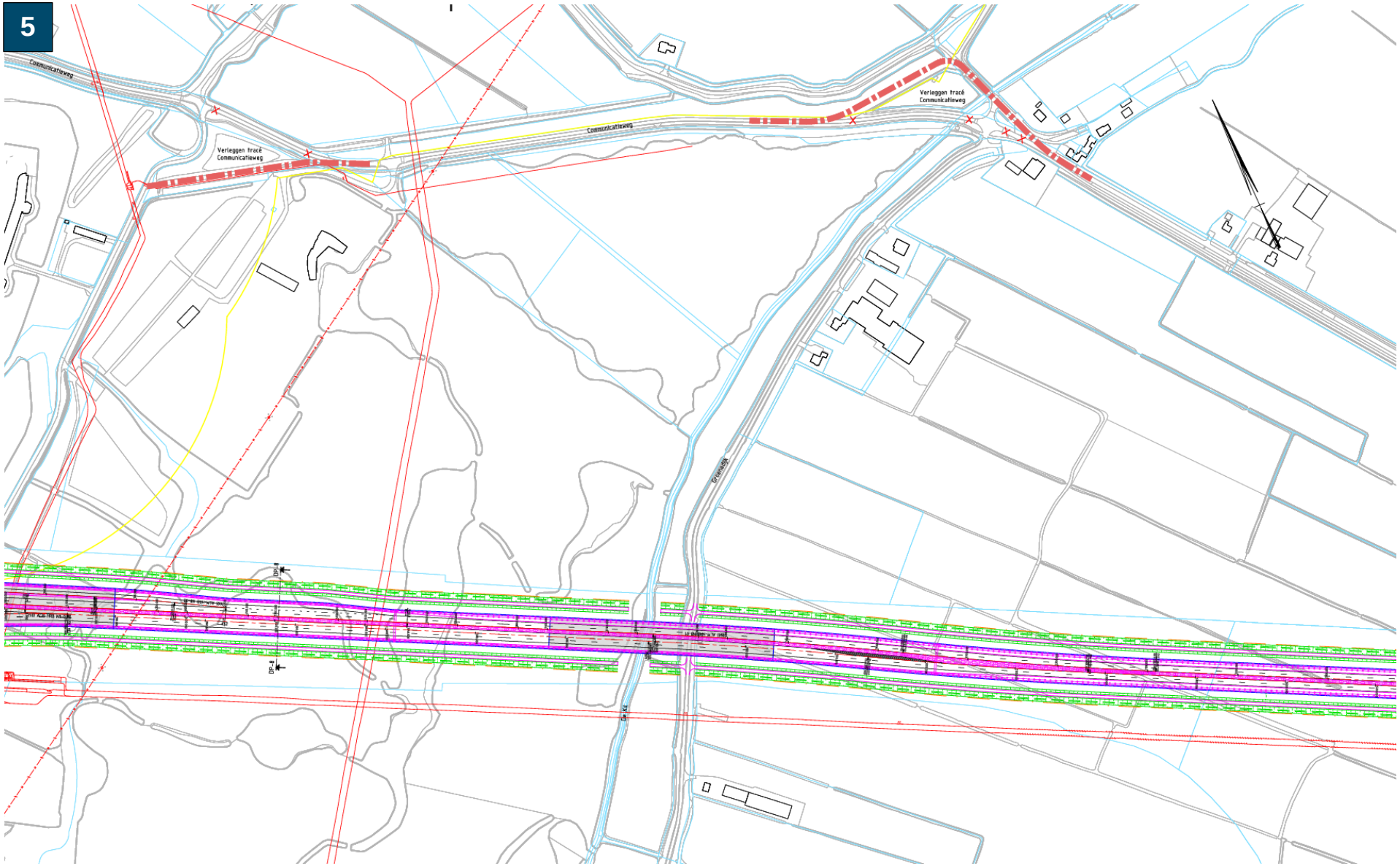

Globaal tracé nieuwe fietsverbinding

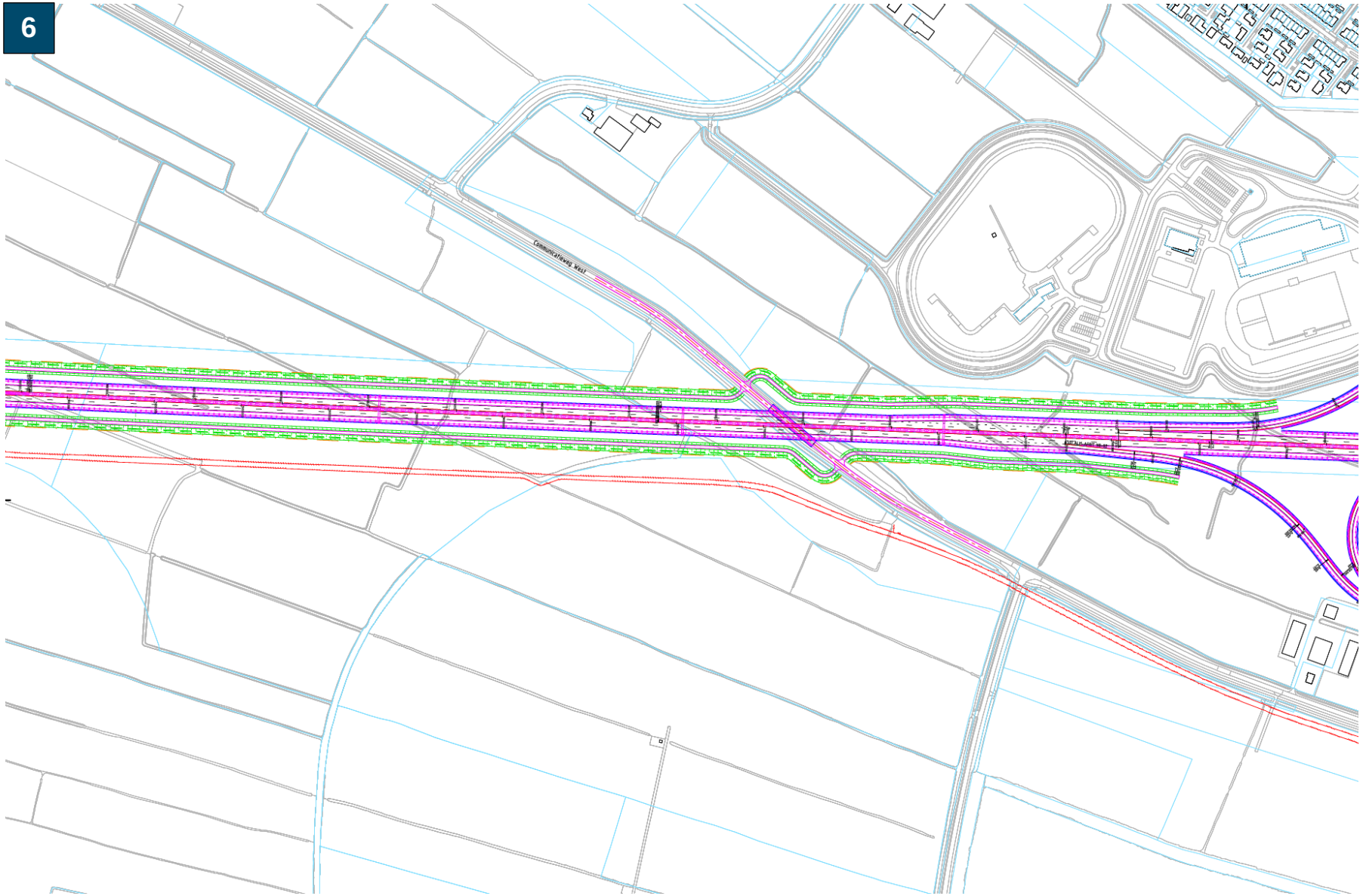

1
Aansluiting 9 Heemskerk
DP-6
DP-5
DP-4
Verzorgingsplaats vervalt

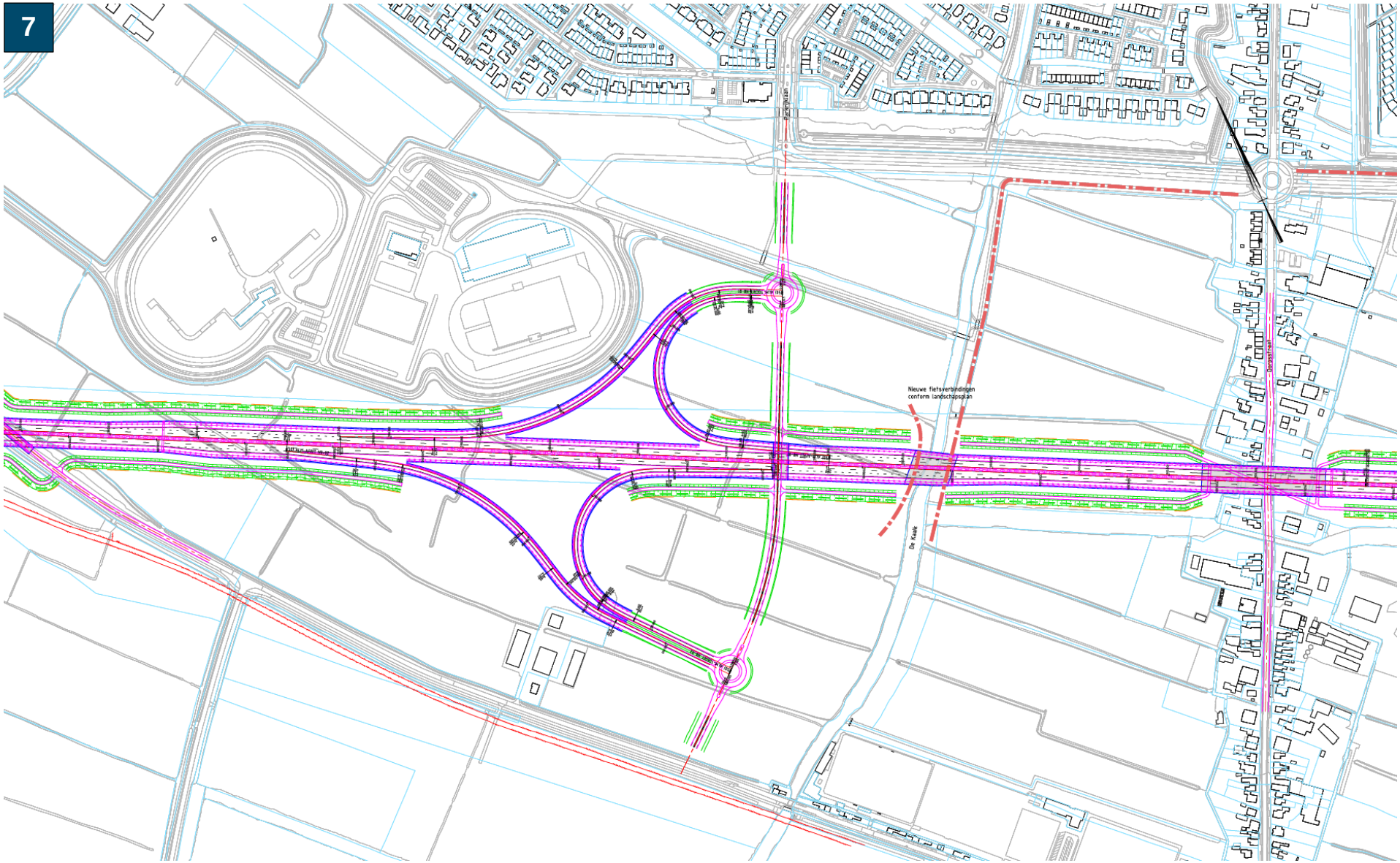

2
oppunt Beverwijk

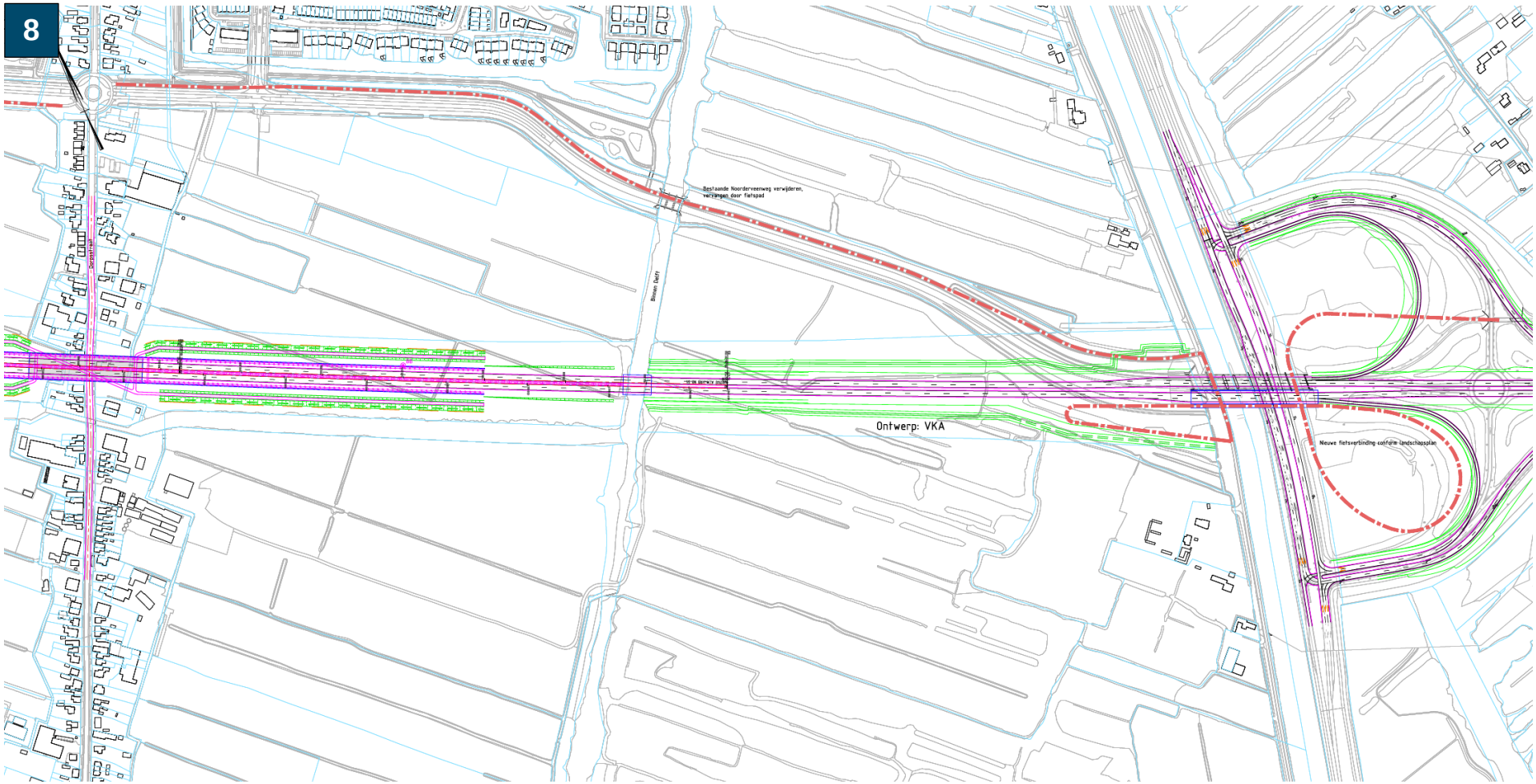

3
Knooppunt Beverwijk
Aansluiting 8 Beverwijk


4
Verzorgingsplaats vervalt
Verzorgingsplaats vervalt
Verleggen tracé Communicatieweg
Communicatieweg
DP-3
DP-3
DP-3
DP-9
DP-9
DP-2
DP-2


5
Communicatieweg
Verleggen tracé Communicatieweg
Communicatieweg
Verleggen tracé Communicatieweg
Communicatieweg
DP-8
DP-9


6


7
Nieuwe fietsverbindingen conform landschapsplan
De Kaak


8
Bestaande Noorderveenweg verwijderen, vervangen door fietspad
Ontwerp: VKA
Nieuwe fietsverbinding conform landschapsplan

Kwaliteitsteam Landschapsplan Stelling van Amsterdam / A8-A9

ADVIES AAN DE STUURGROEP over het Eindconcept Landschapsplan

September 2021

Het Kwaliteitsteam Landschapsplan Stelling van Amsterdam / A8-A9 is op 10 september 2021 bijeen geweest. Het consortium heeft het Kwaliteitsteam geïnformeerd over het eindconcept Landschapsplan (versie 02-09-2021).

Op basis van zijn bevindingen brengt het Kwaliteitsteam advies uit aan de stuurgroep Verbinding A8-A9. De voorzitter van het Kwaliteitsteam zal bij de vergadering van de stuurgroep aanwezig zijn om het advies desgevraagd toe te lichten.

Eindadvies
Het Kwaliteitsteam is positief over het Landschapsplan. Het Kwaliteitsteam constateert dat de Stelling van Amsterdam in dit gebied de afgelopen decennia aan herkenbaarheid en gaafheid heeft ingeboet en dat de uitvoering van de in het Landschapsplan uitgewerkte maatregelen voldoende mogelijkheden geeft tot herstel daarvan.

Het Kwaliteitsteam wijst erop dat het totaalpakket aan maatregelen in zijn samenhang de kwaliteit van de voorgestelde oplossing bepaalt. Alleen als dit pakket volledig wordt uitgevoerd, kan worden bereikt dat de doorsnijding van het Werelderfgoed Stelling van Amsterdam door de aansluiting van de A8-A9 het werelderfgoed niet verzwakt en zelfs versterkt. Het behoort in de visie van het Kwaliteitsteam niet tot de mogelijkheden om selectief te kiezen uit onderdelen van het maatregelenpakket of uit te ruilen. Het Kwaliteitsteam doet een appel op de Stuurgroep om hier blijvend aandacht voor te hebben, ook in de uitvoering van de plannen.

Het kwaliteitsteam spreekt zijn waardering uit voor de navolgbaarheid, samenhang en compleetheid van het totaalpakket van het Landschapsplan. Het mooie en goed gekozen beeldmateriaal draagt daar in belangrijke mate aan bij. Het Landschapsplan kent een goede balans tussen bestuurlijke overwegingen en de eisen die door ICOMOS zijn gesteld. Terugkijkend op het ontwerp- en adviestraject van de afgelopen twee jaar constateert het Kwaliteitsteam dat het toevoegen van een gezaghebbende en specialistische erfgoeddeskundige aan het team van het consortium een belangrijk positief kantelpunt is geweest in het proces. Zijn bijdrage is duidelijk herkenbaar in de rapportage en de bijlagen van het eindrapport: het begrippenkader van het werelderfgoed en de waardering uit het analysehoofdstuk zijn steeds als vertrekpunt en ijkpunt genomen bij het landschapsontwerp en de toelichting daarop.

Essentieel voor de kwaliteit van het plan en de voorbereiding van de uitvoering vindt het Kwaliteitsteam de volgende punten:

- De urgentie van de aanleg van de verbinding om bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen in het gebied aan te pakken, is in het Landschapsplan goed beargumenteerd.
- Het behoud van het erfgoed (met nadruk op het doorgaande karakter van de Stelling) staat voorop, gevolgd door maatregelen voor verbetering van het erfgoed. Daarna volgende maatregelen die bijdragen aan de beleefbaarheid en kwaliteit van de Stelling.

Zoals hierboven al is opgemerkt gaat het om het totaalpakket en behoort ook deze laatste categorie onverkort tot de uit te voeren maatregelen.

- De keuze voor de volledige knoop bij de aansluiting op de A9 is volgens het Kwaliteitsteam voldoende onderbouwd. Het Kwaliteitsteam constateert dat dat deze keuze op andere gronden dan vanuit het perspectief van het werelderfgoed is gemaakt. Het is niet per se zo dat het gekozen alternatief ook het beste is voor de Stelling. Het Kwaliteitsteam adviseert duidelijk te motiveren dat deze keuze voorkomt uit een maatschappelijke belangenafweging.
- Het is belangrijk dat de dorpsranden, met name bij Saendelft, erfgoedwaardig worden ingericht en daarmee bijdragen aan de kwaliteit van de Stellinglandschap en het Bijzonder Provinciaal Landschap. In het Landschapsplan wordt voor de landschappelijke inrichting van de rand van Saendelft een suggestie gedaan, maar het Kwaliteitsteam vindt het van groot belang om hier in de vervolgfase, in goed overleg met de betrokken gemeente(n), uitwerking aan te geven. De uitstraling die het her in te richten gebied gaat krijgen, geeft een grote meerwaarde aan de omringende woongebieden en vraagt om een wederkerigheid in ruimtelijke kwaliteit.
- Het Kwaliteitsteam constateert dat in het Landschapsplan terecht wordt voorgesteld om op een aantal cruciale plekken bomen en andere opgaande beplanting te verwijderen. Dit komt het de openheid van het Stellinglandschap immers ten goede. Het is wel belangrijk om de te verwijderen aantallen, ouderdom en soorten op orde te hebben en goed na te denken over compensatie of zelfs herplant van het verwijderde groen elders in de omgeving, op plekken waar de openheid van het landschap niet of minder in het geding is.

Het Kwaliteitsteam wijst erop dat zich ook in de uitvoering van het Landschapsplan dilemma's kunnen voordoen waarvoor voortzetting van een vorm van externe kwaliteitstoetsing wenselijk kan zijn, en adviseert de Stuurgroep hierover een standpunt in te nemen.

Het Kwaliteitsteam heeft met veel genoegen bijgedragen aan het aanscherpen en vervolmaken van het Landschapsplan om zo te bewaken dat de aanpassingen aan de infrastructuur per saldo een verbetering opleveren voor de kwaliteit van de Stelling van Amsterdam.

Hoogachtend,

Kwaliteitsteam Landschapsplan Stelling van Amsterdam / A8-A9

Magdeleen Sturm (vz)
Marinke Steenhuis
Rienke Groot
Jan Winsemius

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap

> Retouradres Postbus 1600 3800 BP Amersfoort

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
Postbus 3007
2001 DA HAARLEM

Smallepad 5
3811 MG Amersfoort
Postbus 1600
3800 BP Amersfoort
www.cultureelerfgoed.nl

Contactpersoon
mr. Leonard de Wit

T +31653711257
l.de.wit@cultureelerfgoed.nl

Onze referentie
1201409

Datum 9 november 2021
Betreft Landschapsplan A8 A9

Geacht college,

Met deze brief informeer ik u over mijn standpunt met betrekking tot het Landschapsplan A8A9.

In een bestuurlijk overleg (voorjaar 2018) heeft de toenmalige minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap aan uw voorgangers toegezegd om onder voorwaarden medewerking te verlenen aan het verder onderzoeken van een wegverbinding A8/A9 tussen Zaanstad en Heemskerk. De weg doorsnijdt het UNESCO werelderfgoed de Stelling van Amsterdam (inmiddels werelderfgoed Hollandse Waterlinies). Het betreft een zeer complexe opgave waarbij oplossingen gezocht moeten worden in zowel het verbeteren van de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de woongebieden in de omgeving en de instandhouding van het werelderfgoed.

Op basis van het bestuurlijk overleg is afgesproken dat de verbinding aantoonbaar goed ingepast dient te worden in het kwetsbare landschap om de Outstanding Universal Value (OUV) van het werelderfgoed in stand te houden en waarbij de aantastingen en verrommeling in het gebied aangepakt worden. Daarbij is er voor gekozen om een landschapsplan Stelling van Amsterdam/Verbinding A8-A9 voor te bereiden met een uitgebreid en samenhangend pakket aan maatregelen waarin twee ambities worden verenigd:

1. de versterking en het beleefbaar maken van het werelderfgoed,
2. de inpassing van een weg die de leefbaarheid en bereikbaarheid in de regio ten goede komt.

Na een grondige voorbereiding is het landschapsplan inmiddels gereed. Wij hebben het landschapsplan beoordeeld waarbij met name gekeken is naar de vereiste van een zo optimaal mogelijke inpassing van de wegverbinding waarbij de OUV zo min mogelijk wordt aangetast en waarbij de voorgestelde verbeter- en herstelmaatregelen leiden tot een zichtbare verbetering en beleefbaarheid van het werelderfgoed in de directe omgeving van het plangebied.

Het voorliggende plan verdient de complimenten. Het is een gedegen, uitgebreid en goed onderbouwd verhaal. De gekozen aanpak kan mogelijk interessant zijn voor andere toekomstige grote ontwikkelingen in het werelderfgoed.

Een belangrijk gegeven is dat een wegverbinding die het werelderfgoedgebied doorsnijdt, op zichzelf geen verbetering kan betekenen voor de kernkwaliteiten van het werelderfgoed. Het risico op aantasting van de openheid van het landschap (weg, hoger gelegen op- en afritten) en kenmerkende dijk- en lijnstructuren is groot. Het landschapsplan laat echter zien dat het toch mogelijk is om de wegdoorsnijding zorgvuldig in te passen waardoor de aantasting van de OUV beperkt blijft. De aan de aanleg van de wegverbinding gekoppelde herstelmaatregelen in de directe omgeving van het plangebied leiden tot een verbetering van de herkenbaarheid en beleefbaarheid van dit deel van de Stelling/Hollandse Waterlinies. Door deze maatregelen volledig uit te voeren ontstaat een positieve balans voor de beleving van dit gedeelte van het werelderfgoed als gevolg van de ingreep van de wegverbinding.

Ik kan derhalve instemmen met het voorgestelde landschapsplan en ik ben zeker bereid dit plan (zo nodig) te verdedigen richting UNESCO. Voorwaarde hierbij is dat de aanleg van de wegverbinding alleen mogelijk is bij een integrale uitvoering van het landschapsplan, dit houdt in een kwalitatieve inpassing gecombineerd met het totaalpakket aan herstelmaatregelen.

Bovenstaande vormt een bevestiging van hetgeen door de vertegenwoordiger van OCW in de Stuurgroep A8A9 van 30 september jl. is aangegeven. Na besluitvorming over het voorliggende Landschapsplan kan UNESCO en de adviseur van UNESCO (ICOMOS) hierover worden geïnformeerd via een zogenoemd State of Conservation Report.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

De minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap,
namens deze,
de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed,

Susan Lammers
algemeen directeur

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 14 december 2021

Onderwerp: Verbinding A8-A9, landschapsplan

Kenmerk: 1744161/1744179

Bijlagen:

1) ontwerpbesluit

2) eindrapportage landschapsplan

3) advies onafhankelijk kwaliteitsteam

4) advies van de minister van OCW

1. Inleiding

Een nieuwe weg tussen de A8 en de A9 zorgt voor een verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Krommenie en Assendelft en een betere bereikbaarheid van de regio Zaanstreek en de regio IJmond. De provincie Noord-Holland doet samen met de Vervoerregio Amsterdam, de gemeenten in de regio, de rijksoverheid en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, onderzoek naar de mogelijkheden van de weg. De weg kruist het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam en het open landschap tussen Heemskerk en Assendelft. Dat vraagt om een zorgvuldige inpassing waarbij rekening wordt gehouden met de leefbaarheid in onder andere de nabijgelegen woonwijk Broekpolder. Meer informatie over het project staat op de website www.VerbindingA8-A9.nl.

Wij bestendigen de keuze voor het Golfbaanalternatief als het Voorkeursalternatief Verbinding A8-A9. Wij gaan in gesprek met het Rijk en andere partners om te komen tot een strategie voor de financieringsmogelijkheden van het project.

Hiermee zetten wij een belangrijke stap richting de planuitwerking en realisatie van de Verbinding A8-A9. Wij geven hiermee ook uitvoering aan het coalitieakkoord 2019-2023 “Duurzaam

doorpakken!". In het coalitieakkoord staat: *De huidige voorkeursvariant van de verbinding A8-A9 zal verder onderzocht worden. Om het landschap te sparen zal gekeken worden of het mogelijk is de weg verdiept of in een tunnel aan te leggen. In dit onderzoek worden ook klimaatadaptatie en de aansluiting van Krommenie en Assendelft op openbaar vervoer meegenomen. Leidend bij de definitieve keuze voor een voorkeursvariant is het behoud van de Werelderfgoedstatus van de Stelling van Amsterdam. Om op korte termijn iets te doen aan de grote overlast voor de omwonenden van de N203 bij Krommenie investeren we in de leefbaarheid, bijvoorbeeld in maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren.*

Op basis van het landschapsplan willen wij de Verbinding A8-A9 verdiept aanleggen in het landschap tussen de Dorpsstraat in Assendelft en de A9. Daarnaast willen wij maatregelen nemen om de Outstanding Universal Value (OUV) van de Stelling van Amsterdam in het plangebied te herstellen en te versterken. Deze maatregelen zijn gericht op de hoofdweerstandslijn, de schootsvelden en inundatiekommen en het watermanagement van de Stelling van Amsterdam.

Wat ging vooraf

Op 29 mei 2018 hebben wij het Golfbaanalternatief aangewezen als voorkeursalternatief (kenmerk 969948/1076329). Besloten is om voor dat alternatief een landschapsplan Stelling van Amsterdam/Verbinding A8-A9 op te stellen met als doelstelling het herstellen en versterken van de OUV van de Stelling van Amsterdam en het zo optimaal mogelijk inpassen van de Verbinding A8-A9. Het besluit een landschapsplan op te stellen vloeit voort uit de afspraken die zijn gemaakt met de minister van OCW naar aanleiding van de planMER en de adviezen van ICOMOS, het adviesorgaan van UNESCO.

Op 12 november 2019 hebben wij besloten de scopewijzigingen (kenmerk 1160469/1283882) voortvloeiend uit het coalitieakkoord *Duurzaam Doorpakken!* door te voeren in het project Verbinding A8-A9.

In februari 2020 (kenmerk 1160469/1357255) hebben wij u geïnformeerd over de analysefase van het landschapsplan. Het analyserapport beschrijft de ontstaansgeschiedenis van de Stelling van Amsterdam. Ook bevat het een analyse van het landschap en de staat waarin de Stelling van Amsterdam zich - binnen het studiegebied van de Verbinding A8-A9 - bevindt. Het rapport beschrijft de mate waarin de Stelling van Amsterdam verweven is met het landschap. Het consortium van adviesbureaus concludeert dat verbetering van de staat van de Stelling van Amsterdam gewenst en mogelijk is. In mei 2020 (kenmerk 1427994/1427999) bent u geïnformeerd over het af laten vallen van de tunnelvariant. Eind oktober 2020 (kenmerk 1501582/1501584) hebben wij u geïnformeerd over de voortgang. In juni 2021 hebben wij de resultaten van de tweede fase van het Landschapsplan aan u verstrekt (kenmerk 1611086/1611097) waarbij de analyse is vertaald naar bouwstenen voor het Landschapsplan. Het gaat om bouwstenen voor enerzijds de Stelling van Amsterdam en anderzijds voor de inpassing van de weg.

In november 2019 hebben wij ook besloten om, naast het landschapsplan, twee onderzoeken te starten:

- een onderzoek naar maatregelen om op de korte termijn de leefbaarheid rond de N203 in Krommenie te verbeteren;

- een onderzoek naar de mogelijkheden om Krommenie en Assendelft beter op het openbaar vervoer te laten aansluiten.

De resultaten van beide onderzoeken zijn als Programma Krommenie aan u aangeboden in maart 2021 (kenmerk 1591210/1591226). Uit beide onderzoeken kwam naar voren dat maatregelen op de korte termijn en maatregelen voor het stimuleren van het OV- en fietsgebruik, niet de problematiek van de leefbaarheid en bereikbaarheid oplossen. Een nieuwe verbinding tussen de A8 en A9 is nodig om de verkeersdruk in Krommenie dusdanig te verlagen dat de leefbaarheid en bereikbaarheid verbeteren.

2. Doelstellingen en evaluatiecriteria

Naast de doelstellingen en evaluatiecriteria wordt hier ingegaan op de belangrijkste uitkomsten van het landschapsplan.

Vertrekpunt

Het Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9 kent een dubbele doelstelling:

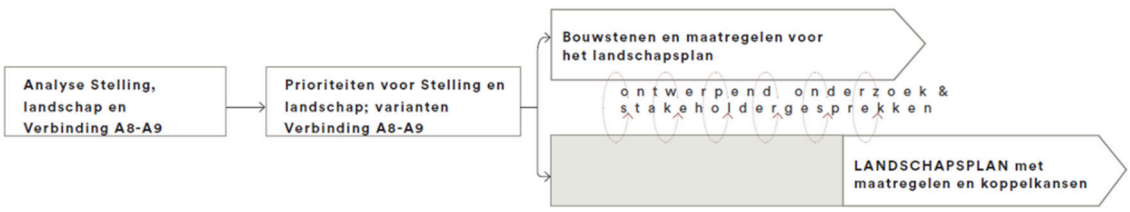
1. het formuleren van maatregelen voor het behoud, het herstel en de versterking van de Outstanding Universal Value (OUV) van de Stelling van Amsterdam;
2. het optimaal inpassen van de Verbinding A8-A9, zodat die kernkwaliteiten van het werelderfgoed (als uitwerking van de OUV) zo veel mogelijk behouden blijven en waar mogelijk hersteld en versterkt.

Met deze dubbele doelstelling is een consortium van diverse partijen (Antea Group, KuiperCompagnons, BoschSlabbers, Marinus Kooiman Cultuurhistorische projecten, bunkerQ en VenhoevenCS) aan de slag gegaan.

In juli 2021 heeft UNESCO besloten de werelderfgoedstatus ook aan de Nieuwe Hollandse Waterlinie te verlenen. De Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie vormen nu samen het werelderfgoed ‘Hollandse Waterlinies.’ In het landschapsplan wordt voor de overzichtelijkheid echter nog steeds over het werelderfgoed Stelling van Amsterdam gesproken. De mate en wijze van bescherming en de kernkwaliteiten/OUV zijn niet gewijzigd door het besluit van het UNESCO-comité.

Het proces van het landschapsplan

In onderstaand schema is het proces van het landschapsplan uitgebeeld.



Gedurende het proces zijn de partners van het project betrokken. Naast de Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten zijn dat de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (RCE), Rijkswaterstaat (RWS) en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK).

Gestart is met het analyseren van de Stelling van Amsterdam. Daarbij is gekeken naar de historie van de Stelling, de ontwikkelingen van de afgelopen jaren en de actuele situatie buiten. De eerder afgegeven adviezen van ICOMOS zijn eveneens betrokken bij deze analyse. Daarnaast is het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) Assendelft e.o. geanalyseerd. Het gaat met name om de kernkwaliteiten van het BPL. Tenslotte zijn voor de wegverbinding de richtlijnen en technische (on)mogelijkheden geïnventariseerd.

Na de analyse is een aantal prioriteiten voor de Stelling van Amsterdam, het BPL en het tracé van de Verbinding A8-A9 geformuleerd. Vervolgens zijn deze prioriteiten vertaald naar bouwstenen en maatregelen voor het landschapsplan. Dat is gedaan door middel van ontwerpend onderzoek en stakeholdergesprekken.

Samenvatting maatregelen Landschapsplan

In het Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9 zijn 40 maatregelen opgenomen. Deze maatregelen vormen een samenhangend geheel voor het behoud, herstel en versterking van de OUV van de Stelling van Amsterdam, en voor de aanleg van een Verbinding A8-A9 via het tracé van het Golfbaanalternatief.

De maatregelen op hoofdlijnen zijn:

- Voor het herstellen en versterken van de hoofdweerstandslijn wordt beplanting aangebracht, coupures gemarkeerd, informatievoorziening geplaatst en een deel van de hoofdweerstandslijn hersteld bij de Communicatieweg;
- Voor het herstellen van de openheid van schootsvelden en inundatiekommen worden de verzorgingsplaatsen, de golfbaan en beplanting verwijderd en wordt de aansluiting op de A9 verdiept aangelegd.
- Voor het herstellen van het watermanagementsysteem worden maatregelen genomen om, bijvoorbeeld, inundatie weer mogelijk te maken.
- Voor de inpassing van de Verbinding A8-A9 wordt een verdiepte ligging in het gebied van de Stelling van Amsterdam én in de Assendelver polders toegepast en wordt de verbindingsweg aangesloten op de A9 met een volledig knooppunt (de verbindingsweg is dan bereikbaar vanaf A22 en A9).

Vanwege de aanleg van de Verbinding A8-A9 zijn mitigerende en compenserende maatregelen nodig voor allerlei aspecten zoals geluid, natuur en landschap. De maatregelen die een invloed hebben op de OUV van de Stelling van Amsterdam zijn integraal onderdeel van het landschapsplan. Dit is om te voorkomen dat in de volgende fase extra maatregelen nodig zijn die een negatief effect kunnen hebben.

Koppelkansen en aanbevelingen

Door het consortium is een aantal koppelkansen en aanbevelingen in beeld gebracht. Deze koppelkansen en aanbevelingen op het gebied van natuur, water en recreatie bieden de mogelijkheid om andere doelstellingen van de gezamenlijke overheden 'te koppelen' aan de ontwikkelingen. Daarmee kan extra kwaliteit worden toegevoegd en kan werk met werk worden gemaakt. De koppelkansen en aanbevelingen worden in een volgende fase van het project verder verkend en uitgewerkt.

Een onderwerp wat in een volgende fase verder wordt uitgewerkt is natuur(compensatie). Het effect op Natuurnetwerk Nederland (NNN) en bijbehorende compenserende maatregelen wordt verder onderzocht. Daarbij is aandacht voor de ecologie en de kansen voor het versterken van ecologische verbindingen. Het opgestelde landschapsplan kent onvoldoende diepgang om daar uitspraken over te doen, maar geeft wel een beeld van waar de kansen liggen.

Conclusies landschapsplan

Het maatregelenpakket van het landschapsplan kent een positief effect op een aantal onderwerpen.

Stelling van Amsterdam
Het landschapsplan richt zich hoofdzakelijk op het behouden, herstellen en versterken van de OUV van de Stelling van Amsterdam. Het realiseren van de maatregelen uit het landschapsplan leidt tot een kwaliteitsimpuls van de Stelling van Amsterdam en het landschap in het plangebied: hoofdweerstandslijn, inundatiekommen / schootsvelden en het watermanagementsysteem worden hersteld en beter beleefbaar gemaakt. De werking van het inundatiesysteem geeft een grote meerwaarde voor de beleefbaarheid. De Stelling van Amsterdam in dit gebied heeft de afgelopen decennia aan herkenbaarheid en gaafheid ingeboet. De uitvoering van de in het Landschapsplan uitgewerkte maatregelen geven voldoende mogelijkheden tot herstel daarvan, waardoor de ruimtelijke kwaliteit van het gebied een sterke impuls krijgt.

Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)
Eén van de kernkwaliteiten van het BPL is de openheid van het landschap. De maatregelen in het landschapsplan hebben een positief effect op de openheid van het landschap. Het verdiept aanleggen van de weg zorgt er voor dat de openheid gewaarborgd wordt. Het vergroten van de openheid in het gebied van de Stelling van Amsterdam versterkt deze kernkwaliteit. Door de aanleg van de weg wordt de kernkwaliteit 'Aardkundige en landschappelijke kwaliteit' wel aangetast. Het maatregelenpakket zorgt voor voldoende compensatie door bijvoorbeeld ruimte te geven aan de Kil en het terugbrengen van de karakteristieke blokverkaveling in het gebied waar nu de golfbaan ligt. De derde kernkwaliteit 'Ruimtelijke dragers' wordt zoveel mogelijk ontzien door de verdiepte ligging van de weg. In het vervolgproces wordt in onderlinge wisselwerking met de natuur- en watercompensatie het aspect BPL-compensatie nader belicht en uitgewerkt.

Leefbaarheid
Inwoners van de Broekpolder maken zich zorgen over een toename van geluid en fijnstof als gevolg van de Verbinding A8-A9. Door wijzigingen in het wegontwerp kunnen we dat voor het grootste deel voorkomen. De verdiepte ligging van de Verbinding A8-A9 zorgt voor minder geluidsbelasting

in de omgeving, zowel in Broekpolder als in Assendelft. Ook het volledig knooppunt in plaats van een onvolledig knooppunt voorkomt een verslechtering van de leefbaarheid in Beverwijk.

In het kader van de Wijzigingsovereenkomst hebben wij toegezegd te kijken naar de mogelijkheden voor (bovenwettelijke) maatregelen om de leefbaarheid in de Broekpolder te waarborgen. De raden van Heemskerk en Beverwijk hebben aangegeven dat de leefbaarheid in Broekpolder niet achteruit mag gaan. De gereserveerde bijdragen zijn door de gemeente gelabeld aan aanvullende maatregelen die de leefbaarheid in de Broekpolder voldoende waarborgen. Door de bijdragen van Beverwijk en Heemskerk specifiek te labelen aan bovenwettelijke maatregelen wordt een precedentwerking in andere projecten voorkomen.

Voor het verder beperken van de geluidsbelasting is het mogelijk om ‘stil asfalt’ aan te leggen op de A9, A22 en de Verbinding A8-A9. Hierdoor wordt de toename van de geluidsbelasting in de Broekpolder teniet gedaan en is in het grootste deel van de wijk sprake van een lagere geluidsbelasting dan in de referentiesituatie 2030 (zonder Verbinding A8-A9). Op een aantal plekken blijft de geluidsbelasting ongeveer gelijk, maar kan sprake zijn van een toename tot 0,5 dB. In de planuitwerkingsfase wordt zoals gebruikelijk een gedetailleerd onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting, waarin de effecten van bijvoorbeeld stil asfalt in detail zichtbaar worden.

Ontwikkelingen op bovenregionale en landelijke schaal, zoals de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord en het schoner worden van het verkeer, zorgen voor een algehele verbetering van de luchtkwaliteit, ook na 2030. Door de aanleg van de Verbinding A8-A9 is op enkele plaatsen nabij de aansluiting van de Verbinding A8-A9 op de A9, sprake van een kleine afname van de luchtkwaliteit ten opzichte van de referentiesituatie (zonder Verbinding A8-A9). Ten opzichte van de huidige situatie is nog steeds sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit.

Bereikbaarheid
De maatregelen in het landschapsplan hebben eveneens een positief effect op de bereikbaarheid. Door de aansluiting op de A9 te wijzigen in een volledig knooppunt, ontstaat een robuuste aansluiting van twee (snel)wegen. Hiermee verbetert de doorstroming en verkeersveiligheid. Door het volledig knooppunt blijft de bereikbaarheid van Beverwijk en Velsen-Noord op peil. Wanneer een onvolledig knooppunt gerealiseerd zou worden, ontstaan op het lokale wegennet van Beverwijk en Velsen-Noord meer opstoppingen.

3. Financiering

<u>Kosten en baten</u>

Op basis van het landschapsplan is een schatting gemaakt van de investeringskosten door middel van een SSK-kostenraming (standaardsystematiek voor kostenramingen). In onderstaande tabel is een overzicht weergegeven van de investeringskosten van de verschillende onderdelen van het plan.

Onderdeel	Kosten
Verdiepte, volledige knoop en tracédeel in het gebied van de Stelling van Amsterdam (inclusief aanpassingen A9)	313
Tracédeel buiten het gebied van de Stelling van Amsterdam (tussen Groenedijk en A8, inclusief verdiepte ligging in BPL)	469
Bijkomende, noodzakelijke maatregelen (verzorgingsplaatsen, golfbaan, kabels en leidingen)	101
Maatregelen voor herstel en versterking van de Stelling van Amsterdam	26
Totaal	**909**

De investeringskosten zijn uitgedrukt in miljoenen euro, exclusief BTW,[1] prijspeil 2021. Er is sprake van een onzekerheidsmarge van 25%. Daarmee kunnen de investeringskosten oplopen tot ruim een miljard euro. De noodzakelijke kosten voor instandhouding (beheer en onderhoud) van de weg zijn nog niet geraamd.

De maatschappelijke baten van het project worden geschat op circa € 945 miljoen. Het gaat met name om een betere bereikbaarheid en kortere reistijden. De baten liggen hoger dan de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) uit 2018.[2] Toen waren de maatschappelijke baten geraamd op € 500 miljoen.

Dekking

De projectpartners (provincie, Vervoerregio Amsterdam en gemeenten) hebben in een bestuursovereenkomst uit 2012 € 111 miljoen toegezegd. In mei 2018 hebben wij besloten het Golfbaanalternatief aan te wijzen als voorkeursalternatief. Tegelijkertijd hebben wij besloten een aanvullende bijdrage van € 30 miljoen te reserveren om een deel van de dekking te regelen en onderhandelingen met het rijk te kunnen voeren over financiering. De bijdrage van de provincie neemt dan toe van € 50 miljoen naar € 80 miljoen. De projectpartners (Vervoerregio en gemeente) dragen gezamenlijk € 61 miljoen bij waardoor de toegezegde bijdrage uit de regio op € 141 miljoen

[1] Voor een deel van het project kan BTW gecompenseerd worden. Voor de aanpassingen aan het Rijkswegennet kan geen BTW gecompenseerd worden.

[2] Het ministerie van Financiën heeft in 2020 de discontovoet voor MKBA's herzien. Door een lagere discontovoet nemen de waarden van toekomstige baten toe. In een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) worden de verwachte baten en kosten van het project, nu en in de toekomst, teruggerekend (oftewel gedisconteerd) naar het heden op basis van de toe te passen discontovoet. Als de totale baten na discontering groter zijn dan de totale kosten, dan is het maatschappelijk rendement van het project groter dan de gehanteerde discontovoet, en stijgt naar verwachting de maatschappelijke welvaart als het project wordt uitgevoerd. De discontovoet kan worden opgevat als het minimaal vereiste rendement vanuit maatschappelijk perspectief. Disconteren is noodzakelijk om een correcte afweging te kunnen maken tussen (veranderingen in) brede welvaart in het heden versus die in de toekomst. Daarbij geldt dat hoe hoger de discontovoet is, hoe minder gewicht wordt toegekend aan de kosten en baten in de (verre) toekomst.

komt. Er resteert nog een financieel gat van circa € 770 miljoen, exclusief de kosten voor beheer en onderhoud (prijspeil 2021).

4. Participatie

Bij de opstelling van het Landschapsplan is overleg gevoerd met verschillende organisaties en eigenaren. De kern van het projectteam wordt gevormd door de projectpartners (SOK). Het gaat om de volgende organisaties: provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Zaanstad, Beverwijk, Uitgeest, Velsen en Heemskerk, aangevuld met adviseurs van de ministeries van OCW (RCE) en I&W (RWS) en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Aanvullend hebben het Recreatieschap, TenneT (vanwege de hoogspanningsleiding) en de Gasunie (vanwege gaspersleidingen) inbreng geleverd. Met de experts van de projectpartners zijn op het gebied van natuur, landschap en erfgoed verschillende stakeholdergesprekken geweest.

Ook belangenorganisaties verenigd in de Groene Combinatie waaronder Landschap Noord-Holland, LTO Noord, Stichting OerIJ en de bewonersorganisatie Houd Broekpolder Leefbaar zijn uitgenodigd om mee te denken over het herstel en versterken van de Stelling van Amsterdam en de inpassing van de weg. Deze (bestuurlijke) uitnodiging is door partijen niet aangenomen. Zij hebben aangegeven geen inbreng te willen leveren in het dossier A8-A9.

Met de leden van het bestuur van de Stichting Exploitatie Golfbaan IJmond Noord (Egijn) en leden van de Vereniging Heemskerkse Golfclub zijn gesprekken geweest over de positie van de golfbaan in het Landschapsplan. Beide besturen hebben aangegeven geen toekomst te zien op de huidige locatie vanwege de duur van de werkzaamheden van de Verbinding A8-A9 en de eisen die worden gesteld aan een golfbaan vanuit de OUV van de Stelling van Amsterdam. De baan is meerdere jaren niet in gebruik door de aanleg. Beide besturen verwachten als gevolg hiervan een leegloop van leden. Daarnaast past een inland links golfbaan (poldergolfbaan die voldoet aan de OUV) niet in de visie van de besturen op de lay-out van de baan. In een volgende fase wordt in overleg met beide besturen gewerkt aan een voorstel voor verplaatsing, uitplaatsing of compensatie.

De verzorgingsplaatsen en tankstations Twaalfmaat en Akermaat zullen verdwijnen. Het rijksbeleid ten aanzien van de brandstofverkooppunten (tankstations) is dat beiden dienen terug te keren langs de A9. In de volgende fase wordt dit onderdeel van het onderzoek. Met de exploitanten van beide restaurants is gesproken over het vervolgproces.

Ten behoeve van de kortetermijnmaatregelen Krommenie zijn in 2020 zogenaamde omgevingstafels opgericht. Primaire doel van deze tafels was een toelichting op het proces rondom de kortetermijnmaatregelen, daarnaast is het proces van het Landschapsplan op deze tafels besproken. Deelnemers aan de omgevingstafel zijn onder andere het Platform Krommenie, Werkgroep verkeer Krommenie, vertegenwoordigers van verschillende scholen in Krommenie en Assendelft, VNO-NCW, EvoFenedex en Kamer van Koophandel.

Het consortium heeft onderzocht of er een ontwerp voor de Verbinding A8-A9 te maken is, dat ingepast kan worden in het landschap van de Stelling van Amsterdam. In een volgende fase is binnen de kaders van dit ontwerp ruimte voor dialoog met de bredere omgeving. Het indienen van zienswijzen is nu niet aan de orde, aangezien het Landschapsplan geen formeel ruimtelijk document is.

Externe adviezen

Kwaliteitsteam
Een kwaliteitsteam is ingesteld om onafhankelijk te adviseren over de (tussen)producten bij de stappen van het landschapsplan. Het doel is om de kwaliteit van het op te leveren landschapsplan te bewaken en waar nodig te verbeteren, door middel van een dialoog tussen de experts in het Kwaliteitsteam en de experts van het consortium. Het kwaliteitsteam adviseert onafhankelijk aan de Stuurgroep Verbinding A8-A9.

Het kwaliteitsteam is positief over het landschapsplan. Het kwaliteitsteam constateert dat de Stelling van Amsterdam in dit gebied de afgelopen decennia aan herkenbaarheid en gaafheid heeft ingeboet en dat de uitvoering van de in het landschapsplan uitgewerkte maatregelen voldoende mogelijkheden geeft tot herstel daarvan.

Het kwaliteitsteam wijst erop dat het totaalpakket aan maatregelen in zijn samenhang de kwaliteit van de voorgestelde oplossing bepaalt. Alleen als dit pakket volledig wordt uitgevoerd, kan worden bereikt dat de doorsnijding van het werelderfgoed Stelling van Amsterdam door de Verbinding A8-A9 het werelderfgoed niet verzwakt en zelfs versterkt. Het behoort in de visie van het kwaliteitsteam niet tot de mogelijkheden om selectief te kiezen uit onderdelen van het maatregelenpakket of uit te ruilen.

Het kwaliteitsteam spreekt zijn waardering uit voor de navolgbaarheid, samenhang en compleetheid van het totaalpakket van het landschapsplan. Het mooie en goed gekozen beeldmateriaal draagt daar in belangrijke mate aan bij. Het landschapsplan kent een goede balans tussen bestuurlijke overwegingen en de eisen die door ICOMOS zijn gesteld.

Ministerie van OCW
De minister van OCW is positief over het landschapsplan. Zij is van mening dat het landschapsplan laat zien dat het mogelijk is om de wegdoorsnijding zorgvuldig in te passen waardoor de aantasting van de OUV beperkt blijft. De aan de aanleg van de wegverbinding gekoppelde herstelmaatregelen in de directe omgeving van het plangebied leiden volgens de minister tot een verbetering van de herkenbaarheid en beleefbaarheid van dit deel van de Stelling van Amsterdam. Door deze maatregelen volledig uit te voeren ontstaat volgens de minister een positieve balans voor de beleving van dit gedeelte van het werelderfgoed als gevolg van de ingreep van de wegverbinding.

De minister is bereid om zo nodig het plan te verdedigen richting UNESCO onder de voorwaarde dat het landschapsplan integraal uitgevoerd wordt; een kwalitatieve inpassing van de weg gecombineerd met het totaalpakket aan herstelmaatregelen voor de Stelling van Amsterdam.

Stuurgroep
De Stuurgroep Verbinding A8-A9 is positief over het landschapsplan. De stuurgroep onderschrijft het advies van het kwaliteitsteam. Daarnaast heeft de stuurgroep kennis genomen van het standpunt van Beverwijk en Heemskerk over de leefbaarheid in Broekpolder. Beide gemeenten geven aan dat met de komst van de Verbinding A8-A9 de leefbaarheid in Broekpolder niet mag verslechteren ten opzichte van de situatie in 2030 zonder Verbinding A8-A9 (referentiesituatie). De Stuurgroep adviseert om in een volgende fase te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor aanvullende maatregelen voor de leefbaarheid in Broekpolder.

5. Proces en procedure

Op basis van het landschapsplan SvA/A8-A9 en het bestendigen van onze keuze het Golfbaanalternatief aan te wijzen als voorkeursalternatief voorzien wij twee processen.

Werelderfgoedstatus

In het coalitieakkoord hebben wij uitgesproken dat behoud van de werelderfgoedstatus van de Stelling van Amsterdam leidend is bij de definitieve beslissing over het voorkeursalternatief.

Met de minister van OCW is in april 2018 afgesproken dat, op basis van het Landschapsplan en de daarin voorgestelde maatregelen voor de Stelling van Amsterdam, de minister vaststelt of bij de realisatie van de verbinding A8-A9 het behoud van de OUV van de Stelling van Amsterdam voldoende geborgd is. Na besluitvorming in PS informeren wij de minister van OCW.

De minister heeft UNESCO in november 2018 geïnformeerd over deze aanpak van het vervolgtraject via een Landschapsplan. De minister van OCW is namens de Staat der Nederland namelijk het aanspreekpunt voor UNESCO. Gedeputeerde Staten hebben zelf geen rechtstreeks contact met UNESCO.

Het ministerie van OCW staat hierbij op het standpunt dat het als lidstaat, welke het Werelderfgoedverdrag heeft geratificeerd, zelf bepaalt wat acceptabel is in het behoud van de OUV van het werelderfgoed Stelling van Amsterdam. Dit past binnen de internationaal gemaakte afspraken.

Het is vervolgens aan UNESCO wat zij met het dossier doet. UNESCO kan besluiten het dossier, al dan niet begeleid met een advies van ICOMOS (adviesorgaan UNESCO), te agenderen voor een vergadering van het Werelderfgoed Comité. Dit Werelderfgoed Comité komt jaarlijks bijeen in de periode eind juni/begin juli. Het comité heeft in haar besluit over de uitbreiding van de werelderfgoedstatus van de Stelling van Amsterdam met de Nieuwe Hollandse Waterlinie expliciet bepaald dat men op de hoogte gehouden wil worden van de ontwikkelingen rond de Verbinding A8-A9.

De verwachting is dan ook dat ICOMOS een advies zal uitbrengen aan UNESCO over het landschapsplan en het project Verbinding A8-A9. Als een advies uitgebracht wordt, wordt deze geagendeerd voor het Werelderfgoed Comité in juni/juli 2023.

Financiën

Wij gaan de komende periode gesprekken voeren met het Rijk en partners om te komen tot een strategie voor de financiering van het project. Dit vindt plaats in twee stappen. Allereerst wordt een analyse gemaakt van mogelijke financieringsbronnen. Vervolgens gaan we met het partijen in gesprek over de financieringsmogelijkheden van het project. Wij hanteren als uitgangspunt dat er zicht moet zijn op de financiering van het project voordat PS een besluit nemen over het starten van de planuitwerkingsfase.

Planning

Naar verwachting wordt in de zomer van 2023 meer duidelijk over de status van werelderfgoed voor de Stelling van Amsterdam / Hollandse Waterlinies. Deze duidelijkheid is nodig om verder te kunnen gaan met het project zonder dat de status van werelderfgoed in gevaar komt. Zodra er zicht is op financiering van het project, inclusief een eventuele aanvullende bijdrage van de provincie, en de status van werelderfgoed, komen wij bij u terug voor de start van de volgende fase van het project.

5. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

dhr. A.Th.H. van Dijk, voorzitter

mw. R.M. Bergkamp, provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr.

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 14 december 2021;

gelet op ,

besluiten:

1. de maatregelen uit het Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9 als samenhangend pakket vast te stellen voor het herstel en versterken van de OUV van de Stelling van Amsterdam en voor het inpassen van de weg via het tracé van het Golfbaanalternatief;
2. dat voor zij een besluit nemen over het starten van de planuitwerkingsfase:

   a. er zicht is op financiering van het project

   b. en dat bij realisatie van het landschapsplan de werelderfgoedstatus behouden blijft.

Haarlem,

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, statengriffier

Provincie Noord-Holland

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
V. Evers / P.J. Labrijn
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235143580
eversv@noord-holland.nl

Verzenddatum
15 DEC. 2021

Kenmerk
1744161/1744377

Uw kenmerk

Betreft: Verbinding A8-A9, Landschapsplan en voorstel voorkeursalternatief

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de bijgaande statenvoordracht met het bijbehorende ontwerpbesluit, met bijlagen, over Verbinding A8-A9, Landschapsplan en voorstel voorkeursalternatief.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

4 bijlage(n)

1. Voordracht
2. Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9 (inclusief bijlagen)
3. Advies onafhankelijk kwaliteitsteam
4. Advies minister OCW

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

LANDSCHAPSINPASSINGSPLAN INSPRAAK STATENCOMMISSIE 17-01-2022

Geachte Statenleden,
In 1931 legde de bekende stedenbouwkundige van Eesteren in zijn uitbreidingsplan voor Amsterdam de "groene vingerstructuur"vast. Waterland, Boverkerkerpolder/Rondehoep,Amsterdamse bos.
Die "vinger- of scheggenstructuur", waartoe ook het - tot voor kort wat ondergewaardeerde - Oer-IJ gebied behoort , is kenmerkend geworden voor de kwaliteit van het leven en ondernemen in de Noordvleugel van de Randstad.
In zijn recente advies bepleit uw Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit Steven Slabbers voor een versterking van die landschappen. Sterke landschappen - zo omschrijft hij - zijn landschappen die ecologisch veerkrachtig zijn, waar bodem,water en lucht gezond zijn, die een onderscheidende ruimtelijke identiteit kennen, waarin de geschiedenis afleesbaar is, die uitnodigen tot verpozen en bewegen en die meerdere functies combineren.
Ik voeg daar aan toe: dat lukt alleen bij een zekere omvang. De eigenlijk al schamele resten van het Oer-IJ gebied verdragen geen verdere aantasting en versnippering.

De u voorgelegde rapportage heeft veel kwaliteiten, maar het redeneert vanuit - wat ik zou willen noemen - "het oude denken". Illustratie daarvan is het kosten en batenoverzicht. Reistijdwinst wordt in geld uitgedrukt, maar aantasting van het landschap niet.
De Britse historicus Philipp Blom formuleert onze huidige opgave als volgt: "Er ligt een groot gemeenschappelijk project voor ons;...een diepgaande groene transformatie! Niet om zo nodig een nieuwe samenleving te scheppen, ...maar om te doen wat voor een voortbestaan nodig is.

De vanuit mijn politiek/ bestuurlijke achtergrond wel te begrijpen Collegeafspraak over de A8-A9 verbinding houdt u nu toch té lang en té kostbaar gevangen. Ik nodig u - en in het bijzonder de VVD-fractie -gelet op de grote transitie waar we voor staan uit om die afspraak open te breken.

Inspraak reactie Buurtcomité Bus(ch) en Dam, commissie Mobiliteit en bereikbaarheid maandag 17 januari 2022.
Betreft voorstel GS om PS te laten besluiten over Verbinding A8-A9 – landschapsplan.

Geachte voorzitter, geachte Statenleden,

We moeten erkennen dat het plan voor het Golfbaan alternatief er mooi uitziet, echter geen landschapsplan maar een weg-inpassingsplan.
Dit zogenaamde voorkeursalternatief, is het voorkeursalternatief van het vorige college van Gedeputeerde Staten en was een vlucht naar voren om bezig te kunnen blijven met de zo gedroomde gestrekte variant.
Het gevolg is dat GS nu niet met u in gesprek gaat over de principiële vragen die aan de Verbinding A8-A9 verbonden zijn en de voordelen van met name het Nulplus-alternatief.

In 2017 vonden D66 en PvdA de aantasting van het landschap onverantwoord en op basis van de toenmalige MER-rapportage wensten ze geen gestrekt alternatief. Groen Links was altijd al tegen aanleg van asfalt.
De vraag is nu, is dit oordeel van de coalitiepartijen gewijzigd?

Beoordeling effecten		Nul-plusalternatief	Heemskerkalternatief	Golfbaanalternatief
Leefmilieu	Effect op leefmilieu	+	++	++
Natuur	Effecten natuurwaarden	0	–	-
Bodem en water	Effect op bodem en water	-	-	-
Landschap en historisch kapitaal	Effect op UNESCO Stelling van Amsterdam	0	–	--
	Effect op landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden alsmede kansen	0	--	--
Ruimtegebruik	Effect op ruimtegebruik	-	--	--
Verkeer	Intensiteit/ capaciteit verhouding	0	0	0

De tabel toont de beoordeling uit de MER 2017.

De mitigerende maatregelen ten bate van de Stelling worden afgedwongen door de aanleg van de weg. Een bredere verdiepte weg neemt alleen maar meer ruimte in. Asfalt aanleggen is geen sparen van het landschap. Het positieve saldo van weghalen verzorgingsplaatsen wordt tenietgedaan door ze elders weer in het landschap te plaatsen. Het coalitieakkoord wil het landschap sparen.
Hoezo spaart u hiermee het landschap!

Citaat coalitieakkoord; '*Leidend bij de definitieve keuze voor een voorkeursvariant is het behoud van de Werelderfgoed-status van de Stelling van*

Amsterdam.’ Met het huidige voorstel is het behoud van de Werelderfgoed-status op dit moment allerminst gegarandeerd.
Dus waarom zou je nu voor dit plan moeten stemmen?

De MKBA van 2021 is onvergelijkbaar met die van 2017 en dus ongeschikt om naast de inhoudelijke vraagstukken ook de financiële af te kunnen wegen. In 2017 is gewerkt met een rentevoet van 4,5% en nu alleen voor het Golfbaanalternatief met 2,25%.
Met een verdrievoudiging van de kosten voor dit alternatief, een toename van baten met 400 miljoen, kun je ook het Nulplus Alternatief herberekenen.
Hier is van toepassing; Als de vos de passie preekt, boer pas op je kippen.

Een zestig jaar oude asfalt plak van meer dan 900 miljoen euro, met goud ingelegd zeker? Dit is een idioot cadootje voor de automobilist.
Er is een veel mooier plan van de Groene combinatie, ook nog voor een groter gebied. Het kost veel minder en u kunt er meteen mee beginnen. Dit is pas een echt landschapsplan en geen weg-inpassingsplan.

Ondanks het prima initiatief van deze coalitie om 10 miljoen voor de overlast bij Krommenie te investeren, zal duidelijk zijn dat dit niet voldoende is.
En met dit voorstel van GS zal hier jarenlang niets aan veranderen.

Mocht u besluiten conform het voorstel van GS, realiseert u zich dan dat u zich tot in lengte van dagen committeert aan de aanleg van deze weg door het landschap.
Wilt u dat voor uw rekening nemen?

Ik dank u voor uw aandacht.

Roelof de Haan, 06-54302525, roelof@bureauvsop.nl
Willem Röling, 06-55358099, willemroling@gmail.com

Natuur

Het effect van het Nul-plusalternatief op de natuurwaarden is neutraal beoordeeld. Er is geen sprake van aantasting van Natuurnetwerk Nederland, weidevogelleefgebieden of beschermde soorten. Er is enkel sprake van een beperkt effect op Natura 2000 gebied als gevolg van vermesting/verzuring. Echter, het project Verbinding A8-A9 is aangemeld als prioritair project, waardoor er in het Programma Aanpak Stikstof (PAS) reeds rekening wordt gehouden met de wijziging in stikstofdepositie als gevolg van de Verbinding A8-A9. Ook het Heemskerk- en Golfbaanalternatief hebben een effect op Natura 2000 gebied als gevolg van vermesting/ verzuring, waarvoor het PAS van toepassing is. Het Heemskerkalternatief leidt tot grotere effecten op weidevogelleefgebieden en beschermde soorten door een groter ruimtebeslag in weidevogelleefgebied en leefgebied van habitatsoorten.

Bodem en water

De effecten op bodem en water zijn niet onderscheidend tussen de alternatieven. In alle alternatieven treden door een toename van verharding en bodemzetting effecten op, waarvoor mitigerende maatregelen mogelijk zijn.

Landschap en historisch kapitaal

Het Nul-plusalternatief leidt niet tot aantasting van de universele waarden van UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam. Het Heemskerk- en Golfbaanalternatief hebben wel een negatief effect. Bij beide alternatieven is sprake van doorsnijding van de hoofdverdedigingslijn en het inundatieveld en aantasting van de beleefbaarheid van de stelling. Het Heemskerkalternatief doorsnijdt het inundatiegebied over een grotere lengte dan het Golfbaanalternatief, maar tast de schootsvelden van Fort Veldhuis minder aan. Samengevat zijn de effecten van beide alternatieven vergelijkbaar en daarom niet onderscheidend.[3)]
Het Nul-plusalternatief heeft geen effecten op landschappelijke-, cultuurhistorische- en archeologische waarden. Het Heemskerk- en Golfbaanalternatief hebben effect op de betreffende waarden. Het Golfbaanalternatief doorsnijdt daarnaast het provinciale monument (Noorder IJ- en Zeedijken), Het Heemskerkalternatief doorsnijdt een wettelijk beschermd archeologisch monument alsmede een archeologisch waardevol gebied.

Economische effectrapportage

De economische effectrapportage laat zien, dat de effectbeoordeling op economie op de alternatieven niet verschilt.

Ruimtegebruik

Het Heemskerk- en Golfbaanalternatief hebben een negatiever effect op ruimtegebruik dan het Nul-plusalternatief door impact op recreatie en landbouw en sloop van enkele woningen. Het Golfbaanalternatief heeft door de doorsnijding van de golfbaan meer effect op recreatie, het Heemskerkalternatief heeft door een grotere afname van landbouwareaal en het amoveren van twee in plaats van één agrarisch bedrijf een negatiever effect op landbouw dan het Golfbaanalternatief. Er is een LER (landbouw effect rapportage) opgesteld, die als bijlage bij het rapport ruimtegebruik is opgenomen. Het Nul-plusalternatief heeft geen effecten op landbouw. Het Heemskerkalternatief scoort iets slechter dan het Golfbaanalternatief als de effecten bekeken worden.

Verkeer

Voor de intensiteit en capaciteit (I/C-verhoudingen) treden bij alle alternatieven zowel positieve als negatieve effecten op. De effecten zijn het grootst bij het Heemskerk- en Golfbaanalternatief. De effecten zijn bij een hoge en lage economische groei vergelijkbaar, mede doordat de verkeeraantrekkende werking in de drukke spitsrichting beperkt wordt door andere wegvakken in de omgeving, waaronder de A8 en A9 (noord). Over het geheel genomen is dit aspect daarom voor alle alternatieven neutraal beoordeeld.

Beoordeling effecten		Nul-plusalternatief	Heemskerkalternatief	Golfbaanalternatief
Leefmilieu	Effect op leefmilieu	+	++	++
Natuur	Effecten natuurwaarden	0	--	-
Bodem en water	Effect op bodem en water	-	-	-
Landschap en historisch kapitaal	Effect op UNESCO Stelling van Amsterdam	0	--	--
	Effect op landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden alsmede kansen	0	--	--
Ruimtegebruik	Effect op ruimtegebruik	-	--	--
Verkeer	Intensiteit/ capaciteit verhouding	0	0	0

Ten behoeve van de afweging van de alternatieven zijn aanvullende onderzoeken verricht.

3) Na afronding van de PlanMER en volgend uit het gesprek met de minister van OCW van 25 april 2018 lijken herstelmaatregelen het meest haalbaar in het gebied van het Golfbaanalternatief. In dit gebied is de grootste winst te behalen door het koppelen van de herstelmaatregelen aan het uitwerken van een tracéontwerp.

Tekst PS commissie Mobiliteit & Mobiliteit 17-01-2022

Geachte voorzitter, gedeputeerde, leden van de provinciale staten van Noord-Holland

Ons standpunt als bewoners van de Beverwijkse en Heemskerkse wijk Broekpolder is niet veranderd, ondanks of juist dankzij de voorliggende plannen. Voor ons is de aanleg van de Verbindingsweg A8-A9 nog steeds bespottelijk. We begrijpen dan ook niks van de marketing vanuit Gedeputeerde Staten alsof de overlast juist afneemt door dat kleine stukje asfalt door de natuur. Maar er wordt nergens met een vinger gewezen op de dubbele stroken asfalt naast onze wijk om de verbinding met de A9 mogelijk te maken. De Broekpolder ligt al tussen TATA Steel en de aanvliegroutes van Schiphol opgesloten. Die dossiers zijn ook al zulke succesnummers van Gedeputeerde Staten.

Voor 1 miljard euro een paar kilometer asfalt neerleggen om oud-gedeputeerde Post met haar Logistiek Nederland een succes te gunnen, gaat voorbij aan het duurzaam maken van deze regio. Meer asfalt verlicht de druk niet, het verandert het gedrag van de burger, die daardoor weer verder van huis gaat werken en vaker de auto pakt. Zo'n 80 duizend keer vaker als we kijken naar de dubbele stroken asfalt die langs onze mooie woonwijk komen te liggen. Alsof we niet al genoeg gezondheidsschade oplopen door in deze regio te willen wonen.

De Gedeputeerde heeft ons toegezegd dat er geen toename van geluid- en fijnstof overlast komt door de verbreding van de weg en het toepassen van een tunnelbak. Wij willen het risico niet nemen om gezond verstand even een stap opzij te laten maken voor wat excel-sheets. Kijk naar Krommenie-Assendelft, daar zouden mitigerende maatregelen de overlast moeten beperken. Ondertussen dringen de inwoners van die dorpen er om aan om dat vervuilende verkeer langs onze deur te leggen.

Nee, is en blijft ons standpunt. Nee, tegen de aanleg van de Verbindingsweg A8-A9. Nee, tegen de extra overlast van de aansluiting. Nee, tegen het verder aantasten van de Stelling van Amsterdam. Maar vooral nee tegen de 1 miljard euro die niet gebruikt wordt om onze gezondheid te verbeteren, maar voor het verbrassen aan een stuk asfalt waar iedereen al zestig jaar zonder kan.

Ron Toekook
Bewoners Broekpolder
Houd Broekpolder Leefbaar

2022-01-17 Inspraak commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid over het landschapsplan A8-A9

Geacht college, mijn naam is Kees de Wildt, ik werk en woon een groot deel van mijn leven op een van de forten in de Stelling van Amsterdam. Daarnaast was ik bestuurslid van de stichting Militair erfgoed Groot-Amsterdam, correspondent bij de stichting Menno van Coehoorn en bezit kennis over bodem, water en natuur. Omdat ik door velen word gezien als expert van de stelling van Amsterdam, maak ik deel uit van “de groene combinatie” (Een grote groep bewoners, ondernemers en organisaties die zich verzet tegen het onzalige idee om weer een snelweg aan te leggen door dit meest kwetsbare deel van het Werelderfgoed en het prachtige veengebied).

Eerder heb ik u al geïnformeerd over risico’s en de desastreuze aantasting die dit voornemen met zich meebrengt. Hier wil ik weinig meer over kwijt dan dat wat u in uw landschapsplan aan Unesco aanbiedt, niets meer is dan deels herstellen van wat eerder onder uw ogen, mede door het gebrekkige toezicht en kennis bij betrokken gemeenten, teloor is gegaan en tot op de dag van vandaag nog steeds gebeurt.

In het landschapsplan lees ik niets over effecten van de verdiepte aanleg, waarover ik u separaat in twee mails heb geïnformeerd, in de verwachting dat u deze, uw controlerende taak serieus nemende, heeft doorgelezen. De conclusie is een desastreus effect op infra, funderingen, milieu, waterkwaliteit en kwantiteit maar zelfs op een onderschat aspect als verkeersgevaar en gastransport.

Realiseert u zich wel dat in een verdiepte aanleg van 5km, bij een piekbui van 50mm, er 12,5 duizend kubieke meter water in het tracé komt te staan. De 2 diepere ondertunnelingen staan dan in een split second tot de nok vol. Een fors gemaal als bijvoorbeeld die van de Starnmeerpolder met een capaciteit van 55m3 per minuut doet daar 4 uur over om dat water te verplaatsen.

Ik heb u gewezen op de beheersing van de zoute kwel vanuit de ondergrond met alle verdrogingseffecten die een ongekende CO2-emissie tot gevolg zal hebben. Ook de betonproductie voor de weg voegt, exclusief transport, 50 duizend ton CO2 toe aan ons klimaat. De aantrekkende verkeersstroom zal zorgen voor een nog grotere depositie op het N-2000 gebied in Westzaan. Nu al is er voor bepaalde habitat een overschrijding van 100%. Dit alles is totaal in strijd met beloften in uw collegeprogramma.

Tot slot geloof ik niet dat u met uw voornemen de problematiek Krommenie-Assendelft oplost. Door anderen en ook door mij zijn jaren terug, ondersteund door gerenommeerde verkeersdeskundigen, oplossingen aangedragen die problemen daar zowel voor bevolking als voor het verkeer oplossen en tegen veel lagere kosten kunnen worden gerealiseerd.

Hier wil ik bij laten, maar ik ben wel bereid mee te denken over echte oplossingen voor Krommenie Assendelft en over het versterken van de kernkwaliteiten van de Stelling van Amsterdam.

Bedankt voor uw aandacht en als u vragen heeft dan hoor ik dat graag.

Landschapsplan A8A9 - Inspraak Commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid

Ernest Briët, Landschap Noord-Holland, 17 januari 2022

Geachte Commissie,

De Groene Long is een weergaloos mooi gebied. Het biedt een landschap waar onthaast kan worden, waar op adem gekomen kan worden. Een landschap waar de tijd, in onze drukke, voortrazende wereld, even stil lijkt te staan. Waar de koe herkauwt, de grutto foerageert, het stekelbaarsje paait. En waar het landschap verhalen vertelt over ons verleden.

Uw landschapsplan lijkt te ontkennen dat die Groene Long ruw en ruig in tweeën wordt gescheurd door de aanleg van een nieuwe snelweg. De impact wordt vernauwd tot het kruispunt van weg en Stelling. Vergeten wordt dat de hele Groene Long 'doorsneden' wordt. Voor de ondernemende boer, voor de recreërende stedeling, voor de inwoner van het gebied en voor diersoorten.

Als je kijkt naar achtereenvolgende kaartbeelden van 1960 tot nu, dan zie je dat oprukkende bebouwing deze Longfunctie van het gebied steeds meer aantast. En dat terwijl die bebouwing inwoners met zich meebracht die juist "longinhoud" vragen. Deze Groene Long kan met de nodige investeringen een gebied worden waar inwoners, ondernemers, recreanten en de natuur zich thuis voelen. Dat gebied in tweeën hakken is ongewenst en onnodig.

Het realiseren van bereikbaarheidsverbetering vraagt juist niet om meer asfalt. Graag verwijs ik voor een veel intelligentere en toekomstgerichte invulling van de mobiliteitscomponent naar de inspraakreactie van de woordvoerder van ROVER.

Ik kom nu naar de kern van mijn oproep aan u. Wij geloven niet dat deze weg er gaat komen. De weg gaat bijna één miljard Euro kosten en daarvan is nu nog geen 20% gereserveerd. We zouden kunnen besluiten als Groene Combinatie: "die weg komt er niet dus we kunnen ons weer met andere zaken gaan bezig houden". Dat is echter niet onze inzet. Wij hopen dat de Staten tot inkeer komen en de ambitie een lap asfalt aan te leggen voor altijd laten varen. Maar ook als u dat niet zou besluiten op dit moment: laten we dan wel – los van de weg – een gezamenlijk plan maken voor het landschap.

Wij willen dat er per direct in dit gebied geïnvesteerd gaat worden: in het aanbod van recreatievoorzieningen als fiets- en wandelpaden, in de beleefbaarheid van landschappelijke structuren als De Kil en in de Stelling van Amsterdam.

Al in 2017, toen ICOMOS deze weg afwees, attendeerde zij de provincie op de verplichting de kwaliteit van de Stelling op deze plek te gaan aanpakken. Laten we daar nu niet meer mee wachten. Ons plan biedt daarvoor de nodige concrete componenten. Uw plan ook. Mijns inziens heeft u geen snelweg nodig om uw rol serieus in te vullen in dat Bijzonder Provinciaal Landschap waarvan een groot deel de werelderfgoed status heeft.

Beste Commissie ik vraag u Gedeputeerde Staten op te dragen om samen met de Groene Combinatie één integraal plan te maken voor dit gebied waarmee we direct aan de slag kunnen gaan. Daarmee voorkomt u dat de Groene Long weer decennia in de **wachtkamer van de asfaltdroom** blijft zitten. En er straks geen sprankje longcapaciteit meer over is!

Ik dank u wel.

➔ Overhandiging Gebiedsvisie Groene Long aan gedeputeerden Olthof en Pels.

Geachte voorzitter, leden van de commissie mobiliteit & bereikbaarheid

Dank voor de mogelijkheid om vanavond in te mogen spreken. Ik ben hier vanavond namens evofenedex, het netwerk van Nederlandse handels- en productiebedrijven, het kennisknooppunt van handel en logistiek..

Ik val gelijk met de deur in huis. De A8-A9 verbinding is een noodzakelijke oost west verbinding voor de provincie Noord-Holland. De verbinding is een verbetering van de bestaande situatie en zal de door verkeer zwaar belastte gemeenten ontlasten. Daarnaast zal het bijdragen aan een betere bereikbaarheid van de regio en nieuwe kansen bieden voor huidige en vele nieuwe bewoners, ondernemers en hun bedrijven in de toekomst.

Bereikbaarheid van de regio

Want de bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Op dit moment zijn de provinciale wegen in Krommenie en Assendelft al overbelast, laat staan de komende jaren met de plannen voor woningbouw in de regio. De provincie wil in 2040 meer dan 200 duizend woningen bijbouwen, hoe komen al deze mensen aan hun spullen? Hoe reizen ze van en naar huis? Een goede infrastructuur is hierbij essentieel. Bereikbaarheid is een EN EN vraagstuk. Het bereikbaar houden van de regio vergt een brede investering om de huidige situatie te verbeteren.

Leefbaarheid in de omgeving

Via de dorpen Krommenie en Assendelft is er veel verkeer via de N203 en Noorderveenweg wat leidt tot gevaarlijke situaties en een verslechterde leefbaarheid voor omwonenden. De auto's en vrachtwagens staan pal voor de deur in de file. Het verkeer is constant bezig met optrekken en afremmen wat leidt tot een hoger verbruik van brandstof en uitstoot van fijnstof.

Creëren economische kansen voor ondernemers in de provincie

Al jaren staan de A8 en A9 genoemd in de economische wegwijzers van evofenedex en TLN als trajecten met grote economische schade voor de transport- en logistieksector. Een slechte bereikbaarheid heeft negatieve gevolgen voor de economie en het vestigingsklimaat, het zorgt onder andere voor hogere kosten en inefficiënties. Het aanleggen van een verdiepte A8-A9 verbinding zal bijdragen aan de (regionale) economische groei, naast leefbaarheid en bereikbaarheid van de regio.

Kortom

Het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en creëren van economische kansen zijn de drie redenen dat het bedrijfsleven uw steun vraagt voor de aanleg van de A8-A9 verbinding.

Mocht u vragen hebben of inzichten uit willen wisselen ga ik graag met u in gesprek, dank

Machiel Smit

Beleidsadviseur Noordwest

Inspreektekst A8-A9 Verbinding | Statencommissie M&B NH

Transport en Logistiek Nederland | Wessel Deelstra

17-01-2022

--

Geachte Commissieleden,

Mijn naam is Wessel Deelstra en ik ben belangenbehartiger bij Transport en Logistiek Nederland. TLN is de grootste werkgeversorganisatie van transporterend Nederland.

In mijn functie als belangenbehartiger ben ik veel op pad, om met ondernemers in de regio te spreken. Transportondernemers staan de komende jaren voor behoorlijke uitdagingen. De sector is volop aan het verduurzamen, in 2025 komen de ZE-zones eraan en samen met overheden moeten we nog meer digitaliseren (om zo efficiënt mogelijk te kunnen werken). Er moeten logistieke hubs komen die steden en regio's kunnen voorzien en die voldoende laadfaciliteiten en netcapaciteit bevatten.

Wanneer ik leden hierover spreek krijg ik geregeld het volgende te horen: transportondernemers willen investeren en vooruit gaan. De stip op de horizon wordt ook steeds duidelijker, maar de weg, de roadmap, die we moeten volgen om daar te komen is nog onduidelijk.

Transportondernemers hebben dus duidelijkheid nodig. Die duidelijkheid begint bij toereikende en goede infrastructuur. Voor al deze voorgaande uitdagingen is dit toch echt de basis.

Onlangs heb ik een interview gegeven voor het provinciale magazine &Holland. Hier werd mij deze exacte vraag gesteld: is meer infrastructuur, en dus asfalt, nog wel noodzakelijk in het huidige tijdperk? Mijn antwoord was daar: het is een kwestie van 'en-en' en niet 'of-of'.

Nieuw asfalt is nodig, maar het is geen doel op zich. Het is een middel om Nederland bereikbaar te houden. Nederland groeit demografisch. En ook het aantal woningen groeit. Mensen blijven niet stil zitten. Daarnaast bestellen we steeds meer online. Al die groei gaat gepaard met reisbewegingen. De recente ontwikkelingen met thuiswerken, deelvervoer en een werkgeversaanpak, dragen uiteraard bij aan de oplossing, maar zijn op zichzelf niet toereikend. Zowel het KIM als de IMA tonen aan dat de druk op het wegennet weer gaat toenemen. Er wordt aangegeven dat de druk op het wegennet weer het niveau van het jaar 2019 zal halen. 2019 was qua drukte op de weg een absoluut recordjaar. De transportsector had dat jaar € 1,5 miljard schade doordat we met z'n allen in de file stonden. Om met deze drukte om te gaan hebben we het hele pakket aan investeringen, waaronder nieuwe infrastructuur, keihard nodig.

Een concreet voorbeeld, waar deze nieuwe infrastructuur echt nodig is, is de ontbrekende verbinding tussen de A8 en de A9. Al jaren staan de A8 en A9 genoemd in de economische wegwijzers van TLN en evofenedex als trajecten met grote economische schade voor de transport- en logistieksector. De aanleg van de verbinding is echter niet alleen in het belang van deze sector, de verbinding biedt de provincie een veilige, leefbare en bereikbare regio.

Nu gaat al het verkeer over provinciale wegen en zitten de inwoners van de verschillende dorpen met de slechte luchtkwaliteit. Iedere keer dat een beladen vrachtwagen optrekt verbruikt deze onnodig diesel. Door de snelweg door te trekken verbetert niet alleen de doorstroming, maar ook de verkeersveiligheid. Met de aanleg van een snelweg worden weggebruikers, zoals fietsers en auto's, namelijk beter van elkaar gescheiden.

Ik sprak onlangs een ondernemer die het volgende over de situatie zei: ‘Het feit dat daar nog geen snelweg ligt snap ik echt niet. Laat de provincie alle voordelen zien: minder congestie, een stuk zuiniger kunnen rijden, minder vervuiling en een betere verkeersveiligheid.’

Maak de regio bereikbaar, leefbaar en economisch aantrekkelijk.

--

WESSEL DEELSTRA
Adviseur Public Affairs
[redacted]

> Geachte leden van Provinciale Staten!
>
> Als Vereniging van reizigers in het Openbaar Vervoer maakt Rover graag gebruik van de gelegenheid om u deelgenoot te maken van onze zorgen over de Statenvoordracht van GS met betrekking tot de aanleg van de verbindingsweg tussen de A8 en de A9.
>
> Zorgen, omdat anders dan in alle eerdere plannen over deze weg GS nu ineens aan u voorstelt de Rijksoverheid het merendeel van de 1 miljard kosten op zich te nemen. Dat is nieuw, staat ook niet in het coalitieakkoord. GS vermeld daarbij niet dat het Rijk al in het verleden heeft laten weten geen prioriteit aan deze weg te geven en dat daarom Provincie en een aantal gemeenten dat zelf gingen betalen.
>
> Zorgen ook, omdat GS niet aangeeft hoe dit voorstel past in het huidige provinciaal beleid om een substantiële Modal Shift van personenautogebruik naar OV en Fiets te bewerkstelligen. Hoe verhoudt de bestuurlijke, ambtelijke, financiële en externe advies aandacht voor dit A8/A9 plan zich tot de in het Klimaatakkoord afgesproken vermindering van 8 miljard autokilometers in de spits vóór 2030?
>
> Zorgen vooral omdat dit plan geen enkel zicht biedt op vermindering van hinder en overlast in Assendelft en Krommenie: 1 miljard is een veel te groot bedrag en de A8/A9 past niet in het al heel dure rijtje prioriteiten dat GS samen met de MRA in Den Haag bepleit.
>
> Wij hopen dat u met ons de zorgen over de hinder in Assendelft e Krommenie wil gaan wegnemen, dat u met ons een alternatief plan wil uitwerken dat vóór 2030 een modal shift mogelijk maakt; dat u met ons en grote werkgevers, NS en Connexxion autoforensen de kans gaat bieden een groot deel van hun dagelijkse reis met OV en fiets te maken, te beginnen met de 65.000 mensen die op Schiphol werken die nu nog voor 80% met hun eigen auto komen en daarmee zelf het eigen noodzakelijke just in time goederenvervoer klem zetten.
>
> Wij vragen u daarom niet in te stemmen met de GS voordracht om bij het Rijk geld voor de A8A9 te vragen en om GS te vragen om samen met Rover, de Fietsersbond, werkgevers, Connexxion en NS een plan te maken dat vóór 2030 een grote modal shift realiseert.

Inspreektekst bewonersvereniging Noorderveenweg/Assendelft

Geachte commissieleden,

Bedankt dat wij de gelegenheid krijgen om onze zienswijze aan u door te kunnen geven.
Wij zijn de vertegenwoordigers van bewonersvereniging Noorderveenweg/Assendelft welke bestaat uit enkele honderden leden die zich ernstig zorgen maken over de verkeersproblematiek in Zaanstreek Noord en Assendelft in het bijzonder.

Wij zijn grote voorstanders van het Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9, waarover Gedeputeerde Staten kortgeleden positief heeft besloten.
Het is in onze ogen een goed doordacht en evenwichtig plan geworden, waarbij de overlast voor omwonenden tot een minimum is beperkt.

Deze verbinding is volgens ons de enige echte oplossing om de toegenomen verkeersdruk in Zaanstad Noord op te vangen. Toegenomen door de voortschrijdende nieuwbouw en de op dit moment volstrek ontoereikende infrastructuur.

Zonder deze verbinding zal in Zaanstad Noord een verkeersinfarct ontstaan, waarbij het toenemende doorgaande (sluip) verkeer zich een weg baant door de wijken van Assendelft en Krommenie. Een slechte zaak voor de verkeerveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid in dit gebied.

Veel bewoners van Zaanstad Noord zijn dan ook een groot voorstander van deze verbindingsweg en hopen dan ook dat er nu eindelijk na zo´n 60 jaar praten wordt doorgepakt om de toenemende verkeersproblemen een halt toe te roepen.
Wij doen dan een dringend beroep aan Provinciale Staten om hier positief over te besluiten!

Help ons met het verbeteren van de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid in Zaanstad Noord!
Er is geen definitieve oplossing mogelijk, zonder de verbinding A8-A9!

Krommenie17 januari 2022

Leden Provinciale Saten Noord-Holland

Geachte dames en heren,

Voorzitter,

Als zeer bezorgde burger van Zaanstad heb ik 2 jaar geleden in uw commissie mijn zorgen uitgesproken over de leefbaarheid in Zaanstad-Noord vanwege het ontbreken van een goede verbinding tussen de A8 en de A9.

Met name het verloren gaan van vele gezonde levensjaren van kinderen die op school zitten en dag in dag uit vuile lucht in moeten ademen, zie daarvoor het onderzoeken van Goudappel vind ik echt verschrikkelijk en gaan mij aan het hart !

De boodschap die ik van u terugkreeg was dat ik toch vooral geduld moest betrachten vanwege het onderzoek naar de mogelijkheden van een goede landschappelijke inpassing.

Maar wat blijkt, het onderzoek ligt er, en…..het kan, sterker nog,…het landschap wordt er beter van..!

Voorzitter en via u,
Geachte dames en heren van Provinciale Staten,
Ik roep u beleefd doch meer dan dringend op om door te stappen en om de ontbrekende schakel, de verbinding tussen de A8 en de A9 waarvan de planvorming dateert uit de midden jaren 50 van de vorige eeuw voortvarend aan te pakken.

Wel roep ik u op, zoals ik dat eerder ook heb gedaan om daarbij het hele traject in ogenschouw te nemen omdat er ook in het midden van Zaanstad nabij de Coenbrug een manifest leefbaarheidsprobleem gaande is wat dringend om een oplossing vraagt

Het is mij bekend dat er in de gemeenteraad van Zaanstad verschillende moties zijn aangenomen om de snelheid op de A8 terug te brengen van 100

naar 80 kilimeter per uur en tevens over te gaan naar aanzienlijk hogere geluidschermen dan de huidige.
Rijkswaterstaat geeft tot heden helaas NUL op het request.

Help

Leg de A8-A9 verbinding svp zspm aan. Niet zozeer vanwege de mobiliteit maar vooral vanwege de leefbaarheid die om een oplossing schreeuwt.

De vele gezonde levensjaren die van kinderen worden afgepakt dat kan echt niet meer en moet echt stoppen !

Vindt deze vader, opa maar vooral bezorgde burger van Zaanstad.

Dank voor uw aandacht.
Zijn er vragen verneem ik deze graag.

Vriendelijke groeten,
Jan de Vries

Van: Janneke Kocx <J.Kocx@landschapnoordholland.nl>
Verzonden: donderdag 6 januari 2022 17:41
Aan: Mariëtte van Boheemen <boheemenm@noord-holland.nl>
Onderwerp: bericht voor commissieleden M&B - A8-A9

Geachte mevrouw Van Boheemen,

Hierbij stuur ik u onderstaand bericht namens mijn collega Ilse Miedema. Bent u in de gelegenheid dit bericht door te sturen naar de leden van de commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid?
Bij voorbaat onze dank hiervoor.

Met vriendelijke groet,
Janneke Kocx

Directiesecretaresse
088-0064430
j.kocx@landschapnoordholland.nl
Schuine Hondsbosschelaan 45-A, 1851 HN Heiloo
Postbus 222, 1850 AE Heiloo

Samen maken we Noord-Holland mooier!
www.landschapnoordholland.nl

Geacht lid van de commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid,

Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland stemde vorige maand in met een inpassingsplan voor de snelweg A8-A9.

Als Groene Combinatie van agrarische ondernemers, bewoners en maatschappelijke organisaties vinden wij die snelweg een ramp voor het unieke landschap, dat de status van UNESCO Werelderfgoed heeft. De beoogde weg loopt dwars door de Groene Long. Dit waardevol Oer-IJ landschap ligt in sterk verstedelijkt gebied tussen - aan de ene kant - Uitgeest, Heemskerk en Beverwijk en aan de andere kant Zaanstad.

In aanloop naar de commissievergadering op 17 januari over dit onderwerp, delen we graag, namens alle partners van de Groene Combinatie, ons standpunt tegen de weg en onze alternatieve visie met u.

In een tijd waarin we streven naar duurzame mobiliteitsalternatieven, is een snelweg A8-A9 een achterhaalde oplossing uit de jaren ’60. Kies juist voor alternatieve en meer eigentijdse oplossingen voor de mobiliteitsopgave. Waar de gemeenschap, het landschap en de natuur minimale gevolgen van ervaren en waarmee de leefbaarheid, de openheid en de rust intact blijven en waar kan versterkt worden. Investeer de vele miljoenen die begroot zijn voor de aanleg van de verbinding A8-A9 niet in 55 ha asfalt, maar in plaats daarvan in het gebied.

Onderstaande stukken brengen we graag bij u onder de aandacht:

1. Ons Persbericht tegen het inpassingsplan van GS: Plan van provincie voor snelweg A8-A9 kan richting prullenbak | Landschap Noord-Holland (landschapnoordholland.nl)

2. Onze Gebiedsvisie Groene Long, waarin wij een duurzame toekomst beschrijven om het gebied economisch sterker, landschappelijk waardevoller en voor mensen veel betekenisvoller te maken èn alternatieve mobiliteitsoplossingen aandragen: Gebiedsvisie Groene Long 2022_small_0.pdf (landschapnoordholland.nl)

3. Onze acties tegen de weg: Geen snelweg A8-A9: behoud de Groene Long | Landschap Noord-Holland (landschapnoordholland.nl)

4. Timelapse met Verstedelijkingskaart van het gebied

Ik attendeer u ook graag op het rapport van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur: Van B naar anders: investeren in mobiliteit voor de toekomst (rli.nl)
Hierin adviseert de Raad aan overheden om in regionale oplossingen te investeren waarbij de bestaande infrastructuur beter en anders wordt gebruikt EN om de ruimte te nemen om eerder genomen mobiliteitskeuzes te heroverwegen.

Wij zijn graag bereid om ons visie toe te lichten in een persoonlijk gesprek, mocht u daar behoefte aan hebben.

Met vriendelijke groet,
Ilse Miedema

Hoofd Communicatie en Marketing
088-0664477 of 06-51066976
i.miedema@landschapnoordholland.nl
Postbus 222, 1850 AE Heiloo

Samen maken we Noord-Holland mooier!
www.landschapnoordholland.nl

Landschap Noord-Holland
Samen maken we Noord-Holland mooier!

Van: Machiel Smit
Verzonden: donderdag 23 december 2021 16:15
Aan: boheemenm@noordholland.nl; statengriffie@noord-holland.nl
CC: Robert Tieman <tieman@vno-ncwwest.nl>; Deelstra, Wessel <wdeelstra@tln.nl>
Onderwerp: Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid: Ingezonden stuk A8-A9

Geachte mevrouw Boheemen, Beste Mariëtte,

Naar aanleiding van het contact afgelopen dinsdag met mijn collega van TLN stuur ik u het stuk toe voor de commissievergadering van 17 januari en tevens ook voor de Provinciale Staten vergadering van eind januari.

Waarschijnlijk willen we ook gebruik maken van de inspraak mogelijkheid, hierop komen we later bij u terug.
Mochten er vragen of opmerkingen zijn kunt u contact opnemen met mij of de mede-indieners (CC).

Dank voor uw hulp dinsdag en het rondsturen van het document naar de commissieleden.

Voor nu wens ik u, mede namens VNO NCW West en TLN, fijne feestdagen.

Met vriendelijke groet,

Machiel Smit
beleidsadviseur Noord- & Zuidwest
m.smit@evofenedex.nl
+31 (0)79 3467820
+31 (0) 6 55716566

evofenedex
Signaalrood 60
2718 SG Zoetermeer
+31 (0)79 3467 346

Meld je gratis aan voor onze nieuwsbrieven met betrekking tot het coronavirus, logistiek, gevaarlijke stoffen, magazijnen en internationaal ondernemen.

Kijk voor relevante artikelen over het coronavirus op onze site hier.
Voor informatie rondom de anderhalvemetersamenleving en hoe nu verder, klik hier.

Bedrijfsleven roept om verbinding A8-A9

Golfbaantracé

Het aanleggen van een verdiepte A8-A9 verbinding zal bijdragen aan een betere verkeersdoorstroom, zorgen voor minder overlast en het historische landschap opwaarderen. Met deze verbinding zal de regio eindelijk de stap zetten die het nodig heeft om in de toekomst bereikbaar te blijven en gelijktijdig bijdragen aan de verkeersveiligheid, leefbaarheid en economische groei in de regio. Wij roepen de provincie Noord-Holland op om de toekomstige realisatie van de verbinding A8-A9 mogelijk te maken.

TLN, evofenedex en VNO-NCW West zijn ondernemersorganisaties en vertegenwoordigen samen het (logistieke) bedrijfsleven. Dit doen zij onder andere in de provincie Noord-Holland. De organisaties werken, samen met de achterban, aan thema's als veiligheid, duurzaamheid, bedrijvigheid en bereikbaarheid.

In 2018 is er een keuze gemaakt voor het Golfbaantracé in verband met de betere inpassingsmogelijkheid in het landschap, waarmee de andere varianten af zijn gevallen. Inmiddels zijn er verschillende onderzoeken uitgevoerd om het tracé in te passen. De IJmond en de Zaanstreek zijn ondernemende en bedrijvige regio's, zij verdienen een goede verbinding zodat zij ook in de toekomst kunnen blijven bijdragen aan de (regionale) economie.

Een veilige, leefbare en bereikbare regio

Nederland groeit demografisch: er komen steeds meer mensen bij. Deze mensen wonen, werken, bestellen; kortom leven. Een groot deel van deze groep zal dit vanuit de randstad regio willen doen. Alleen al in Noord-Holland is er een woningbouwopgave van 240.000 woningen. Het aantal vervoersbewegingen neemt daardoor toe, terwijl het wegennet in de omgeving hier niet op berekend is. Een breder pakket aan mobiliteitsmaatregelen moet zorgen voor minder files, minder economische schade en minder vervuiling. Een werkgeversaanpak en investeringen in het openbaar vervoer zijn goed, maar op zichzelf niet voldoende. Extra wegcapaciteit is onderdeel van het pakket aan maatregelen. Asfalt is daarmee geen doel op zich, maar een middel om Nederland nu en in de toekomst bereikbaar en leefbaar te houden.

De gevolgen van de stijgende druk op het wegennet en de ontoereikende infrastructuur zijn goed te merken in plaatsen als Krommenie en Assendelft. Via de dorpen Krommenie en Assendelft is veel (sluip)verkeer via de N8 en Noorderveenweg wat leidt tot gevaarlijke situaties en een verslechterde leefbaarheid voor omwonenden. Door de slechte verbinding met Zaanstad en Amsterdam staan de auto's en vrachtwagens in de file pal voor de deur van de inwoners. Bovendien zijn er daar veel fietsers die oversteken richting de onderwijsinstellingen, sportparken en woonwijken.

Het vele verkeer zorgt voor trillingen en geluidshinder voor de omwonenden. Bovendien faciliteren provinciale N-wegen zowel snel als langzaam verkeer. Door de diversiteit aan weggebruikers komt een veilige en efficiënte verkeersafwikkeling in de knel, door scheiding van de diverse weggebruikers zal de verkeersafwikkeling fors verbeteren. Daarnaast veroorzaakt het vele remmen en optrekken onnodig brandstof verbruik, wat zorgt voor meer lokale uitstoot van onder andere fijnstof. Een vrachtwagen die optrekt verbruikt uiteraard meer brandstof dan een die op een constante snelheid door kan rijden, zoals op een autoweg. Vanuit het oogpunt van leefbaarheid, verkeersveiligheid en duurzaamheid is de huidige situatie in de regio volstrekt onhoudbaar.

Noord-Holland toekomstbestendig

Provincies zijn verantwoordelijk voor de aanleg en het onderhoud van provinciale (verbindings)wegen, bruggen en tunnels. Daarnaast kan de inzet van de provincie doorslaggevend zijn voor het oplossen van knelpunten op het hoofdwegennet. Het bedrijfsleven adviseert de provincie met klem om zich actief in te zetten voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van de Zaanstreek, IJmond en de kop van Noord-Holland.

Al jaren staan de A8 en A9 genoemd in de economische wegwijzers van TLN en evofenedex als trajecten met grote economische schade voor de transport- en logistieksector. Een slechte bereikbaarheid heeft negatieve gevolgen voor de economie en het vestigingsklimaat, het zorgt onder andere voor vertragingskosten en inefficiënties. Het aanleggen van een verdiepte A8-A9 verbinding zal bijdragen aan de economische groei, leefbaarheid en bereikbaarheid van de regio. Wij roepen de provincie Noord-Holland op om de verbinding A8-A9 mogelijk te maken.

Contactgegevens ingekomen stuk:
Robert Tieman
Manager Public Affairs | VNO-NCW West
06 83 16 65 61 | tieman@vno-ncwwest.nl | www.vno-ncwwest.nl

Wessel Deelstra
Adviseur Public Affairs TLN
06-51250148 | wdeelstra@tln.nl | www.tln.nl

Machiel Smit
Adviseur Public Affairs evofenedex
06 55716566 | m.smit@evofenedex.nl | www.evofenedex.nl

Van: [redacted]
Datum: 8 januari 2022 om 12:28:26 CET
Aan: Statengriffie <statengriffie@noord-holland.nl>, Marten Admiraal <admiraalm@noord-holland.nl>
Onderwerp: Verbinding A8-A9

Beste mevrouw Bolt en meneer Admiraal

Graag vraag ik uw aandacht voor de standpunten van de bewonersgroep Assendelft (ook wel actiegroep Noorderveenweg genoemd)
De bewonersgroep bestaat uit enkele honderden bewoners van Assendelft die allen een groot voorstander zijn voor een snelle realisatie van de verbindingsweg A9/A9.
Veel doorgaand (sluip) verkeer maakt nu gebruik van de locale wegen in en rondom Assendelft waardoor de verkeersdruk op deze locale wegen onverantwoord groot is geworden. Mede door de bouw van de nieuwe wijk Kreekrijk zal deze verkeersdruk alleen nog maar toenemen. Veel inwoners van Assendelft en Krommenie zijn dan ook erg blij met de nieuwe plannen voor de verdiepte aanleg van de verbindingsweg. In de bijlage vindt u onze standpunten verwoord en een krantenartikel uit het Noord-Hollands dagblad. Graag zouden wij ons geluid willen laten horen als insprekers in de Statenvergadering.
Verder wil ik u vragen of het mogelijk is om deze mail ook door te sturen naar de Statenleden.

Met vriendelijke groet namens de bewonersvereniging Noorderveenweg/Assendelft,

[redacted]

Geachte heer Admiraal

Graag vragen wij als burgerinitiatief uit Assendelft (gemeente Zaanstad) uw aandacht voor het volgende. Het burgerinitiatief (ook wel actiegroep Noorderveenweg genoemd) is dit kalenderjaar opgericht door een aantal bezorgde burgers uit Assendelft en bestaat inmiddels uit enkele honderden mensen voornamelijk uit Assendelft. Deze mensen zijn zeer bezorgd over de huidige verkeerssituatie in Zaanstad-Noord en de plannen die de gemeente hiervoor heeft.

Wij willen u als eerste complimenteren met de plannen voor de verbinding A8-A9 zoals die zijn gepubliceerd op 15 december jl. Een prachtig ontwerp die recht doet aan het landschap, de Stelling van Amsterdam en de bereikbaarheid van onze regio. Hulde en hopelijk wordt de financiering geen show-stopper. Onze zorg waarvoor wij uw aandacht vragen heeft met de A8-A9 te maken en dan vooral met de tussenliggende periode dat de A8-A9 gereed zal zijn of zelfs, laten we hopen van niet, wederom op de lange baan wordt geschoven.

Op 9 december jl. hebben wij in een gesprek met de Gemeenteraad van Zaanstad onze bezwaren geuit over de plannen van een nieuwe doorgaande weg door de bebouwde kom van het dorp Assendelft. Door het (voorlopig) uitblijven van een bestendige oplossing, zijnde de doortrekking van de A8 naar de A9, en de zeer hoge verkeersdruk op de Dorpstraat in Assendelft, heeft de gemeente Zaanstad een plan ontwikkeld wat nog het meeste lijkt op een ‘mini-A8-A9’ verbinding. Zie onderstaand figuur.



Op basis van de beschikbare plannen en verkeersmodellen gaat deze ‘mini A8/A9’ minimaal 3300 extra motorvoertuigbewegingen per dag creëren over een nu al gevaarlijke en, door een hoog percentage sluipverkeer, overbelaste polderwegen en rotonde midden in het dorp van Assendelft. Dit is een minimale inschatting omdat wij verwachten dat zo gauw duidelijk is dat dit de snelste route is tussen de A8 en de A9 veel meer (doorgaand) verkeer zal volgen. In de ontwikkelde plannen is tot op heden geen oplossing gevonden voor deze rotonde en het beperken van de aanzuigende werking van doorgaand sluipverkeer. Wij voorzien dan ook een ernstige aantasting van het leefklimaat voor een substantieel deel van het dorp Assendelft.

De voorgestelde verbindingsweg is bedacht omdat nog geen definitieve doorgang is gegeven op de ‘echte’ A8/A9 doortrekking en de gemeente overtuigd is dat het zo niet verder kan. En inderdaad, Assendelft heeft al jaren een groot verkeersprobleem met lange files en verkeersonveilige situaties over een beperkte dorpsstraat. Inmiddels menen wij dat ook de meeste burgers in Krommenie en Assendelft nut en noodzaak zien van het zo snel mogelijk realiseren van de A8/A9 verbinding , zeker als deze onder het maaiveld wordt aangelegd conform de op 15 december gepubliceerde plannen.

In onze optiek kan alleen een daadkrachtige provinciale de oplossing bieden omdat de lokale bestuurders echt niet meer weten hoe ze de verkeerstromen in goede banen moeten leiden. Er worden nu plannen bedacht die het verkeersprobleem in en rond Assendelft eerder vergroten dan verkleinen.
Wij doen een beroep op u, als Statenlid van de Provincie, haast te maken met het aanleggen van de echte A8-A9 zodat ons dorp weer een dorp kan worden. Het ergste scenario is dat de A8-A9 nog lang op zich laat wachten en Zaanstreek- Noord, mede door de toenemende bouwactiviteiten in deze regio, veranderd in een groot verkeersinfarct met alle nadelige gevolgen van dien.

Wij verwijzen u naar onze presentatie zoals wij die aan de raad hebben gehouden en het artikel uit het Noord-Hollands Dagblad. Daarnaast zouden wij het op prijs stellen als ons de mogelijkheid wordt geboden ons standpunt aan de commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid (M&B) te mogen toelichten of vragen van de commissie te beantwoorden.

Met vriendelijke groet

Namens het burgerinitiatief Noorderveenweg

Onrust in Assendelft door plannen mini A8-A9 route.

Op 14 juni 2021 verscheen in het Dagblad voor de Zaanstreek een artikel waar de plannen van de gemeente Zaanstad voor de alternatieve verbindingsweg A8-Communicatieweg werden aangekondigd. De gemeente is van mening dat dit de snelste oplossing is voor de verkeersproblemen op de Dorpsstraat in Assendelft. De bewoners in Assendelft zijn van mening dat feitelijk een alternatieve A8-A9 variant wordt gecreëerd met navenante verkeersdruk dwars door het dorp. De bewoners van Assendelft komen in actie.

Bewoners in actie

De plannen kwamen als een volslagen verrassing voor de bewoners van Assendelft. De ontstane onrust heeft geleid tot de oprichting van de Actiegroep Noorderveenweg. De Actiegroep streeft naar een integrale oplossing voor de verkeersproblematiek voor Assendelft en Krommenie, waarbij de belangen van alle betrokken bewoners zijn meegewogen. Volgens de Actiegroep zijn alle partijen het erover eens dat de enige goede en juiste oplossing is de veelvuldig uitgestelde grote verbindingsweg tussen de A8 en A9, waarover al meer dan 50 jaar wordt gesproken.

De Actiegroep onderstreept dat de verkeerssituatie op de Dorpsstraat (tussen de Katholieke kerk en de rotonde Noorderveenweg) onwenselijk en onveilig is. Dit geldt ook voor de rotonde Noorderveenweg/Dorpsstraat zelf. Hierover verschilt de Actiegroep niet van de gemeente.

De Actiegroep is van mening dat de communicatie vanuit de gemeente met de direct betrokkenen in eerste instantie ernstig te kort is geschoten en dat de gekozen oplossing een schijnoplossing is. Op geen enkele wijze zijn bewoners vooraf door de gemeente geïnformeerd over de plannen. De bewoners aan de Noorderveenweg zijn pas wakker geschud na het verschijnen van een krantenartikel op 14 juni jl. Pas nadat leden van de Actiegroep bij de gemeente aan de bel trokken getrokken, is op 16 juli van dit jaar een onduidelijke brief in de vakantieperiode verstuurd aan de omwonenden.

Informeren en bezwaarprocedure

Lang was het onduidelijk hoe de bewoners en direct betrokkenen bezwaar konden maken. Na contact met de projectleider, bleek dat alles ogenschijnlijk vast stond en dat nog meegedacht kon worden over de ‘plantjes langs de weg’. Waarschijnlijk rekende de gemeente niet op veel weerstand. Nergens was een officieel besluit te vinden voor de aanleg van deze weg waartegen bezwaar kon worden gemaakt. Wel was duidelijk dat er haast was bij de aanleg en dat in het 4e kwartaal 2021 wordt begonnen met de aanleg.

Na overleg met de verantwoordelijk wethouder, dhr. Slegers op 20 september jl. werd duidelijk dat nog geen officieel besluit is genomen. Pas na publicatie van dit besluit kunnen bewoners volgens de Wet Algemeen Bestuur bezwaarschriften ingediend worden bij het college van B&W Zaanstad. In de notulen van de raadsvergadering van november 2020 is gesproken over het zo snel mogelijk informeren van de bewoners middels een brief en een bijeenkomst. Woensdag 10 november as. is een informatieavond gepland in Praktijkschool De Brug. Vanaf 2 november staan de plannen online en bewoners kunnen tot 15 november hun mening en suggesties geven waarna de gemeente voor 26 november de plannen definitief maakt. In december 2021 wordt het plan in de gemeenteraad ter stemming ingediend. Gezien het belang van de plannen voor Assendelft is deze tijdlijn in de ogen van de Actiegroep te kort voor een zorgvuldige afweging van belangen en een correctie inspraakprocedure en lijkt het alsof de gemeente willens en wetens de plannen wil doorzetten.

Bezwaren Actiegroep

Wat zijn de concrete bewaren van de Actiegroep tegen de plannen, de mini A8-A9 route:

1. De nieuwe verbindingsweg biedt geen oplossing voor het probleem van het kruispunt Dorpsstraat-Communicatieweg. Er is weliswaar een geringe verkeersafname (-20%, zie verkeerstudies op zaanstad.nl), maar de verkeerdrukte blijft bestaan.

   Door de plannen van de gemeente vermindert de verkeersdruk op de Dorpsstraat nauwelijks. Door de aanzuigende verkeersstroom door de nieuwe snellere route vanaf Heemskerk (Communicatieweg-West), Beverwijk, Uitgeest en Krommenie (Provinciale weg) neemt de verkeersdrukte door het dorp Assendelft toe. Daarnaast is extra verkeer te verwachten als de

wijk Kreekrijk eenmaal is voltooid en blijft er een grote verkeerstroom vanuit Assendelft Zuid, over de Dorpsstraat, richting de rotonde Noorderveenweg. Deze twee verkeersstromen zullen middels een rotonde of verkeerslichten op elkaar moeten wachten ter plaatse van de kruising Noorderveenweg/Dorpsstraat. Op deze plek doen zich met het huidige aantal verkeersbewegingen al gevaarlijke situaties voor. Het is dan ook een illusie te denken dat de verkeersdruk afneemt op de Dorpsstraat, het probleem zal eerder groter worden gezien het aantal voertuigen wat op elkaar zal moeten wachten. Kort samengevat zal de afname van het verkeer op de Dorpsstraat (ongeveer 20%) veel geringer zijn dan de toename van het verkeer op de route van de nieuwe verbindingsweg (in de prognose van de gemeente op sommige plekken 80% toename)

2. Geen oplossing voor levensgevaarlijk kruispunt Dorpsstraat/Noorderveenweg

   Op dit moment is de rotonde Dorpsstraat /Noorderveenweg een levensgevaarlijk kruispunt met een te grote verkeersbelasting. Door de verwachte toename van het (sluip-)verkeer, wordt de situatie bij de rotonde onhoudbaar. Aanleg van een kruispunt met verkeerslichten maakt de situatie niet beter.

   Grote groepen scholieren maken elke dag gebruik van de rotonde om naar het Trias, BRC, Saenredam College of Michael College te fietsen. Regelmatig worden scholieren door auto's van hun fiets gereden. In oktober heeft een van de leden van de Actiegroep gesproken met een jongen met een dwarslaesie die op de rotonde is aangereden en nu de rest van zijn leven in een rolstoel moet doorbrengen. Door het openstellen van deze nieuwe verbindingsweg verslechtert de veiligheid voor de scholieren aanzienlijk. In de plannen is geen oplossing opgenomen voor dit probleem en de Actiegroep vindt het daarom onverantwoord de aanleg van deze nieuwe verbindingsweg zonder oplossing toch door te zetten.

3. Noorderveenweg wordt racebaan

   De functie van de Noorder(veen)weg zal veranderen van ontsluitingsweg naar verbindingsweg en veel meer doorgaand (sluip)verkeer aantrekken. Op dit moment rijden veel mensen te hard op de Verlengde- en Noorderveenweg. Zonder goede veiligheidsmaatregelen gaan hier onnodige verkeersslachtoffers vallen. Uit gesprekken met de gemeente blijkt dat de gemeente, naast het aanleggen van extra rotondes, niet van plan is hier in het project extra veiligheidsmaatregelen (zoals drempels, wegversmallingen, 30 km zones etc.) te treffen.

4. Problemen ontsluiting Saendelft

   Op de Communicatieweg is de verkeersdruk nu al (te) groot en op de Noorderveenweg staat in de spits al regelmatig file. De Actiegroep verwacht dan ook flinke problemen voor de bewoners van Saendelft en die door de grote drukte grote moeite zullen krijgen om in de spits de wijk in- en uit te komen.

5. Verminderende urgentie voor A8-A9

   De Actiegroep is bang dat door deze nieuwe mini-A8/A9 variant de urgentie voor de grote verbindingsweg, de daadwerkelijke A8-A9 route, zal afnemen. Het gaat dan niet meer om een "tijdelijke" oplossing, zoals de gemeente doet geloven. De functie van de weg zal veranderen van ontsluitingsweg van de wijk naar een doorgaande weg, een pseudo verbindingsweg A8/A9. Zolang de grote ontsluitingsweg A8-A9 niet wordt aangelegd zal deze nieuwe verbinding de taak van de grote ontsluitingsweg voor een deel overnemen. Wij verwachten dat deze snelle verbinding veel verkeer van de Provinciale weg zal gaan aantrekken omdat dit eenvoudigweg de kortste en snelste route is (tijdwinst 10min). De Noorder(veen)weg en de Communicatieweg zijn daar niet voor bedoeld en niet op berekend.

   Assendelft blijft permanent zitten met veel te grote verkeersdruk en een levensgevaarlijke kruising Dorpsstaat/ Noorderveenweg.

6. Geen onderzoek naar gezondheids- en milieuaspecten

   Er is op geen enkele manier onderzoek gedaan naar de gevolgen op het gebied van geluidstoename en gezondheidsproblemen door meer fijnstof en veel slechtere luchtkwaliteit. Veel huizen grenzen met hun achtertuinen aan deze weg.

Wat dan wel?

De Actiegroep heeft begrip voor de mening van de gemeente dat een oplossing gevonden moet worden voor de verkeerdruk bij de verkeerslichten Dorpsstraat/Communicatieweg en de rotonde Noorderveenweg/Dorpsstraat. Ook is duidelijk dat Kreekrijk een goede ontsluiting moet krijgen. Waarover de Actiegroep van mening met de gemeente verschilt is de uitvoering van de oplossing. In de visie van de Actiegroep moet het plan inspelen op het ontsluiten van het bestemmingsverkeer en het ontmoedigen van het doorgaand verkeer door het invoeren van maatregelen. Te denken valt aan tijdwinst belemmerende en snelheidsbeperkende maatregelen zoals drempels, zebrapaden, 30 km zones en/of vrachtverkeerverboden. Hierdoor wordt tijdwinst van doorgaand verkeer omgezet in een tijdverlies indien zij kiezen voor deze mini A8/A9 variant. Daarnaast schuilt de structurele oplossing in het aanleggen van de definitieve A8 – A9 route. In welke variant dan ook.

Afsluitend

Inmiddels zijn veel bewoners aangesloten bij de Actiegroep en hebben ze bij de gemeente aanbevelingen en ideeën ingediend. De Actiegroep is zeer benieuwd hoe de gemeente met deze vorm van burgerparticipatie omgaat. Hoewel de Actiegroep Noorderveenweg een aantal personen van de gemeenteraad heeft gesproken, wachten de burgers op een officiële informatiebijeenkomst. Tot op heden heeft deze nog niet plaatsgevonden. Of er echt naar de bewoners en direct betrokkenen geluisterd gaat worden is de grote vraag. Wellicht is dit inspraak “voor de vorm’, waarbij eigenlijk alle plannen al van tevoren vaststaan. De Actiegroep hoopt echter dat dit niet het geval is.
De Actiegroep is te bereiken via het mailadres noorderveenweg@gmail.com

Platform Krommenie

Statenleden

Provincie Noord Holland

Postbus 3007

2001 DA Haarlem

Krommenie, 7 januari 2022

Geachte statenleden

Zoals uw weet zijn er serieuze problemen rond de Provinciale Weg N203. Dit is de drukste provinciale weg van Noord-Holland en de Provincie verwacht een nog verdere toename van het verkeer met 20% tot 2030. Er zijn verkeerstechnische en gezondheidsproblemen.

Zowel in Assendelft (Kreekrijk) als Krommenie (Eilanden van Hain) zijn er grote nieuwbouwplannen, die moeten worden ontsloten en lokaal voor nog meer verkeersdruk zullen zorgen. Mede voor het ontsluiten van Kreekrijk is de gemeente van plan een weg tussen de A8 en de Communicatieweg aan te leggen, die in de volksmond nu al de “Mini A8-A9” wordt genoemd en voor grote onrust bij de omwonenden zorgt.
De nieuwbouwplannen in Assendelft en Krommenie zorgen voor een onacceptabele verkeersdruk rond deze stadsdelen.

Er wonen ongeveer 35.000 mensen rond de N203 en hun aantal zal door de bovenstaande plannen nog verder toenemen. Bij deze mensen gaan nu al meer dan 17.000 gezonde levensjaren verloren als gevolg van fijnstof, ultra fijnstof en geluidsvervuiling en ook dat aantal zal toenemen
(Studie van Goudappel/ Coffenge uit januari 2016, in opdracht van de Provincie Noord-Holland, stelt dat in Krommenie 8293 DALY * verloren gaan en in Assendelft 8819 DALY * door luchtvervuiling)
Dus minstens 17.000 mensen worden eerder ziek of gaan eerder dood door de verkeersituatie tussen Assendelft en Krommenie

Over de schadelijke effecten van ultra-fijnstof wordt steeds meer bekend.
De Gezondheidsraad concludeert in zijn adviesrapport *Risico’s van ultrafijnstof in de buitenlucht* (september 2021) dat er steeds meer aanwijzingen zijn dat langdurige blootstelling aan ultrafijnstof een negatieve invloed heeft op de gezondheid, met name op de luchtwegen, hart en bloedvaten en de ontwikkeling en groei van de foetus. Kinderen zijn extra gevoelig voor ultra-fijnstof. Er staan 8 scholen vlak bij de N203. Trias VMBO staat letterlijk tegen de weg aangebouwd. Deze school had volgens de huidige normen nooit meer gebouwd mogen worden.
Verkeerstechnisch is er een probleem omdat er nu 11 knelpunten in dit stuk weg tussen A8 en A9 zitten. Dat zijn verkeerslichten, kruispunten, invoegstroken, etc. Daardoor zijn er vaak opstoppingen.
Verkeer wat vaak stopt, optrekt en stil staat zorgt voor meer milieuvervuiling en (ultra)fijnstof.

- [redacted]

In Noord-Holland boven het Noord-Zeekanaal is geen goede oost-west verbinding. Zodra er een file staat van Noord naar Zuid wordt al het verkeer over de N203 geleid. Dat wordt bij calamiteiten zelfs aangeraden in de verkeersinformatie. Er zijn veel opstoppingen op de N203, er is sluipverkeer, terwijl zeker 80% van het verkeer niet Zaanstreek-Noord als bestemming heeft.
Een nieuwe verbinding, van slechts 6 km, zal zorgen voor een betere doorstroming en bovendien kan de afstand van de weg tot de woonkernen daardoor veel groter worden gemaakt, waardoor de blootstelling aan vervuiling en geluid afneemt. Door de nieuwe verbinding is afschaling van de Provinciale Weg N203 mogelijk, waardoor de nieuwe wijken in Krommenie en Assendelft beter ontsloten kunnen worden.
Er moet een nieuwe verbinding tussen de A8 en A9 komen.

De gemeente Zaanstad verwacht dat het in Zaanstad Noord de komende jaren steeds drukker zal worden. Het aantal inwoners groeit en daardoor zijn er meer woningen nodig, dit vraagt aandacht voor de mobiliteit en de bestaande infrastructuur. De gemeente heeft daarom een plan opgesteld om te zorgen dat iedereen zich goed, veilig en snel kan verplaatsen en dat het gebied leefbaar en bereikbaar blijft. https://maaknoord.zaanstad.nl/gebied-maaknoord/mobiliteitsplan-noord.
Een voorwaarde voor het uitvoeren van het mobiliteitsplan is het realiseren van de A8-A9

De ontwikkeling van dit plan werd gehinderd door een discussie over het werelderfgoed: de stelling van Amsterdam. Wij hebben begrepen dat er nu een landschapsplan ligt voor de aanleg van de A8-A9, waarin het behoud van het werelderfgoed is geborgd. Dit maakt het niet langer nodig om een keuze te maken tussen de gezondheid van de bewoners en dit erfgoed.
Het werelderfgoed staat een oplossing van de problemen rond Krommenie en Assendelft niet langer in de weg.

Wij roepen u op om uw verantwoordelijkheid te nemen en na een discussie van meer dan 30 jaar over dit onderwerp nu eindelijk een beslissing te nemen over een aansluiting van de A8 op de A9. Ook de WHO doet een oproep op u als bestuurder en zegt dat er in Europa, door de autoriteiten, maatregelen tegen de slechte luchtkwaliteit in de steden moeten worden genomen.

De WHO schrijft hierover;
Evidence shows that air pollution at current levels in European cities is responsible for a significant burden of deaths, hospital admissions and exacerbation of symptoms, especially for cardiorespiratory disease. Exposure to air pollutants is largely beyond individuals' control and requires action by public authorities at the national, regional and even international levels.

Wij rekenen op u!

Namens het Platform Krommenie, met vriendelijke groet.

[redacted]

[redacted]

[redacted]

- [redacted]

Geacht statenlid, naar aanleiding van recente ontwikkelingen betreffende de A8 aansluiting op de A9, meld ik het volgende.

De Keuze voor de Golfbaanvariant bij de A8 A9 snelwegverbinding is een onbegrijpelijke, haast niet te bevatten beslissing. Het is verkeerstechnisch, landschappelijk en financieel een debacle.
Dit wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt, doordat die locatie niet deugt. Het verkeer vanaf de richting Uitgeest naar de A8 en vice versa, maakt nu via Krommenie gebruik van de N 203.
Bij de Golfbaanvariant zal deze verkeersstroom bij Uitgeest de A9 opgeleid worden om ± 2,5 km verder de A9 weer te verlaten aan te sluiten op de nieuw aan te leggen A8. De gevolgen zijn enorm.
De verkeersstroom op de toch al overbelaste A9 verdubbelt bijna.
Daarom zal aan beide zijden van de A9 twee extra rijstroken worden aangelegd. Het gevolg is dat de A9 over een afstand van waarschijnlijk meer dan 5 km totaal 10 rijstroken krijgt. Dan wordt de A9 net zo breed als de A2 tussen Amsterdam en Utrecht. De viaducten bij Uitgeest, bij de windmolen van Heemskerk en de Communicatieweg zullen gesloopt moeten worden, vergroot en opnieuw worden aangelegd en wordt er een nieuw viaduct bij de golfbaanaansluiting van de A8 op de A9 aan toegevoegd. Ook moeten restaurants De Twaalfmaat en de Akermaat, de tankstations en de rustplaatsen verplaatst worden. De kosten van dit alles zijn enorm. De totale kosten van dit project zullen het miljard ruimschoots overschrijden.
De verbrede snelweg wordt vervolgens pal tussen de bewoners van de Broekpolder en fort Veldhuis geperst. Ook doorkruist aldaar de A8 de Genieweg die vol staat met gebouwen die deel uit maken van de Stelling van Amsterdam. Vervolgens wil men ons doen geloven dat dit alles een verbetering is voor de Stelling van Amsterdam en voor de bewoners van de Broekpolder. Een ieder begrijpt dat dit totaal ongeloofwaardig is.
Bij De Trompetvariant wordt de A8 op de A9 aangesloten bij het viaduct van Heemskerk ter hoogte van de windmolen. Dit is de enige juiste locatie omdat die zich vlakbij de N 203 bevindt.
Daardoor is het mogelijk dat het verkeer van de N203 bij het viaduct van Uitgeest via een korte tweebaansweg die door middel van een tunnel onder de A9 door gaat en rechtstreeks aansluit op de verdiepte A8.
Deze verkeersstroom voegt dus niet in op de A9, zoals bij de Golfbaanvariant wel het geval zal zijn, en zijn al die enorme geldverslindende aanpassingen op de A9 helemaal niet nodig, alles blijft zoals het nu is.
Het verkeer op de A8 vanuit de richting Assendelft, dat bij Uitgeest aan wil sluiten op de N 203, slaat vlak voor de A9 rechtsaf en verlaat via de huidige afslag van Heemskerk de A8 en voegt niet in op de A9. Alleen het verkeer richting Alkmaar voegt in op de A9, maar dat is nu ook al zo.
Omdat de bovenvermelde verkeersstroom niet invoegt op de A9, zoals bij de Golfbaanvariant wel het geval zal zijn, zijn al die enorme geldverslindende aanpassingen op de A9 helemaal niet nodig, alles blijft zoals het nu is.
Het verkeer vanuit Heemskerk kan geen gebruik meer maken van de bovenvermelde afslag maar zal geheel of gedeeltelijk gebruik gaan maken van de Communicatieweg.
Zie het Trompetvariant plan.

Het is aannemelijk dat door het toepassen van De Trompetvariant en het niet toepassen van het landschapsplan tussen de
€ 500.000.000.- en € 600.000.000,- zal worden bespaard.
Ook in dit plan wordt de A8 verdiept aangelegd, maar is het is ook heel goed mogelijk om geheel of gedeeltelijk gebruik te maken van een tunnel zoals is toegepast bij de Rijnlandroute, de verbindingsweg tussen de A4 en de A44 bij Leidschendam. Daar bleek een tunnel bovendien goedkoper dan een verdiepte bak.
Bij zo'n tunnel gaat het verkeer op een diepte van ± 30 meter onder het landschap door.
(Zie onderzoeksrapport Anteagroup).

Bij de Trompetvariant wordt nagenoeg uitsluitend gebruik gemaakt van de bestaande wegen en verandert er aan het landschap nauwelijks iets.
Ook aan de Stelling van Amsterdam verandert nauwelijks iets. De stelling van Amsterdam is in 1996 Unesco werelderfgoed geworden. Het huidige landschap is nog exact als in 1996 en Unesco heeft daar nooit een punt van gemaakt en heeft in al die jaren nooit gevraagd om verbetering.
Een landschapsplan is helemaal niet nodig.
Waarom honderden miljoenen besteden aan iets waar niemand behoefte aan heeft.
Het huidige prachtige landschap aldaar, inclusief de golfbaan, de habitat van meer dan 75 vogelsoorten, wordt vernietigd en vervangen door kaalslag.
Als je van gekkigheid niet meer weet wat je met je geld moet doen, dan doe je zoiets als dat.
Het lijkt wel alsof het landschapsplan een doel op zich is. Indien men voor De Trompetvariant zou kiezen, wat een betere optie is, ondermijnt men de grondslag voor het landschapsplan. Een reden om te volharden in de Golbaanvariant.
De Trompetvariant, bestaat al vanaf 2018 en deze optie is nooit onderzocht.
Men is uitsluitend en alleen maar gefocust geweest op de Golfbaanvariant.
Met tunnelvisie en het ontbreken daarvan tot gevolg.

De belangrijkste voordelen van De Trompetvariant op een rij;

1. Er komt geen snelweg door de golfbaan, wat een kapitaalvernietiging van minimaal € 35.000.000,- voorkomt en verplaatsing van de golfbaan is niet aan de orde
2. Er komt geen snelweg pal naast Fort Veldhuis, de situatie blijft zoals hij nu is en voorkomt onherstelbare schade aan dit Fort welke deel uit maakt van het Unesco Wereld Erfgoed.
3. In dit plan is het verplaatsen van restaurant Twaalfmaat en het aldaar gelegen tankstation niet aan de orde, alles blijft zoals het nu is. Alleen de verkeersstromen worden aangepast.
   Dit zal een besparing opleveren van minimaal € 40.000.000,-
4. In dit plan is het verplaatsen van verzorgingsplaats Akermaat en het aldaar gelegen tankstation, niet aan de orde, alles blijft zoals het nu is. Dit zal een besparing opleveren van minimaal € 40.000.000,-
5. Voor de bewoners / eigenaren van de woningen in de Broekpolder vindt geen waardevermindering plaats van hun woningen. Geen extra geluidsoverlast, fijn stof en uitlaatgassen, enz.
6. De gemeente Heemskerk bespaart minimaal € 2000.000,- omdat er geen geluidswal geplaatst hoeft te worden.
7. Doordat in dit plan zoveel mogelijk gebruik gemaakt wordt van de reeds bestaande infrastructuur, bespaart de overheid waarschijnlijk honderden miljoenen.

8. Het plan is gesitueerd in een bedrijventerrein gebied en ontziet bewoonde gebieden.
9. Het verkeer vanaf Zaandam naar de richtingen Heemskerk, Alkmaar, Uitgeest, Castricum, Limmen en Heiloo en vice versa voegt niet in op de A9, wat een bottleneck situatie voorkomt.
10. De afstand tussen de invoegstrook van de A8 op de A9, van uit Zaandam richting de afslag Uitgeest wordt aanzienlijk verlengd, waardoor het invoeg- en uitvoegverkeer minder conflicteert
11. Er worden enorme kosten bespaart omdat 3 viaducten niet vervangen hoeven te worden, het viaduct bij de golfbaanaansluiting niet gebouwd gaat worden en er geen 2 extra dubbele rijstroken worden aangelegd aan beide zijden van de A9, waardoor deze 10 rijstroken zou krijgen en dat over een afstand van ± 4 á 5 km.
12. Bij de Golfbaanvariant, kruist de A8 vanaf Assendelft de Dorpsstraat, de Communicatieweg, de Groendijk en de Genieweg , daar zullen dus 4 viaducten aangelegd moeten worden. Dit heeft tot gevolg dat er dus totaal 8 nieuwe viaducten gebouwd gaan worden en een hele serie aan waterdoorgangen. Bij de Trompetvariant d.m.v. een tunnel is dat niet aan de orde
13. Bij de Golfbaanvariant is het noodzakelijk dat heel veel verkeersstromen, invoegen op de A9 bij Uitgeest, om ± 2,5 km verder weer uit te voegen en creëren zo nieuwe botllenecken, op de tijdens de spits toch al overbelaste A9. Dit is vice versa ook het geval bij de aansluiting van de A8 op de A9 bij de golfbaan. Deze nadelen zijn bij De Trompetvariant niet aan de orde.
14. De € 600.000.000,- en mogelijk meer die worden bespaard door De Trompetvariant toe te passen, in plaats van De golfbaanvariant, zou men kunnen aanwenden om de A8 ondergronds aan te leggen door gebruik te maken van een tunnel, met dezelfde boortechniek die wordt toegepast bij de verbindingsweg N434 tussen de A4 en de A44 in de Rijnlandroute. De ± 500.000 m3 schone grond die daarbij vrij komt, kan via een pijpleiding op de bodem van het nabij gelegen, veel te diepe, Alkmaardermeer worden gestort. Dit zal het bodemleven in het meer en het zoute kwelwater aldaar ten goede komen.
15. Een extra verkeersknooppunt aansluiting van de A8 op de A9 blijft achterwegen.

Gezien de complexe materie is het zeer aan te bevelen dat ik u persoonlijk aan de hand van kaarten van mijn ontwerp uitleg geef wat de verschillen tussen Golfbaanvariant en De Trompetvariant zijn en hoe de verkeersstromen gaan en wat de gevolgen zijn.

Afzender [redacted] De bedenker en uitwerker van De Trompetvariant.

[redacted]

P.S.
Wat de uiteindelijke kosten van zowel De Golfbaanvariant als De Trompetvariant zullen zijn weet niemand. Dat is pas bekend als de offertes van de aannemers op de mat liggen.
Wel staat vast dat kosten van de Golfbaanvariant honderden miljoenen hoger zullen uitpakken dan De Trompetvariant.
Ik raad daarom met klem aan om te eisen dat beide versies onderzocht worden.
Pas dan is het maken van een verantwoorde keuze mogelijk en wordt voorkomen dat men kritiekloos instemt met de keuze van de Golfbaanvariant.

INGEKOMEN 11 JAN. 2022

Door Onderlinge Samenwerking Krachtige Aktie

Winkeliersvereniging Krommenie

DOKA
WINKELIERSVERENIGING
KROMMENIE

Provincie Noord-Holland
commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Krommenie, 10 januari 2021

Betreft: visie winkeliersvereniging DOKA op de verkeersproblematiek van Krommenie

Geachte dames en heren,

Namens onze 60 aangesloten leden vragen wij uw aandacht voor het volgende:

Als winkeliersvereniging zijn wij al tientallen jaren in goed gesprek met de gemeente Zaanstad over onze belangen. Net zo lang wordt er al gesproken over de verbinding A8-A9.
In diezelfde periode zijn grootschalige woningbouwprojecten gerealiseerd in onze directe omgeving en staan er nog verschillende op het punt van starten (Kreekrijk/Saendelft en Eilanden van Hain in Krommenie). Als winkelier zijn wij hier uiteraard zeer blij mee. Maar ons centrum, een waardevol historisch lint uit de 16e eeuw, is niet mee gegroeid en begint te knarsen en te piepen.
Gelukkig vinden wij de gemeente Zaanstad hier aan onze zijde: eind dit jaar gaat het volledige lint op de schop en krijgen wij er een historisch verantwoord winkelgebied voor terug. Om het doorgaande verkeer terug te dringen en het winkelgebied veilig en gezellig te houden voor wandelaar, fietser en automobilist (in die volgorde) heeft de gemeente Zaanstad in samenwerking met verkeersadviseur Goudappel ons deel van het Zaans Mobiliteitsplan (ZMP) zodanig ingericht dat verkeer van en naar de provinciale wegen niet meer door ons centrum gaat. Hier zijn wij samen met 6 andere bewonersgroepen (bekend bij de gemeente) zeer voor. Het ZMP zal dit kwartaal nog aangeboden worden aan de gemeenteraad.
Deze plannen hebben echter wel tot gevolg dat de Rosariumlaan in Krommenie en de N203 meer verkeer krijgen te verwerken in de ochtend en avond. Deze wegen zijn gezien hun ligging en breedte ook de enig logische wegen voor de ontsluiting van Krommenie. Dat er dan ook nog steeds doorgaand verkeer van en naar Kennemerland over de N203 rijdt helpt niet om ons lokale verkeer vlot en zonder overlast af te wikkelen.

Wat vragen wij van u?

-Start de aanleg van de verbinding A8-A9 nog dit jaar en verlos de Zaanstreek van verkeer dat een snelweg verdient.

-Realiseer een nieuwe aansluiting op de N203 ter hoogte van de Marslaan in Krommenie. Dit voorkomt invoegend verkeer op de Rosariumlaan door verkeer vanuit de wijken de Ham en de geplande nieuwbouwwijk Eilanden van Hain.

Uiteraard zijn wij bereid om onze visie en onze standpunten nader toe te lichten.

Met vriendelijke groeten,

Johan Duineveld
voorzitter winkeliersvereniging DOKA Krommenie

cc. Gemeente Zaanstad
college van Burgemeester en Wethouders en
de gemeenteraad

Postbus 100
1560 AC Krommenie

Aan: Provinciale Staten Noord-Holland
Van: Rover, vereniging van reizigers in het openbaar vervoer

Betreft: Verbinding A8-A9, Statenvoordracht d.d. 14 december 2021

Amersfoort, 13-1-2022,

Geachte leden van Provinciale Staten,

Aanstaande maandag spreekt u over de verbinding A8/A9. Samen met de Fietsersbond ontwikkelt Rover een alternatief plan om de mobiliteitsknelpunten en de hinder te bestrijden waarvoor nu al decennia wordt gestudeerd op een nieuwe verbindingsweg tussen de A8 en de A9.

In de bijlage vindt u de uitgangspunten van ons plan. Het is enerzijds gebaseerd op het door uw Staten in november 2019 aangenomen Regionaal OV Toekomstbeeld 2040. Hierin heeft u gekozen voor een forse modal shift en een schaalsprong voor het OV. Anderzijds is ons plan een uitwerking van de afspraak in het Klimaatakkoord om voor 2030 in Nederland on in de spits 8 miljard autokilometers minder te rijden. Ook een sterke vermindering van de uitstoot van CO2, stikstof en fijnstof en een vermindering van het verkeerslawaai en vergroting van de verkeersveiligheid wordt met ons plan gediend.

Wij vragen uw **medewerking** om de noodzakelijke data beschikbaar te krijgen, en overleg met Connexxion, NS en de grote werkgebieden zoals Schiphol beleidsmatig te ondersteunen. Met zo'n gezamenlijk uitgewerkt plan is het mogelijk om voor 2030 een **modal shift** van autogebruik naar fiets en OV te realiseren die de knelpunten in leefklimaat en mobiliteit wegneemt waar ooit een nieuwe weg de oplossing voor leek.

Wij vragen u om de behandeling van de statenvoordracht over de wegverbinding A8-A9 en het daarbij horende landschapsplan aan te grijpen om als Staten zelf de actuele **prioriteiten** in het mobiliteitsbeleid te benoemen en deze voordracht over de A8/A9 in dat licht te beoordelen, om aan te geven voor welke voorstellen voor mobiliteit in de regio Noord-Holland boven het Noordzeekanaal 1miljard Euro moet worden uitgegeven en te besluiten voor welke projecten een **kansrijke lobby** naar de Rijksoverheid kan worden gevoerd.

Uw eigen herbezinning op prioriteiten is nodig nu GS u voorstelt een lobby bij het Rijk te starten voor een plan met een begroting van 1 miljard Euro voor een wegverbinding die niet past op de huidige uitgangspunten van het mobiliteitsbeleid, niet op het klimaatbeleid en niet op de woningbouwopgave in de provincie. Een plan waarvoor de provincie, de VRA en een aantal gemeenten 'slechts' 141 miljoen hebben toegezegd (niet gereserveerd). Een weguitbreiding waar de Rijksoverheid in het verleden al meermalen heeft gezegd geen Rijksgeld aan te willen besteden.

De provincie steunt tot nu toe al de MRA lobby voor miljarden uit het Nationaal Groeifonds voor lightrail/metro investeringen van Amsterdam, Schiphol en Flevoland. In het nieuwe Haagse coalitieakkoord is 7,5 miljard Euro gereserveerd voor goede ontsluiting van nieuwe

Reizigersvereniging Rover
Postbus 2132, 3800 CC Amersfoort tel. 033 422 04 50
Utrechtseweg 59, 3818 EA Amersfoort secretariaat@rover.nl

woningen, toe te voegen aan het mobiliteitsfonds ‘en komen in overleg van de minister van I&W, de minister voor VRO en **de regionale overheden** tot besteding.’

De concept-Regionale Investeringsagenda (RIA) voor Noord-Holland boven het Noordzeekanaal laat zien dat met beperkte investerings- en exploitatiebijdragen voor OV en fiets snel rendabele bouw van 50.000 woningen ingebed in duurzame natuur-en landschapsontwikkeling mogelijk is.

Tenslotte: Rover beseft terdege dat er in het coalitieakkoord ‘Duurzaam Doorpakken’ afspraken over de A8/A9 zijn gemaakt. Maar tot het onmogelijke is niemand gehouden. Er is door GS intussen heel veel ambtelijke capaciteit en extreem veel externe advieskosten gestoken in het nakomen van die coalitie-afspraak gestoken. En dat ging ten koste van de prioriteiten in het mobiliteitsbeleid, zoals afgesproken met Flevoland en de MRA in het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040.

Vanuit Rover hebben we een redelijk overzicht welke mobiliteitsplannen vanuit andere provincies en steden in Den Haag bepleit gaan worden. Plannen die wel bijdragen aan de ontsluiting van nieuwe woonwijken en aan de modal shift; plannen die wel passen bij de klimaat- en natuurdoelen van het nieuwe kabinet. Willen GS en de Staten met een lobby naar de nieuwe regering voor een extreem duur en achterhaald plan echt dat Noord-Holland in Den Haag buitenspel komt te staan?

Wij vragen daarom aan u om de behandeling van de voordracht van GS over de A8-A9 aan te grijpen om de **bestuurlijke prioriteitstelling in het mobiliteitsbeleid** te actualiseren (financieel, ambtelijk en lobby).

Wij vragen u ook om als onderdeel van die actualisering GS te vragen om **samen** met Rover, de Fietsersbond, Connexxion, NS, ondernemersorganisaties, de VRA en betrokken gemeenten bijgaande contouren van **een alternatief plan uit te werken**, om zo voor 2030 een modal shift van autogebruik naar fiets en OV te realiseren die de knelpunten in leefklimaat en mobiliteit wegneemt waar ooit een nieuwe wegverbinding tussen A8 en A9 de oplossing voor leek.

Met vriendelijke groet namens Rover,

Walter Etty

Reizigersvereniging Rover
Postbus 2132, 3800 CC Amersfoort
Utrechtseweg 59, 3818 EA Amersfoort
tel. 033 422 04 50
secretariaat@rover.nl

Bijlage

Mobiliteit, Leefbaarheid, Landschap en Klimaat: contouren van een duurzaam alternatief voor de A8/A9

Het is heel goed mogelijk om op korte termijn de leefbaarheid in Krommenie en Assendelft te verbeteren, de Stelling van Amsterdam op te waarderen en de uitstoot van CO2, stikstof en fijnstofdoor het autoverkeer te verminderen.
Kernpunten van het alternatief zijn:
- uitbreiding en verbetering van het **fietspadennet** om automobilisten voor het lokale verkeer een alternatief te bieden;
- intensivering en afstemming van de OV verbinding (ook met de VRA!) in de regio kunnen veel reizigers helpen een veel kleiner deel van hun dagelijkse reizen met de auto te maken;
- P&R overstappunten op de A9 bij Alkmaar en Uitgeest met **snelbussen** vanaf die overstappunten om, gefaciliteerd door de werkgevers, werknemers 24/7 heen en weer naar Schiphol, Sloterdijk en Amsterdam Zuid-Oost te brengen. (Denk hierbij aan de Hoogovens/Tata traditie om werknemers met eigen bussen dichtbij huis op te halen of aan de recente ASML/Brainport Eindhoven bussen);
- vrije baan op de A9 tussen Alkmaar en Schiphol voor snelbussen (I&W/Rijkswaterstaat maken dat op de A67/A2 bij Eindhoven al mogelijk);
- Verlaging van de max. snelheid op de A8/N8 tot 80 resp. 50 km (en mogelijk ook 80 km op de A9 en A22 tussen Alkmaar en Beverwijk voor betere luchtkwaliteit en om woningbouw in Beverwijk mogelijk te maken.)
- onmiddellijke opwaardering van het door jaren onzekerheid verwaarloosde landelijk gebied van de Stelling van Amsterdam.

Beleidsfundament voor het alternatief voor de aanleg van de A8-A9 verbindingsweg

Een belangrijke pijler voor dit alternatief is het ambitieuze mobiliteitsbeleid van de provincie Noord-Holland, zoals vastgelegd in het **OV Toekomstbeeld 2040** van november 2019 dat samen met de VRA en Flevoland is opgesteld en ingediend bij de minister van I&W. Centraal in dit Toekomstbeeld staat een schaalsprong van het OV om een substantiële modal shift van autogebruik naar OV en fiets te realiseren, alsmede om de ontsluiting en bereikbaarheid van grote aantallen nieuwbouwwoningen mogelijk te maken. Ook heeft de provincie in het Toekomstbeeld onderkent dat door autoluwe steden veel meer OV en fiets nodig is om die steden voor alle Noord-Hollanders toegankelijk te houden.

Die substantiele modal shift is ook afgesproken in het landelijk **Klimaatakkoord**, dat door de provincie Noord-Holland is ondertekend. In dat Klimaatakkoord is vastgelegd dat voor 2030 in de spits 8 miljard autokilometers minder gereden moeten worden, dat betekent minimaal 5% minder autogebruik, meer thuiswerken en spitsmijding, maar ook een reusachtige groei van OV en fietsgebruik in de spits.

Reizigersvereniging Rover
Postbus 2132, 3800 CC Amersfoort tel. 033 422 04 50
Utrechtseweg 59, 3818 EA Amersfoort secretariaat@rover.nl

Ook verbetering van de **luchtkwaliteit** is topprioriteit voor het provinciaal bestuur, niet alleen in de IJmond maar ook rond Rijks- en provinciale wegen. Vermindering van het autoverkeer en verlaging van de maximumsnelheid is daarvoor essentieel.

Snelheid en financiële haalbaarheid van het alternatief

Waar nu geen enkel perspectief is op een startdatum voor de door GS voorgestelde 1 miljard kostende aanleg van de nieuwe A8/A9 verbindingsweg kunnen alle in dit alternatieve mobiliteitsplan voorgestelde maatregelen in 2025 al geïmplementeerd zijn.

De honderden miljoenen die door het provinciaal bestuur en de gemeenten eerder zijn toegezegd voor de aanleg van de wegverbinding A8/A9 kunnen wel doeltreffend (in de zin van meer leefbaarheid, duurzamer mobiliteit en gered landschap) worden ingezet voor investering in fietspaden en -bruggen, en in (deels tijdelijke) verhoging van de exploitatiesubsidies voor het openbaar vervoer en opwaardering van het gebied van de Stelling.

Essentieel voor het terugdringen van het woon-werkverkeer per auto is de samenwerking met werkgevers en beheerders van grote werklocaties. Nemen we Schiphol als voorbeeld: daar werken 67000 mensen, waarvan 80% met de eigen autokomt. Werkgevers maken dat tot nu toe mogelijk door autokostenvergoedingen, leaseauto's en gratis parkeren. De bedrijven op Schiphol, de NV Schiphol, de VRA en het provinciaal bestuur hebben tot nu toe nog geen concreet plan afgesproken om voor 2030 de in het Klimaatakkoord afgesproken modal shift te realiseren. Dit ondanks het grote belang van vermindering van CO2 uitstoot op en rond de luchthaven en het grote belang van de wegbereikbaarheid van Schiphol voor het essentieel -just in time- goederenvervoer. Aanbod van snelbussen, dag en nacht en dichtbij waar Schipholwerknemers wonen in combinatie met afbouw van autogebruik stimulerende werknemersfaciliteiten is heel goed mogelijk bij deze grote aantallen. Hoogovens/Tata biedt die snelbussen al bijna 100 jaar vanwege de volcontinu productie. Het extreem snel groeiende ASML heeft recent samen met andere Brainport Eindhovenbedrijven een soortgelijke busdienst opgezet, alle autofaciliteiten voor werknemers afgeschaft en de fietsverbindingen sterk uitgebreid. De bedrijven betalen de busdienst zelf terwijl het Rijk, de provincie en de gemeenten voor OV en fietsinfra zorgen.

Sterk uitgebreid OV en betere fietsinfra met gelijktijdige autowerende en -remmende maatregelen kunnen de OV-concessies meer kostendekkend maken. Een gunstig neveneffect van hogere frequenties en een dichter OV-net kan zijn dat de vervoersarmoede in buitengebieden en van mensen die zich geen auto kunnen veroorloven kan afnemen. Het zal daarbij vooralsnog vooral gaan om grotere en nieuwe bus-concessies.
Het huidige railnet is sterk overbelast en extra railinfra heeft een lange voorbereidingstijd. Provincie, VRA en MRA hebben bovendien voor railinfra een zeer omvangrijke prioriteit gelegd bij uitbreiding van het metro/lightrailnet rond Amsterdam, Schiphol/Haarlemmermeer en Almere.
Maar een goede afstemming tussen bus- en treinconcessies (dienstregeling, tarieven) biedt wel mogelijkheden voor optimalisering voor zowel NS als Connexxion.

Reizigersvereniging Rover
Postbus 2132, 3800 CC Amersfoort tel. 033 422 04 50
Utrechtseweg 59, 3818 EA Amersfoort secretariaat@rover.nl

Van: info@ovijmond.nl <info@ovijmond.nl>
Verzonden: maandag 17 januari 2022 13:41
Aan: Statengriffie <statengriffie@noord-holland.nl>
Onderwerp: URGENT: Reactie OV IJmond op verbinding A8 - A9, Landschapsplan en voorstel voorkeursalternatief
Urgentie: Hoog

Geachte heer/mevrouw,

Wij vragen uw aandacht voor bijgaande brief.

Met vriendelijke groet,

OV IJMOND

[redacted]

[redacted]

OV IJMOND

Aan de leden van Provinciale Staten in de provincie Noord-Holland
Via Statengriffie@noord-holland.nl
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Velserbroek, 17 januari 2022

Betreft: Reactie OV IJmond op verbinding A8 – A9, Landschapsplan en voorstel voorkeursalternatief

Geachte leden van Provinciale Staten, geachte mevrouw, geachte heer,

Op maandag 31 januari 2022 is in uw vergadering de bespreking van de verbinding A8 – A9, Landschapsplan en voorstel voorkeursalternatief voorzien. Als Ondernemersvereniging IJmond (OV IJmond) hechten wij eraan om op deze wijze het belang van de totstandkoming van genoemde verbinding te onderstrepen.

De luchthaven Schiphol en de zakelijke dienstverlening op de Zuidas zijn samen met de Noordzeekanaalcorridor de economische motor van de Metropoolregio Amsterdam. Deze corridor is één van Europa's belangrijkste logistieke knooppunten. Zo behoort de regio tot de top vijf zeehavens van West-Europa. Belangrijke (economische) clusters in de Noordzeekanaalcorridor, inclusief de mondig ervan te IJmuiden, zijn onder andere Food, Energy/offshore, Leisure/cruise, Cargo, Circular & renewable industry en Materials.

Het bedrijfsleven is van groot belang voor de Noordzeekanaalcorridor en de IJmondregio. Bedrijven scheppen banen, zorgen voor welvaart, een levendige samenleving en zijn de motor van onze regionale economie. Als OV IJmond vinden wij ondernemerschap, economie en werkgelegenheid in onze nabije regio cruciaal.

Een belangrijk deel van de bedrijven in onze regio is hard geraakt door de Coronapandemie en zal pas over enkele jaren weer helemaal hersteld zijn. Dit betekent dat wij bij voortduring naast behoud van werkgelegenheid en het bevorderen van aspecten als innovatie, leefbaarheid en duurzaamheid ook oog moeten hebben voor de bereikbaarheid in en van onze regio. Dit betekent dat wij niet anders kunnen dan het belang van de realisatie van de reeds vele jaren besproken verbinding A8 – A9 onderstrepen. Een goede bereikbaarheid van onze regio immers is van eminent belang.

Wij zijn positief over het landschapsplan zoals u dat bespreekt omdat het goed is voor het gehele gebied en de verdiepte ligging van de nieuw aan te leggen verbinding maakt dat het landschap zo min mogelijk te lijden heeft. Het voorliggende plan leidt tot een betere doorstroming, tot minder luchtvervuiling en tot minder stikstof. De verdiepte ligging van de nieuwe verbinding leidt ertoe dat negatieve effecten op de omgeving, waaronder de Stelling van Amsterdam, worden geminimaliseerd. Zoals wij dat in september 2017 reeds hebben gedaan willen wij ook nu een spoedige totstandkoming van de verbinding A8 - A9 benadrukken.

De OV IJmond is een algemene ondernemersvereniging met 500 ondernemingen als lid. De OV IJmond is goed ingevoerd in de regio IJmond en de Noordzeekanaalcorridor en de vereniging is voortgekomen uit de voormalige kleine ondernemersverenigingen in de gemeenten Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest en Velsen. Ook de ondernemersverenigingen MKB Velsen en MKB IJmond zijn opgegaan in de OV IJmond. Haar leden vertegenwoordigen het overgrote deel van de werkgelegenheid in de IJmondregio.

Met hoogachting en vriendelijke groet,



Leen Wisker

Voorzitter OV IJmond

P.S. OV IJmond werkt intensief samen met business platform Beter Business (het platform bestaat uit negentig business partners/cros sectoraal/triple helix/ uit M(k)B, negen burgemeesters, tien vooraanstaande samenwerkingspartners). Directeur Brigitte Paulissen onderschrijft de inhoud van deze brief.

Meubelmakerstraat 27, 1991 JD VELSERBROEK www.ovijmond.nl info@ovijmond.nl

Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	8293
Extern Zaak ID	1731027
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	17 januari 2022
Agendapunt	6.a
Titel	Regionale werkagenda mobiliteit Zuid-Kennemerland IJmond
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Bijlagen
210752 PNH RAPPORT MOBILITEIT IA (003).pdf
Brief aan PS over uitvoering aanpak mobiliteit regio Zuid-Kennemerland IJmond.pdf

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Overdracht vanuit GS	15 november 2021
Ingekomen stukken ter kennisname	30 november 2021
Mobiliteit & Bereikbaarheid	**17 januari 2022**

Toelichting

Samen met de gemeenten in Zuid-Kennemerland/ IJmond is een regionale agenda opgesteld met maatregelen om de mobiliteit in deze regio de komende tijd aan te pakken. Met deze werkagenda wordt uitvoering gegeven aan het Perspectief Mobiliteit, wat 13 september 2021 is vastgesteld in Provinciale Staten. De regionale agenda dient om focus aan te brengen in de gezamenlijke inzet op het gebied van mobiliteit en kan gebuikt worden als discussiestuk met achterbannen. Inzet is om in het najaar 2022 dan met een volgende versie van de gezamenlijke agenda te komen.

Werkagenda Mobiliteit

Zuid-Kennemerland en IJmond

2021-2023



Provincie Noord-Holland

IJMOND ZUIDKENNEMERLAND

Inhoud

Gezamenlijk voorwoord 3
- Verhaal van de regio Zuid-Kennemerland en IJmond 4
- Positionering in de regio 4
- Regionale opgaven 4
- Werkagenda Mobiliteit: Samen, Duurzaam, Slim en Veilig 5

Ambitie 1: Duurzame, slimme en veilige mobiliteit 7
- Prioriteiten 7
- Lopende trajecten 7
- Extra acties 8
- Overige onderwerpen (aandachtspunten en/of mogelijke toekomstige acties) 8
- Lobbylijst 8

Ambitie 2: Doorontwikkeling OV als ruggengraat van regionaal mobiliteitssysteem inclusief sterke OV-knooppunten 9
- Prioriteiten 9
- Lopende trajecten 10
- Extra acties 11
- Overige onderwerpen (aandachtspunten en/of mogelijke toekomstige acties) 11
- Lobbylijst 11

Ambitie 3: Complementeren MRA fietsroutenetwerk inclusief voldoende fietsenstallingen 12
- Prioriteiten 12
- Lopende trajecten 12
- Extra acties 13
- Overige onderwerpen (aandachtspunten en/of mogelijke toekomstige acties) 13
- Lobbylijst 13

Ambitie 4: Wegennet dat bijdraagt aan leefbare steden en kernen 14
- Prioriteiten 14
- Lopende trajecten 14
- Extra acties 15
- Overige onderwerpen (aandachtspunten en/of mogelijke toekomstige acties) 15
- Lobbylijst 15

Gebruikte regionale bronnen 16

Gezamenlijk voorwoord

Dit is de werkagenda Mobiliteit van en voor de regio Zuid-Kennemerland en IJmond. We willen de regionale samenwerking versterken en efficiënter maken. Dat doen we door samen als gemeenten en PNH te agenderen waar we mee aan de slag gaan in de regio en afspraken te maken over hoe we dat kunnen organiseren. Vandaar dat wij gezamenlijk aan dit stuk gewerkt hebben om tot de agenda te komen. Zie deze werkagenda als een 'levend' document. Wij gaan graag met u in discussie, daar waar u ideeën heeft of denkt dat er iets ontbreekt op de agenda.



Gaatze de Vries
Gemeente Heemskerk



Brigitte van den Berg
Gemeente Beverwijk



Robbert Berkhout
Gemeente Haarlem



Ellen Verheij – de Haas
Gemeente Zandvoort



Bram Diepstraten
Gemeente Velsen



Henk Wijkhuisen
Gemeente Bloemendaal



Jeroen Olthof
Provincie Noord-Holland



Nicole Mulder
Gemeente Heemstede

➔ Verhaal van de regio Zuid-Kennemerland en IJmond

Positionering in de regio

De regio Zuid-Kennemerland en IJmond kenmerkt zich door de combinatie van economie, waardevolle landschappen en een aantrekkelijk woon- en verblijfsmilieu. Het borgen van de bereikbaarheid van woningen, economische toplocaties en landschappen in de polycentrische verstedelijkingstructuur is een belangrijk doel in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Tegelijkertijd wordt het steeds drukker in de regio. Als we de balans tussen leefbaarheid en bereikbaarheid willen bewaren, heeft de regio belang bij een veilige, slimme en duurzame organisatie van mobiliteit.

De **IJmond** is de nautische toegangspoort tot Amsterdam. De economische ruggengraat van de IJmond en de omliggende regio wordt gevormd door het Noordzeekanaalgebied, de zeehaven en Tata Steel. In de MRA is de IJmond het centrum van productie, ontwikkeling en innovatie, en huisvest de opleiding in de maakindustrie. Daarmee is de IJmond de Techport van de MRA. In de Techport Techniekcampus werken bedrijfsleven, onderzoek en onderwijs en overheid samen om de innovatiekracht van de maakindustrie te versterken, en technisch onderwijs te stimuleren. De IJmond heeft een sleutelpositie als het gaat om bouw en onderhoud van offshore wind. Daarnaast kent deze deelregio, door de ligging aan het Noordzeekanaal en twee rijkswegen, een sterke logistieke sector en innovatieve tuinbouw. Ook heeft het specifieke kwaliteiten op het gebied van recreatie en toerisme, zoals Beverwijkse Bazaar, IJmuiden aan Zee, Wijk aan Zee en recreatieschap Spaarnwoude. De IJmond kenmerkt zich verder door de kust, het Nationaal Landschap van de duinen en een landgoederenzone.

Door de ligging aan de Noordzee en met de historische stad Haarlem, de landgoederenzone in de Binnenduinrand en het recreatiegebied Spaarnwoude biedt **Zuid- Kennemerland** een uniek en aantrekkelijk vestigingsklimaat met ruime mogelijkheden voor recreatie. De combinatie van kust, landschap, cultureel erfgoed en hoogwaardige woonmilieu kenmerken de ruimtelijke structuur van Zuid-Kennemerland. De economie in Zuid-Kennemerland bestaat vooral uit zakelijke dienstverlening, (semi)overheidsorganisaties (provincie, rechtbank, InHolland en zorg), detailhandel en de creatieve sector. Onderscheidend zijn culturele voorzieningen als het Frans Hals Museum en Teylers Museum en de aantrekkingskracht van Haarlem als winkel- en horecastad. Daarnaast vormen Haarlem en Zandvoort een trekpleister voor een groeiende toeristische bezoekersstroom. Zuid-Kennemerland heeft een relatief hoogopgeleide bevolking en een toenemend aantal expats. Recent valt vooral de dynamiek op van nieuwe ondernemingen en start-ups op het gebied van circulaire economie en nieuwe, creatieve technologieën.

De ligging van de regio Zuid-Kennemerland en IJmond, tussen de kust, in het Noordzeekanaalgebied en nabij Amsterdam en Schiphol maakt dat de regio sterk beïnvloed wordt door bovenlokale invloeden. Ook is de regio een belangrijke schakel naar het noorden (regio Alkmaar) en naar het zuiden (Leiden/Den Haag). Tegelijkertijd trekken de zeven gemeenten veel mensen aan met onder meer de mooie kustgebieden, waardevolle landschappen en hoogwaardige stedelijke, historische en dorpse kernen. Al met al betekent dit dat de bereikbaarheid dagelijks wordt gekenmerkt door grote pendelstromen die ieder schaalniveau raken: op regionaal niveau, op het niveau van de MRA en op het niveau van de Randstad (nationaal). En deze pendelstromen zorgen voor veel capaciteits-problemen. Zo staat Haarlem al jaren in de top van meest filegevoelige steden[1] en is de A9 een drukke rijksweg met regelmatig files. Ook is het maximum van de spoorcapaciteit bereikt tussen Haarlem en Amsterdam in de spits en is de bereikbaarheid van de kust op drukke strandagen een probleem.

Regionale opgaven

Net zoals andere delen van Nederland heeft ook deze regio te maken met trends die zowel een impact hebben op de leefbaarheid als op de bereikbaarheid in de regio. Hierbij kunnen we de volgende vijf trends onderscheiden:

1 Woningbouw: Om in de regionale woningvraag te voorzien, is het doel om de komende 4 jaar nog 7.700 woningen te bouwen in de regio. Met Haarlem als middelpunt van de woningbouwopgave. In de hele MRA gaat het om ruim 105.000 woningen, waarvan een groot gedeelte aan de westkant van Amsterdam (Haven-Stad, Haarlemmermeer). De regionale woningbehoefte groeit ook in de periode 2025-2040 nog sterk door. Ook Beverwijk wil in de spoorzone dan uitbreiden met 10.000 woningen. De toename van woningbouw en inwoners leidt tot verdichting binnen de steden en geeft een grotere druk op de regionale bereikbaarheid, zeker ten westen van Amsterdam.
2. Economie: De economie in de MRA groeit met name rondom Amsterdam en Haarlemmermeer en veroorzaakt zo een extra druk op de bereikbaarheid, terwijl bereikbaarheid een voorwaarde is voor een sterke economie. Er is een groeiende pendel vanuit de regio richting Amsterdam, Schiphol en de Haarlemmermeer. Ook ontwikkelt de IJmond zich als logistiek transitiepunt en energieknooppunt.
3. Landschap & recreatie: De stroom toeristen en recreanten in de regio groeit, mede als gevolg van de grote woningbouwopgave in de hele metropoolregio. Het beleid is om toeristen meer te verspreiden over de regio ipv alleen Amsterdam. Dit veroorzaakt een toenemende druk op de bereikbaarheid van het landschap en de kust. De recreatie en toeristische sector kan alleen versterkt worden als er ook vervoersmogelijkheden zijn voor het groeiende aantal bezoekers.
4. Klimaat & energie: Vanuit het Klimaatakkoord ligt er landelijk de opgave om in 2030 het aantal zakelijke autokilometers met 8 miljard en de CO_2 uitstoot van de totale mobiliteitssector met minimaal 22% te verminderen[2]. Tegelijkertijd is er de opgave vanuit de energietransitie, die zorgt voor een grote druk op het elektriciteitsnetwerk. De combinatie van deze twee opgaven vergroot de noodzaak voor een duurzaam mobiliteitssysteem; niet alleen schoon, maar ook slim, om de (extra) energievraag vanuit de mobiliteitssector zo beperkt mogelijk te houden.
5. Verkeersveiligheid: Het aantal verkeersongevallen en slachtoffers neemt landelijk (ook in Noord-Holland) toe, terwijl de ambitie juist is om dit aantal drastisch te verlagen. Om het aantal slachtoffers te laten afnemen is het van belang om als overheden beter samen te werken en meer proactief en risico gestuurd naar het verkeersveiligheidsvraagstuk te kijken.

Bij het bedenken van oplossingen voor de mobiliteit is het combineren met de eerder genoemde trends en andere opgaven, zoals op het gebied van klimaatadaptatie, gezondheid en biodiversiteit, een must. De focus ligt nu dus op mobiliteit maar we willen deze mobiliteitsbelangen nadrukkelijk koppelen aan/met andere opgaven en het integraal benaderen.

Werkagenda Mobiliteit Samen, Duurzaam, Slim en Veilig

Wanneer de diverse trends en opgaven met elkaar worden gecombineerd, wordt het duidelijk dat de mobiliteitsoplossingen zowel Duurzaam, Slim als Veilig moeten zijn.
Om dit voor elkaar te krijgen, zetten we in op een mobiliteitstransitie van verminderen, veranderen en verbeteren van mobiliteit.

Hierbij is het essentieel om goed Samen te werken als we resultaten willen bereiken.
Meerdere mobiliteitsopgaven stijgen uit boven het lokale niveau van gemeenten en het deel-regionale niveau van Zuid-Kennemerland en IJmond en spelen op het niveau van de provincie Noord-Holland, de Metropoolregio Amsterdam en/of zelfs op Randstedelijk/ Rijksniveau.

Het provinciale mobiliteitsbeleid is weergegeven in het Perspectief Mobiliteit. Elke deelregio binnen de provincie heeft andere opgaven en ook eigen beleid, ambities en wensen. Dit is weergegeven in regionale bereikbaarheidsvisies. Daarom willen we in regionaal verband aan de slag om uitwerking te geven aan het verder te ontwikkelen mobiliteitsbeleid. We willen de regionale samenwerking versterken en efficiënter maken door een werkagenda Mobiliteit op te stellen, waarin we samen agenderen waar we mee aan de slag willen en afspraken maken over hoe we dat kunnen organiseren. Dit is de werkagenda voor de regio Zuid-Kennemerland en IJmond. Overigens zijn ook andere regionale visies en afspraken van belang, bijvoorbeeld de provinciale "Visie Recreatie en Toerisme Noord-Holland" waarbij 1 van de actelijnen / pijlers duurzame bereikbaarheid is of het Woonakkoord Zuid-Kennemerland/IJmond 2021-2025.

[1] *https://www.haarlemsweekblad.nl/lokaal/verkeer-en-vervoer/316525/haarlem-op-derde-plek-van-steden-met-meeste-vertraging-verkeer-679047*

[2] *We werken aan vermindering van de CO_2-uitstoot naar een maximale uitstoot van 4,2 megaton voor heel Noord-Holland en Flevoland samen. Het streven is nadrukkelijk om de CO_2-uitstoot te reduceren tot minder dan 4,2 megaton in 2030, richting 2,2 megaton (conform de algemene Europese Klimaatdoelstelling).*

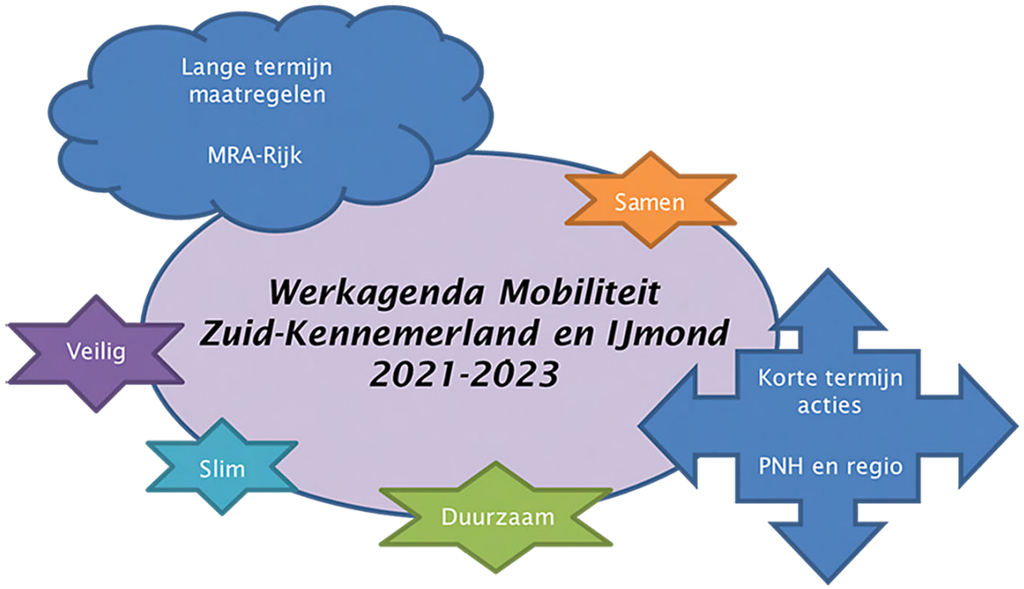
In de regio Zuid-Kennemerland en IJmond hebben we voor 4 regionale ambities geformuleerd waar we op in zetten, namelijk:

1. Duurzame, slimme en veilige mobiliteit
2. Doorontwikkeling OV als ruggengraat van regionaal mobiliteitssysteem inclusief sterke OV-knooppunten
3. Complementeren MRA fietsroutenetwerk inclusief voldoende fietsenstallingen
4. Wegennet dat bijdraagt aan leefbare steden en kernen

Binnen die ambities benoemen we de regio specifieke prioriteiten en de acties die hierbij horen. Voor een gedeelte zijn die acties al geborgd in lopende trajecten en voor een gedeelte nog niet. Deze laatste worden expliciet geagendeerd vanuit deze gezamenlijke werkagenda.

De scope van de acties in deze werkagenda kan verschillen. Soms gaat het over oriënterende gesprekken en eerste verkenningen op onderwerpen. Bij andere acties kan het gaan om lobby activiteiten of het verder brengen van specifieke projecten.

Per paragraaf is tevens een overzicht gegeven van benoemde aandachtspunten en/of mogelijke toekomstige onderwerpen. Deze worden voor de volledigheid genoemd, maar worden voorlopig niet met prioriteit in regionaal verband opgepakt. Op deze manier zorgen we ervoor dat we de gezamenlijke focus houden op activiteiten waarvan we regionaal gezien het meeste resultaat verwachten.
Op termijn kan worden besloten in hoeverre we deze onderwerpen alsnog willen omzetten in een prioritaire actie.



➔ Ambitie 1: Duurzame, slimme en veilige mobiliteit

In het landelijke Klimaatakkoord is de ambitie voor mobiliteit als volgt verwoord:

Zorgeloze mobiliteit, voor alles en iedereen in 2050. Geen emissies, uitstekende bereikbaarheid toegankelijk voor jong en oud, arm en rijk, valide en mindervalide. Betaalbaar, veilig, comfortabel, makkelijk én gezond. Slimme, duurzame, compacte steden met optimale doorstroming van mensen en goederen. Mooie, leefbare en goed ontsloten gebieden en dorpen waarbij mobiliteit de schakel is tussen wonen, werken en vrije tijd.

Het bereiken van deze ambitie vraagt om een integrale benadering van het mobiliteitssysteem; duurzaam, slim en veilig. Dat is onze overkoepelende ambitie. Om deze ambitie te kunnen halen, stemmen we maatregelen op elkaar af, leren we van elkaar en schalen we waar mogelijk op.
Op die manier zijn we als regio meer dan de som der delen.

Op de thema's duurzaam en veilig doen we dit door als regio intensief samen te werken in het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) en Strategisch plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030, inclusief uitvoeringsprogramma's. Hiermee geven we regionaal invulling aan respectievelijk het landelijke Energie- en Klimaatakkoord en het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid.

Het thema slim vertaalt zich in een samenwerking op het gebied van Smart Mobility; slimme voertuigen, intelligente verkeerslichten, deelmobiliteit en mobiliteitsapps. Dit zijn (digitale) innovaties die bijdragen aan de mobiliteitstransitie die op dit moment plaatsvindt. Naast samenwerking tussen de gemeenten en de provincie is bij dit thema de samenwerking met marktpartijen, kennisinstellingen en gebruikers van groot belang; samen ben je slimmer. Het gaat bij dit thema veelal om het gezamenlijk ontwikkelen van nieuwe concepten en pilots; leren door te doen. Daarnaast is het belangrijk om als overheden de benodigde data voor nadere analyses en toepassingen op orde te hebben.

De 3 thema's vertonen een grote mate van overlap; een maatregel is bij voorkeur zowel duurzaam, slim als veilig en/of staat dit in ieder geval niet in de weg. Dit wordt bereikt door in te zetten op het verminderen, veranderen en verbeteren van de mobiliteit.

Prioriteiten

I. Verminderen van mobiliteit door goede ruimtelijke ordening (nabijheid van wonen, werken en voorzieningen) en stimuleren van thuiswerken.
   - OV-knooppuntenprogramma (zie ambitie 2)
   - Werkgeversaanpak regio ZKL-IJmond
II. Veranderen van mobiliteit door stimuleren actieve mobiliteit (o.a. fiets), OV en deelmobiliteit en het inzetten op spitsmijden/spreiden.
   - Werkgeversaanpak regio ZKL-IJmond
   - Stimuleren deelmobiliteit/Mobility as a Service
   - Uitrollen en benutten intelligente verkeerslichten, DVM
   - Doorontwikkeling OV als ruggengraat van r egionaal mobiliteitssysteem inclusief sterke OV knooppunten (zie ambitie 2)
   - Complementeren MRA fietsroutenetwerk inclusief voldoende fietsenstallingen (zie ambitie 3)
   - Wegennet dat bijdraagt aan leefbare steden en kernen (zie ambitie 4)
III. Verbeteren van mobiliteit door aanpak verkeersveiligheid en inzetten op ZE-mobiliteit.
   - Veiliger infrastructuur
   - Gedragsaanpak
   - Milieu- en ZE-zones
   - Faciliteren elektrisch vervoer (o.a. laadinfra)
   - Doorontwikkeling ZE stadslogistiek

Lopende trajecten

We continueren onze inzet in de volgende lopende trajecten:

- Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP). De provincie is coördinator voor het Regionaal Mobiliteitsprogramma; een regionaal maatregelenpakket als uitvoering van de afspraken in het Klimaatakkoord 2030.
- Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 en bijbehorende Noord-Hollandse opgave en uitvoeringsprogramma. De provincie is coördinator.
- DVM/netwerkmanagement/verder uitrollen iVRI's
- Gebiedsaanpakken/werkgeversaanpakken (Haarlem en IJmond bereikbaar, MRA initiatieven)
- Agenda slimme en duurzame logistiek

Extra acties

	Extra regionale acties Duurzaam, Slim, Veilig ZKL/ IJmond	Acties 2021/2022	Trekker	Partners	Planning/ mijlpalen 2021/2022
1	Bereikbaarheid kust Onderzoek mogelijkheden transferium/ pendel, samenwerken aan spreiding van recreanten en recreatief verkeer	Aanpak bereikbaarheid kust o.b.v. Mobiliteits-plan Formule 1, druktescenario's Crowdmanagement, DVM	PNH	Recreatie-schappen, gemeenten	Q1 2022 aanpak gereed
2	Gezamenlijke (deel)regionaal communicatiemoment rondom campagne 'Terug in het OV', verkeersveiligheid en/of via werkgeversaanpak	Uitwerken deelregionale communicatie actie in aansluiting op landelijke of MRA campagne	PNH	OV bedrijven	Q4 2021 ZKL/ IJmond communi-catie-moment "terug in het OV"
3	Afstemming over invoering Milieu- & ZE-zones	Onderzoek naar de kansen en aandachtspunten van (regionale) invoering Milieu en ZE zones	PNH, Haarlem	MRA	Q2 2022 resultaten onderzoek
4	Regionale pilot logistiek, bijv: • whitelabel pakketophaalpunten • doorontwikkeling van elektrische stadslogistiek	Verkenning mogelijke regionale pilot	PNH, Velsen		Q2 2022 Voorstel regionale pilot
5	Regionale strategie laadinfra, definiëren regionale acties (bijv. netwerk van snellaadstations) en voorbeeldprojecten of pilots	Definiëren maatregel/ mogelijke pilot en inbrengen bij MRA-E	PNH en 1 (nog nader in te vullen) gemeente	MRA elektrisch	Q4 2021 Opnemen in werkplan MRA-E 2022
6	Focus Smart Mobility verder vormgeven. O.a. regionaal oppakken/ afstemmen MAAS en deelmobiliteit	Maken van regionale afspraken	Afhankelijk van project/ contract	MRA werkplaats deelmobiliteit	Q2 2022 Duidelijkheid over regionale afspraken en prioriteiten.

Overige onderwerpen (aandachtspunten en/of mogelijke toekomstige acties)

- Data op orde voor Smart Mobility toepassingen (mobiliteitsdata top 15)
- Organisatie & samenwerking op het gebied van Smart Mobility verder uitwerken (ook met niet-overheden).
- Er is behoefte om subsidies regionaal te bundelen en meerjarenafspraken. PNH gaat onderzoeken of en hoe dat mogelijk is.
- Duurzaamheid in zijn totaliteit meenemen bij de inrichting van het mobiliteitssysteem (duurzaam GWW); bijvoorbeeld uitrol groene daken op bushokjes.

Lobbylijst

1. Benodigde financiën voor uitvoeren RMP-maatregelen (incl. menskracht), ten behoeve van o.a.:
   - Continueren Rijksbijdrage platforms/programma's IJmond Bereikbaar en Haarlem Bereikbaar.
   - Laadinfra voor het verschonen van mobiliteit in de regio
   - Realiseren ZE-zones
2. Benodigde financiën voor versnellen uitvoeren maatregelen uit het SPV
3. Benodigde expertise op het gebied van Smart Mobility (o.a. samenwerking op het gebied van deelmobiliteit)

Ten behoeve van die overleggen waar de provincie de regio vertegenwoordigd:

- Programmaraad SBaB
- MRA platform Mobiliteit
- BO-MIRT (landelijk SPV, klimaatakkoord)

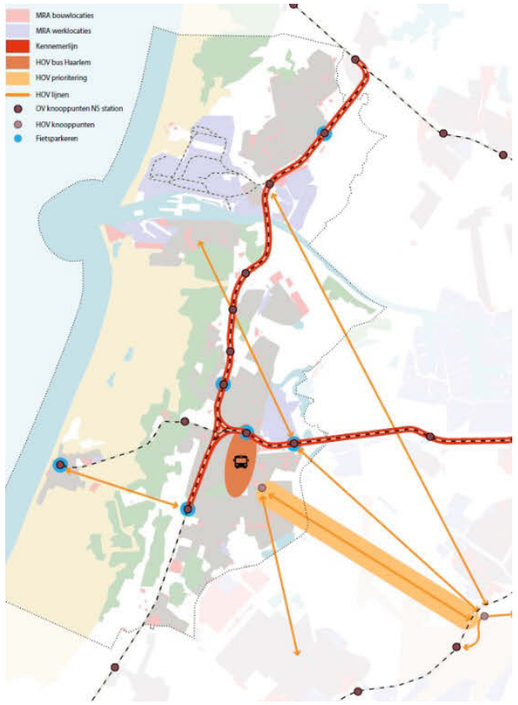
➔ Ambitie 2: Doorontwikkeling OV als ruggengraat van regionaal mobiliteitssysteem inclusief sterke OV-knooppunten

De ambities zijn het behouden en versterken van het bestaande spoorsysteem, het realiseren van een schaalsprong in het HOV systeem zoals vastgelegd in het regionale OV toekomstbeeld (ROVT) en het verbeteren van stedelijke bereikbaarheid via sterke regionale OV-knooppunten en bijbehorende ketenmobiliteit tot in de haarvaten van de rest van de regio.

Prioriteiten

I. Spoor:
   - Versnellen spoorinvesteringen in en rondom Amsterdam (Amsterdam Zuidas, Amsterdam Centraal, doortrekken NZ-lijn). Deze zijn cruciaal om meer ruimte en daarmee meer capaciteit op het spoor in de regio te krijgen.
   - Versterken en verbeteren van het (IC-)treinproduct op de corridors Amsterdam-Haarlem-Heemstede-Aerdenhout – Leiden/Den Haag en Amsterdam-Haarlem-Beverwijk-Alkmaar (samenhang met Zaanlijn).
   - Goede goederenvervoerverbinding per spoor vanuit de IJmond naar Amsterdam Westhaven, Amsterdam centraal, Weesp en verder.
   - Hogere frequentie op de Kennemerlijn (bv 4 keer per uur Uitgeest-Haarlem-Amsterdam). Dit moet in samenhang bezien worden met de hiervoor genoemde goederenvervoerlijn.

II. (H)OV:
   - Doorontwikkeling/schaalsprong en een duidelijk ontwikkelpad voor de HOV-as vanuit de IJmond en Zuid-Kennemerland richting Schiphol/Amsterdam (via rijksweg A9) en/of via Hoofddorp (aansluiting doorgetrokken NZ lijn).
   - Optimaliseren van de dienstregeling van de concessies HIJ en AML bij de herijking als gevolg van corona (transitieplan OV). Specifiek aandachtspunt hierbij is de mate waarin weer snel 'teruggeveerd' kan worden naar het oude niveau bij toenemende reizigersaantallen en (minimaal) het behoud van de frequenties en bij voorkeur de verhoging hiervan voor een aan-trekkelijk OV-product.



OV netwerk en ontwikkelingen/opgaven (pijlen zijn indicatief)

III. OV-knooppunten:
   - Ontwikkeling van de OV-knooppunten in Haarlem en dan met name van een nieuw OV-knooppunt 'Haarlem Nieuw-Zuid' om de grote woningbouwopgave in ZKL te faciliteren.
   - Voldoende fietsenstallingen bij OV-knooppunten.

IV. Stimuleren van de vraag naar OV

Lopende trajecten

We continueren en geven prioriteit aan de uitwerking van de volgende programma's en projecten:

- MRA Samen Bouwen aan Bereikbaarheid:
  - Multimodaal Toekomstbeeld 2040. Hierin wordt in samenhang gekeken naar het totale mobiliteitssysteem in de MRA, waar OV een belangrijk onderdeel van uitmaakt.
  - Bereikbare Steden. Deze aanpak richt zich op het versneld aanpakken van het woningtekort in samenhang met bereikbaarheid (met focus op OV, fiets en ketenmobiliteit), werkgelegenheid en leefbaarheid. Haarlem is één van deze steden. Het gaat dan specifiek over de drie OV-knooppunten Haarlem Nieuw-Zuid, Oostpoort en Stationsgebied Haarlem en de wisselwerking daartussen en met de rest van de regio.
- Uitwerking Regionaal OV-Toekomstbeeld (ROVT): onderzoek HOV-corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam. Met deze studie is de regio in maart 2021 gestart om te kijken op welke manier de huidige capaciteit van het HOV verder uitgebreid moet worden, rekening houdend met de toekomstige ontwikkelingen in de regio (op korte termijn: <2025, middellange termijn: 2030 en lange termijn: 2040), zoals bijvoorbeeld de ruimtelijke en economische ontwikkelingen. Het doel is om een toekomstbeeld te schetsen voor het brede HOV-netwerk aan de westkant van de MRA door knelpunten en opgaven in beeld te brengen (fase 1 – probleemanalyse). Op basis van de probleemanalyse, waarin ook met de ambities uit het ROVT rekening wordt gehouden, wordt voor de corridor Haarlem – Schiphol/Amsterdam een pakket aan maatregelen (ontwikkelrichtingen) en strategie (groeipaden) voor de korte, middellange- en de lange termijn opgesteld om de verwachte groei en potentie aan reizigers in het HOV op te vangen (fase 2). In de studie staat de HOV-corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam centraal. Een beeld van deze centrale as wordt eerst gevormd. Daarbij wordt oog gehouden voor de mogelijke effecten en kansen voor het omliggende netwerk in de westkant van de MRA.
- Regionale ontwikkelagenda ZKL/IJ: door provincie, regiogemeenten, NS en ProRail wordt samengewerkt aan de Ontwikkelagenda OV-knooppunten IJmond/Zuid-Kennemerland. Deze Ontwikkelagenda bouwt voort op ambitie 2 van de werkagenda Mobiliteit de doorontwikkeling van het OV als ruggengraat van het regionaal mobiliteitssysteem inclusief sterke OV-knooppunten. Doel van de Ontwikkelagenda is in algemene zin het versterken van de samenhang tussen verstedelijking en het openbaar vervoer. De gezamenlijke insteek is een integrale benadering van gebiedsontwikkeling rondom stations, dienstregeling, stations, deur-tot-deurvervoer, versterken tegenspits en duurzaamheid. De voortgang van de Ontwikkelagenda wordt besproken in het BO OV-knooppunten IJmond/Zuid-Kennemerland. Hier worden ook de en de handelingsperspectieven per OV-knooppunt besproken.
- Concessie Zuid-Kennemerland en IJmond: op dit moment vindt een herijking plaats van de concessie met de inzet te komen tot een verbeterd product. Helaas wordt door Corona ook gekeken naar (tijdelijke) afschaling.
- Uitbreiden fietsenstallingen bij OV knooppunten en HOV-haltes.
  - Realisatie extra stallingen bij stations Bloemendaal, Heemstede-Aerdenhout en stations Haarlem en Zandvoort aan Zee (met behulp van Rijksbijdrage).
  - Verkennend onderzoek naar uitbreiding in Heemskerk. Actiepunt in corridordialoog bij Santpoort Zuid.
  - Realisatie extra stallingen bij diverse R-net haltes in Haarlem (met behulp van Rijksbijdrage via SBAB/Gebiedsaanpak)
- Realisatie HOV Beverwijk

Extra acties

	Extra regionale acties Fiets ZKL/ IJmond	Acties 2021/2022	Trekker	Partners	Planning/ mijlpalen 2021/2022
1	Gezamenlijke inzet en communicatie (campagnes, acties, etc.) om reizigers terug te krijgen in het OV (zie ook ambitie 1, actie 2)	Uitwerken deelregionale actie in aansluiting op landelijke of MRA campagne	PNH	bedrijven	Q4 2021
2	Agenderen capaciteitsconflict met goederentreinen op de Kennemerlijn	Verder bespreken in diverse gremia (IJmond bereikbaar)	IJmond en PNH	Alle gemeenten + overig (o.a. NS, Prorail, Tata)	Q4 2021
3	Uitwerken varianten spoorambities lange termijn	Verder bespreken in diverse gremia	PNH	Alle gemeenten, VRA, NS, ProRail	Q4 2021
4	Nadere uitwerking ambities Regionaal OV Toekomstbeeld – rekening houdend met de uitkomsten van het onderzoek HOV-corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam	Na opleveren resultaat onderzoek HOV-corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam opstellen plan van aanpak voor overige ambities uit het ROVTKB	PM	VRA, gemeenten, OV sector (o.a. Connexxion, NS), reizigersorganisaties (o.a. Rover)	Q1 2022

Overige onderwerpen (aandachtspunten en/of mogelijke toekomstige acties)

- Agenderen discussie 'Snelheid OV in stedelijk gebied in relatie tot leefbaarheid, verkeersveiligheid en ruimte voor actieve mobiliteitsvormen' - mede n.a.v. aangenomen Motie 2e kamer '30 km/u als norm in de bebouwde kom'.
- Anticiperen op vervolgstappen Regionaal OV-Toekomstbeeld. Op dit moment zijn er geen/onvoldoende financiële middelen om vervolgstappen te nemen nadat de uitkomsten van het onderzoek naar de regionale bouwstenen is afgerond.
- Onderzoeken wenselijkheid/haalbaarheid regionaal transferium i.c.m. OV-knooppunt. Afstemming hierover binnen traject regionale hubstrategie MRA (=onderdeel van Multimodaal Toekomstbeeld MRA).

Lobbylijst

1. Behoud OV na corona
2. Goed spoorproduct
3. Doorontwikkeling regionaal OV Westflank MRA, speerpunt: HOV corridor Haarlem-Amsterdam
4. Realisatie OV knoop Haarlem Nieuw-Zuid
5. Realisatie extra fietsenstallingen bij stations en HOV-haltes

Ten behoeve van die overleggen waar de provincie de regio vertegenwoordigd:

- Programmaraad SBaB
- MRA Spoorgroep
- MRA platform Mobiliteit
- BO-MIRT
- landsdelige OV-en Spoortafel

➔ Ambitie 3: Complementeren MRA fietsroutenetwerk inclusief voldoende fietsenstallingen

Een compleet regionaal fietsnetwerk inclusief voldoende fietsenstallingen maakt fietsgebruik populairder bij zowel woon-werkverkeer als recreatief verkeer. Dat verbetert de bereikbaarheid van de regio, vermindert de CO_2-uitstoot en moedigt mensen aan om meer te bewegen. Het is een no-regret maatregel in en na corona tijd.



Prioriteiten

I. Gezamenlijk complementeren van regionale doorfietsroutes[3] in het MRA fietsnetwerk, namelijk:
- Heemskerk-Velsen-Haarlem-Heemstede (Noord-Zuid Kennemerlandroute)
- Vanuit Kennemerlandroute aanhakend op:
  - Oost-west routes van/naar:
  - de kust (Zandvoort)
  - Amsterdam
  - Noord-zuid routes van/naar:
  - Hoofddorp
  - Schiphol
- IJmond naar Zaanstad.

II. Voldoende fietsenstallingen bij OV-knooppunten en -haltes (Ketenmobiliteit)

III. Voldoende fietsenstallingen bij belangrijke regionale bestemmingen (o.a. regionale stadscentra en regionale recreatieve bestemmingen zoals de kust)

Lopende trajecten

We continueren onze inzet in de volgende lopende trajecten:
- MRA Samen Bouwen aan Bereikbaarheid:
  - Multimodaal netwerkmanagementkader. Hierin wordt in samenhang gekeken naar het totale mobiliteitssysteem in de MRA, waar fiets op zichzelf en in de keten met OV een belangrijk onderdeel van uitmaakt.
- MRA Metropolitane Fietsroutes. Uitwerken diverse verbindingen, o.a.:

fietsnetwerk en ontwikkelingen/opgaven (indicatief)

  - Route Heemskerk-Heemstede (inclusief ontbrekende schakel Santpoort Noord en Fietspad N208 Haarlem-Zuid), met rijksbijdrage
  - Route Haarlem-Badhoevedorp-Schiphol (via N232)
  - Route Haarlem-Halfweg-A'dam West (F200)
- Actieagenda actieve mobiliteit
- Uitwerking nieuw OV knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid en aansluiting op MRA fietsroutenetwerk
- Uitbreiden fietsenstallingen bij OV knooppunten en HOV-haltes (zie Ambitie 2 voor toelichting).

[3] *De acties mbt fiets parkeren en goede toeleidende fietsroutes bij en naar OV-knooppunten komen terug bij paragraaf OV-knooppunten*

Extra acties

We hebben vijf prioritaire maatregelen benoemd die we een stap verder willen brengen richting uitvoering en die we ook onder de aandacht willen brengen bij het MRA en het Rijk voor mogelijke cofinanciering. Daarnaast wordt gekeken naar kansrijke aanvullingen op het huidige MRA-fietsnetwerk.

	Extra regionale acties schaalsprong OV ZKL/ IJmond	Acties 2021/2022	Trekker	Partners	Planning/ mijlpalen 2021/2022
1	Pont Velsen	Uitwerken businesscase, stake-holderanalyse en financieringsvoorstel	Velsen	PNH, Beverwijk + overig (o.a. RWS, Amsterdam)	Q4 2021
2	Pontplein	Uitwerken plan hoe verder + stake-holderanalyse	Velsen	PNH	Q4 2021 BO
3	Fiets-verbinding Haarlem-Haarlemmermeer	Uitwerken verkenning	Haarlem	PNH, VRA, Haarlemmermeer	Q1 2022
4	Fiets-verbinding N208	Uitwerken nieuwe scope, proces en organisatie	PNH	Haarlem, Bloemendaal, Heemstede + overig (fietsersbond, PWN)	Q4 2021
5	Bereikbaarheid kust ZKL	Verkenning	PNH	ZKL gemeenten	Q1 2022

Overige onderwerpen (aandachtspunten en/of mogelijke toekomstige acties)

- Nationaal Toekomstbeeld Fiets; optimaliseren MRA-netwerk, o.a. toevoegen:
  - Verbinding Haarlem Spaarnwoude-werkgebied Waarderpolder-Delftplein-IJmond in aansluiting op routes naar Amsterdam en naar Hoofddorp/Schiphol (zie stippellijn op de kaart)
  - Zandvoort-Leyduin-Haarlemmermeer (onderdeel van verkenning bereikbaarheid kust ZKL, zie punt 5 hierboven)
  - Verbinding IJmond-Zaanstad
- We gaan geen fietsroutes afwaarderen
- We nemen bij de uitwerking van de prioriteiten ook mee of er voldoende draagvlak, bestuurskracht en energie is
- Gemeenten en provincie zetten zich in voor de verbinding van het MRA fietsroutenetwerk met lokale stads/ dorpskernen en wijken en provincie voor verbinding tussen deelregio's
- We benadrukken gezamenlijk het belang om daarbij ook te komen tot afspraken over ambassadeurschap om fietsen te stimuleren (bv werkgeversaanpak).
- De ambitie is om de regionale fietssubsidies de komende jaren (volledig) te gaan benutten
- Regionaal doorvertalen van het landelijke Bestuursakkoord Fietsparkeren bij stations[4]

Lobbylijst

1. MRA fietsroutes; versnellen prioritaire maatregelen & optimaliseren netwerk
2. Fietsparkeren bij OV knooppunten en HOV-haltes; versnellen prioritaire maatregelen

Ten behoeve van die overleggen waar de provincie de regio vertegenwoordigd:
- Programmaraad SBaB
- MRA platform Mobiliteit
- BO-MIRT (nationaal toekomstbeeld fiets)

[4] *Bestuursakkoord over fietsparkeren bij stations | Convenant | Rijksoverheid.nl*

➔ Ambitie 4: Wegennet dat bijdraagt aan leefbare steden en kernen

Het regionale netwerk staat al flink onder druk en deze druk neemt de komende jaren alleen maar toe door de grote woningbouwontwikkelingen in de regio.
Deze ontwikkelingen zorgen voor meer mobiliteit en laten tegelijkertijd minder ruimte over om deze mobiliteit af te wikkelen. Op plekken waar de ruimte schaars is, wordt daarom steeds meer gekozen voor het faciliteren van r uimte-efficiënte vormen van vervoer, zoals fietsen, lopen en OV ten koste van ruimte voor de auto.

We zetten in op leefbare steden en kernen.
Daarom willen we:

- Autoverkeer zoveel mogelijk buitenom leiden. Hierdoor krijgen de actieve, duurzame vormen van mobiliteit (voetganger en fietser) en het OV binnen-stedelijk meer ruimte.
- Minder hoge snelheid in stedelijk gebied. Dit draagt bij aan de gezondheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Het ontbreekt nog aan een duidelijke focus wat er waar nodig is voor het wegennet om dit op regionaal niveau in goede banen te leiden. Er lopen meerdere studies en er zijn een aantal ideeën, maar er is nog geen eenduidig eindbeeld.



wegnetwerk en ontwikkelingen/opgaven (indicatief)

Prioriteiten

I. Autoverkeer buitenom voor leefbare steden en kernen: Robuuste en betere doorstroming op de A9 en complementeren regioring
   - MIRT studie Rotterpolderplein
   - Velserverbinding (verbinding A9-N208), ook ter verbete-ring robuustheid weggennet bij stremmingen Velsertunnel
   - A8-A9

II. Om de leefbaarheid verder vorm te geven zijn snelheids-verlagingen in de stad en bij (nieuwe) woningbouw-ontwikkelingen (o.a. A22/Spoorzone Beverwijk, N205/ Schipholweg, N201/Heemstede) wenselijk. Iedere locatie vereist een eigen afweging, want ookde doorstroming (voor auto en (H)OV) en de verkeersveiligheid zijn belangrijke voorwaarden.

Lopende trajecten

- MIRT verkenning Rotterpolderplein (rijks-regio project)
- MRA SBAB: Multimodaal Toekomstbeeld 2040
- A8-A9 (regio project, project binnen SBAB/MRA)
- Samenwerking als wegbeheerders (oa multimodaal Netwerkmanagementkader ZKL-IJmond)
- Vervanging Cruquius brug Heemstede
- Netwerkstudie Haarlemmermeer (en bovenregionale samenwerking)

Extra acties

	Extra regionale acties Fiets ZKL/ IJmond	Acties 2021/2022	Trekker	Partners	Planning/ mijlpalen 2021/2022
1	Velserverbinding	Inventarisatie en duidelijke opgave definiëren	Velsen i.s.m. Haarlem	PNH, RWS, ZKL/IJmond gemeenten	Q4 2021
2	Mobiliteit IJmond	Vervolgonderzoek mobiliteit Spoorzone Beverwijk en effecten regio	Beverwijk	Heemskerk, Velsen, ODIJ, PNH	Q4 2021
3	Mobiliteit ZKL	Onderzoek ringstructuur zuid/ westkant Haarlem (N205) i.c.m. noord-zuid (regionale) fietsroutes, snelheid en evt. transferium	Haarlem	PNH, ZKL-gemeenten, Haarlemmer-meer	Q4 2021
4	Autobereikbaarheid kust (i.s.m. totale bereikbaarheid kust, zie ambitie 1)	verkenning aansluiting Randweg (N208)- Zeeweg (N200), ontlasten N200 (door binnenstad Haarlem) en N201 (door Heemstede en Zandvoort).	ZKL	PNH, ZKL-gemeenten	Q2 2022

Overige onderwerpen (aandachtspunten en/of mogelijke toekomstige acties)

Naast bovengenoemde prioriteiten, lopende trajecten en extra acties zijn er mbt bereikbaarheid en leefbaarheid nog diverse aandachtspunten en wensen voor verbetering van de regionale weginfra namelijk:

- Verbeteren Zuid/west ringstructuur Haarlem (opgenomen in meerjarenplan GR ZKL)
- Snelheidsverlaging A22/ontwikkeling spoorzone Beverwijk
- Verbeteren verbinding Velsen-Noord, Beverwijk, Wijk aan Zee: N197 / VelsertraverseUitbreiding 30 km zones in de bebouwde kom, mede n.a.v. aangenomen Motie 2e kamer '30 km/u als norm in de bebouwde kom'.

Lobbylijst

1. Leefbare steden en kernen door
   - Autoverkeer buitenom: robuuste A9 en Velser-verbinding, ring rondom Haarlem
   - Waar mogelijk snelheidsverlagingen in de stad en bij (nieuwe) woningbouwontwikkelingen
   - Alternatieven op orde (o.a. kwalitatief voldoende OV-aanbod en dekkend fietsnetwerk) t.b.v. autoluwe inrichting en inzet op lage parkeernormen.

Ten behoeve van die overleggen waar de provincie de regio vertegenwoordigd:

- Programmaraad SBaB
- MRA platform Mobiliteit
- BO-MIRT

➔ Gebruikte regionale bronnen

- Zuid Kennemerland:
  - Samenwerkingsagenda provincie – Zuid-Kennemerland
  - Zuid-Kennemeragenda
  - Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland (concept)

- IJmond
  - MRA agenda van de IJmond

- Provincie
  - Provinciale Omgevingsvisie
  - Provinciaal coalitieakkoord
  - Perspectief mobiliteit

- MRA, diverse documenten o.a:
  - https://samenbouwenaanbereikbaarheid.nl/
  - MRA verstedelijkingsstrategie

Provincie Noord-Holland

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

J.L. Wijkhuizen

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235144659

wijkhuizenj@noord-holland.nl

Verzenddatum

11 NOV. 2021

Kenmerk

1731027/1731034

Uw kenmerk

Betreft: uitvoering aanpak mobiliteit regio Zuid-Kennemerland IJmond

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Werkagenda mobiliteit Zuid-Kennemerland/IJmond

Inleiding

Samen met de zeven gemeenten vanuit Zuid-Kennemerland en de IJmond is gewerkt aan een regionale agenda voor de aanpak van de mobiliteit. Deze agenda is opgesteld om focus aan te brengen in de gezamenlijke ambities en te benoemen hoe deze een stap verder te krijgen. Het stuk is gezamenlijk gemaakt en niet van één partij. De intentie is dat de agenda een 'doorlopend' bestaan krijgt. Acties worden uitgevoerd en besproken. Hieruit kunnen nieuwe acties ontstaan. Het Provinciaal Verkeer en Vervoer Beraad (PVVB) lijkt de perfecte plek om de voortgang en actualisatie van de werkagenda periodiek met elkaar door te nemen.

In het Perspectief Mobiliteit is reeds aangekondigd dat het de inzet is om te komen tot gezamenlijke agenda's met de verschillende regio's in de provincie. In Zuid-Kennemerland/IJmond was hiermee reeds een start gemaakt.

De verschillende wethouders uit de regio en de gedeputeerde gaan in discussie met hun achterbannen over deze agenda en vervolgens met elkaar aanscherpingen aanbrengen of nieuwe acties benoemen. Deze kunnen dan meegenomen worden in een volgende versie (verwachting najaar 2022). Tevens kan dan teruggekeken worden op de reeds genoemde acties.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Status document

Het document moet vooral gezien worden als gezamenlijk werkdocument. Gedeputeerde Staten en ook de verschillende colleges van B&W nemen kennis van het stuk en stellen het niet vast. Door er kennis van te nemen en het te presenteren als werkagenda kan het ook dienen als discussiestuk met raadsleden en statenleden. In de afzonderlijke commissies kan de agenda worden besproken en eventuele input kan door de bestuurder meegenomen worden richting het PVVB om daar met elkaar te bespreken en vervolgens weer gezamenlijk te kijken naar toevoegingen aan de agenda. Het stuk kent nu een viertal ambities die benoemd zijn voor Zuid-Kennemerland IJmond. Deze zijn:

1. Duurzame, slimme en veilige mobiliteit
2. Doorontwikkeling OV als ruggengraat van het regionale mobiliteitssysteem, inclusief sterke OV-knooppunten
3. Complementeren MRA fietsroutenetwerk, inclusief stallingen
4. Wegennet dat bijdraagt aan leefbare steden en kernen

Tot slot

Om de agenda te presenteren en nader toe te lichten zal op 17 november van 19.30 tot 21.30 een gezamenlijke raadsbijeenkomst gehouden worden te Haarlem. Hierin komt de regionale agenda aan de orde en zal vervolgens nader ingegaan worden op de uitvoering van het Regionale Mobiliteitsprogramma (RMP, uitwerking klimaatakkoord), als onderdeel van de eerste ambitie. Statenleden zijn ook welkom om deze bijeenkomst digitaal bij te wonen. Vanuit ons college zullen gedeputeerden E. Rommel en J. Olthof aanwezig zijn bij de bijeenkomst.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris voorzitter

1 bijlage(n) R.M. Bergkamp A.Th.H. van Dijk

Werkagenda Mobiliteit Zuid-Kennemerland IJmond

Verslag Radenbijeenkomst ZKL en IJmond, 17 november 2021
20.00-23.00 uur (Teams)

1. **Opening en mededelingen**
   Bijeenkomst geopend door de voorzitter (burgemeester David Moolenburgh).

2. **Regionale samenwerking en de kracht van de raden**
   Presentatie: Michael Mekel (Raad voor het Openbaar Bestuur, ROB)
   Link: *link audiofragment*

   Er is spanning tussen de regio als droomland (ideale schaal voor maatschappelijke opgaven) en de regio als niemandsland (afstand tot gekozen bestuur en democratisch tekort) neemt toe. Michael Mekel schetst mogelijkheden om deze spanning te verlichten.

   De discussie focust op twee thema's
   1. Kaartje met onderlinge interactie in regio's. Hoe zit het met de verbindingen tussen ZKL en IJmond?
   2. Advies om van statisch naar dynamisch te organiseren.

- In systemen waar veel wordt samengewerkt is vaak ook hoger vertrouwen onderling.
- Regio's zijn historisch en cultureel begrensd, maar het bestuur houdt zich niet aan die grenzen. Onderling vertrouwen blijkt te zorgen voor een betere kwaliteit van het regiobestuur.
- Samenwerking hoeft niet altijd op vertrouwen gebaseerd te zijn, maar ook gedeelde gezamenlijke belangen (zoals in sociaal domein) kunnen een basis zijn. Enige congruentie is nodig om het bestuur behapbaar te maken in de regio.
- Als raden zich organiseren in een dynamisch verband hebben zij meer mogelijkheden om initiatieven te nemen dan binnen de structuur van een Gemeenschappelijke Regeling.
- De vraag die onbeantwoord blijft is hoe samenwerking tussen ZKL en IJmond meer vorm gegeven zou kunnen worden

3. **Informatie uit de Metropoolregio Amsterdam** (20.45 – 20.55 uur)
   Steef de Looze (MRA) over actuele ontwikkelingen in de MRA.

   Ontwikkelingen MRA coronacrisis:
   - Economie: economische klappen toerisme (o.a. Schiphol en horeca). Onze regio het zwaarst getroffen in heel Nederland. Geldt nu ook voor woningbouw. Heeft te maken met prijzen, maar ook met leveranties. Met name voor nieuwe woningbouw met nieuwe duurzaamheidseisen.
   - Migratie: vroeger was er vooral sprake van migratie vanuit andere delen van Nederland naar Amsterdam toe. Nu is de situatie omgekeerd. Toch krimpt Amsterdam nauwelijks, vanwege autonome groei en aantrekkingskracht als een internationale stad.
   - Mobiliteit: openbaar vervoer wordt vermeden in coronatijd. Mensen werken thuis of kopen toch een auto. Er is hulp van het Rijk om het OV overeind te houden. Er zijn meer files, terwijl we allemaal op weg waren naar mobiliteitstransitie. Wel toename van de fiets, vooral elektrische fiets.

   Overige punten:
   - Uitblijven van regeerakkoord begint pijnlijk te worden.
   - MRA samenwerkingsafspraken worden bekrachtigd: governance traject MRA kan worden afgerond.
   - Verstedelijkingsconcept: binnenkort in de gemeenteraden (januari).
   - Regionale Ontwikkelmaatschappij (ROM) opgericht. De ROM helpt het bedrijfsleven in moeilijke markten, zoals circulaire economie en energietransitie, en bij toegang tot internationale fondsen. Locatie: Koepelgevangenis Haarlem. Haarlem is aandeelhouder (Zandvoort waarschijnlijk ook) en een aantal gemeenten uit regio IJmond.

- Duurzaamheidstop in Almere: afspraken gemaakt over houtbouw (20% nieuwbouwwoningen in hout), textiel (meer circulair), en fietsroutes/parkeren, fietscampagnes en -service (hiermee kunnen we aanspraak maken op Europese Green Deal).

4. **A) Regionale Werkagenda Mobiliteit ZKL en IJmond**
   B) Slim, schoon en veilig reizen in de regio's ZKL en IJmond
   Met Wethouder Bram Diepstraten (Velsen, tevens Ambassadeur Slim, Schoon en Veilig regio ZKL-IJmond) en Gedeputeerde Jeroen Olthof (provincie Noord-Holland)

   Presentatie: Slim, schoon en veilig reizen door Zuid-Kennemerland/IJmond

   - Twee opgaven: 1) Hoe blijft Noord-Holland bereikbaar? en 2) Hoe wordt CO2 uitstoot verminderd? Dat wil de Provincie graag samen met de gemeenten oppakken. Eerste product is de Werkagenda Mobiliteit ZKL en IJmond
   - Bij volledige uitvoering van huidig voorgenomen beleid wordt 16% reductie bereikt, maar het streefdoel van 55% is nog uit zicht.
   - De Menukaart Duurzame Mobiliteit geeft inzicht in mogelijkheden voor maatregelen ter stimuleringen van duurzaam reisgedrag. Uiteindelijk is een combi van maatregelen nodig om de doelstellingen te halen.
   - Gedeputeerde Olthof roept de gemeenten op om in verkiezings- en collegeprogramma's aandacht te besteden aan de doelen en lokale maatregelen.

   Bespreking n.a.v. presentatie:
   - De discussie focust op twee thema's: inzetten op OV en kustbereikbaarheid.
   - Kustbereikbaarheid betreft niet alleen Zandvoort, maar ook Bloemendaal en Velsen. En het betreft naast bezoekers vanuit de richting Amsterdam/Haarlem, ook bezoekers vanuit de richting Haarlemmermeer.
   - De bereikbaarheid tijdens de F1 wordt genoemd als voorbeeld hoe het wél kan.
   - Oproep om de uitdagingen gezamenlijk op te pakken en daarbij niet te denken vanuit bedreigingen, maar vanuit kansen. Zonder de regio kunnen de doelen niet worden gehaald. Mobiliteit is een regionaal probleem met lokale vertakkingen. Naast samenwerking op inhoud, prioriteit en keuzes, gaat het ook om de zachte kant van samenwerking. Het elkaar wat gunnen.

5. **Gebiedsgerichte aanpak NNN en stikstof in relatie tot Ontwikkelperspectief Binnenduinrand (ZKL en Velsen)** (22.00 – 22.45 uur)
   Presentatie: Gebiedsproces Zuid-Kennemerland (Marijn Bos)

   vooraf
   Gedeputeerde Rommel erkent dat het gesprek over NNN in de binnenduinrand communicatief niet goed is gegaan. Zij hoopt dat dit gesprek in de radenbijeenkomst kan bijdragen dat er meer rust in het proces komt.

   Uit de presentatie
   - NNN: In 1990 begonnen door het Rijk en in 2010/2012 gedecentraliseerd naar de provincies. In 2027 moet de doelstelling zijn behaald. Daarvoor initieert de provincie gebiedsprocessen en de Gedeputeerde wil met alle betrokkenen in gesprek over wat er mogelijk is.
   - Gebiedsproces kan kansen bieden voor opgaven uit de Ontwikkelvisie Binnenduinrand, zoals biodiversiteit en de klimaatbestendigheid van het watersysteem.
   - De rol van gemeenten in het gebiedsproces is nog niet eenduidig benoemd. Er zijn verschillende rollen mogelijk. Gemeenten zullen belangrijke partner in gebiedsproces zijn, belangrijk om de rollen te verkennen.

   Bespreking nav de presentatie

- Raadsleden uit Velsen hebben signalen dat de keukentafelgesprekken als bedreigend zijn ervaren, omdat over onteigening is gesproken.
- De Gedeputeerde meldt dat er verkennende keukentafelgesprekken zijn gevoerd en oriënterende gesprekken met grotere ondernemers en pachters in gebied over de natuuropgave, die zij samen met hun willen verkennen. Zij benadrukt dat er tijd is voor overleg en er geen blauwdruk is. Zij zoekt naar uitkomsten op vrijwillige basis en het instrument van onteigening zou het uiterste middel zijn. Agrariërs zijn nodig in het gebied om natuur te beheren.
- Met de griffie Velsen is inmiddels afgesproken separaat een gezamenlijk bezoek van raadsleden en de Gedeputeerde te organiseren aan het gebied.
- De Gedeputeerde geeft aan gemeenten nauw bij het proces te betrekken en bestuurders te informeren over de voortgang en contacten in het gebied.

6. Rondvraag voor raadsleden

Vraag van Karim el Gebaly (Zandvoort):
Er worden regelmatig herten aangereden op de Zeeweg. Dit is een deelbelang voor onze gemeenten, want de weg ligt tussen onze gemeenten in. Hoe kunnen we er gezamenlijk in de regio voor zorgen dat dit minder gaat gebeuren?
Burgemeester Moolenburgh meldt dat er tussen de colleges van Bloemendaal en Zandvoort al over is gesproken.

De voorzitter sluit de bijeenkomst.



Zuid-Kennemerland en IJmond

Michael Mekel, 17 november 2021

RAAD VOOR HET OPENBAAR BESTUUR



Regiobestuur, waarom nu (weer) relevant?

Grote maatschappelijke opgaven die niet passen in bestuurlijke inrichting

Veel nieuwe soorten samenwerking bijgekomen de afgelopen 10 jaar

Democratische legitimiteit

Er moet wat gebeuren, omdat:

Opgave en uitvoering, bestuurlijk vermogen, verantwoordelijkheden en financiën (kaderstelling en controle) en democratische legitimiteit niet meer in balans zijn.

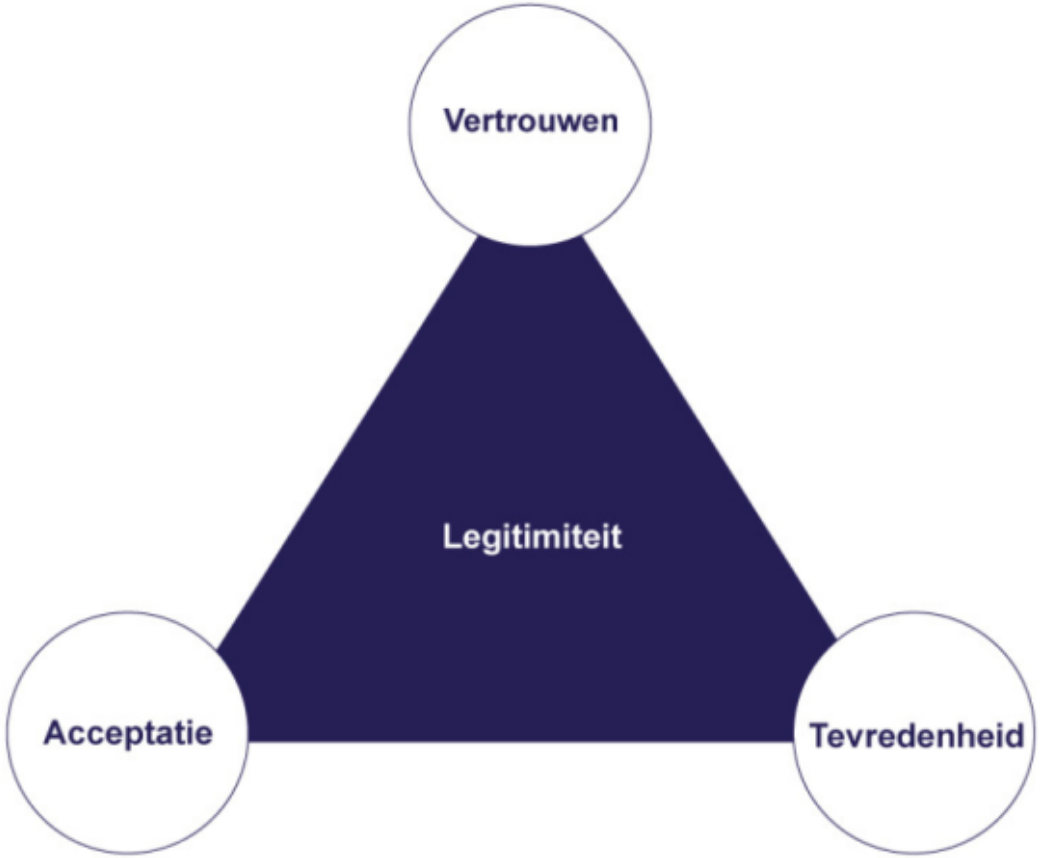
Spanning tussen de regio als droomland (ideale schaal voor maatschappelijke opgaven) en niemandsland (afstand tot gekozen bestuur en democratisch tekort) neemt toe.



Democratische legitimiteit

Democratie is
Verkiezen
Richting geven
Rekenschap afleggen

Legitimiteit is
The right to govern
The consent to be governed



#hoedan?

Ontwikkel schakelkracht: het vermogen om lokale belangen én regionale belangen te behartigen.

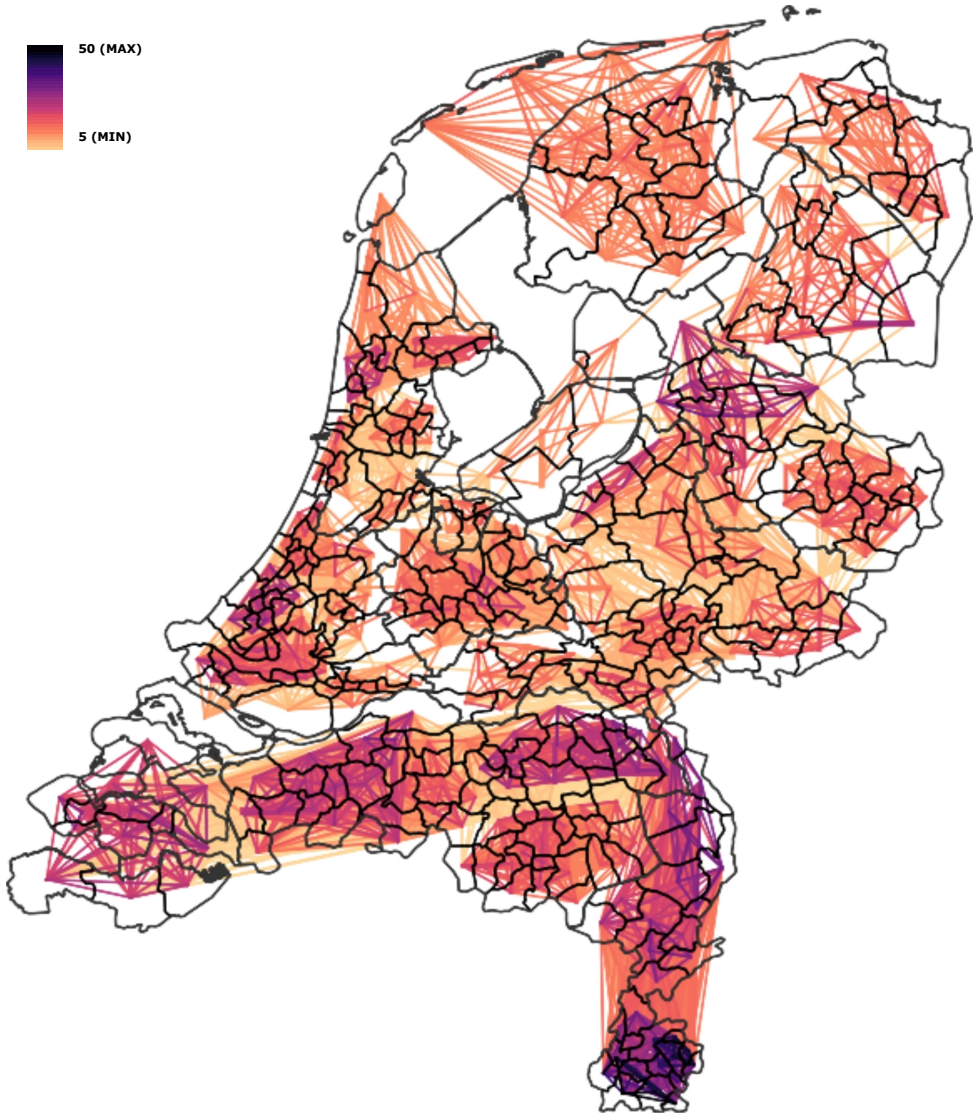
En een andere houding: van statisch naar dynamisch. Van organisatiestructuren, uitvoeren, beheersen, verantwoorden naar anticiperen, leren, gezamenlijk evalueren, ontwikkelen, aanpassen.

Doe niet alles zelf! Rapporteurs, raadsgriffiers, rekenkamers

Colleges van B&W: informatie op orde

Provincie: bewaking kwaliteit openbaar bestuur




50 (MAX)
5 (MIN)


Leeuwarden
Groningen
Drachten
Sneek
Assen
Den Helder
Heerenveen
Emmen
Meppel
Hoogeveen
Emmeloord
Hoorn
Alkmaar
Lelystad
Zwolle
Almelo
Haarlem
Amsterdam
Hengelo
Hilversum
Deventer
Leiden
Amersfoort
Apeldoorn
Enschede
Alphen a/d Rijn
Zutphen
's-Gravenhage
Utrecht
Ede
Delft
Gouda
Arnhem
Doetinchem
Winterswijk
Tiel
Rotterdam
Gorinchem
Dordrecht
Oss
Nijmegen
's-Hertogenbosch
Roosendaal
Breda
Tilburg
Middelburg
Borgen op Zoom
Helmond
Goes
Venlo
Eindhoven
Terneuzen
Weert
Roermond
Sittard
Heerlen
Maastricht
© 2014 Atlas voor gemeenten

RAAD VOOR HET OPENBAAR BESTUUR



Slim, Schoon en Veilig reizen door Zuid-Kennemerland IJmond

17 november

Provincie Noord-Holland

IJMOND ZUIDKENNEMERLAND

Welkom

Perspectief Mobiliteit

Biedt **overzicht** van de inzet van de provincie Noord-Holland op mobiliteit, in relatie tot opgaven als bereikbaarheid, verstedelijking, leefbaarheid, gezondheid, klimaatverandering en energietransitie.

De provincie wil graag per regio, samen met de regio, **Regionale Agenda's Mobiliteit** opstellen waarmee duidelijk wordt aan welke opgaven en projecten provincie en gemeenten samen willen werken.

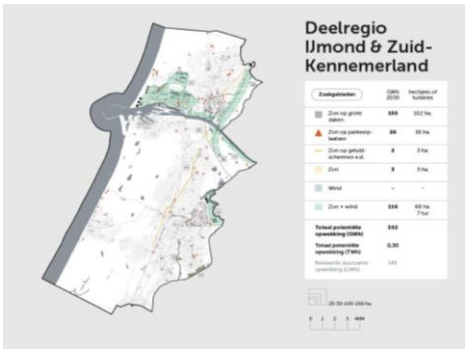


IJMOND ZUIDKENNEMERLAND

Regionale samenwerking



















IJMOND ZUIDKENNEMERLAND

Werkagenda mobiliteit



Regionale opgaven

Werkagenda Mobiliteit Zuid-Kennemerland en IJmond

Regionale acties

IJMOND ZUIDKENNEMERLAND

Gezamenlijke ambities









Vier regionale ambities:

1. Duurzame, slimme en veilige mobiliteit;
2. Doorontwikkeling OV als ruggengraat van regionaal mobiliteitssysteem inclusief sterke OV-knooppunten;
3. Complementeren MRA-fietsroutenetwerk inclusief voldoende fietsenstallingen;
4. Wegennet dat bijdraagt aan leefbare steden en kernen.

IJMOND ZUIDKENNEMERLAND

Slimme, Schone en Veilige mobiliteit





IJMOND ZUIDKENNEMERLAND

CO_2-reductie afspraken in beeld

Doel van het Klimaatakkoord (2019): de opwarming van de aarde beperken tot ruim onder de 2 graden Celsius, met een duidelijk inspanning om de stijging verder te beperken tot 1,5 graden Celsius.

Met **18%** zorgt **mobiliteit** in Nederland bijna voor een vijfde van de totale broeikasgasemissies.

Energieakkoord (2013): minimaal **16%** reductie in de mobiliteit.
Klimaatakkoord (2019): minimaal **49%** reductie in 2030 (voor alle sectoren samen).
Europese Raad (2020): minimaal **55%** reductie in 2030 (voor alle sectoren samen).



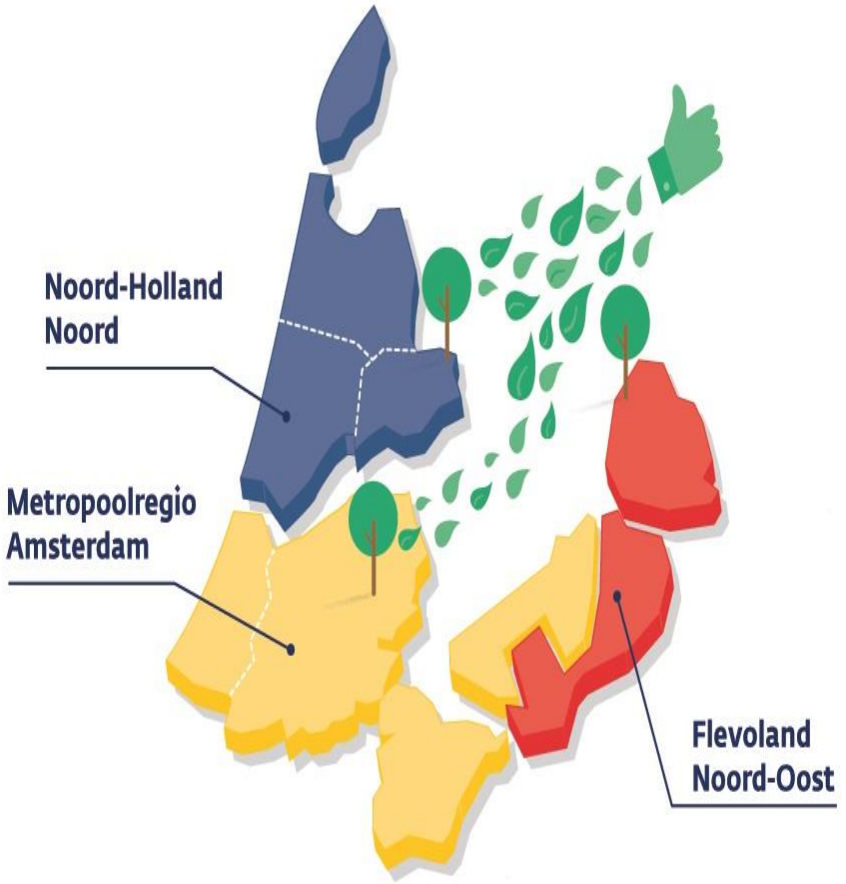
Waar staan we nu?

In het kader van het Regionaal Mobiliteitsprogramma doen we onderzoek:

Onderzoek CE-Delft/TNO, augustus 2021:

Biedt inzichten in de effecten van de lopende en geplande maatregelen die door de **7 RMP-deelregio's** zijn opgevoerd. Waarvan de regio **Zuid-Kennemerland IJmond** er één is!

Tevens biedt het objectieve informatie voor beleidsmakers en bestuurders waarmee keuzes voor specifieke maatregelen genomen en onderbouwd kunnen worden (de menukaart).



Waar staan we nu?

Conclusies onderzoek:

1. Potentie van voorgenomen beleid is **voldoende om het minimale reductiedoel van Noord-Holland en Flevoland** (4,2 megaton – 16%) te bereiken. Het voorgenomen beleid dient volledig te worden uitgevoerd.
2. Het streefdoel van een **reductie van 55% wordt niet behaald (2,2 megaton)**.
3. Het voorgenomen beleid van **metropolitane gebieden benut bijna de volledige potentie** om de CO_2-uitstoot te reduceren. Stedelijke en landelijke gemeenten hebben relatief meer onbenutte potentie.

Waar staan we nu?

Effect voorgenomen beleid op CO_2-reductie

Gemeente	Effect voorgenomen beleid (kton CO_2)	Potentie (kton CO_2 menukaart)	Benut aandeel van potentie
Beverwijk	12,4	29,4	42%
Bloemendaal	1,8	18,4	10%
Haarlem	40,1	91,3	44%
Heemskerk	3,2	21,8	15%
Heemstede	5,4	20,2	27%
Velsen	8,9	50,5	18%
Zandvoort	1,1	7,1	16%
Amsterdam	487,1	458	106%

Waar staan we nu?

Menukaart



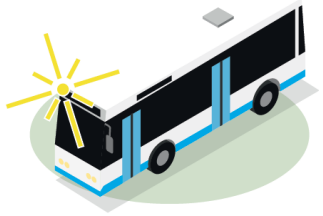
70-290 kton



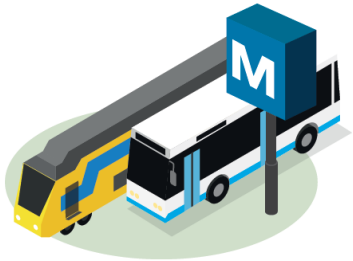
0 -1 kton



12-30 kton



1-3 kton



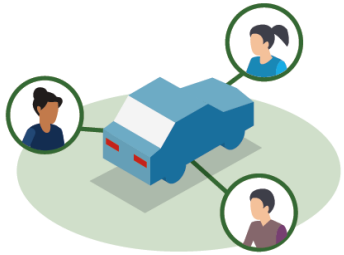
5-13 kton



17-41 kton



68-158 kton



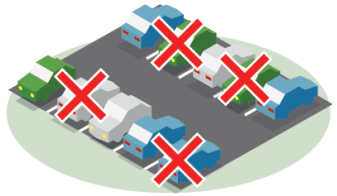
32-128 kton



35-139 kton



22-90 kton



69-159 kton



353-825kton



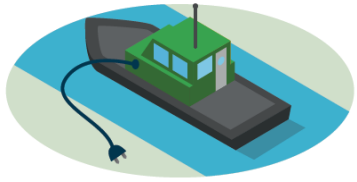
100-220 kton



5-19 kton



5-19 kton



3-21 kton



59-235 kton



4-16 kton



44-102 kton



80-300 kton

* CO_2-reductie per maatregel

Welke maatregel gaat bij u werken?

Ga naar www.menti.com en gebruik

de volgende code: 73 53 97 27

REGIONAAL MOBILITEITSPROGRAMMA KLIMAATAKKOORD

FLEVOLAND EN NOORD-HOLLAND

Menukaart duurzame mobiliteit

Hoe zorgen we door slimmer, schoner en veiliger te reizen dat de CO_2-uitstoot van ons personen- en goederenvervoer vergaand vermindert? Deze menukaart is bedoeld om de mobiliteitssector in Flevoland en Noord-Holland te helpen bij het maken van de juiste keuzes. Op het menu staan 20 maatregelen die voor mobiliteit bijdragen aan de klimaatdoelen van de Europese Klimaatwet: 55 procent minder CO_2-uitstoot in 2030 en 95 procent in 2050.

In Nederland zijn mobiliteit en vrachtvervoer verantwoordelijk voor bijna een vijfde van de totale CO_2-uitstoot. Flevoland en Noord-Holland nemen hiervan 15 procent voor hun rekening. De komende jaren wordt het alleen maar drukker in onze regio. Om klimaatverandering tegen te gaan en de kwaliteit van onze leefomgeving te verbeteren, moet het verkeer flinke stappen zetten om **slimmer**, **schoner** en **veiliger** worden.

Opbouw menukaart en vervolg

De maatregelen in de menukaart richten zich op het verminderen van fossiele brandstoffen, het schoner maken van ons vervoer en het blijvend veranderen van gedrag. U ziet per maatregel de potentiële besparing in CO_2-uitstoot en de bijkomende effecten op de leefomgeving, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en geluid. Ook ziet u een indicatie van de kosten en wat de kansrijkheid is per gebiedstype. U kunt per maatregel doorklikken voor een uitgebreide toelichting.

Rond de zomer van 2021 is ook in kaart gebracht wat de verwachte CO_2-vermindering is van duurzame mobiliteitsmaatregelen die in uw regio nu al worden uitgevoerd. Dan is duidelijk welke extra inspanning elke organisatie moet nemen en kan er via deze menukaart beoordeeld worden welke maatregelen bij uw situatie passen.

Regionaal Mobiliteitsprogramma Flevoland en Noord-Holland

De ‘Menukaart duurzame mobiliteit’ is onderdeel van het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) Flevoland en Noord-Holland. In het RMP geven de provincies Noord-Holland en Flevoland, de Vervoerregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam antwoord op de mobiliteitsvraagstukken uit het Klimaatakkoord. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met gemeenten, provincies, het Rijk, milieudiensten, werkgevers en brancheverenigingen. Want alleen met elkaar – en met reizigers, vervoerders en sectoren als de industrie – kunnen we in 2050 klimaatneutraal zijn.

Samen halen we de klimaatdoelen!

Gelukkig beginnen we niet bij nul. We werken al een aantal jaar aan slimme en duurzame mobiliteit en daarmee aan het verminderen van uitstoot. Maar om de klimaatdoelen te realiseren, is veel meer nodig. In Noord-Holland en Flevoland willen we de CO_2-uitstoot door mobiliteit tot 2030 terugbrengen tot maximaal 4,2 megaton*, en liefst nog minder. Het is tijd om samen door te pakken!

Duurzame samenleving

Het RMP draagt bij aan een gezondere leefomgeving, het vergroten van de verkeersveiligheid en het toegankelijker maken van reizen. Daarbij verbetert het de bereikbaarheid van bedrijven en daarmee ook hun concurrentiepositie. Met andere woorden: met het RMP zorgen we voor een integrale verduurzaming van onze mobiliteit. En zo brengen we meer structuur aan in de verduurzaming van mobiliteit en transport in de regio.

Meer informatie

Meer achtergronden over het RMP zijn te lezen in deze factsheet, in het onderzoeksrapport van CE-Delft/TNO (deel 1 - Menukaart), in het onderzoeksrapport van CE-Delft/TNO (deel 2 - de effectbepaling van geplande en lopende maatregelen) en in het RMP programmaplan.

Ambitie en doelstelling

Om de klimaatdoelen te halen mag de maximale CO_2-uitstoot voor de sector mobiliteit en transport in heel Noord-Holland en Flevoland in 2030 maximaal 4,2 megaton zijn. Daarbij willen we zover mogelijk komen richting 55% reductie in 2030 conform de Europese Klimaatdoelstellingen (die luidt 2,2 megaton). Ter vergelijking: in 1990 was de regionale uitstoot 5,0 megaton en in 2017 5,4 megaton. Voor de langere termijn moet de CO_2-uitstoot door mobiliteit nog aanzienlijk verder teruggebracht worden om een substantiële bijdrage te leveren aan de doelstelling uit het Klimaatakkoord: gemiddeld 95% reductie van de CO_2-uitstoot tot 2050 over alle sectoren ten opzichte van 1990.

* Megaton en kiloton: hoeveel is dat?

De afname van CO_2-uitstoot wordt uitgedrukt in kiloton (kton) en megaton. Een kiloton is gelijk aan 1.000 ton, en een megaton aan 1 miljoen ton. Ter illustratie: 1 ton CO_2 is de uitstoot van ongeveer 6.000 kilometer rijden in een dieselauto. Een kiloton is gelijk aan de uitstoot van zo'n 260 dieselauto's in een jaar (1 megaton is 260.000 dieselauto's). Een tot twee dagen thuiswerken levert 1.3 megaton besparing op.

Klik op de iconen om de achterliggende informatie bij de desbetreffende maatregelen te lezen.

Thema: **Werkgevers- en onderwijsaanpak**



Werkgeversaanpak ›

Werkgevers kunnen een breed scala aan maatregelen inzetten om werknemers duurzaam te laten reizen, zowel zakelijk als van en naar kantoor. Maatregelen zijn bijvoorbeeld het aanbieden van ov-vrij, flexibel (thuis)werken en slim reizen, een mobiliteitsbudget en parkeerbeleid.

Potentiële CO_2-reductie = 70 - 290 kton
Overige effecten: duurzame energie **+**, leefbaarheid **+**, bereikbaarheid **+**, verkeersveiligheid **+**, geluid **+**
Kosten: overheid **€**, nationale kosten **€**, eindgebruiker **-€**
Gebiedstypologie: metropolitaan **++++**, stedelijk **++++**, landelijk **++++**



Onderwijsaanpak ›

Door lesroosters aan te passen blijven studenten weg uit de hyperspits in stedelijke gebieden. Het reiscomfort neemt toe en daarmee de aantrekkelijkheid van het ov.

Potentiële CO_2-reductie = 0 - 1 kton
Overige effecten: duurzame energie **0**, leefbaarheid **+**, bereikbaarheid **0**, verkeersveiligheid **+**, geluid **0**
Kosten: overheid **€**, nationale kosten **€**, eindgebruiker **€**
Gebiedstypologie: metropolitaan **+**, stedelijk **+**, landelijk **0**

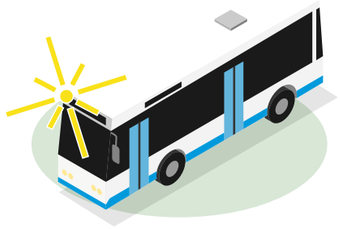
Thema: **Fiets, OV en innovatieve mobiliteit**



Stimuleren actieve mobiliteit ›

Fietsen en lopen wordt aantrekkelijker door maatregelen die het gemak vergroten en de reistijd verkorten. Denk aan het uitbreiden van fietspaden, fietsroutes en stallingen bij ov-knooppunten en in stadscentra.

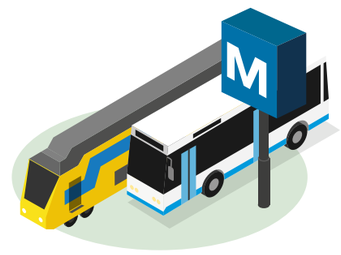
Potentiële CO_2-reductie = 12 - 30 kton
Overige effecten: duurzame energie **0**, leefbaarheid **+**, bereikbaarheid **+**, verkeersveiligheid **+**, geluid **+**
Kosten: overheid **€€€**, nationale kosten **€€€**, eindgebruiker **-€**
Gebiedstypologie: metropolitaan **++**, stedelijk **++**, landelijk **++**



Aantrekkelijk maken ov-gebruik ›

Het openbaar vervoer wordt aantrekkelijker door maatregelen die reisduur, -gemak en -comfort verbeteren. Bijvoorbeeld door frequent ov aan te bieden, hoogwaardige ov-knooppunten, ruime gangen en zitplaatsen, catering en gratis wifi.

Potentiële CO_2-reductie = 1 - 3 kton
Overige effecten: duurzame energie **+**, leefbaarheid **+**, bereikbaarheid **++**, verkeersveiligheid **0**, geluid **+**
Kosten: overheid **€€€**, nationale kosten **€**, eindgebruiker **€**
Gebiedstypologie: metropolitaan **+**, stedelijk **+** landelijk **+**



Verhogen ov-capaciteit ›

Door de capaciteit van het ov uit te breiden en regionale verbindingen te verbeteren, wordt het ov een aantrekkelijker alternatief voor de auto. Dit kan bijvoorbeeld met de introductie van lightrail of Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) en busverbindingen op een vrije ov-baan.

Potentiële CO_2-reductie = 5 - 13 kton
Overige effecten: duurzame energie **+**, leefbaarheid **++**, bereikbaarheid **++**, verkeersveiligheid **++**, geluid **++**
Kosten: overheid **€**, nationale kosten **€€**, eindgebruiker **€**
Gebiedstypologie: metropolitaan **+**, stedelijk **+** landelijk **0**

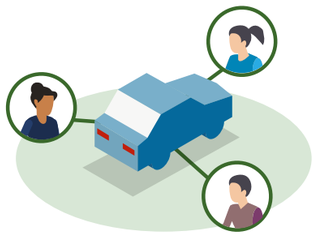
Legenda:

Overige effecten (0, +, ++)
- Effect op de vraag naar duurzame energie (i.r.t. RES)
- Leefbaarheid
- Bereikbaarheid
- Verkeersveiligheid
- Geluid

Implementatie kosten (-€ - €€€€)
- Overheid (€100 per ton CO_2-reductie)
- Nationale kosten (€100 per ton CO_2-reductie)
- Kosten eindgebruiker (€10-100 per ton CO_2-reductie)

Gebiedstypologie
- Randvoorwaarden voor slagen
- Gebieden (0, +, ++, +++, +++++)
- – Metropolitaan
- – Stedelijk
- – Landelijk

Thema: **Fiets, OV en innovatieve mobiliteit** (vervolg)



Deelauto's & MaaS ›

Tegen betaling maken meerdere personen gebruik van hetzelfde voertuig.

Potentiële CO_2-reductie = 32 - 128 kton
Overige effecten: duurzame energie **++**, leefbaarheid **0**, bereikbaarheid **++**, verkeersveiligheid **0**, geluid **0**
Kosten: overheid **€€€**, nationale kosten **€€€**, eindgebruiker **€**
Gebiedstypologie: metropolitaan **++**, stedelijk **+++** landelijk **++**



ITS: Intelligente transport systemen ›

Met *eco traffic management & control (eCoMove)* worden routes, rijgedrag en netwerken integraal en optimaal aangestuurd. *Traffic signal priority* zorgt er daarnaast voor dat specifieke voertuigen voorrang krijgen bij het verkeerslicht. Denk aan hulpverlening, ov of zwaar vrachtvervoer.

Potentiële CO_2-reductie = 35 - 139 kton
Overige effecten: duurzame energie **0**, leefbaarheid **+**, bereikbaarheid **++**, verkeersveiligheid **++**, geluid **0**
Kosten: overheid **€€**, nationale kosten **€**, eindgebruiker **-€/€**
Gebiedstypologie: metropolitaan **++**, stedelijk **++**, landelijk **+**

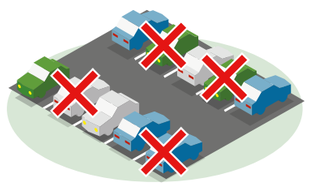
Thema: **Parkeer-, ruimtelijk en overig beleid**



Betaald parkeren uitbreiden ›

Door betaald parkeren in en om stadscentra uit te breiden en tarieven te verhogen, wordt anders reizen aantrekkelijker.

Potentiële CO_2-reductie = 22 - 90 kton
Overige effecten: duurzame energie **0**, leefbaarheid **+**, bereikbaarheid **0**, verkeersveiligheid **0**, geluid **+**
Kosten: overheid **-€**, nationale kosten **€**, eindgebruiker **€€**
Gebiedstypologie: metropolitaan **+++**, stedelijk **+++**, landelijk **0**



Lagere parkeernormen ›

Door het aantal parkeerplekken te verminderen, wordt ander vervoer aantrekkelijker. Wanneer parkeerplaatsen op 100 tot 300 meter van een woning liggen in plaats van er direct voor, neemt het aantal korte ritten bijna met de helft af.

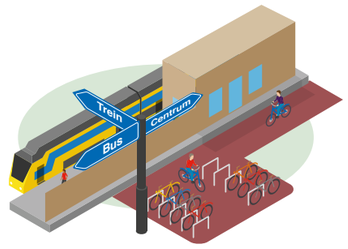
Potentiële CO_2-reductie = 69 - 159 kton
Overige effecten: duurzame energie **0**, leefbaarheid **++**, bereikbaarheid **0**, verkeersveiligheid **+**, geluid **+**
Kosten: overheid **€**, nationale kosten **€**, eindgebruiker **€**
Gebiedstypologie: metropolitaan **++++**, stedelijk **++++**, landelijk **+**



Autoluwe zones / toegangsbeperkingen ›

Stadscentra, straten of woonwijken kunnen autoluw of autovrij gemaakt worden wanneer er voldoende alternatieven zijn. Zoals duurzaam ov en voldoende publieke fietsenstallingen.

Potentiële CO_2-reductie = 17 - 41 kton
Overige effecten: duurzame energie **0**, leefbaarheid **+**, bereikbaarheid **0**, verkeersveiligheid **++**, geluid **++**
Kosten: overheid **€**, nationale kosten **€**, eindgebruiker **€**
Gebiedstypologie: metropolitaan **++**, stedelijk **+**, landelijk **0**



Knooppuntbeleid ›

Multimodale hubs maken het makkelijker verschillende vormen van ov te combineren met de fiets en auto. Hierdoor wordt het aantrekkelijker om middellange tot lange afstanden niet (volledig) met de auto af te leggen.

Potentiële CO_2-reductie = 5 - 19 kton
Overige effecten: duurzame energie **0**, leefbaarheid **+**, bereikbaarheid **+**, verkeersveiligheid **+**, geluid **+**
Kosten: overheid **€€€**, nationale kosten **€€€**, eindgebruiker **€**
Gebiedstypologie: metropolitaan **+**, stedelijk **+**, landelijk **0**



Snelheidsverlaging ›

De maximumsnelheid wordt op het hoofdwegennetwerk verlaagd van 100 km/u naar 80 km/u.

Potentiële CO_2-reductie: = 59 - 235 kton
Overige effecten: duurzame energie **0**, leefbaarheid **+**, bereikbaarheid **+**, verkeersveiligheid **+**, geluid **+**
Kosten: overheid **€**, nationale kosten **-€**, eindgebruiker **-€**
Gebiedstypologie: metropolitaan **+++**, stedelijk **+++** landelijk **++++**



C-V2X ›

De maatregel *cellular vehicle to (x) everything* omvat een breed spectrum van opties om verkeersinformatie te communiceren via mobiele netwerken. De nadruk ligt op VRI-, verkeers- en routeinformatie om het verkeer zo efficiënt mogelijk te laten rijden en doorstromen.

Potentiële CO_2-reductie = 4 - 16 kton
Overige effecten: duurzame energie **0**, leefbaarheid **+**, bereikbaarheid **++**, verkeersveiligheid **+**, geluid **0**
Kosten: overheid **€€**, nationale kosten **€€**, eindgebruiker **€€**
Gebiedstypologie: metropolitaan **+**, stedelijk **+** landelijk **+**

Thema: **Elektrisch vervoer en beprijzing**



Zero Emissie-zone (stadslogistiek en ZE zone personenvervoer Amsterdam) ›

Binnen deze zone moeten alle nieuwe bestel- en vrachtvoertuigen vanaf 2025 uitstootvrij zijn om de zone te mogen betreden. Vanaf 2030 zijn alle bestel- en vrachtvoertuigen binnen deze zone uitstootvrij.

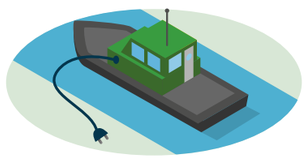
Potentiële CO_2-reductie = 353 - 825 kton
Overige effecten: duurzame energie **++**, leefbaarheid **++**, bereikbaarheid **0**, verkeersveiligheid **0**, geluid **++**
Kosten: overheid **€€**, nationale kosten **€€€**, eindgebruiker **€€€**
Gebiedstypologie: metropolitaan **+++++**, stedelijk **+++++**, landelijk **0**



Lokale beprijzing ›

Automobilisten betalen een cordon- of verblijfsheffing wanneer ze een bepaald afgebakend gebied inrijden. Dit genereert inkomsten voor die regio en stimuleert het reizen met deelauto's, de fiets, ov en/of reizen op andere tijden.

Potentiële CO_2-reductie = 100 - 240 kton
Overige effecten: duurzame energie **0**, leefbaarheid **+**, bereikbaarheid **0**, verkeersveiligheid **+**, geluid **+**
Kosten: overheid **€**, nationale kosten **€**, eindgebruiker **€**
Gebiedstypologie: metropolitaan **++++**, stedelijk **0** landelijk **0**



Duurzaam personenvervoer over water ›

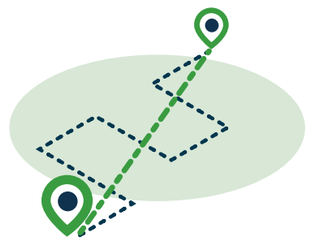
In emissiezones is alleen duurzame personen- en recreatievaart toegestaan. Bijvoorbeeld in stadscentra en natuurgebieden. Hieronder vallen zeilboten en -schepen, maar ook boten met een Zero Emissie-aandrijving of hybride boten.

Potentiële CO_2-reductie = 3 - 21 kton
Overige effecten: duurzame energie **++**, leefbaarheid **++**, bereikbaarheid **0**, verkeersveiligheid **0**, geluid **++**
Kosten: overheid **€€€**, nationale kosten **€€€**, eindgebruiker **€**
Gebiedstypologie: metropolitaan **+**, stedelijk **+** landelijk **+**

Om te weten:

- Rijk en regio hebben besloten de verduurzaming van de mobiliteit vorm te geven via het Energieakkoord (2013) en het Klimaatakkoord (2019).
- De CO_2-reductiedoelen uit het Energieakkoord van 2013 zijn integraal opgenomen in het Klimaatakkoord.
- IPO en VNG hebben het Klimaatakkoord namens provincies en gemeenten ondertekend. Voor mobiliteit & transport is een apart hoofdstuk in het Klimaatakkoord opgenomen. Hierin staat dat alle regio's een Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) opstellen.
- De uitspraak in de Urgenda-zaak (2019) heeft de urgentie van een snelle reductie van CO_2-emissie nogmaals onderstreept.
- Het in 2019 gesloten Klimaatakkoord is de Nederlandse uitwerking van het VN-klimaatakkoord van Parijs. Het doel: de opwarming van de aarde beperken tot ruim onder de 2 graden Celsius, bij voorkeur zelfs tot maximaal 1,5 graden. Op dit moment is de aarde al 1,1 graden opgewarmd, dus de urgentie is hoog.
- Eind 2020 is de reductiedoelstelling (in de Klimaatwet van 2019) van 49% in 2030 aangescherpt. Het nieuwe Klimaatdoel is 55% reductie t.o.v. 1990 (was 40%). Dus de 49% van het Klimaatakkoord is nu 55%.
- Als Nederland de doelstelling vanuit de Europese Klimaatdoelstellingen (55% reductie) overneemt en dit toepast op de mobiliteitssector, dan moeten we streven naar een maximale uitstoot van 2,2 megaton.
- Omgerekend naar regionale schaal voor Noord-Holland en Flevoland, corresponderen de landelijke reductiedoelen met de volgende regionale doelen: 25 megaton (Energieakkoord) = 4,2 megaton, 49% (Klimaatakkoord NL) = 2,5 megaton, 55% (Klimaatdoelstelling EU) = 2,2 megaton.

Thema: **Verduurzaming logistiek**



Logistieke hubs en slimme logistiek ›

Door logistiek vervoer aan de rand van de stad te bundelen in hubs, wordt stadslogistiek een stuk efficiënter. Minder voertuigen, maar met een hogere beladingsgraad. Voor de last mile is Zero Emissie-delivery aantrekkelijk.

Potentiële CO_2-reductie = 68 - 158 kton
Overige effecten: duurzame energie **0**, leefbaarheid **++**, bereikbaarheid **++**, verkeersveiligheid **0**, geluid **+**
Kosten: overheid **€/€€€**, nationale kosten **€€€**, eindgebruiker **€€€**
Gebiedstypologie: metropolitaan **++++**, stedelijk **+++**, landelijk **0**



Modal shift logistiek ›

Op bouwlocaties in de buurt van een waterweg zorgt een multimodale bouw hub voor efficiënte bevoorrading. Vrachtvervoer wordt er omgezet naar scheepsladingen.

Potentiële CO_2-reductie = 5 - 19 kton
Overige effecten: duurzame energie **0**, leefbaarheid **++**, bereikbaarheid **+**, verkeersveiligheid **0**, geluid **++**
Kosten: overheid **€/€€€**, nationale kosten **€/€€€**, eindgebruiker **€/€€**
Gebiedstypologie: metropolitaan **+**, stedelijk **+**, landelijk **0**

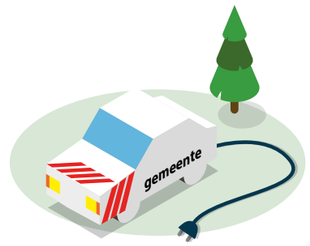
Thema: **Duurzaam inkopen**



Verduurzaming mobiele werktuigen via inkoop ›

Regionale overheden verminderen de emissie van mobiele werktuigen, zoals graafmachines, door hier eisen aan te stellen in aanbestedingen. Bijvoorbeeld met het verplichten van strengere emissienormen of het stimuleren van innovaties met subsidie.

Potentiële CO_2-reductie = 44 - 102 kton
Overige effecten: duurzame energie **++**, leefbaarheid **+**, bereikbaarheid **0**, verkeersveiligheid **0**, geluid **++**
Kosten: overheid **€€€**, nationale kosten **€€€**, eindgebruiker **€€€**
Gebiedstypologie: metropolitaan **+++**, stedelijk **+++**, landelijk **+++**



Zero Emissie-vervoer overheden ›

Voor het gemeentelijk wagenpark, doelgroepenvervoer en openbaar vervoer worden Zero Emissie-voertuigen ingekocht en ingezet. Nieuwe voertuigen zijn vanaf 2025 uitstootvrij. Vanaf 2030 is de gehele vloot Zero Emissie.

Potentiële CO_2-reductie = 80 - 300 kton
Overige effecten: duurzame energie **++**, leefbaarheid **+**, bereikbaarheid **0**, verkeersveiligheid **0**, geluid **++**
Kosten: overheid **€/€€€**, nationale kosten **€€/€€€**, eindgebruiker **€/€€**
Gebiedstypologie: metropolitaan **++++**, stedelijk **++++**, landelijk **+++**



Effectbepaling duurzame mobiliteitsopties

Provincies Noord-Holland en Flevoland





CE Delft

Committed to the Environment

Effectbepaling duurzame mobiliteitsopties

Provincies Noord-Holland en Flevoland

Dit rapport is geschreven door:
Stefan Grebe, Denise Hilster, Louis Leestemaker (CE Delft)
Arjan Eijk, Vincent de Jonge (TNO)

Delft, CE Delft, augustus 2021

Publicatienummer: 21.200461.118

Mobiliteit / Provinces / Beleid / Regionaal / Effecten

Opdrachtgever: Provincie Noord-Holland

Alle openbare publicaties van CE Delft zijn verkrijgbaar via www.ce.nl

Meer informatie over de studie is te verkrijgen bij de projectleider Stefan Grebe (CE Delft)

© copyright, CE Delft, Delft

CE Delft
Committed to the Environment

CE Delft draagt met onafhankelijk onderzoek en advies bij aan een duurzame samenleving. Wij zijn toonaangevend op het gebied van energie, transport en grondstoffen. Met onze kennis van techniek, beleid en economie helpen we overheden, NGO's en bedrijven structurele veranderingen te realiseren. Al 40 jaar werken betrokken en kundige medewerkers bij CE Delft om dit waar te maken.

Inhoud

	Samenvatting	5
1	Effectbepaling duurzame mobiliteitsopties	8
	1.1 Aanleiding voor deze studie	8
	1.2 Opzet van het onderzoek en onderzoeksvragen	8
	1.3 Scope en kanttekeningen bij de resultaten	9
	1.4 Leeswijzer	9
2	Conclusies	10
	2.1 4,2 Mton doel wordt in potentie gehaald, maar ambitieuzere doelen niet	10
	2.2 De plannen moeten volledig worden uitgevoerd	11
	2.3 Verschillen tussen stedelijke en landelijke gebieden	13
	2.4 Effecten op stikstof- en fijnstofconcentraties	14
	2.5 Monitoring	14
3	CO_2-reductie in de regio	15
	3.1 De CO_2-reductie in Noord-Holland en Flevoland	15
	3.2 De CO_2-reductie per RMP-deelregio	17
	3.3 Verschil tussen potentie en benutte reductie in beeld	21
	3.4 Bijdrage van individuele maatregelen per RMP-deelregio	24
	3.5 Verschillen tussen stedelijke en landelijke gebieden	26
	3.6 Onzekerheden in de uitvoering van het beleid	29
4	Stikstofoxiden en fijnstof	31
	4.1 Effecten van het maatregelpakket in relatie tot NO_x, PM_{10} en $PM_{2,5}$	31
	4.2 Effecten luchtverontreinigende emissies per locatie	32
5	Monitoren van de effectiviteit van maatregelen	37
	5.1 Monitoring en evaluatie methodiek	37
	5.2 Actieplan monitoring en evaluatie	40
Bibliografie		50
A	Toelichting op thema's en type maatregelen	55
	A.1 Definities	55
	A.2 Overzicht van de thema's en typen in de menukaart	55
	A.3 Overzicht van de maatregelen in Deel 2	57
B	Indeling gemeenten	61
	B.2 Indeling van gemeenten naar regio en gebiedstypologie	61
C	Data-uitvraag	63

C.1 Vragenlijst 63
C.2 Antwoorden 67
C.3 Aangeleverde data 69
C.4 Reacties data-uitvraag gemeenten 72
C.5 Defaultwaarden naar gebiedstypologie 74

D Onderbouwing rekenmethode effectbepaling 76
D.1 Algemene toelichting rekenmethodiek 76
D.2 Toegepaste factoren 77
D.3 Toelichting per maatregel 79

E Vergelijking menukaart en Fase 2 89

F Tabellen bij effectberekeningen 93
F.1 Top 5 meest effectieve maatregelen per RMP-deelregio 93
F.2 Effecten per gemeente 94

G Onderbouwing methodiek bepaling NO_x, PM_{10} en $PM_{2,5}$ 96
G.1 Methodiek 96
G.2 Locaties 97
G.3 Resultaten per locatie 98

Samenvatting

De provincies Noord-Holland en Flevoland zijn, samen met de Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten in deze provincies, bezig met het opstellen van een Regionaal Mobiliteits-programma. Dit programma bevat maatregelen waarmee op regionale en lokale schaal invulling wordt gegeven aan de klimaatdoelen voor mobiliteit uit het Klimaatakkoord.
De provincie Noord-Holland heeft namens het kernteam RMP aan CE Delft en TNO gevraagd om onderzoek te doen naar maatregelen die effectief bij kunnen dragen aan het reduceren van de CO_2-uitstoot van mobiliteit en transport in Noord-Holland en Flevoland tot 2030.

Dit rapport bouwt voort op een eerder onderzoek van CE Delft en TNO ('Effectbepaling duurzame mobiliteitsopties'), waarin een menukaart van verschillende typen klimaatmaatregelen voor de mobiliteitssector is opgesteld. Daarbij is ook bepaald wat de potentiële CO_2-reductie in 2030 zou zijn als al deze maatregelen zouden worden ingevoerd. In deze studie brengen we in beeld welk deel van deze potentie ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd met het voorgenomen beleid van de provincies en gemeenten.

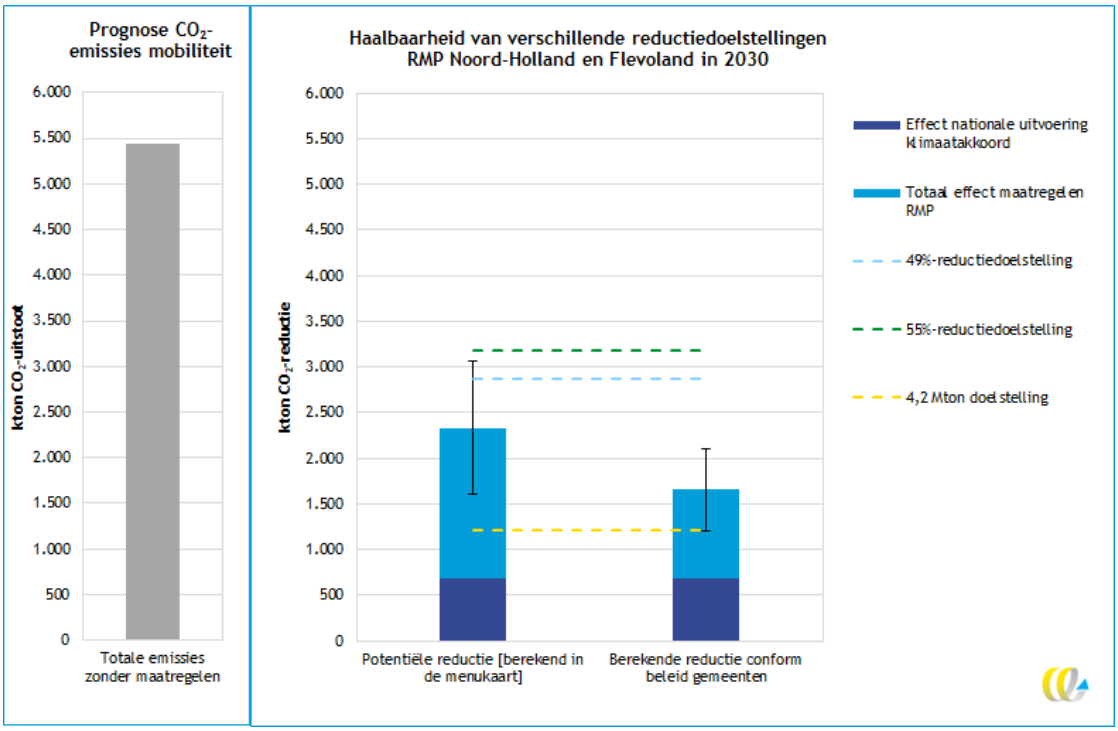
Naast het effect van het voorgenomen beleid op de CO_2-uitstoot is ook gekeken naar de effecten van het maatregelenpakket op luchtverontreinigende emissies (NO_x, PM_{10} en $PM_{2,5}$). De concentraties voor zes meetpunten zijn in kaart gebracht met de NSL-tool. Bovendien is een tool ontwikkeld voor het monitoren en de evaluatie. Hierbij wordt dezelfde methodiek gehanteerd als op nationaal niveau.

4,2 Mton doel wordt in potentie gehaald, maar ambitieuzere doelen niet

De huidige beleidsplannen zijn in potentie voldoende om het minst ambitieuze reductiedoel te halen dat in het RMP is opgenomen, namelijk maximaal 4,2 Mton CO_2-uitstoot door mobiliteit in 2030 (zie Figuur 1). Hiermee wordt 66% van het potentieel aan CO_2-reductie gerealiseerd. De twee overige doelen, 49 en 55% reductie, worden beiden niet gehaald op basis van de huidige beleidsplannen. Om deze doelen wel te halen zou een significant hogere inspanning nodig zijn. Uit de potentieschatting zoals berekend voor de menukaart bleek echter dat deze doelen zelfs met een extreme inzet van elke gemeente lastig te halen zijn. Verdergaand landelijk en/of Europees beleid lijkt nodig om deze doelstellingen op regionaal niveau te realiseren.

Een voorwaarde voor de realisatie van de CO_2-reductie zoals berekend in onze studie is dat het Klimaatakkoord op landelijk niveau volledig wordt uitgevoerd en dat deze maatregelen de beoogde effecten hebben. Een tweede voorwaarde is dat de gemeenten de ambities op het gebied van de verschillende maatregelen waar maken. Vanwege het ambitieuze karakter van de meeste gemeentelijke plannen is het verkrijgen van voldoende maat-schappelijk en politiek draagvlak een uitdaging. Afzwakking van het ambitieniveau of vertraging bij de implementatie van het beleid liggen dus op de loer. Via enkele gevoelig-heidsanalyses hebben we in beeld gebracht wat hiervan de gevolgen voor de CO_2-reductie zouden kunnen zijn. Daaruit bleek dat wanneer er minder ambitieus beleid wordt gevoerd in de verschillende gemeenten, de CO_2-reductie ca. 10-25% lager uitvalt. De doelstelling van maximaal 4,2 Mton CO_2-uitstoot door mobiliteit in 2030 blijft hierbij haalbaar. De overige doelen, 49 en 55% reductie, verdwijnen echter nog verder uit beeld.

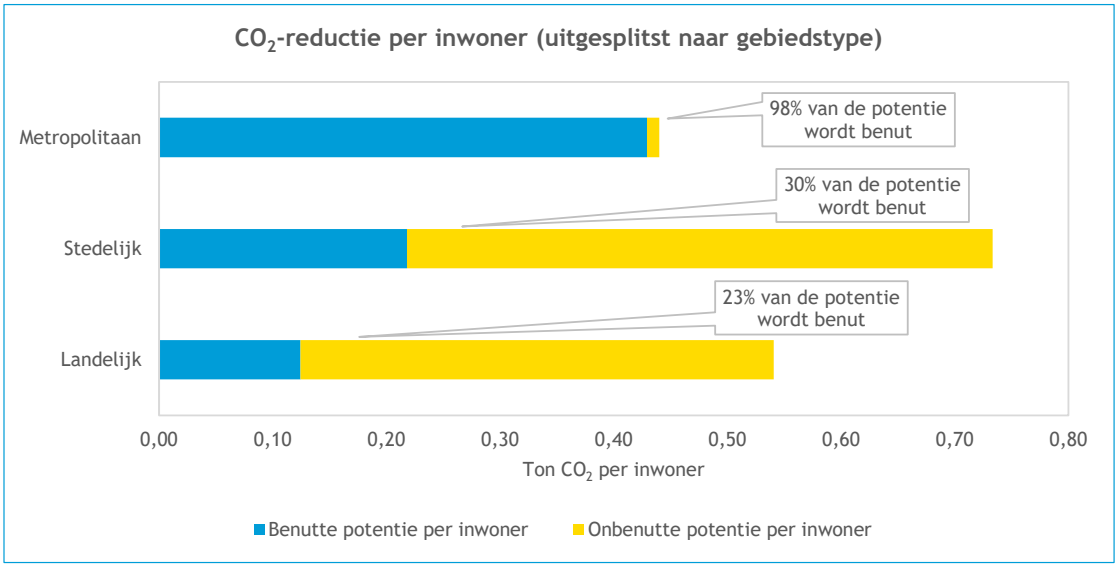
Figuur 1 - Haalbaarheid doelstellingen op basis van voorgenomen beleid van gemeenten



Verschillen tussen stedelijke en landelijke gebieden

Er zijn belangrijke verschillen tussen (hoog)stedelijke en landelijke gebieden in de mate waarin zij hun potentiële CO_2-reductie met het voorgenomen beleid ook realiseren. Metropolitane gebieden bereiken bijna 100% met het huidige beleid, terwijl dit bij landelijke en stedelijke gebieden respectievelijk 23 en 30% is (zie Figuur 2). Een belangrijke reden hiervoor is dat de gemeente Amsterdam aangaf volledig in te zetten op bijna elke maatregel. Dit heeft ermee te maken dat de gemeente Amsterdam duurzaamheid hoog op de agenda heeft staan, maar ook met het feit dat deze maatregelen helpen om de bereikbaarheid en leefbaarheid in de stad goed te houden. Op stedelijk en landelijk gebied liggen bereikbaarheidsvraagstukken en duurzaamheidsvraagstukken minder in lijn, waardoor het voor gemeenten in deze gebieden vaak moelijker is om een ambitieuze duurzaamheidsagenda te hebben.

Figuur 2 - Berekende en potentiële CO_2-reductie per inwoner voor verschillende gebiedstypen



1 Effectbepaling duurzame mobiliteitsopties

1.1 Aanleiding voor deze studie

In het Klimaatakkoord (Rijksoverheid, 2019) is op nationaal niveau afgesproken dat in 2030 de uitstoot van broeikasgassen op Nederlands grondgebied met 49% gereduceerd moet zijn ten opzichte van 1990. Voor de bijdrage van de sector Mobiliteit en Transport aan deze doelstelling zijn in het Klimaatakkoord maatregelen geformuleerd binnen verschillende thema's. Onderdeel van de maatregelen uit het Klimaatakkoord is dat aan regio's wordt gevraagd om een Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) op te stellen. De provincies Noord-Holland en Flevoland werken samen met de Vervoerregio Amsterdam en de bijbehorende gemeenten aan de uitvoering van de maatregelen uit het Klimaatakkoord (Provincie Noord-Holland, 2020). In het BO-MIRT 2019 hebben zij met het Rijk afgesproken gezamenlijk tot een RMP te willen komen.

De RMP-organisatie wil samen met relevante private partijen haar inzicht vergroten in de effectiviteit van mogelijke maatregelen om de CO_2-uitstoot van de sector Mobiliteit en Transport terug te dringen. Uit de in het begin van 2020 uitgevoerde nulmeting blijkt dat er een minimale opgave voor de CO_2-reductie van 4,2 Mton voor deze sector binnen de regio geldt (CE Delft, 2020e). Dit doel staat gelijk aan een reductie van 16% in 2030 ten opzichte van 1990. De regio wil echter onderzoeken of het ook een verdergaande doelstelling zou kunnen omarmen waarbij er 49 of 55% CO_2 wordt gereduceerd, overeenkomstig de Europese sectorbrede doelstellingen. Deze 55%-doelstelling heeft de regio ook als nadrukkelijk streefdoel omarmd, met als streefniveau dus maximaal 2,2 megaton uitstoot in 2030.

1.2 Opzet van het onderzoek en onderzoeksvragen

De provincie Noord-Holland heeft namens het kernteam van het RMP Noord-Holland Flevoland aan CE Delft en TNO gevraagd om onderzoek te doen naar maatregelen die effectief bij kunnen dragen aan het reduceren van de CO_2-uitstoot van mobiliteit en transport in Noord-Holland en Flevoland tot 2030. Het onderzoek is opgedeeld in twee delen, met de volgende resultaten:

1. In het eerste gedeelte van het onderzoek is een menukaart samengesteld van lokale en regionale maatregelen die allemaal bij kunnen dragen aan een reductie van CO_2-emissies van mobiliteit en transport. De menukaart duurzame mobiliteit geeft objectieve informatie voor beleidsmakers en bestuurders waarmee keuzes voor specifieke maatregelen genomen en onderbouwd kunnen worden.
2. In het tweede deel zijn de effecten berekend van de geplande maatregelen in de zeven RMP-deelregio's. Dit geeft inzicht welke CO_2-reductie tot 2030 behaald gaat worden als alle maatregelen worden uitgevoerd zoals aangegeven in de data-uitvraag aan de gemeenten in de twee betrokken provincies. Indien gemeentes op basis van deze uitkomsten hun ambities willen verhogen kunnen zij gebruik maken van de menukaart uit Deel 1.

We hebben voor beide delen van het onderzoek vragen geformuleerd waar we antwoord op geven als onderdeel van de resultaten. Hierna geven we een opsomming van deze vragen.

Deel 1: Het opstellen van een menukaart duurzame mobiliteit
- Welk type maatregelen kunnen het meeste bijdragen aan een CO_2-reductie tot 2030?
- Wat is de potentiële reductie van deze type maatregelen in termen van CO_2-uitstoot?
- Welke combinaties van type maatregelen zouden ingezet kunnen worden om de regionale doelstellingen en ambities te bereiken?
- Wat is de kostenefficiëntie voor de verschillende type maatregelen?
- Welke beleidsvoorwaarden zijn noodzakelijk om deze type maatregelen in te voeren?
- Welke actoren en bijbehorende verantwoordelijkheden spelen een rol in het succesvol implementeren en uitvoeren van de type maatregelen?

Deel 2: Het doorrekenen van maatregelen binnen de RMP-regio
- Tot welke CO_2-reductie gaan de actuele geplande maatregelen van gemeentes en de provincies leiden tot 2030 in de 7 deelregio's van het RMP?
- Op welke maatregelen wordt ingezet en welke maatregelen hebben een grote onbenutte potentie?
- Wat zijn de verschillen in ambitieniveau in landelijke, stedelijke en metropolitane gebieden?
- Wat is het effect van de maatregelen op de uitstoot van stikstof en fijnstof?
- Op welke manier kunnen gemeentes en provincies zelf de effecten van maatregelen inschatten (ex ante) en bepalen (ex post)?

Deze rapportage bevat de resultaten en conclusies uit Deel 2 van het onderzoek.

1.3 Scope en kanttekeningen bij de resultaten

In deze studie berekenen we de effecten van het voorgenomen beleid op de CO_2-, stikstof- en fijnstofemissies. Voor alle emissies is een Tank-To-Wheel (TTW)-scope aangehouden in deze studie. Dit betekent dat Well-To-Tank (WTT)-emissies door de productie van energie buiten beschouwing zijn gelaten. Voor luchtverontreinigende stoffen is deze keuze voor de hand liggend, omdat de schade locatieafhankelijk is; de emissies buiten Noord-Holland en Flevoland leveren dus geen schade op voor de inwoners van dit gebied. Bij CO_2-emissies geldt dit niet, omdat klimaatverandering een mondiaal probleem is. Toch is voor een TTW-benadering gekozen, omdat dit in lijn is met het Klimaatakkoord, waar emissies door energieopwekking aan de energiesector worden toegekend.

Een gevolg van de keuze om TTW-emissies te rapporteren is dat elektrisch vervoer als zero-emissie gerekend wordt. Hierbij moet de kanttekening worden geplaatst dat elektriciteitsproductie, zeker als gebruik wordt gemaakt van fossiele energiebronnen, wel degelijk voor CO_2-uitstoot zorgt. Ook de productie van voertuigen (inclusief de accu's van elektrische voertuigen) en het aanleggen en onderhouden van de infrastructuur valt buiten de scope. Indien maatregelen hierop effect hebben (bijvoorbeeld vermindering van het aantal auto's door gebruik van deelauto's) is dit effect niet meegenomen.

1.4 Leeswijzer

In Hoofdstuk 2 presenteren we de conclusies van dit onderzoek. De rest van deze rapportage bevat een onderbouwing van de resultaten. In Hoofdstuk 3 geven we een toelichting op de effectberekeningen, geven we een beeld van de bandbreedte van de effecten van de individuele maatregelen en gaan we in op effectiviteit van maatregelen in verschillende gebieden (metropolitaan, stedelijk en landelijk). In Hoofdstuk 4 gaan we in op de effecten van maatregelen op luchtverontreinigende stoffen en in Hoofdstuk 5 op het monitoren van de effectiviteit van maatregelen.

2 Conclusies

Op basis van ons onderzoek kunnen we drie belangrijke conclusies trekken:

1. Het voorgenomen beleid binnen het RMP Noord-Holland-Flevoland is in potentie voldoende om het minimale reductiedoel (CO_2-reductie van 4,2 Mton) te bereiken. Om deze minimale doelstelling te halen is het noodzakelijk dat het voorgenomen beleid volledig wordt uitgevoerd.
2. Het streefdoel van een reductie van 55% wordt bij lange na niet gehaald. Om deze doelstelling op regionaal niveau te halen zijn significant grotere inspanningen in de regio en aanvullend Europees en/of landelijk beleid nodig.
3. Uit onze berekening blijkt dat het voorgenomen beleid van metropolitane gebieden bijna de volledige potentie om de CO_2-uitstoot te reduceren benut, terwijl stedelijke en landelijke gemeenten relatief meer onbenutte potentie hebben.

Deze drie conclusies lichten we in de volgende paragrafen verder toe. In de laatste twee paragrafen gaan we kort in op de effecten van de maatregelen op stikstof- en fijnstof-concentraties en mogelijkheden om de effecten van het beleid te monitoren.

2.1 4,2 Mton doel wordt in potentie gehaald, maar ambitieuzere doelen niet

Uit de effectberekeningen blijkt dat 66% van de potentie, zoals berekend in de menukaart, behaald wordt. Dat betekent dat de huidige beleidsplannen in potentie voldoende zijn om het minst ambitieuze reductiedoel te halen dat in het RMP is opgenomen, namelijk maximaal 4,2 Mton CO_2-uitstoot door mobiliteit in 2030 (zie Figuur 3). Een voorwaarde hiervoor is wel dat het Klimaatakkoord op landelijk niveau[1] volledig wordt uitgevoerd en dat deze maatregelen de beoogde effecten hebben. Een tweede voorwaarde is dat de gemeenten de ambities op het gebied van de verschillende maatregelen waar maken. Uit de aangeleverde informatie kan worden geconcludeerd dat veel gemeenten ambitieuze doelen hebben. Deze ambities vertalen zich echter alleen in het gewenste effect in 2030 als de plannen tijdig worden omgezet in concreet beleid.

Ambitie en doelstelling RMP Noord-Holland-Flevoland

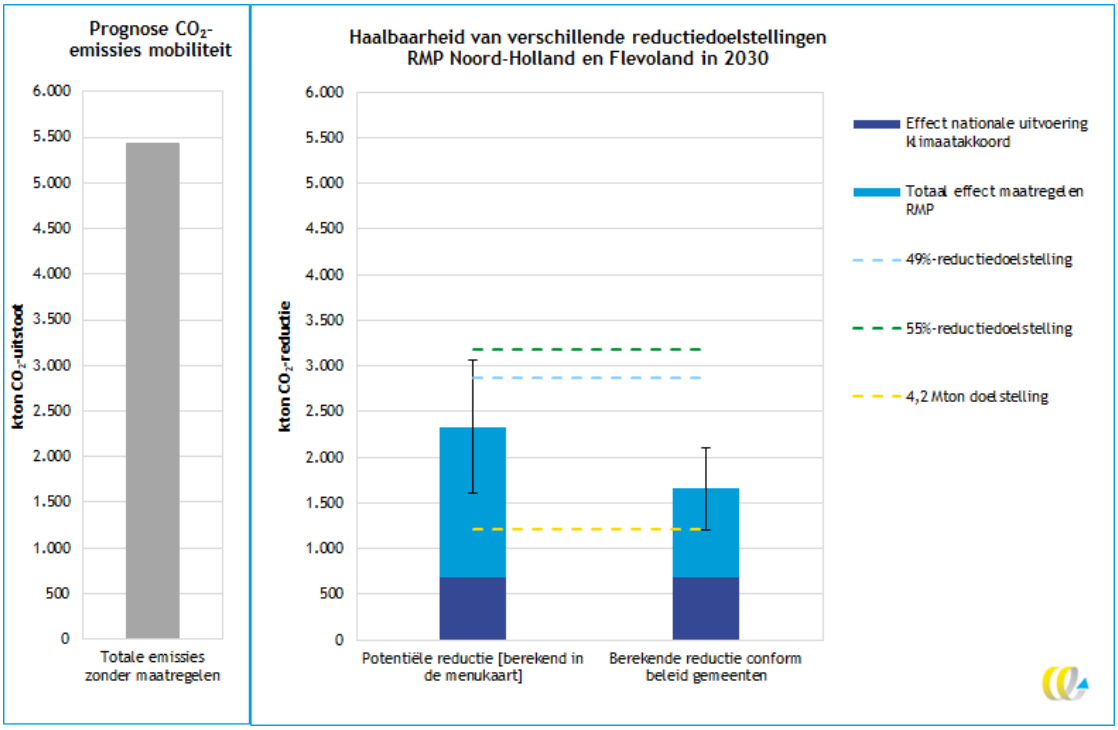
Om de klimaatdoelen te halen mag de maximale CO_2-uitstoot voor de sector Mobiliteit en Transport in heel Noord-Holland en Flevoland in 2030 maximaal 4,2 megaton zijn. Daarbij willen we zover mogelijk komen richting 55% reductie in 2030 conform de Europese Klimaatdoelstellingen (die luidt 2,2 megaton). Ter vergelijking: in 1990 was de regionale uitstoot 5,0 megaton en in 2017 5,4 megaton. Voor de langere termijn moet de CO_2-uitstoot door mobiliteit nog aanzienlijk verder teruggebracht worden om een substantiële bijdrage te leveren aan de doelstelling uit het Klimaatakkoord: gemiddeld 95% reductie van de CO_2-uitstoot tot 2050 over alle sectoren ten opzichte van 1990 (Provincies Noord-Holland en Flevoland, 2021).

De twee overige doelen, 49 en 55% reductie (toelichting in bovenstaand kader), worden beiden niet gehaald op basis van de huidige beleidsplannen. Om deze doelen wel te halen zou een significant hogere inspanning nodig zijn. Uit de potentieschatting zoals berekend voor de menukaart bleek echter dat deze doelen zelfs met een extreme inzet van elke gemeente lastig te halen zijn. Om tot 2030 een reductie van 49% of meer binnen de sector Mobiliteit en Transport te realiseren zullen zeer ingrijpende maatregelen nodig zijn. Verdergaand landelijk en/of Europees beleid lijkt nodig om deze doelstellingen op regionaal

[1] Nationale maatregelen die geen onderdeel zijn van de RMPs.

niveau te realiseren. Om de klimaatdoelen te bereiken is mondiaal, Europees, nationaal en regionaal beleid nodig. De bijdrage van de sector Mobiliteit en Transport moet daarbij in verhouding staan met andere sectoren omdat deze anders niet kosteneffectief is. Het is belangrijk te realiseren dat de overheid een cruciale rol speelt bij de verduurzaming, maar dat bedrijven en burgers ook een belangrijke rol hebben en dat ambitieuze doelen zoals de 55% reductie inspanningen van iedereen vragen.

Figuur 3 - Haalbaarheid doelstellingen op basis van voorgenomen beleid van gemeenten



2.2 De plannen moeten volledig worden uitgevoerd

Uit de data-uitvraag kwam naar voren dat veel gemeenten in de provincies Noord-Holland en Flevoland ambitieuze plannen hebben om tot 2030 bij te dragen aan een verduurzaming van mobiliteit en transport. Met name de gemeente Amsterdam is op dat gebied een koploper in Nederland. Ondanks de urgentie om een ambitieus klimaatbeleid te voeren, zal het een grote uitdaging worden deze plannen tot 2030 volledig te realiseren. Vele maatregelen kosten op korte termijn geld (voor de overheid, voor de burger of het bedrijfsleven), hebben weinig draagvlak of vereisen een gedragsverandering. Dit kan leiden tot weerstand. Indien het draagvlak binnen de verantwoordelijke organisaties en bij burgers en bedrijven niet groot genoeg is, kan dat resulteren in een afzwakking van het ambitieniveau of zelfs het schrappen van voorgenomen maatregelen.

De effectberekeningen hebben als uitgangspunt dat het beleid zo wordt ingevoerd als nu is verondersteld in de berekeningen. Om de mogelijke effecten van tegenvallers bij de invoering in kaart te brengen zijn drie gevoeligheidsanalyses uitgevoerd:

1. Alleen gemeenten die data hebben aangeleverd voeren beleid in: alle gemeenten die geen data hebben aangeleverd krijgen geen effect toegekend. In de standaard-effectberekeningen is aangenomen dat ook gemeenten die geen informatie hebben

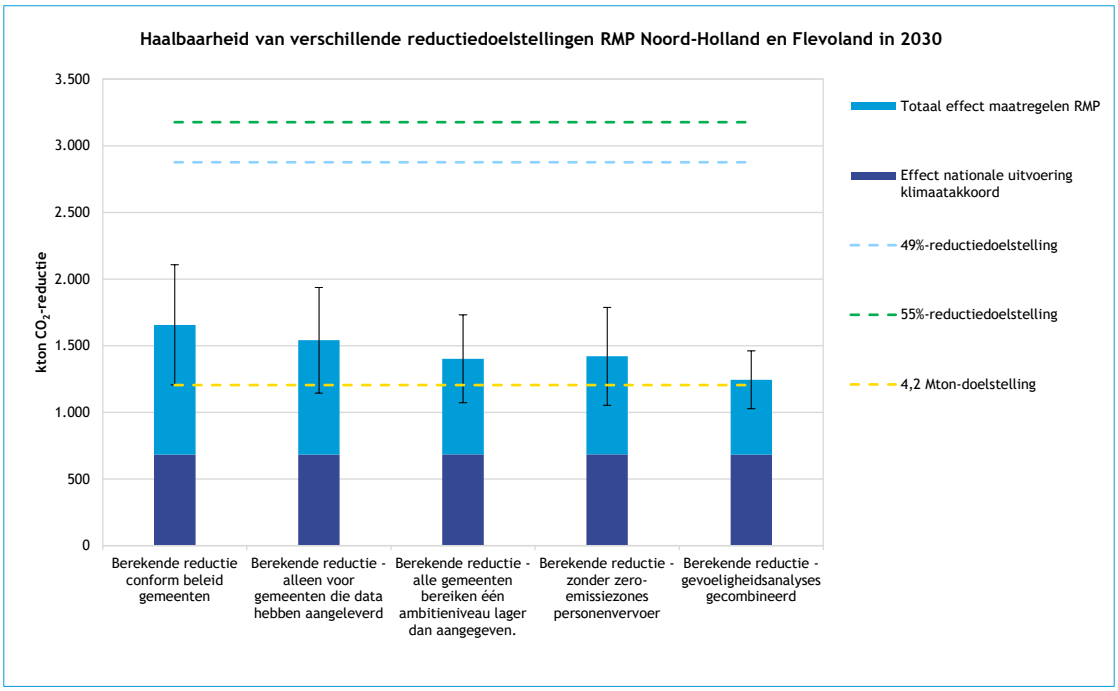
verschaft een vergelijkbare mate van duurzaamheidsbeleid doorvoeren. Als dit niet het geval is, valt de reductie in totaal 10,5% lager uit.

2. Het komt in de praktijk regelmatig voor dat duurzaamheidsbeleid in een minder ambitieuze vorm wordt ingevoerd dan aanvankelijk beoogd. Het effect van dergelijke tegenvallers is onderzocht door de effecten te berekenen wanneer overal in de praktijk één ambitieniveau lager wordt bereikt dan nu is aangegeven. Het effect is 23,2% minder CO_2-reductie.
3. Als derde gevoeligheidsanalyse is een scenario doorgerekend waarin de zero-emissie-zone voor het personenvervoer in Amsterdam niet voor 2030 wordt ingevoerd. De reden hiervoor is dat deze ene maatregel een erg grote impact op de uitkomst heeft, namelijk 21,5% van de totale reductie. Ook indien de zero-emissiezone wel wordt ingevoerd, maar met uitzonderingsregels waardoor niet het volledige effect wordt bereikt, zal dit een significante impact hebben op de uitkomsten.

Zoals eerder gezegd is er mondiaal, Europees, nationaal en regionaal beleid nodig om de klimaatdoelen te bereiken. Regionaal beleid heeft hierbij een beperkte invloedssfeer, maar hoge ambities en daadwerkelijke uitvoering zijn belangrijk voor het behalen van de doelen. Figuur 4 laat zien dat in alle scenario's de '4,2 Mton-doelstelling' in potentie wordt gehaald, mits de landelijke uitvoering van het Klimaatakkoord zoals gepland verloopt. Het effect van gemeenten die geen data hebben aangeleverd is relatief beperkt, terwijl de scenario's waar alle gemeenten één ambitieniveau lager bereiken of het ambitieniveau zonder zero-emissiezone voor het personenvervoer ieder een impact van bijna een kwart op de uitkomsten hebben.

Indien alle drie tegenvallers tegelijkertijd optreden, komt de berekende reductie precies uit op de minimale doelstelling. Gezien de onzekerheden van de individuele maatregelen (uitgedrukt in de onzekerheidsmarge) is het zowel mogelijk dat de doelstelling wel of niet wordt gehaald. Het is dus van groot belang de ambities waar te maken en de plannen tijdig uit te voeren zodat de gewenste effecten in 2030 ook daadwerkelijk gerealiseerd zijn.

Figuur 4 - De uitkomsten van de drie gevoeligheidsanalyses ten opzichte van de effectberekeningen



2.3 Verschillen tussen stedelijke en landelijke gebieden

De verschillen tussen (hoog)stedelijke en landelijke gebieden zijn dermate groot dat het belangrijk is om de berekende effecten voor de verschillende gebiedstypen apart te beschouwen.

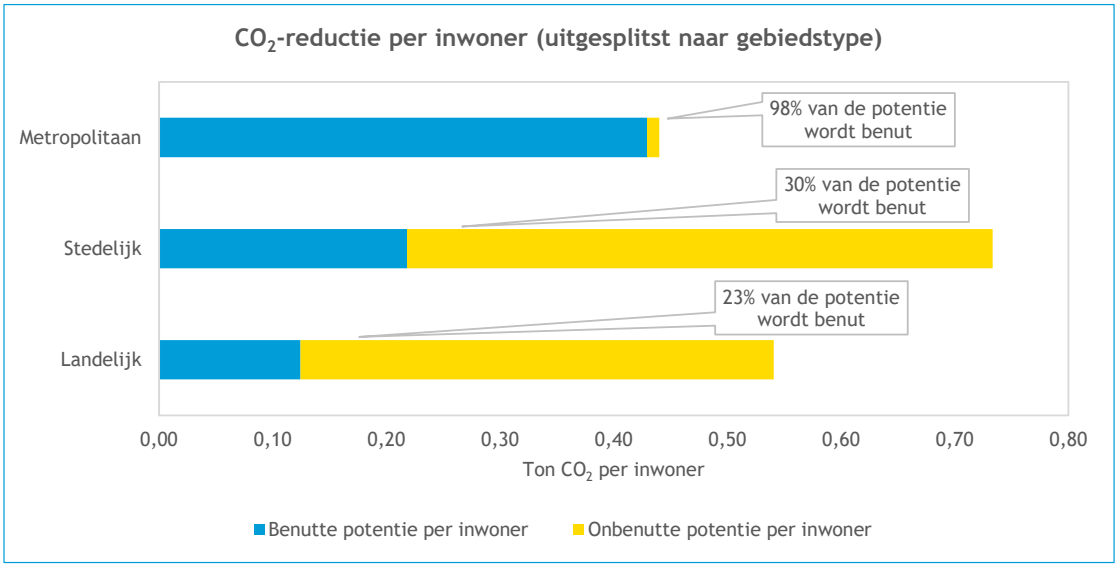
In Figuur 5 wordt deze vergelijking getoond in de vorm van emissiereductie per inwoner. Als eerste valt op dat de potentie in metropolitane gebieden het kleinst is en in stedelijke gebieden het grootst en in landelijke gebieden ertussenin. Dit patroon wordt verklaard door twee aspecten:

1. In metropolitane gebieden zijn de emissies per inwoner op dit moment het kleinst omdat al veel wordt gereisd met OV en fiets en reisafstanden gemiddeld korter zijn. Hierdoor is de potentie kleiner dan in stedelijke en landelijke gebieden.
2. In landelijke gebieden zijn er minder mogelijkheden om een CO_2-reductie te realiseren. Door de kleiner vervoerstromen en gemiddeld langere reisafstanden zijn OV en fiets minder geschikte opties dan in stedelijke en metropolitane gebieden. Dit verlaagt de potentie ten opzichte van stedelijke gebieden.

Over het algemeen is het zo dat de verduurzaming en verbetering van bereikbaarheid minder in lijn ligt in landelijke gebieden dan in metropolitane en stedelijke gebieden. Daarnaast zijn landelijke gebieden meer afhankelijk van auto en daarmee van Europese en nationale maatregelen die autoverkeer ontmoedigen (zoals kilometerheffing en bpm-teruggave) en verduurzamen (bijvoorbeeld normen voor nieuwe voertuigen). Het is wel zo dat maatregelen in metropolitane gebieden ook een effect kunnen hebben op de landelijke gebieden. Zo kunnen reisbewegingen met een fossiele brandstofauto tussen landelijke en metropolitane gebieden met de komst van een zero-emissiezone personenvervoer veranderen in een reis met een elektrische auto. Dit zorgt ook voor een CO_2-reductie in een landelijke gemeente, die in het kader van dit onderzoek toegekend wordt aan een metropolitane gemeente omdat hier de maatregel wordt ingevoerd.

Als we kijken welk deel van de potentie bereikt wordt, valt op dat metropolitane gebieden bijna 100% bereiken met het huidige beleid. Een belangrijke reden hiervoor is dat de gemeente Amsterdam aangaf volledig in te zetten op bijna elke maatregel. Dit heeft ermee te maken dat de gemeente Amsterdam duurzaamheid hoog op de agenda heeft staan, maar ook met het feit dat deze maatregelen helpen om de bereikbaarheid en leefbaarheid in de stad goed te houden. Zonder maatregelen om het autogebruik te beperken en andere modaliteiten te stimuleren, kan de infrastructuur van Amsterdam de toekomstige groei in de mobiliteitsvraag niet aan. In stedelijke en landelijke gebieden is deze noodzaak minder groot. Hier is vaak voldoende ruimte voor de (vervuilende) auto aanwezig. Omdat bereikbaarheidsvraagstukken en duurzaamheidsvraagstukken minder in lijn zijn, is het voor gemeentes in deze gebieden vaak moelijker om een ambitieuze duurzaamheidsagenda te hebben. Dit wordt ook zichtbaar in Figuur 5. In stedelijke gebieden wordt minder dan een derde van de potentie benut en in landelijke gebieden is dit zelfs minder dan een kwart. Hier is nog ruimte om het ambitieniveau te verhogen.

Figuur 5 - Berekende en potentiële CO_2-reductie per inwoner voor verschillende gebiedstypen



2.4 Effecten op stikstof- en fijnstofconcentraties

In deze studie is niet alleen het effect van maatregelen op de CO_2-uitstoot onderzocht, ook is het effect op de uitstoot van fijnstof en stikstofoxiden regio onderzocht. Dit is gedaan door op een zestal representatieve locaties voor het zichtjaar 2030 indicatief de effecten op de fijnstof- en stikstofdioxideconcentraties te bepalen. Uit de berekeningen op een zestal representatieve locaties volgt dat de maatregelen in 2030, gemiddeld over de locaties, een additioneel reductie van ca. 12, 3 en 4% op de lokale NO_x-, PM_{10}- en $PM_{2,5}$-concentraties leveren. Het effect van het maatregelenpakket is groter op de NO_2-concentraties dan op de fijnstofconcentraties. Dit wordt veroorzaakt door onder andere de opbouw van de lokale concentraties en de verschillende effecten die het maatregelen-pakket op de uitstoot van fijnstof en stikstof heeft.
Hoewel in de wetenschap veel discussie gevoerd wordt over de mate van schadelijkheid van blootstelling aan bepaalde concentraties fijnstof en stikstofdioxiden, is zeker dat iedere verlaging van concentraties altijd gezondheidswinst oplevert.

2.5 Monitoring

Voor een geslaagde uitvoering van het maatregelenpakket binnen een afgesproken termijn is een structurele monitoring van groot belang. Naast de mogelijkheid tot bijsturing tijdens de uitvoering levert een goede monitoring de noodzakelijke gegevens om de geïmplemen-teerde maatregelen te kunnen koppelen aan de uiteindelijke realisaties. Vóór uitvoering van het maatregelenpakket moeten duidelijke indicatoren vastgelegd worden. Aan de hand van de aangedragen methodologie en voorbeelden kan het monitoring- en evaluatieproces in detail verder uitgewerkt worden.

3 CO_2-reductie in de regio

Op basis van de menukaart uit Deel 1 van die onderzoek (CE Delft & TNO, 2021) én een uitgebreide lijst van maatregelen die door alle gemeenten, de Vervoerregio Amsterdam en de provincies Noord-Holland en Flevoland eerder zijn opgesteld, hebben we een overzicht gemaakt van 29 kansrijke maatregelen, die ingezet kunnen worden om de CO_2-uitstoot binnen de RMP-regio tot 2030 te reduceren. Aan alle gemeenten, de VRA en de twee provincies is een vragenlijst over deze 29 maatregelen gestuurd. In de vragenlijst werd ten eerste gevraagd om het ambitieniveau binnen de gemeente voor de invoering van elke maatregel aan te geven. Een tweede onderdeel van deze vragenlijst bestond uit detail-vragen over de manier van invoering van de maatregelen.

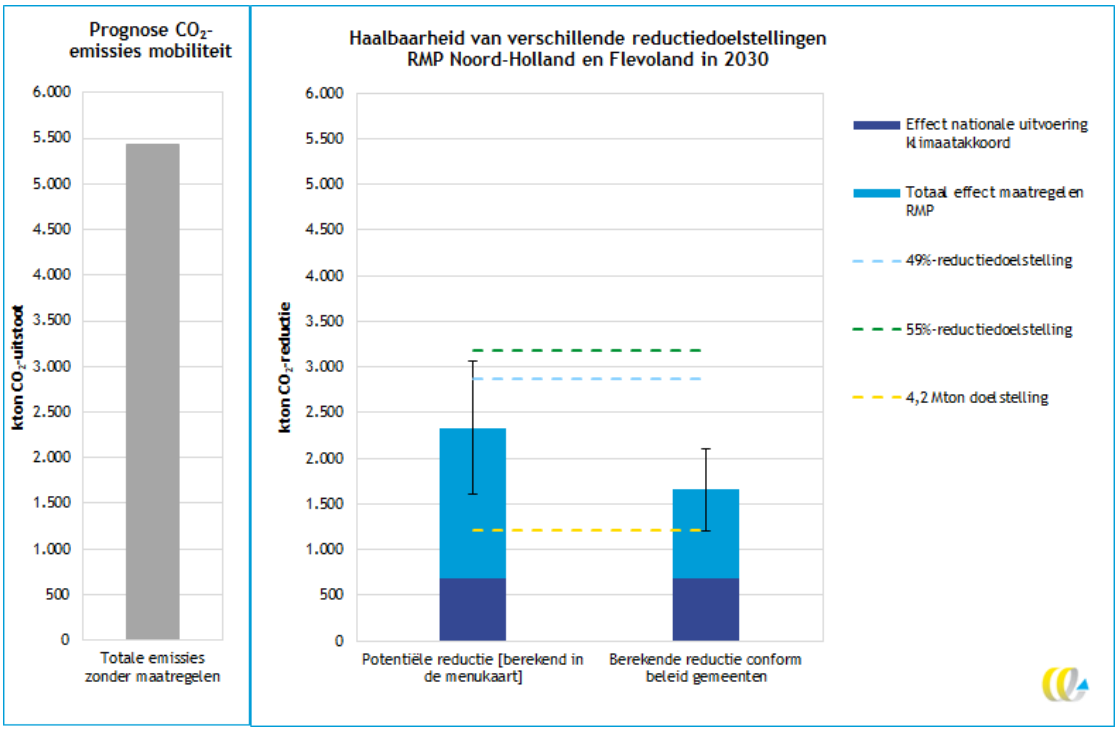
Op basis van deze data hebben wij berekend tot welke CO_2-reductie de uitvoering van het voorgenomen beleid binnen de hele RMP-regio en binnen de 7 RMP-deelregio's leidt indien een volledige realisatie van de plannen bereikt wordt. De resulterende CO_2-reductie wordt vergeleken met de doelen die zijn geformuleerd door de regio. Vervolgens lichten we toe welk deel van de potentie benut wordt en welk deel onbenut blijft in de verschillende thema's en voor de individuele maatregelen. In deze analyse gaan we zowel in op verschil-len tussen de individuele RMP-deelregio's en tussen metropolitane, stedelijke en landelijke gebieden. Ten slotte, gaan we met behulp van een drietal gevoeligheidsanalyses in op de effecten van mogelijke tegenvallers bij de realisatie van de plannen.

3.1 De CO_2-reductie in Noord-Holland en Flevoland

In de eerder opgestelde menukaart is de potentiële CO_2-reductie berekend aan de hand van 20 typen maatregelen (CE Delft & TNO, 2021). In deze studie hebben we berekend wat de totale CO_2-reductie is voor Noord-Holland en Flevoland op basis van het voorgenomen beleid van de gemeenten binnen de twee provincies. De totale effecten op basis van het voor-genomen beleid zijn weergegeven in Figuur 6. In de figuur is een vergelijking gemaakt tussen de potentiële reductie die in de menukaart berekend was en de berekende reductie op basis van het voorgenomen beleid van de gemeenten. Zonder extra maatregelen bedraagt de verwachte CO_2-uitstoot in Noord-Holland en Flevoland 5,4 Mton in 2030 (CE Delft, 2020e). De potentiële reductie, indien ambitieus wordt ingezet op alle typen maatregelen uit de menukaart, is 1,65 Mton (CE Delft & TNO, 2021). Uit de effect-berekeningen die in deze studie zijn uitgevoerd blijkt dat het voorgenomen beleid resulteert in een reductie van 1,1 Mton. Om deze reductie daadwerkelijk te behalen moet het beleid met het beoogde ambitieniveau tot 2030 volledig gerealiseerd worden.

Het is belangrijk om bij de vergelijking op te merken dat de scope enigszins afwijkt tussen de potentieberekening uit (CE Delft & TNO, 2021) en de effectberekeningen die in deze studie zijn uitgevoerd. Een exacte vergelijking tussen de effecten van de type maatregelen in de menukaart en in het tweede gedeelte van de studie is te vinden in Bijlage E.

Figuur 6 - Haalbaarheidsdoelstellingen op basis van voorgenomen beleid van gemeenten



In Figuur 6 is te zien dat het berekende effect op basis van het beleid van de gemeenten lager uitvalt dan de potentie die berekend is in de menukaart. Een verklaring hiervoor is dat de potentie van de menukaart is berekend met als uitgangspunt een ambitieus (maar niet extreem) en realistisch beleid op alle type maatregelen in alle gemeenten. Het voorgenomen beleid van de gemeenten dat in de doorrekening verwerkt is, is echter niet voor alle maatregelen ambitieus. Hierdoor valt het effect op basis van het beleid lager uit.
Op basis van het voorgenomen beleid is de 4,2 Mton-doelstelling haalbaar voor de RMP-regio Noord-Holland en Flevoland. Om deze doelstellingen te halen is het echter wel belangrijk dat het voorgenomen beleid daadwerkelijk wordt uitgevoerd. De overige doelstellingen, corresponderend met 49 of 55% reductie van de CO_2-uitstoot, zijn op basis van het voorgenomen regionale beleid van de gemeenten niet haalbaar. Er is dus additionele inzet van zowel de Rijksoverheid als van andere partners noodzakelijk om deze doelstellingen te behalen. Indien de regio een koploper wil zijn op het gebied van verduurzaming, of als de verplichte uitstootdoelen door aanvullen Europees- of landelijk beleid worden aangescherpt, is het huidige voorgenomen beleid niet voldoende.

Het is belangrijk om op te merken dat er in de haalbaarheid van de 4,2 Mton-doelstelling onzekerheden zijn. Deze zijn als volgt:

- Alle mobiliteitsmaatregelen van het Klimaatakkoord moeten uitgevoerd worden en de daarbij beoogde reductiedoelen behalen.
- Er zijn onzekerheden in de aannames achter de berekeningen. Deze zijn verwerkt in de onzekerheidsmarge in Figuur 6.
- De berekeningen zijn gebaseerd op het voorgenomen beleid van de gemeenten. De berekening gaat alleen op onder voorwaarde dat de voorgenomen ambities daadwerkelijk waar gemaakt worden.

- Niet alle gemeenten hebben aangegeven wat het voorgenomen beleid is. Wij hebben voor de gemeenten die geen informatie hebben aangeleverd, aannames gemaakt (zie Bijlage C.5) op basis van een analyse van de aangeleverde informatie door andere gemeenten.

Om het effect van de laatste twee onzekerheden in beeld te brengen, hebben we gevoeligheidsanalyses uitgevoerd. Deze zijn te vinden in Paragraaf 3.6.

3.2 De CO_2-reductie per RMP-deelregio

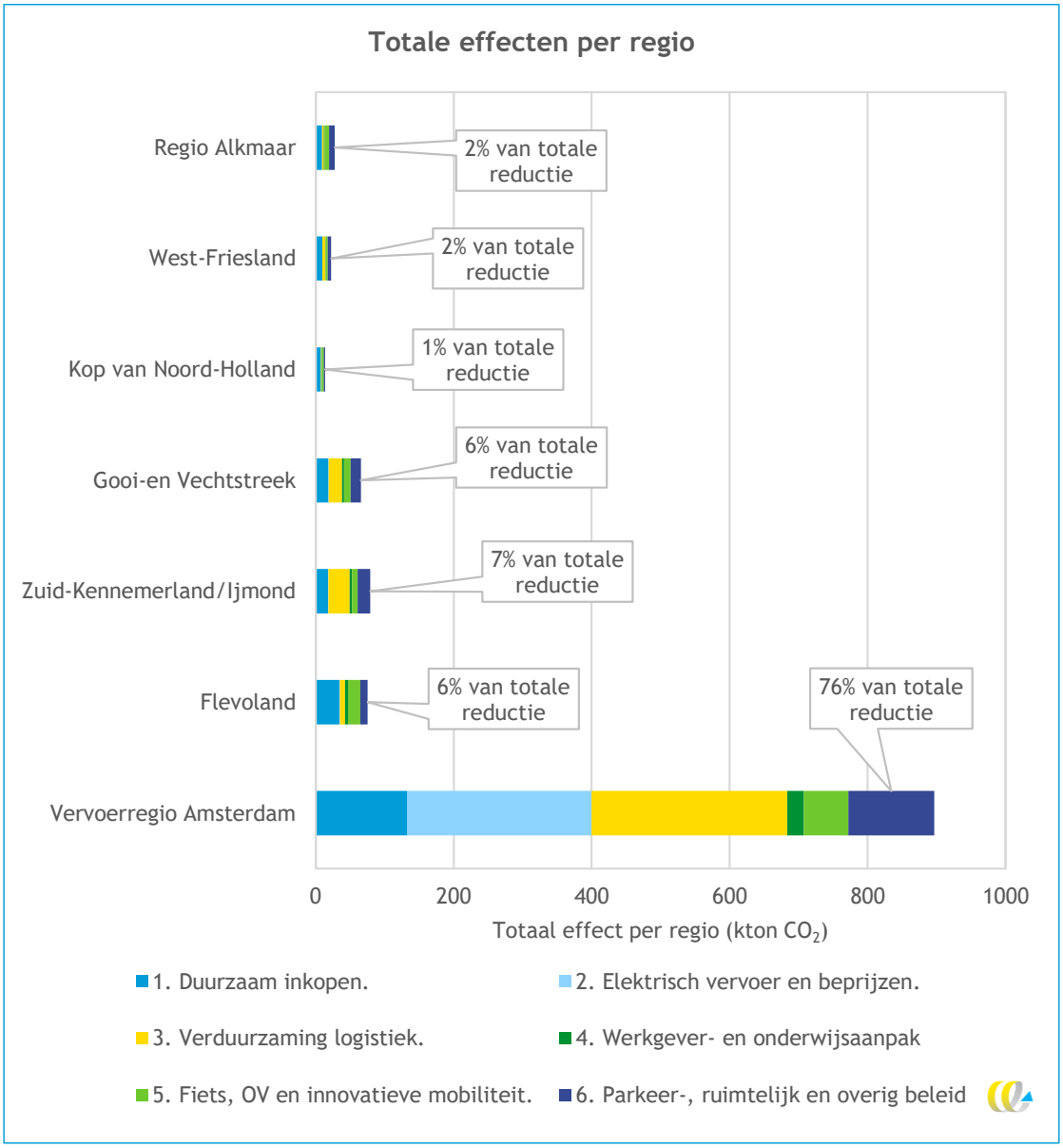
De RMP-regio Noord-Holland en Flevoland beslaat een gebied van 53 gemeenten die gezamenlijk de provincies Noord-Holland en Flevoland afdekken. De RMP-regio is opgedeeld in 7 deelgebieden. In Bijlage B staat een overzicht van de 7 RMP-deelregio's en de indeling van de gemeenten naar RMP-deelregio. Voor elk van deze regio's hebben we het effect bepaald in termen van CO_2-reductie. We hebben hierin onderscheid gemaakt tussen het totale effect wat in een regio behaald wordt en het effect dat behaald wordt per inwoner. Op deze manier nemen we de verschillende groottes van de RMP-deelregio's mee en kunnen we een betere vergelijking maken tussen het effect dat behaald wordt in de regio's.

De totale berekende effecten per RMP-deelregio staan weergegeven in Figuur 7. Uit de figuur kan worden afgelezen dat maar liefst 76% van de totale CO_2-reductie behaald wordt in de Vervoerregio Amsterdam. Voor de totaaleffecten is dit te verwachten, aangezien de Vervoerregio de meeste inwoners heeft en de grootste uitstoot.

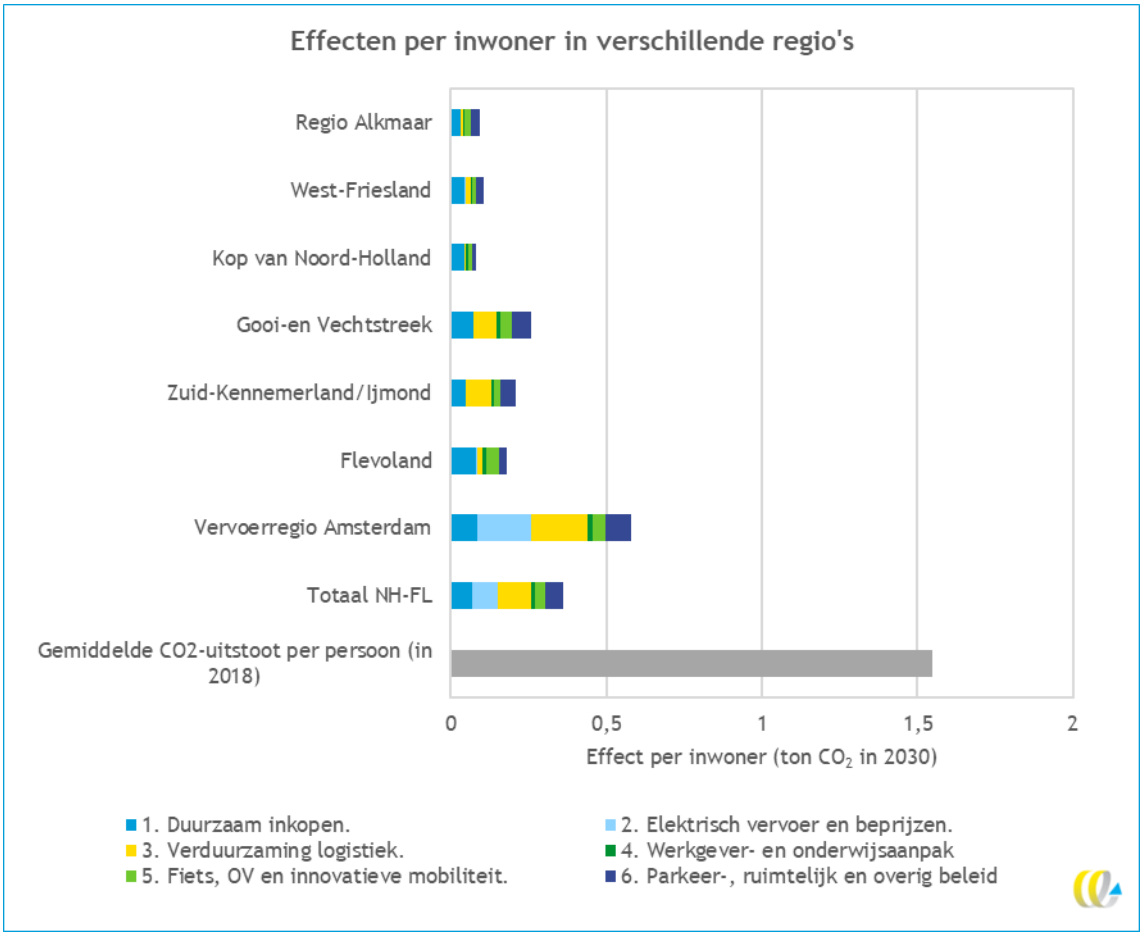
In de referentieprognose heeft een gemiddelde inwoner van de provincies Noord-Holland en Flevoland een CO_2-uitstoot van 1,55 ton per jaar gerelateerd aan mobiliteit[2]. In Figuur 8 is de totale CO_2-uitstoot per inwoner (links) en de CO_2-reductie per inwoner voor de verschillende RMP-deelregio's (rechts) weergegeven. Deze figuur laat zien dat het behaalde effect per inwoner in de Vervoerregio Amsterdam ook veel hoger uitvalt in vergelijking met de andere RMP-deelregio's. Dit valt te verklaren door het relatief hoge ambitieniveau voor de verschillende maatregelen dat is opgegeven door de verschillende gemeenten binnen de Vervoerregio.

[2] Dit getal is opgesteld door CO_2-uitstoot zoals berekend in de referentieprognose te delen door de verwachte bevolking van Noord-Holland en Flevoland volgens de 'Regionale bevolkings- en huishoudensprognose 2019-2050' (PBL ; CBS, 2019).

Figuur 7 - Totale effecten per regio (in de grafiek is geen rekening gehouden met dubbeltellingen, omdat deze niet toegekend kunnen worden aan individuele thema's)



Figuur 8 - Effecten per inwoner per regio (in de grafiek is geen rekening gehouden met dubbeltellingen, omdat deze niet toegekend kunnen worden aan individuele thema's)



In Bijlage C.3 staat een overzicht van de ambitieniveaus die door de verschillende gemeenten zijn doorgegeven. Hierin valt duidelijk te zien dat de gemeenten die binnen de Vervoerregio Amsterdam vallen, over het algemeen hogere ambitieniveaus hebben. Dit geldt met name voor de gemeente Amsterdam, die bij een groot gedeelte van de maatregelen inzet op een Ambitieniveau 3 of 4 (op een schaal van 0 t/m 4). De gemeenten binnen de andere RMP-deelregio's hebben vaker een Ambitieniveau 0, 1 of 2 opgegeven voor de verschillende maatregelen en hebben daardoor een minder ambitieus beleid waardoor het effect lager uitvalt.

Berekening effecten op basis van ambitieniveau individuele gemeenten

Voor de berekening van de effecten in deze rapportage hebben we gebruik gemaakt van data van de individuele gemeenten over het voorgenomen beleid tot en met 2030. We hebben door middel van een data-uitvraag informatie verzameld over de inzet op de verschillende maatregelen door de individuele gemeenten. Per maatregel hebben de gemeenten aan kunnen geven hoe ambitieus zij beleid voeren op de maatregel. We hebben hierin onderscheid gemaakt tussen de vijf verschillende ambitieniveaus die in Tabel 1 zijn weergegeven.

Tabel 1 - Ambitieniveaus van gemeenten

Ambitieniveau	Inzet ten opzichte van heel Nederland
0	De gemeente zet niet in op deze maatregel t/m 2030
1	De gemeente zet minder dan gemiddeld in op deze maatregel t/m 2030
2	De gemeente zet gemiddeld in op deze maatregel t/m 2030
3	De gemeente zet meer dan gemiddeld in op deze maatregel t/m 2030
4	De gemeente zet veel meer dan gemiddeld in op deze maatregel t/m 2030

Gemiddeld is hier gedefinieerd als de gemiddelde inspanning van alle gemeenten in Nederland. Het boven-gemiddelde Ambitieniveau 3 is gelijk verondersteld aan de ambitieniveaus die in de potentieschatting van de menukaart zijn aangenomen (CE Delft & TNO, 2021). Voor individuele gemeenten is het mogelijk dat de ambities nog verder gaan, namelijk Ambitieniveau 4. Dit is ongeveer vergelijkbaar met de aannames in de 'extreme' variant die was doorgerekend voor de menukaart (CE Delft & TNO, 2021). Een uitgebreide toelichting op de data-uitvraag en de rekenmethode is te vinden in Bijlage C en Bijlage D. De totale effecten per gemeente zijn te vinden in Bijlage F.2.

De maatregelen binnen het thema 'Duurzaam inkopen' dragen in alle regio's significant bij aan de uitstootreductie en het effect per inwoner is overal ongeveer hetzelfde. Binnen dit thema valt bijvoorbeeld de maatregel 'Verduurzaming mobiele werktuigen via inkoop', waarop in een groot aantal gemeenten wordt ingezet.

Op het thema 'Elektrische vervoer en beprijzen' wordt binnen de Vervoerregio Amsterdam een groot effect behaald, terwijl in alle andere deelregio's de bijdrage van dit thema slechts 1% is. De reductie in de VRA wordt bijna volledig veroorzaakt door de maatregel 'zero-emissiezone personenvervoer', die in de gemeente Amsterdam volgens planning ingevoerd gaat worden en nergens anders binnen Noord-Holland en Flevoland. Het grote effect van deze maatregel is conform de potentieschatting in de menukaart (CE Delft & TNO, 2021).

'Verduurzaming logistiek' draagt in alle regio's bij, maar de effecten variëren sterk. Dat komt zowel door verschillen in de omvang van logistiek in de deelregio's als door verschillen in het ambitieniveau op dit thema.

De 'Werkgever- en onderwijsaanpak' heeft in alle regio's slechte een kleine bijdrage. De thema's 'Fiets, OV en innovatieve mobiliteit' en 'Parkeer-, ruimtelijk en overig beleid' hebben een grotere bijdrage, maar ook hun impact op het terugbrengen van de CO_2-uitstoot blijft beperkt. Op deze maatregel wordt in bijna alle gemeenten ingezet omdat deze vaak belangrijke andere doelen hebben. Het stimuleren van fietsen of het verbeteren van het OV zijn randvoorwaarden om ander maatregelen effectief te laten werken en de bereikbaar-heid te verbeteren. Parkeerbeleid is nodig om de parkeerdruk voor bewoners en bezoekers te verlagen.

In de volgende paragraaf gaan we verder in op het effect van individuele maatregelen.

3.3 Verschil tussen potentie en benutte reductie in beeld

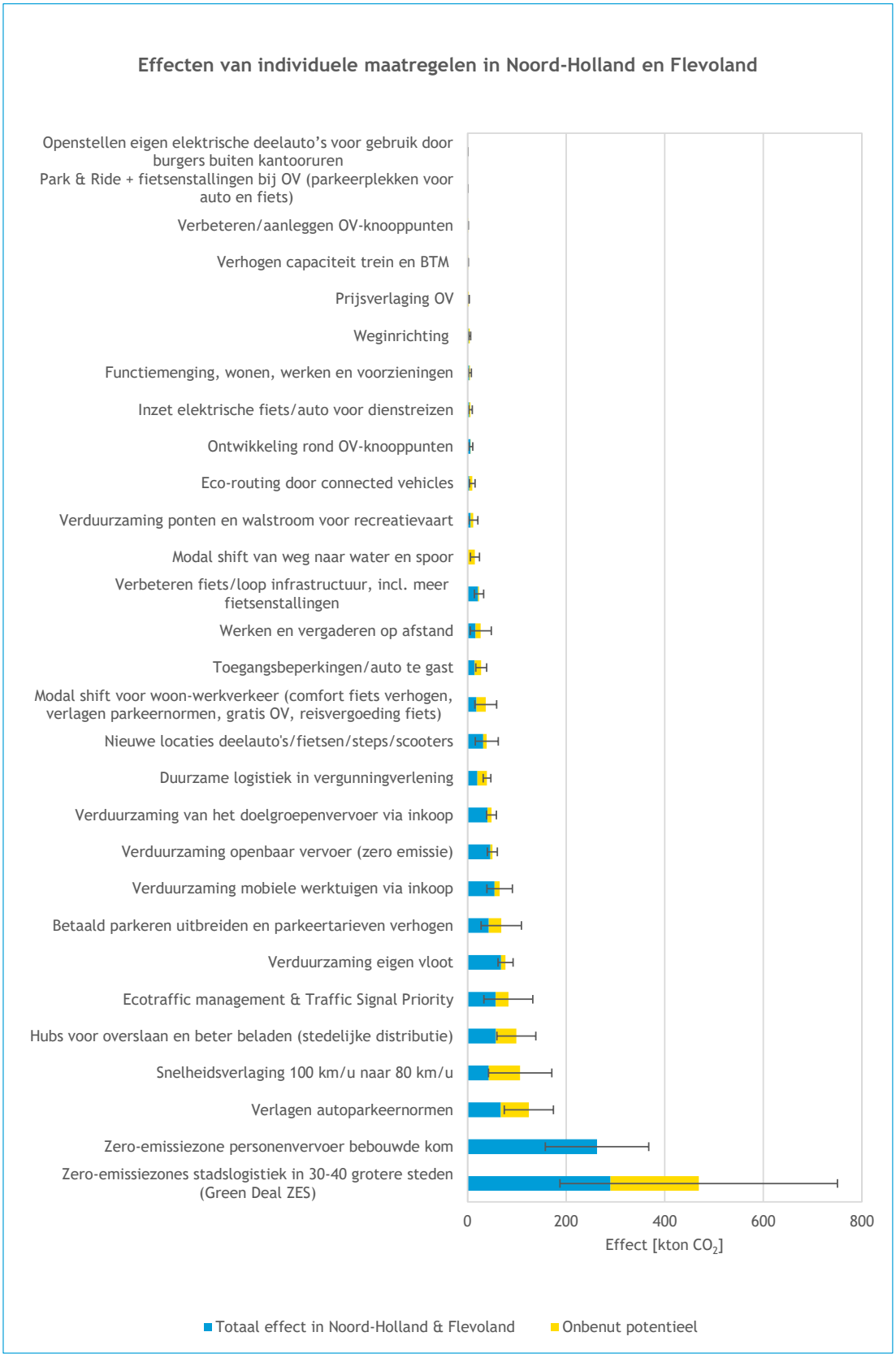
De berekende effecten van maatregelen op basis van het voorgenomen beleid zijn over het algemeen lager dan de potentiële effecten die bereikt kunnen worden met een ambitieuze inzet van alle gemeenten (CE Delft & TNO, 2021). Figuur 9 geeft per maatregel zowel het effect van het voorgenomen beleid als het 'onbenutte potentieel' weer voor het geheel van de provincies Noord-Holland en Flevoland. Figuur 10 geeft dezelfde data weer als percentages van de totale potentie per maatregel, zodat het voor de maatregelen met kleinere effecten ook goed zichtbaar is welk aandeel van de potentie wordt benut volgens het voorgenomen beleid.

Het 'onbenutte potentieel' is hier gedefinieerd als het effect dat bereikt zou worden als elke gemeente met Ambitieniveau 3 (hoger dan het landelijke gemiddelde) in zou zetten op elke maatregel[3]. Dat zou betekenen dat ambitieus maar niet extreem wordt ingezet op alle maatregelen tegelijk. Niveau 3 is ambitieus en realistisch zoals ook in de menukaart aangegeven is. Een overzicht van de ambitieniveaus die daadwerkelijk door gemeenten zijn aangegeven is opgenomen in Bijlage C.3.

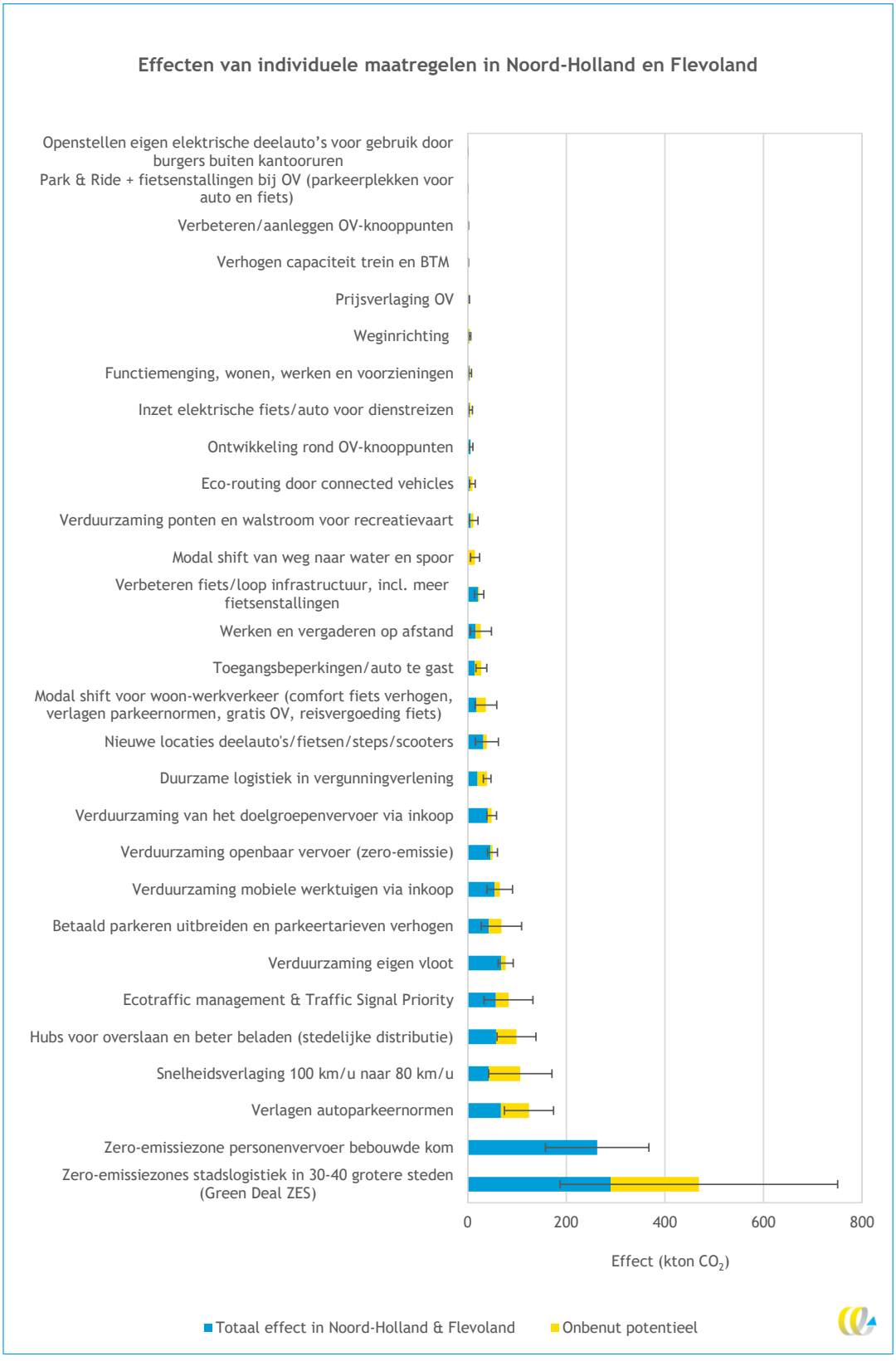
Als het potentieel van een maatregel niet wordt benut, dan betekent dit dat gemeenten gemiddeld genomen meer op deze maatregelen in zouden kunnen zetten. Er kunnen verscheidene redenen zijn waarom dit momenteel niet is voorzien. Enkele voor de hand liggende redenen zijn dat er geen politiek draagvlak is voor de maatregel, dat de maatregel hoge kosten heeft voor de uitvoering, beter past bij een ander gebiedstypologie, of dat de maatregel simpelweg niet op de radar staat in de gemeente. Dit overzicht kan daarom juist inzichtelijk maken waar nog kansen liggen.

[3] De enige uitzondering hierop is de zero-emissiezone voor het personenvervoer. Dit is een ingrijpende maatregel die naar onze inschatting in 2030 slechts haalbaar is in de gemeente Amsterdam. Om deze reden is geen onbenut potentieel gerekend voor andere gemeenten die niet op deze maatregel inzetten.

Figuur 9 - Verschil tussen effect op basis van het voorgenomen beleid en de potentie in absolute aantallen



Figuur 10 - Verschil tussen effect op basis van het voorgenomen beleid en de potentie in percentages. De potentie komt overeen met Ambitieniveau 3 (meer dan gemiddeld inzet op deze maatregel t/m 2030)

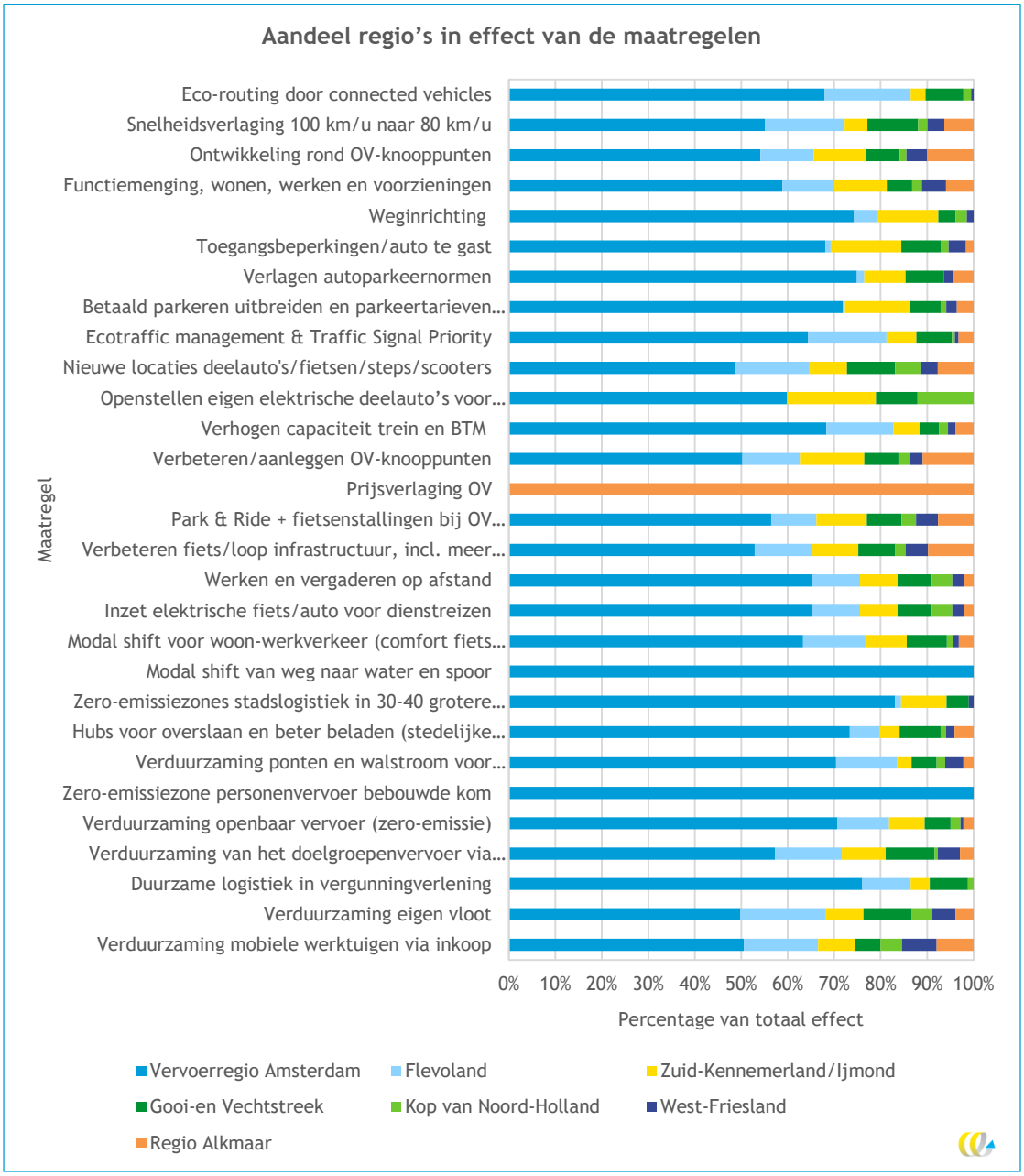


3.4 Bijdrage van individuele maatregelen per RMP-deelregio

In Figuur 11 is per maatregel weergegeven welk effect met de doorgerekende overheidsmaatregelen behaald wordt over de verschillende regio's. Het grootste effect voor Noord-Holland en Flevoland samen wordt in Vervoerregio Amsterdam behaald (zie ook Figuur 7). Ditzelfde geldt voor het effect van bijna alle maatregelen: uit Figuur 11 blijkt dat 50% of meer van het totale effect dat met de meeste maatregelen bereikt wordt, door gemeenten in de Vervoerregio Amsterdam behaald wordt. Dit sluit aan bij het beeld dat in Paragraaf 3.2 naar voren is gekomen, waarin duidelijk is geworden dat de gemeenten in de Vervoerregio Amsterdam ambitieus als geheel inzetten op een groot gedeelte van de maatregelen. Voor de maatregelen 'Modal shift van weg naar water en spoor' en 'Zero-emissiezone personenvervoer bebouwde kom' geldt zelfs dat deze maatregelen alleen opgenomen zijn in het beleid binnen de Vervoerregio Amsterdam en niet in andere regio's. Voor de maatregel 'Zero-emissiezone personenvervoer bebouwde kom' is dit in lijn met de verwachting uit de menukaart (CE Delft & TNO, 2021).

Alleen bij de maatregelen 'Nieuwe locaties deelauto's/fietsen/steps/scooters' en 'Verduurzaming eigen vloot' wordt iets minder dan 50% van het effect behaald in de Vervoerregio Amsterdam. Opvallend is dat de maatregel 'prijsverlaging' alleen effect heeft in de regio Alkmaar. In de andere regio's wordt niet ingezet op deze maatregel en in Alkmaar met Ambitieniveau 1 (minder dan landelijk gemiddeld). Dat betekent dat in de beleidsplannen deze maatregel geen betekenis heeft en ook niet bijdraagt aan de CO_2-reductie in de regio.

Figuur 11 - Effect van de verschillende maatregelen, uitgesplitst naar regio en uitgedrukt in percentages



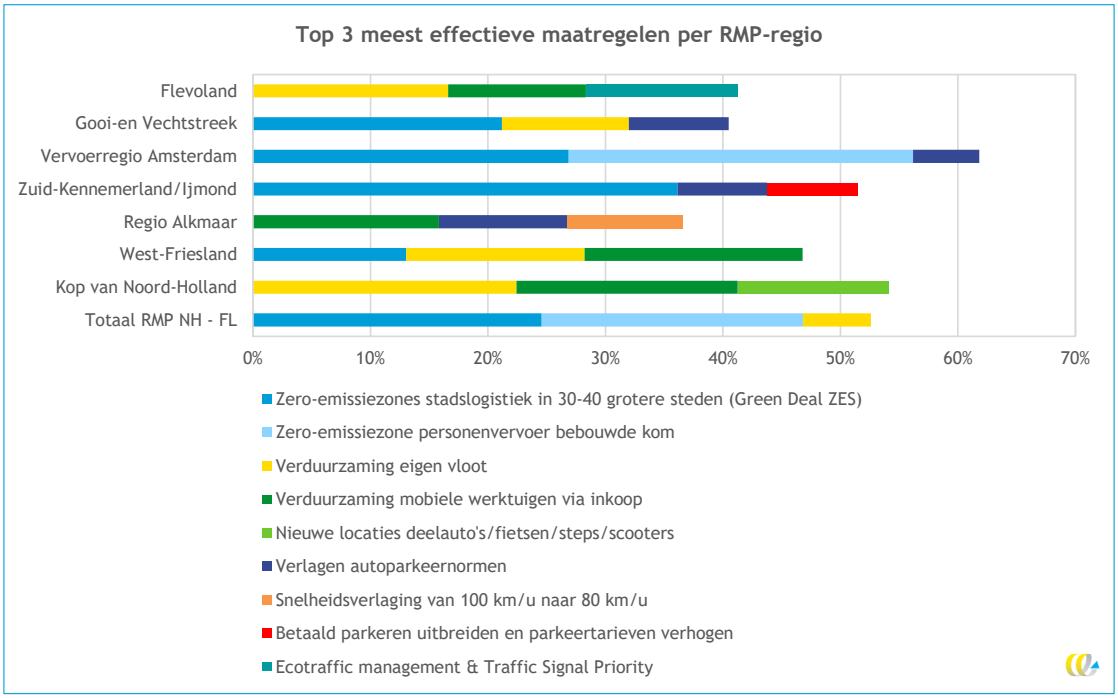
Voor Noord-Holland en Flevoland is de top 3 meest effectieve maatregelen als volgt:
1. Zero-emissiezones stadslogistiek in 30-40 grote steden.
2. Zero-emissiezone personenvervoer bebouwde kom in de gemeente Amsterdam.
3. Verduurzaming eigen vloot.

Mochten meer gemeenten dan alleen de gemeente Amsterdam een zero-emissiezone voor personenvervoer in gaan voeren, dan verschuift deze maatregel naar de eerste plaats als meest effectieve maatregel.

Deze top 3 en de top 3 per RMP-deelregio zijn weergegeven in Figuur 12. De percentages zijn berekend op basis van het totale effect per regio. In Figuur 7 hebben we gezien dat het grootste effect voor Noord-Holland en Flevoland bereikt wordt in de Vervoerregio Amsterdam. In Figuur 12 valt te zien dat geen van de regio's dezelfde top 3 heeft als de totale regio Noord-Holland en Flevoland. Daaruit blijkt dat de maatregelen die in de andere regio's dan de Vervoerregio Amsterdam genomen worden, wel degelijk invloed hebben op het totale effect in Noord-Holland en Flevoland.

Geen van de regio's heeft dezelfde drie maatregelen in de top 3 van meest effectieve maatregelen. Deze top 3 dekt 35-54% van het totale effect van de maatregelen die door de gemeenten ingediend zijn voor de doorrekening in de verschillende regio's af. Daarentegen worden alle top 3's afgedekt door 9 maatregelen. In Bijlage F.1 staat per regio ook een top 5 meest effectieve maatregelen. Deze top 5 dekt 55-71% van het totale effect van de maatregelen per regio af.

Figuur 12 - De top 3 meest effectieve maatregelen per deelregio en voor de gehele RMP-regio (in percentages is de effectiviteit per maatregel weergegeven ten opzichte van het totale effect in de regio)



3.5 Verschillen tussen stedelijke en landelijke gebieden

Landelijke en (hoog)stedelijke gebieden zijn dermate verschillend dat het de moeite waard is om per gebiedstype de berekende effecten en potentie te analyseren. Met betrekking tot de verduurzaming van mobiliteit zijn de twee belangrijkste verschillen tussen landelijke en stedelijke gebieden:

1. Landelijke gebieden hebben niet dezelfde mogelijkheden als stedelijke gebieden om te verduurzamen. Dit komt omdat bepaalde maatregelen pas logisch worden bij een bepaalde bevolkingsdichtheid (denk bijvoorbeeld aan het aanleggen van een tram).

2. Per inwoner is de aan mobiliteit gerelateerde uitstoot over het algemeen hoger in landelijke gebieden. Dit komt onder andere omdat de afstanden naar bijvoorbeeld de supermarkt of werk langer zijn en er minder duurzame opties voor vervoer (zoals elektrisch OV zijn), waardoor inwoners meer gebruik maken van de (vervuilende) auto. Dit verband tussen stedelijkheid en CO_2-uitstoot is weergegeven in Tabel 2[4].

Dit betekent enerzijds dat de potentie bij landelijke gebieden kleiner is, omdat een aantal maatregelen niet efficiënt zijn. Aan de andere kant geeft het aan dat het landelijk gebied niet over het hoofd gezien kan worden omdat de CO_2-uitstoot per inwoner actueel bijna 2,5 keer zo groot is dan in metropolitane gebieden. Het is dus nuttig om de effecten en potenties voor de verschillende gebiedstypologieën apart te analyseren.

Tabel 2 – Jaarlijkse CO_2-uitstoot per inwoner in 2018 voor verschillende gebiedstypen

Gebiedstype	Ton CO_2-uitstoot per inwoner in 2018 (mobiliteit)
Landelijk	2,52
Stedelijk	1,81
Metropolitaan	1,04

Figuur 13 geeft per gebiedstype de berekende en potentiële CO_2-reductie per inwoner weer. Wanneer wij de emissies per inwoner in 2018 vergelijken met de potentiële emissie-reductie in 2030[5], volgt dat in metropolitane gebieden een reductie van wel 42% behaald zou kunnen worden (die voor 98% wordt ingevuld door het voorgenomen beleid). In stede-lijke gebieden is de potentiële CO_2-reductie 40% (waarvan 30% behaald wordt met het huidige beleid). In landelijke gebieden kan slechts 21% van de emissies worden gereduceerd met de maatregelen die in deze studie zijn meegenomen (waarvan 23% wordt behaald met het huidige voorgenomen beleid).

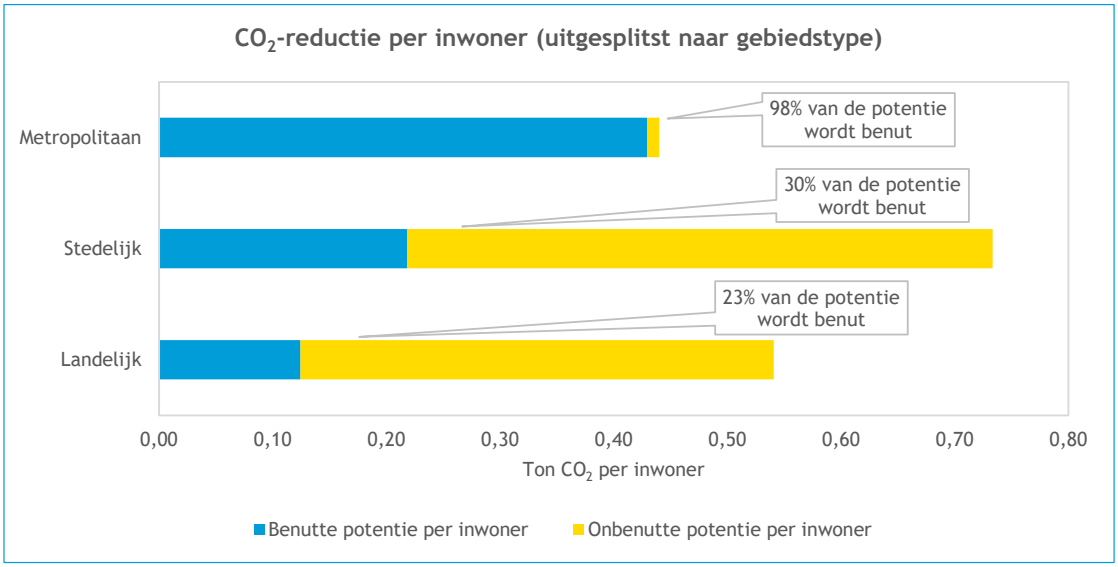
De reden waarom metropolitane gebieden hier zo hoog scoren is dat de gemeente Amsterdam aangaf volledig in te zetten op bijna elke maatregel[6]. Dit heeft ermee te maken dat de gemeente Amsterdam duurzaamheid hoog op de agenda heeft staan, maar ook met het feit dat deze maatregelen helpen om de bereikbaarheid en leefbaarheid in de stad goed te houden. Zonder maatregelen om het autogebruik te beperken en andere modaliteiten te stimuleren, kan de infrastructuur van Amsterdam de toekomstige groei in de mobiliteits-vraag niet aan. In stedelijke en landelijke gebieden is deze noodzaak minder groot. Hier is vaak voldoende ruimte voor de (vervuilende) auto aanwezig. Omdat bereikbaarheids-vraagstukken en duurzaamheidsvraagstukken minder in lijn zijn, is het voor gemeenten in deze gebieden vaak moelijker om een ambitieuzere duurzaamheidsagenda te hebben.

[4] Deze tabel is opgesteld met behulp van emissiecijfers uit de Emissieregistratie en bevolkingsaantallen per gemeente van het CBS (Rijksoverheid, lopend; CBS, 2021).

[5] Dit is niet een geheel zuivere vergelijking, omdat de emissies per inwoner in 2018 worden vergeleken met de emissiereductie die mogelijk is in 2030 ten opzichte van het referentiescenario in 2030. Toch is het een vergelijking die veel inzicht geeft; om deze reden is de keuze gemaakt om de getallen zo te presenteren.

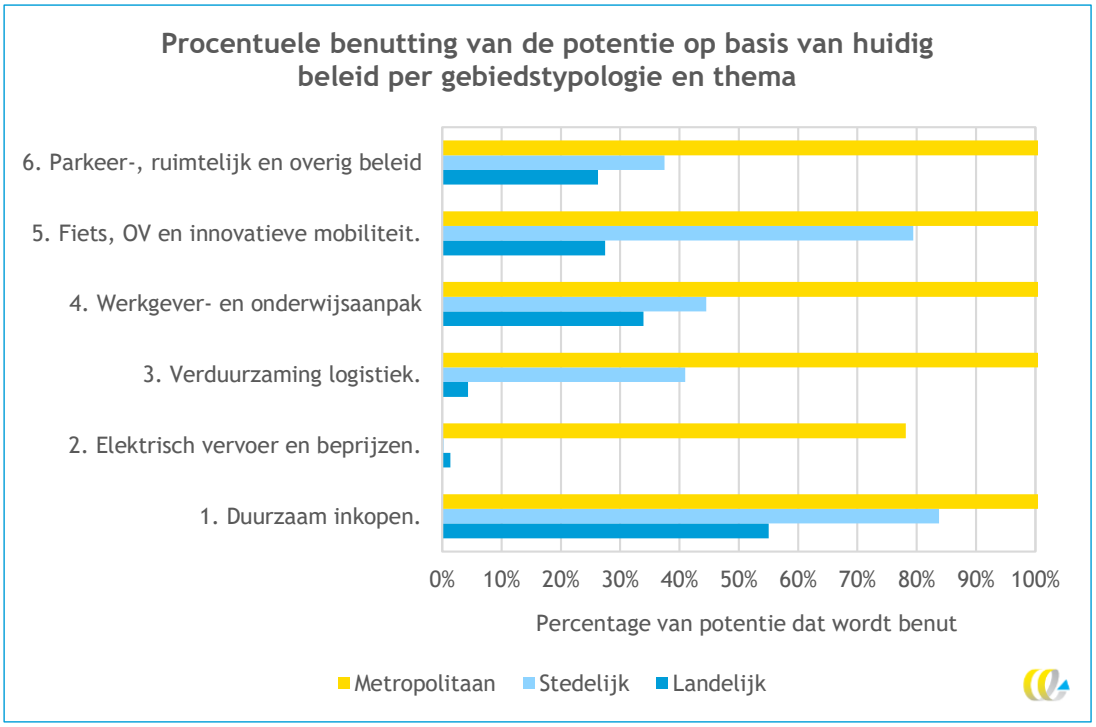
[6] De gemeente Amsterdam heeft met het 'actieplan schone lucht' de ambitie vastgelegd om de CO_2-uitstoot van verkeer en vervoer in 2030 met 95% te verlagen.

Figuur 13 - Berekende en potentiële CO_2-reductie per inwoner voor verschillende gebiedstypen



Figuur 14 laat per thema en per gebiedstype zien welk percentage van de potentie wordt behaald met het huidige beleid. Hier is ook weer zichtbaar dat in metropolitane gebieden bijna de gehele potentie wordt behaald. De ambitieniveaus van landelijke en stedelijke gebieden zijn gemiddeld lager en variëren sterk per thema. Het thema 'Elektrisch vervoer en beprijzen' komt in de beleidsplannen van stedelijk en landelijke gemeentes (bijna) niet voor en het thema 'Verduurzaming logistiek' is (bijna) niet op de agenda van landelijke gemeenten. Bij de andere thema's wordt 25 tot 85% van de potentie benut als het voorgenomen beleid wordt uitgevoerd.

Figuur 14 - Behaalde effecten ten opzichte van potentie, per thema en per gebiedstypologie



3.6 Onzekerheden in de uitvoering van het beleid

De resultaten van deze studie zijn omgeven met significante onzekerheden. Deze onzekerheden hebben verschillende oorzaken. De eerste oorzaak is dat, zelfs als we precies zouden weten hoe maatregelen worden uitgevoerd, er onzekerheid is over de effecten die hiermee bereikt worden. Dit komt omdat de berekeningen een versimpeling van de werkelijkheid zijn. Als bijvoorbeeld de parkeertarieven verhoogd worden is niet precies bekend tot hoeveel minder autoverkeer dit gemiddeld zou leiden. Ernaast is het belangrijk te realiseren dat een dergelijke maatregel lokaal tot zeer verschillende effecten kan leiden. In een regio met goede OV-verbindingen heeft deze maatregel waarschijnlijk meer effect dan in een regio met weinig OV, omdat reizigers hier minder mogelijkheden hebben om hun autorit door een andere vervoerwijze te vervangen. Deze onzekerheid is weergegeven als foutbalken in de grafieken.

Een tweede soort onzekerheid betreft het ambitieniveau van de uitvoering van de maatregelen. Het is namelijk niet met zekerheid te zeggen dat de veronderstelde ambities van de gemeenten (zoals gedocumenteerd in Bijlage C.3) precies overeenkomen met de plannen van gemeenten zoals deze zullen worden uitgevoerd[7]. Dit heeft de volgende oorzaken:

1. Niet alle gemeenten hebben op ons verzoek van data gereageerd. Voor de gemeenten die niet hebben gereageerd hebben wij aannames gemaakt over het voorgenomen beleid.
2. Gemeenten die wel hebben gereageerd, hebben niet altijd specifieke data aangeleverd waaruit de ambitie van het beleid blijkt. In deze gevallen hebben wij aannames moeten maken over hoe een opgegeven ambitieniveau correspondeert met daadwerkelijk beleid.
3. Het is goed mogelijk dat de ambities die gemeenten hebben opgegeven niet altijd gerealiseerd zullen worden, bijvoorbeeld omdat het lastig is om de benodigde beleidswijzigingen doorgevoerd te krijgen.

Om een inschatting te geven van de mogelijke effecten van deze onzekerheden op de resultaten hebben wij drie gevoeligheidsanalyses uitgevoerd om een beeld te vormen van de effecten van bepaalde ‘tegenvallers’ voor de uitkomsten:

1. Gemeenten die geen data hebben aangeleverd krijgen geen effect toegekend (in tegenstelling tot de standaardberekeningen, waar aangenomen is dat deze gemeenten (gedifferentieerd naar gebiedstypologie) gemiddeld even sterk inzetten op de maatregelen dan de gemeenten die wel data hebben aangeleverd).
2. Alle gemeenten behalen in werkelijkheid gemiddeld één ambitieniveau lager dan zij hebben aangegeven.
3. De ZE-zone van personenvervoer in Amsterdam wordt niet voor 2030 ingevoerd.

De reden voor de laatste gevoeligheidsanalyse is dat het effect van deze ene maatregel zo significant is dat de uitkomsten er sterk van afhankelijk zijn.

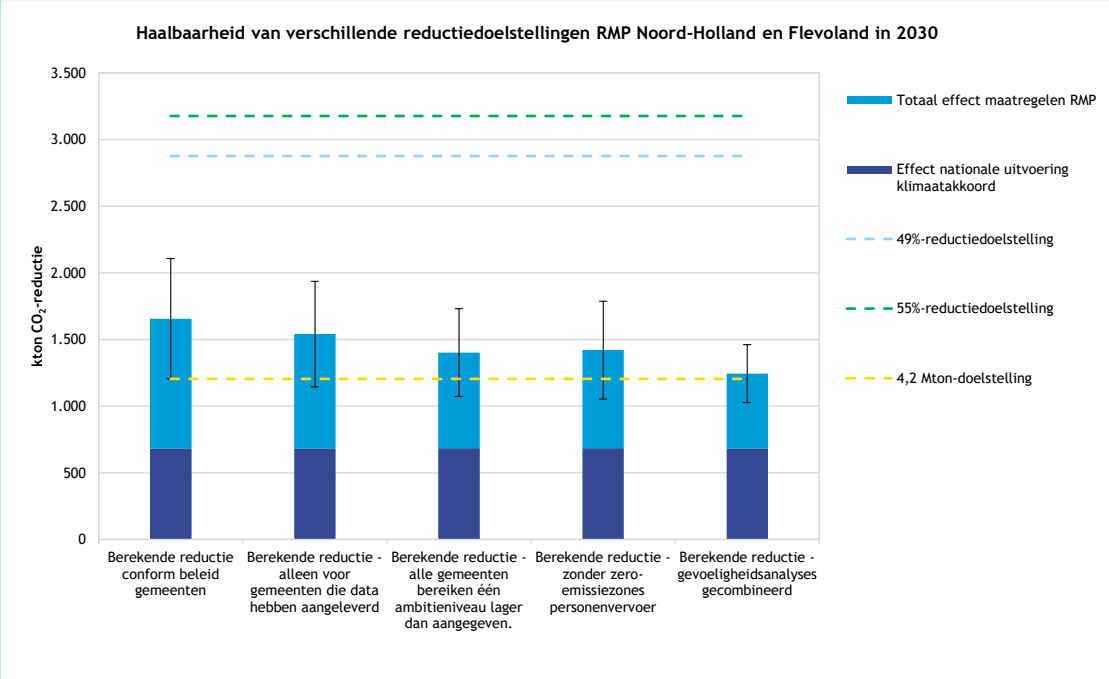
De uitkomsten van de gevoeligheidsanalyse zijn weergegeven in Figuur 15. De totaal berekende CO_2-reductie van alle maatregelen is 1,1 Mton (links in de figuur). In geen van de sensitiviteitsanalyses is het effect van de ‘tegenvaller’ zo sterk dat de 4,2 Mton-doelstelling niet wordt gehaald. Wanneer alleen effecten worden gerekend voor de gemeenten die data hebben aangeleverd, wordt 116 kton minder reductie in de CO_2-emissies behaald in

[7] In deze studie gaan we in op de uitvoering van het beleid van de gemeenten omdat de doorrekening plaatsvindt op gemeenteniveau. Effecten gaan gepaard met uitvoering van maatregelen op andere niveaus, zoals maatregelen genomen door de provincie of Vervoerregio Amsterdam.

vergelijking met de referentieberekeningen (-10,5%). Wanneer alle maatregelen één ambitieniveau lager zijn in uitvoering scheelt dit 257 kton in de emissies (-23,2%), terwijl slechts het wegvallen van de zero-emissiezone personenvervoer tot een 239 kton lagere emissiereductie leidt (-21,5%).

Indien alle drie tegenvallers tegelijkertijd optreden, namelijk (1) geen (of een duidelijk minder ambitieus) verduurzamingsbeleid in gemeenten die geen data hebben aangeleverd, (2) alle andere gemeenten voeren maatregelen met één ambitieniveau lager uit, en (3) de zero-emissiezone personenvervoer in Amsterdam komt niet, komt de berekende reductie precies uit op de minimale doelstelling. Gezien de onzekerheden van de individuele maatregelen (uitgedrukt in de onzekerheidsmarge) is het zowel mogelijk dat de doelstelling wel of niet wordt gehaald. Het is dus van groot belang de ambities waar te maken en de plannen tijdig uit te voeren, zodat de gewenste effecten in 2030 ook daadwerkelijk gerealiseerd zijn.

Figuur 15 - De uitkomsten van de drie gevoeligheidsanalyses ten opzichte van de effectberekeningen



4 Stikstofoxiden en fijnstof

CO_2 is een broeikasgas dat vooral schadelijk is voor mens en natuur door de bijdrage aan de opwarming van de aarde en bijvoorbeeld door bijdrage aan de verzuring van de oceanen. De CO_2-reductiemaatregelen die in de vorige hoofdstukken onderzocht zijn hebben nagenoeg allemaal ook een verlaging van de fijnstof- en stikstofemissies tot gevolg.
De concentraties van fijnstof en stikstofdioxide zijn belangrijk voor de luchtkwaliteit en stikstofdepositie. Hoewel in de wetenschap veel discussie is hoe schadelijk welke stof bij welke blootstelling precies is, is in ieder geval zeker dat verhoogde concentraties fijnstof, zeker afkomstig uit verbrandingsmotoren, en stikstofdioxiden schadelijk voor de gezondheid zijn. Ook zorgt de uitstoot van onder andere stikstof door verkeer voor verhoging van stikstofverbindingen in de bodem. Hoewel in Nederland op de meeste locaties aan de Europese richtlijnen voor luchtkwaliteit voldaan wordt, wil dat niet zeggen dat de concentraties van fijnstof en stikstofdioxide niet meer schadelijk zijn. Verdere verlaging van concentraties levert altijd gezondheidswinst op. Om de effecten van de besproken verduurzamingsmaatregelen op stikstof en fijnstof inzichtelijk te maken wordt in dit hoofdstuk de impact van de maatregelen op de NO_2-, $PM_{2,5}$- en PM_{10}-concentratie berekend.

4.1 Effecten van het maatregelpakket in relatie tot NO_x, PM_{10} en $PM_{2,5}$

Om de relatie te leggen tussen de reductie in CO_2-uitstoot als gevolg van verduurzamings-maatregelen in de mobiliteit en de impact op stikstofdepositie en fijnstofontwikkeling moeten in principe de concentraties op lokaal niveau berekend worden. Om dit te kunnen doen wordt de opbouw van de lokale concentraties allereerst uitgesplitst naar de verschillende bronnen. Lokale concentraties worden berekend door een onderscheid te maken naar de bijdrage van mobiliteit en van andere sectoren. Ook wordt onderscheid gemaakt in de achtergrondconcentraties (veroorzaakt door verkeer industrie, landbouw, vervuiling op nationaal niveau en uit het buitenland) en in concentraties veroorzaakt door de directe bijdrage van het lokale verkeer op de betreffende rekenpunten. De toegepaste methodologie en gebruikte concentratiegegevens sluiten direct aan bij het NSL (nationaal samenwerkingsverband luchtkwaliteit) en de opvolger Aerius die in Nederland standaard gebruikt worden voor de berekening van lokale concentraties. Ook wordt gebruik gemaakt van emissiegegevens (gedetailleerde cijfers per emissiebron per regio) uit de nationale Emissieregistratie. Het consortium berekent een indicatie van de impact van het maatregelenpakket op stikstof en fijnstof door de effecten op de concentraties op een zestal locaties te berekenen. De locaties zijn representatief voor de verschillende gebieden in Noord-Holland en Flevoland. Deze aanpak levert beleidsmakers voldoende inzicht welke maatregelen effectiever zijn in het terugdringen van de luchtvervuiling.

De maatregelen zullen op verschillende wijze de luchtkwaliteit beïnvloeden:
1. Afname van het verkeer. Een deel van de maatregelen is gericht op het terugdringen van het verkeer, denk hierbij aan stimuleren van het OV, het verhogen van parkeer-tarieven, verbeteren van de logistiek, etc.
2. Verbeteren van de doorstroming, het verlagen van de snelheden of het verminderen van de verkeersdynamiek. Denk hierbij aan verkeersmanagement, de maatregel 80 i.p.v. 100 km/h.
3. Veranderen van de wagenparksamenstelling, bijvoorbeeld het elektrificeren van het park door ZE-zones.

In deze studie is het effect van het maatregelpakket op de emissies per gemeente en voor de gehele RMP-regio bepaald. Deze berekende effecten zijn vervolgens gebruikt om de effecten op de bijdrage van de diverse bronnen aan de lokale concentraties te bepalen. Zo is steeds voor de directe én indirecte bijdrage van verkeer, uitgesplitst naar personen, bestel-, middelzwaar- en zware vracht en bussen bepaald wat het effect per rekenlocatie is. Daarnaast zijn ook effecten op andere bronnen als recreatievaart en Non Road Mobile Machinery per locatie apart berekend. Vervolgens zijn op iedere locatie de effecten per luchtvervuilende stof (NO_2, $PM_{2,5}$, PM_{10}) opgeteld zodat een totaal effect van het maatregelenpakket op de lokale concentratie bepaald kon worden.

4.2 Effecten luchtverontreinigende emissies per locatie

4.2.1 Reductie van de NO_2-concentratie

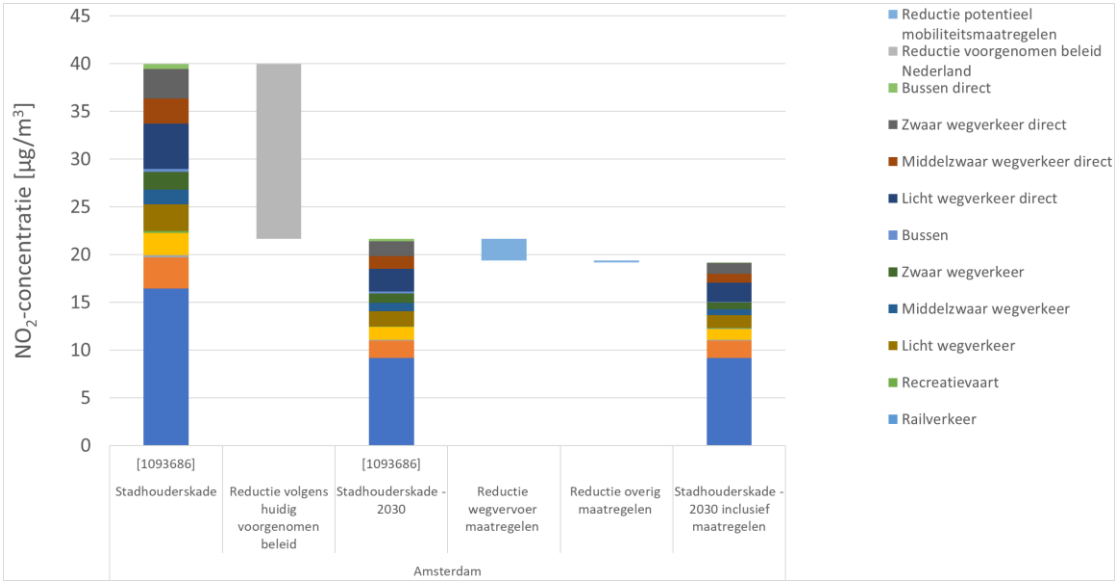
In overleg met de opdrachtgever zijn in totaal 6 locaties bepaald waarvoor de effecten van het maatregelenpakker op de lokale concentraties berekend zijn (zie Bijlage G en Tabel 3). In Tabel 3 wordt de verwachte reductie in NO_2-concentratie weergegeven bij uitvoering van het volledige maatregelenpakket onder Ambitieniveau 3. Voor het selecteren van de meetpunten is rekening gehouden met de diverse gebiedstypologieën, zo zijn er locaties voor hoogstedelijk/metropolitaan, stedelijk en landelijk verdeeld over beide provincies.

Tabel 3 - Totale potentie van de NO_x-reductie aan de hand van het totale maatregelenpakket met Ambitieniveau 3

Locatie	Reductie t.o.v. voorgenomen beleid
Amsterdam - Stadhouderskade	11%
Amsterdam – Prins Hendrikkade	9%
Zaandam - Guisweg	10%
Heemskerk - Rijksstraatweg	12%
Lelystad - Larserdreef	17%
Zeewolde - Gelderseweg	11%
Gemiddeld	**12%**

Figuur 16 toont de totale potentie van de NO_2-reductie aan de hand van het totale maatregelenpakket met Ambitieniveau 3 voor de Stadhouderskade te Amsterdam in vergelijking met de huidige NO_2-concentratie en de verwachte NO_2-concentratie in 2030. De reductie volgens huidig voorgenomen beleid representeert de door de NSL verwachte reductie over alle emissieoorzaken voor dit specifieke meetpunt. De reductie wegvervoer en overige maatregelen representeren de extra haalbare reductie aan de hand van veranderingen in wagenparksamenstelling en verkeersintensiteit op het specifieke meetpunt. De figuren voor de overige rekenpunten zijn te vinden in Bijlage G.3.

Figuur 16 - Totale potentie van de NO_2-reductie aan de hand van het totale maatregelenpakket met Ambitieniveau 3 voor de Stadhouderskade te Amsterdam



4.2.2 Effecten op de PM_{10}- en $PM_{2,5}$-concentratie

Voor de geselecteerde 6 rekenpunten zijn ook de effecten op de PM_{10}- en $PM_{2,5}$-concentraties bepaald. Voor fijnstof is van belang dat een aanzienlijk deel van de van het verkeer afkomstige fijnstof veroorzaakt wordt door slijtage van banden en remmen. Voor moderne voertuigen is het slijtage aandeel in de fijnstofemissie zelfs duidelijk hoger dan het aandeel fijnstof afkomstig uit de uitlaat van de voertuigen. Hierbij zijn ook kanttekeningen te plaatsen: voor elektrische en hybride voertuigen is nog beperkte informatie beschikbaar over de exacte verhouding tussen de slijtage- en uitlaatfijnstof. Hybride- en elektrische voertuigen remmen weliswaar op de elektromotor waardoor minder rememissies zouden vrijkomen, deze voertuigen zijn over het algemeen wel zwaarder wat weer hogere slijtage-emissies in de hand zou werken. Voor deze studie is aangenomen dat slijtage-emissies van conventionele voertuigen globaal overeenkomen met elektrische voertuigen. Mede ook omdat niet uitvoerig onderzocht is welke voertuigen in het bestaande park (benzine, diesel, hybride, etc.) vervangen zouden worden door bijvoorbeeld elektrische voertuigen, fiets- en OV-kilometers.

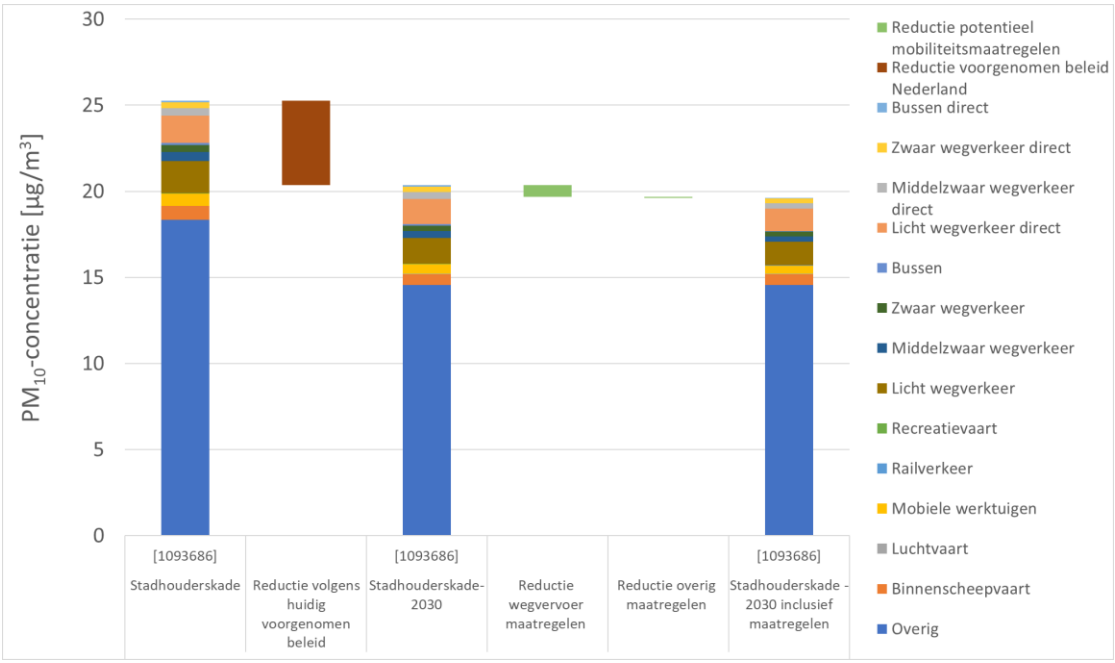
In Tabel 4 wordt de verwachte reductie in PM_{10}-concentratie weergegeven bij uitvoering van het volledige maatregelenpakket onder Ambitieniveau 3. Voor het selecteren van de meetpunten is rekening gehouden met de diverse gebiedstypologieën, zo zijn er locaties voor hoogstedelijk/metropolitaan, stedelijk en landelijk verdeeld over beide provincies.

Tabel 4 - Totale potentie van de PM_{10}-reductie aan de hand van het totale maatregelenpakket met Ambitieniveau 3

Locatie	Reductie t.o.v. voorgenomen beleid
Amsterdam - Stadhouderskade	4%
Amsterdam – Prins Hendrikkade	3%
Zaandam - Guisweg	1%
Heemskerk - Rijksstraatweg	4%
Lelystad - Larserdreef	5%
Zeewolde - Gelderseweg	2%
Gemiddeld	**3%**

Figuur 17 toont de totale potentie van de PM_{10}-reductie aan de hand van het totale maatregelenpakket met Ambitieniveau 3 voor de Stadhouderskade te Amsterdam in vergelijking met de huidige PM_{10}-concentratie en de verwachte PM_{10}-concentratie in 2030. De reductie volgens huidig voorgenomen beleid representeert de door de NSL verwachte reductie over alle emissieoorzaken voor dit specifieke meetpunt. De reductie wegvervoer en overige maatregelen representeren de extra haalbare reductie aan de hand van veranderingen in wagenparksamenstelling en verkeersintensiteit op het specifieke meetpunt. De figuren voor de overige meetpunten zijn te vinden in Bijlage G.3.

Figuur 17 - Totale potentie van de PM_{10}-reductie aan de hand van het totale maatregelenpakket met Ambitieniveau 3 voor de Stadhouderskade te Amsterdam



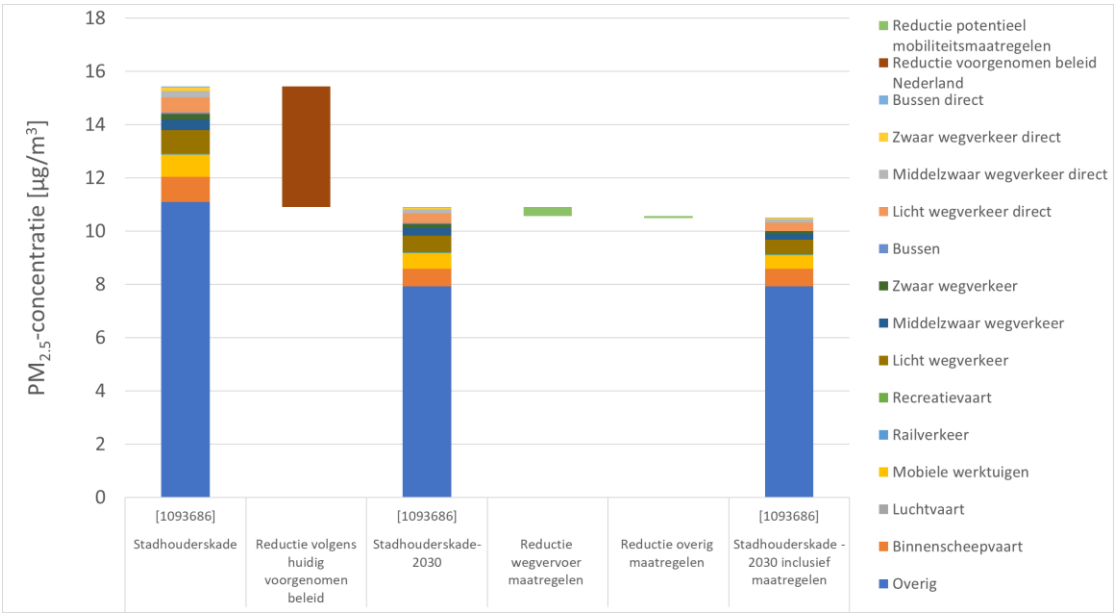
In Tabel 5 wordt de verwachte reductie in $PM_{2,5}$-concentratie weergegeven bij uitvoering van het volledige maatregelenpakket onder Ambitieniveau 3.

Tabel 5 - Totale potentie van de $PM_{2,5}$-reductie aan de hand van het totale maatregelenpakket met Ambitieniveau 3

Locatie	Reductie t.o.v. voorgenomen beleid
Amsterdam - Stadhouderskade	4%
Amsterdam – Prins Hendrikkade	3%
Zaandam - Guisweg	2%
Heemskerk - Rijksstraatweg	4%
Lelystad - Larserdreef	5%
Zeewolde - Gelderseweg	5%
Gemiddeld	**4%**

Figuur 18 toont de totale potentie van de $PM_{2,5}$-reductie aan de hand van het totale maatregelenpakket met Ambitieniveau 3 voor de Stadhouderskade te Amsterdam in vergelijking met de huidige $PM_{2,5}$-concentratie en de verwachte $PM_{2,5}$-concentratie in 2030. De reductie volgens huidig voorgenomen beleid representeert de door de NSL verwachte reductie over alle emissieoorzaken voor dit specifieke meetpunt. De reductie wegvervoer en overige maatregelen representeren de extra haalbare reductie aan de hand van veranderingen in wagenparksamenstelling en verkeersintensiteit op het specifieke meetpunt. De figuren voor de overige meetpunten zijn te vinden in Bijlage G.3.

Figuur 18 - Totale potentie van de $PM_{2,5}$-reductie aan de hand van het totale maatregelenpakket met Ambitieniveau 3 voor de Stadhouderskade te Amsterdam



De effecten van het maatregelenpakket verschillen per locatie en ook per pollutant NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$. Deze verschillen worden veroorzaakt door de verschillen tussen de relatieve opbouw van de lokale concentratie. Zo is bijvoorbeeld op sommige locaties de verkeers-bijdrage procentueel gezien veel groter dan op andere locaties. Ook hebben maatregelen een verschillend effect per luchtverontreinigende stof. Elektrificeren van het wagenpark heeft een groot effect op de NO_x-uitstoot van voertuigen, maar een minder groot effect op de bijdrage aan de fijnstofuitstoot en -concentraties. Maatregelen die bijvoorbeeld op

Non Road Mobile Machinerie (NRMM) aangrijpen hebben op bepaalde locaties een groter effect dan op andere locaties. Deze factoren zorgen ervoor dat de effecten van maatregelen op de verschillende concentraties en op de verschillende locaties zullen verschillen.

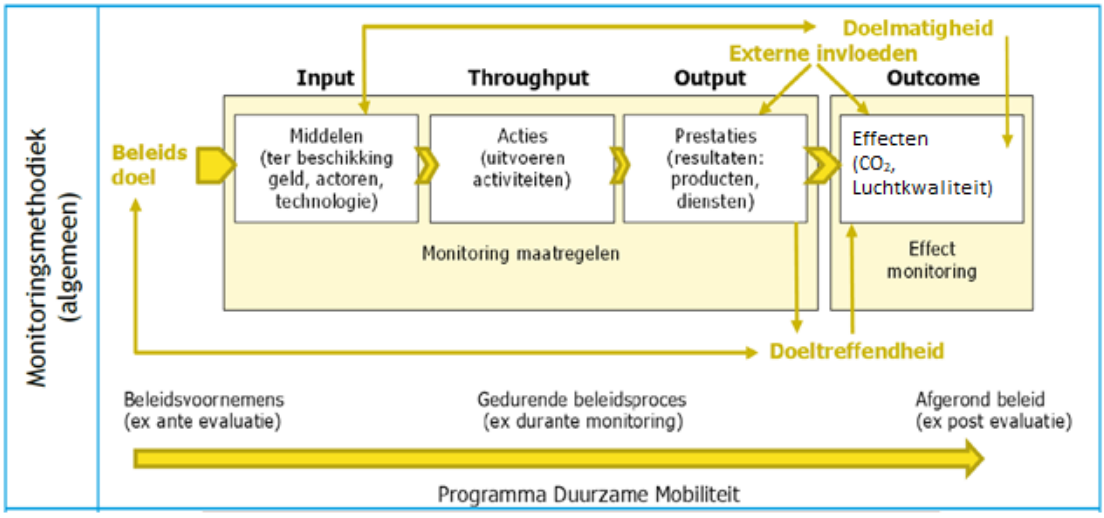
5 Monitoren van de effectiviteit van maatregelen

In dit hoofdstuk wordt een advies gegeven over hoe de provincies en gemeenten, ex ante (vooraf) beleidsvoornemens kunnen inschatten en ex post (achteraf) de effecten kunnen monitoren en beoordelen op doeltreffendheid. Het advies snijdt eerst de kernpunten met betrekking tot monitoring en evaluatie aan. Vervolgens wordt per maatregel een overzicht gegeven van de meest belangrijke indicatoren en de betreffende databronnen. Aan de hand van deze inzichten wordt een algemeen actieplan opgesteld, waar het monitoren van prestaties en effecten wordt uitgelicht en eventuele hindernissen, eventuele stappen van de gemeenten en bijbehorende alternatieven worden besproken.

5.1 Monitoring en evaluatie methodiek

Voor de monitoring en evaluatie wordt dezelfde methodiek gehanteerd als op nationaal niveau. De gehanteerde monitoringsmethodiek is visueel weergegeven in Figuur 19. In de volgende paragrafen worden de individuele onderdelen van het monitoringsproces toegelicht om vervolgens uiteen te worden gezet in het actieplan. In de gehanteerde methodiek wordt onderscheid gemaakt tussen ex ante- en ex post-evaluatie, respectievelijk het identificeren van voorgenomen beleid en het evalueren van resultaten.

Figuur 19 - Gehanteerde monitoringsmethodiek duurzame mobiliteit



5.1.1 Input: Beleidsdoelen, doelwaarden en beschikbare middelen

Om inzichten te verwerven in de uiteindelijke prestaties en effecten op mobiliteit is het belangrijk ex ante een overzicht te krijgen in welke middelen (geld, actoren, technologie, etc.) er beschikbaar worden gesteld. Binnen het kader van de effectberekening betreft dat de realisatie van de maatregelen van de menukaart ten behoeve van het RMP. Aanvullend aan het overzichtelijk maken van de uit te voeren beleidsstrategieën zal een uiteenzetting

van de aanvullende middelen inzichten bieden in de ex post-evaluatie. Hierbij kan gedacht worden aan uiteenzettingen van financiering, mogelijkheden en draagkracht ten opzichte van implementatie en handhaving.

Naast de uit te voeren maatregelen binnen het RMP zal er onderscheid gemaakt moeten worden tussen de beschikbare middelen en doeleinden van beleidsprogramma's zoals het Klimaatakkoord. Belangrijk is het om inzichtelijk te krijgen welke overlap er zit in de plannen en de beschikbaarheid van middelen van het RMP en het Klimaatakkoord, om te voorkomen dat er effecten onjuist worden toegekend aan gemonitorde maatregelen. Dubbeltelling moet dus voorkomen worden.

Ex post zijn er een aantal kernvragen te stellen om de prestaties van het gevoerde beleid in kaart te krijgen en te kunnen beoordelen op doeltreffendheid (de relatie tussen het beleidsdoel en de uiteindelijk zichtbare prestaties) en doelmatigheid (de relatie tussen het beleidsdoel en de gewenste effecten):

1. Allereerst moet beoordeeld moeten worden welk beleid is ingevoerd en hoe dit zich verhoudt ten opzichte van de plannen, realisaties op straat en de voortgang in afspraken.
2. Daarnaast is het van belang te weten of de middelen, zoals gedefinieerd in de ex ante uiteenzetting, beschikbaar zijn gesteld.
3. Om de doeltreffendheid en doelmatigheid van de uitgevoerde beleidsmaatregelen te kunnen bepalen moet duidelijk worden of er onderscheid te maken is tussen de verschillende beleidsdoelen en de prestaties en effecten. Zijn de prestaties op het straatniveau toe te kennen aan individuele maatregelen?

5.1.2 Throughput: Monitoring van maatregelen en beleid

Ten opzichte van het hiervoor gestelde beleid en doelwaarden, is het van belang om ex ante duidelijk uiteen te zetten welke concrete activiteiten worden uitgevoerd bij de implementatie van de maatregelen. Daarnaast moet worden bepaald in welke mate de maatregelen worden doorgevoerd en hoe zich dat verhoudt ten opzichte van de activiteiten. In de analyse is hiervoor bijvoorbeeld uitgegaan van een bepaald ambitie-niveau, verdeeld over vier categorieën. Ex ante kan er ook al nagedacht worden over welk doel of meetbare indicator de maatregelen dienen, hier wordt dieper op in gegaan in de toelichting op output. Daarnaast kan er aan de hand van de input en throughput inzichtelijk gemaakt worden welk flankerend beleid nodig is.

Ex post wordt in termen van throughput gekeken naar de maatregelen en activiteiten, zijn deze uitgevoerd? Zo ja, in hoeverre zijn de maatregelen uitgevoerd ten opzichte van het ambitieniveau zoals bepaald in de ex ante-analyse? Zo nee, dan kan in deze fase van de evaluatie gezocht worden naar de onderliggende oorzaak. Deze onderliggende oorzaak gaat enerzijds over het niet beschikbaar stellen van de benodigde middelen (input), anderzijds over het niet uitvoeren van de gestelde maatregelen (throughput). De programma-organisatie moet bepalen waar de oorzaak zich bevindt en indien mogelijk ondersteuning bieden.

5.1.3 Output: Resultaatmonitoring en indicatoren

1. **Resultaatmonitoring**
   Om de resultaten te kunnen monitoren is het belangrijk ex ante per maatregel scherp te hebben welke prestaties een specifieke maatregel verwacht te leveren. Welk doel dient de maatregel en hoe valt dit resultaat te kwantificeren? Verder moet in kaart gebracht worden welke andere beleidsdoelen/maatregelen/veranderingen effect hebben op de resultaten en hoe het resultaat toebedeeld kan worden aan een maatregel, of

combinatie van maatregelen. In andere woorden, op welke indicator wil je effect hebben en hoeveel invloed heb je daar met deze specifieke beleidsknoppen op, zijn de vragen die ex ante beantwoord moeten worden.

Ex post wordt er vervolgens gemonitord op basis van de geleverde prestaties, welke meetbaar gemaakt worden door indicatoren die vóóraf in de ex ante-fase vastgelegd zijn. Aan de hand van deze indicatoren kan bepaald worden of het gewenste resultaat behaald is. Het blijft, zoals in de vorige alinea benoemd, lastig om concrete resultaten te koppelen aan individuele maatregelen, hoe beter dit kan en hoe duidelijker de autonome uitwerkingen toebedeeld kunnen worden aan de input, hoe doelmatiger de beleidsmaatregelen.

2. **Indicatoren**
   De indicatoren vormen een belangrijk onderdeel in de resultaatmonitoring, ex ante kunnen (of beter, moeten) er dan streefwaarden opgesteld worden, welke ex durante en ex post gemonitord en beoordeeld kunnen worden. Streefwaarden vormen een belangrijk hulpmiddel om te bereiken doelen of resultaten van beleidsmaatregelen te formuleren. In het actieplan worden de diverse indicatoren per maatregel toegelicht, inclusief mogelijke databronnen. Een vergelijkbare manier als in Tabel 6 ligt daar aan ten grondslag, waar een uitsplitsing wordt gemaakt op basis van vervoertypen en op welke manier dit meetbaar gemaakt kan worden. Voor wegvervoer kan dit op basis van aantallen, voor OV op basis van reisvolumen.

Tabel 6 - Uiteenzetting van indicatoren voor mobiliteitsbeleid

Vervoertype	Aantallen	Volumen	Mix
Auto	V	Vkm	% Zero-emissie % Conventioneel
OV	X	Rkm	Modal split
Fiets	X	Rkm	

Op basis van literatuuronderzoek naar eigenschappen van indicatoren in mobiliteit (KiM, 2021) worden hieronder een aantal kerneigenschappen uitgesplitst waar een goede indicator aan moeten voldoen (APS, 2002) (AVV, 1996) (Litman, 2007) (Marsden, et al., 2006). Zo is een goede indicator:

- **Begrijpelijk** – voor een brede groep interne en externe stakeholders.
- **Meetbaar** – de data is betrouwbaar, nauwkeurig, objectief bepaalbaar en van goede kwaliteit.
- **Kwantificeerbaar** – om doelen te stellen en monitoring te vereenvoudigen.
- **Eenduidig en vergelijkbaar** – geen ruimte voor verschillende interpretaties.
- **Reproduceerbaar** – duidelijkheid in dataverzameling en waarborging reproduceer-baarheid.
- **Representatief** – om vorderingen aan te kunnen geven.

5.1.4 Outcome: Effectmonitoring

De ex ante-benadering van het verwachte effect wordt weergegeven in dit rapport en de voorgaande publicatie omtrent de potentie-schatting. Hier kan onderstreept worden dat, met betrekking tot mobiliteit, de outcome gedefinieerd wordt in termen van bereikbaar-heid, leefbaarheid en veiligheid (KiM, 2021). Ook deze termen kunnen onderverdeeld worden in meetbare indicatoren, zoals CO_2-uitstoot.

Ex durante en ex post kunnen deze indicatoren gemeten worden om het gevoerde beleid te monitoren en evalueren. Net als bij het evalueren van de geleverde prestaties (output), is het lastig om specifieke effecten te isoleren en toe te kennen aan individuele maatregelen. Een nauwkeurige monitoring van de prestaties zou hier leidend in kunnen zijn.

5.2 Actieplan monitoring en evaluatie

Om de hiervoor gepresenteerde beleidsmonitoringscyclus concreet te maken in een actieplan, worden in de volgende paragrafen per fase en monitoringselement de belangrijkste kernvragen beschreven. Daarnaast zullen concrete stappen beschreven worden in het beantwoorden van deze kernvragen en zo de monitoringscyclus systematisch uit te voeren.

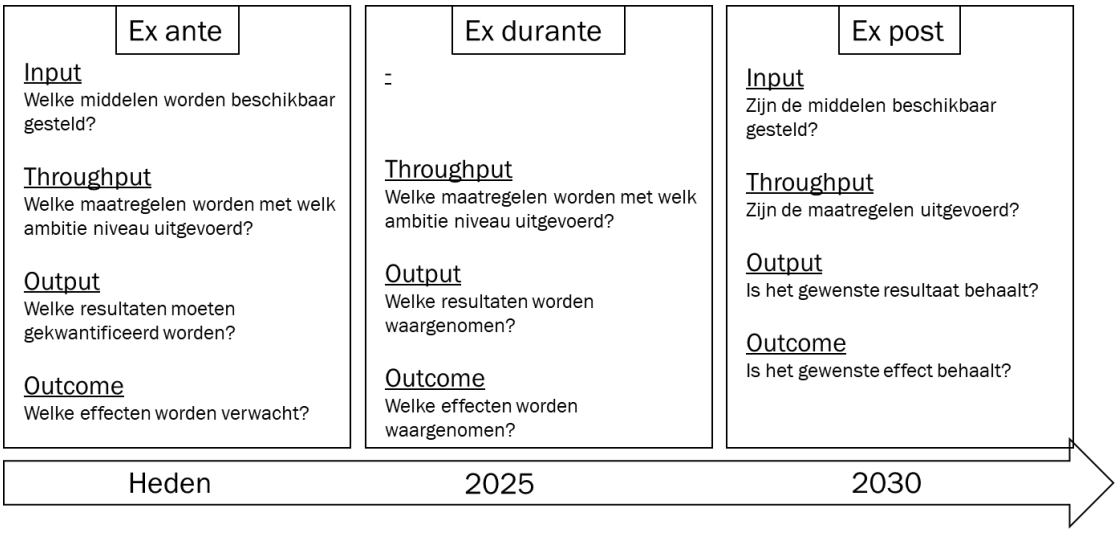
Ex ante

Voor de ex ante-fase van de beleidsmonitoringscyclus biedt dit rapport en de voorgaande rapportage 'Effectbepaling duurzame mobiliteitsopties' (CE Delft & TNO, 2021) een concrete basis. Met betrekking tot input en throughput geven de menukaart en de bijbehorende factsheets inzichten in de benodigde middelen, financiën verantwoordelijkheden en overige aandachtspunten. Het inzetten van de maatregelen uit de menukaart aan de hand van de gestelde ambitieniveaus biedt de inzichten op throughputniveau.
Met betrekking tot output vormen de effectberekeningen de ex ante-analyse op de te kwantificeren resultaten, vastgelegd in de berekeningen. Voor outcome geldt de te verwachte resultaten in dit rapport, in vergelijking met de resultaten uit de voorgaande rapportage de ex ante-analyse vormen van de te verwachten effecten en potentie.

Ex durante

In de daaropvolgende fase van de beleidsmonitoringscyclus wordt ex durante gekeken naar een drietal elementen om vast te stellen of de te meten resultaten en effecten in lijn zijn met de ex ante-verwachting. In Figuur 20 wordt een tijdlijn gehanteerd waarbij de ex durante-evaluatie in 2025 wordt voorgesteld, afhankelijk van inzet en ambitie kan ervoor gekozen worden dit frequenter uit te voeren. Voor veel maatregelen is het raadzaam om bijvoorbeeld jaarlijks te monitoren. Zo ontstaat snel een beeld of op de tijdkritische paden voldoende voortgang gemaakt wordt. Een frequente monitoring geeft dan ook meer mogelijkheden om tijdig bij te sturen. De ex durante-analyse bestaat uit een kwalitatieve analyse van de uitgevoerde maatregelen en bijbehorend ambitieniveau, en een kwalitatieve analyse van de prestaties van de indicatoren (Tabel 7) met bijbehorende effecten.
Een vergelijking met de ex ante-analyse kan dan uitsluitsel geven over de vorderingen.

Figuur 20 - Kernvragen ten grondslag aan het monitoring actieplan voor de verschillende monitoring en evaluatie fasen, met voorgestelde tijdlijn



Ex post

In de ex post-fase van de beleidsmonitoringscyclus worden alle elementen geëvalueerd middels de input-, throughput-, output- en outcome-methodiek. Hierna is per element beschreven hoe de kernvragen beantwoord kunnen worden, welke concrete stappen daarvoor genomen moeten worden en welke mogelijke hindernissen hier een rol spelen. Op het vlak van input en throughput wordt er gekeken naar de uitvoering, een analyse van de kosten en een inkijk in overige ondersteunende middelen zoals flankerend beleid, welke nodig zijn geweest in de uitvoering. Verder kan er aan de hand van de ambitieniveaus en de mate van inzet iets gezegd worden over de throughput van de maatregelen.

In het kader van de gestelde doelen en het uitgangspunt van de hiervoor gepresenteerde maatregelen wordt geadviseerd om al voor 2030 de ex post-fase te starten. Hoewel diverse maatregelen pas in 2030 volledig geïmplementeerd zullen zijn, zijn er ook voldoende maatregelen al voor 2030 geïmplementeerd. Een tijdige start van de ex post-evaluatie kan relevante inzichten opleveren die kunnen bijdragen aan een betere implementatie van de laatste maatregelen of mogelijk aanleiding geven voor uitbreiding van het maatregelen-pakket omdat de gewenste effecten niet gehaald dreigen te worden. De ex post-fase dient in grote lijnen vergelijkbare, maar concretere doelen als de ex durante-fase. Enerzijds wordt het gevoerde beleid geëvalueerd op doeltreffendheid en doelmatigheid, anderzijds kunnen de resultaten gebruikt worden in het bepalen van nieuwe doelstellingen.

Samengevat

Het is aan te bevelen op korte termijn een plan te schrijven voor ex ante-, ex durante- en ex post-monitoring. In dit plan moet aandacht besteed worden aan de tijdslijn van het monitoringsproces.

- Nadat de reductiemaatregelen vastgelegd zijn moeten op korte termijn de belangrijke indicatoren vastgelegd en aan tijd gekoppeld worden.

- Vervolgens (2022-2025) moet gestart worden met de monitoring en rapportage van de vastgestelde indicatoren ten opzichte van de gewenste streefwaarde en moet de voortgang voor iedere indicator beschreven worden.
- Het is verstandig om na een aantal jaar, bijvoorbeeld in 2025, een belangrijke evaluatie van de voortgang te plannen. Als resultaat van deze evaluatie kan besloten worden het maatregelenpakket te herijken.
- Na 2025 volgt een jaarlijkse rapportage.
- In 2030 volgt een evaluatie van het maatregelenpakket, waarbij onderzocht wordt of daadwerkelijk alle gewenste maatregelen uitgevoerd zijn en of de daadwerkelijke effecten voor CO_2-reductie gerealiseerd zijn.

5.2.1 Output: Is het gewenste resultaat behaald?

Om het gevoerde beleid te evalueren aan de hand van de geleverde prestaties, is op het niveau van individuele maatregelen lastig. Het is vooral een grote uitdaging om de autonome veranderingen op straatniveau toe te kennen aan individuele maatregelen.
In Tabel 7 wordt een overzicht gegeven van de maatregelen met bijbehorende indicatoren en databronnen om de prestaties te monitoren. Uit Tabel 7 wordt duidelijk dat een aantal indicatoren voor verschillende maatregelen overeenkomen, maar ook dat indicatoren soms niet geheel op de gewenste manier eenduidig zijn, omdat indicatoren die dichter bij het beleid zitten niet altijd te kwantificeren zijn. De toekenning van effecten aan individuele maatregelen blijft daarmee uitdagend.
Het is relevant om per maatregel/indicatorcombinatie, vóóraf streefwaarden te bepalen. Deze streefwaarden kunnen makkelijk gemonitord worden en waar mogelijk teruggekoppeld worden aan overkoepelend beleid. Het monitoren van de streefwaarden helpt bij het bepalen van de (mate van) realisatie van de individuele maatregelen en daarmee ook in de mate waarin individuele maatregelen bijdragen aan het bereiken van de hoofddoel-stellingen. Bovendien helpt het formuleren van duidelijke streefwaarden bij het scherper formuleren van de beleid en doelstellingen.

Tabel 7 - Indicatoren per maatregel inclusief relevante databronnen om op output niveau het gevoerde beleid te monitoren

#	Maatregel	Indicator	Databron
1	Verduurzaming van mobiele werktuigen via inkoop	Aantal duurzame mobiele werktuigen	RDW[8]
2	Verduurzaming eigen vloot (incl. vaartuigen)	Aantal duurzame voertuigen eigen vloot	Gemeentelijke registratie/RDW
3	Duurzame logistiek in vergunning-verlening (aandeel voertuigen/reduc-tie)	% verduurzaming vrachtvoertuigen	Gemeentelijke registratie/RDW
4	Verduurzaming van het doelgroepen-vervoer via inkoop	Aantal duurzame voertuigen doel-groepenvervoer	Gemeentelijke registratie/RDW
5	Verduurzaming openbaar vervoer zero-emissie	Aantal duurzame OV-bussen	Concessiebeheerder/RDW
6	Zero-emissiezone bebouwde kom	% elektrisch vervoer in zonegebied	Wagenparkscan o.b.v. ANPR camera/lusdata
7	Verduurzaming ponten en walstroom voor recreatievaart	% verduurzaming ponten en recreatievaart	Concessiebeheerder/walstroom-aanbieders/KEV

[8] Na 1 januari 2022 moeten alle mobiele werktuigen die nog niet geregistreerd zijn, ter keuring aan de RDW aangeboden worden.

#	Maatregel	Indicator	Databron
8	Hubs voor overslaan en beter beladen (stedelijke distributie)	Aantal tonkm of overslagvolume goederen naar modaliteit en H/B-relatie	Wagenparkscan o.b.v. ANPR camera/lusdata. Data delen vervoerders
9	Zero-emissiezones stadslogistiek in 30-40 grotere steden (Green Deal ZES)	% elektrisch logistiekvervoer in zonegebied	Wagenparkscan o.b.v. ANPR camera/lusdata
10	Modal shift van weg naar water/spoor	Aantal tonkm goederenvervoer naar modaliteit	Wagenparkscan o.b.v. ANPR camera/lusdata. Data delen vervoerders
11	Modal shift voor woon-werkverkeer (comfort fiets verhogen, verlagen parkeernormen, gratis OV, reisvergoeding fiets)	% minder autogebruik van en naar het werk	ODiN-data, onderzoek onderweg in Nederland
12	Inzet elektrische fiets/auto voor dienstreizen	% minder autogebruik zakelijk	ODiN-data, onderzoek onderweg in Nederland
13	Werken/vergaderen op afstand	% minder autogebruik van en naar het werk en zakelijk	ODiN-data, onderzoek onderweg in Nederland
14	Verbeteren fiets/loop-infrastructuur, incl. meer fietsenstallingen	% modal split auto-fiets-lopen	CBS/ODiN-data, onderzoek onderweg in Nederland
15	Park en Ride + fietsenstallingen bij OV (parkeerplekken voor auto en fiets)	% modalsplit auto-fiets en/of het aantal fietsparkeerplaatsen	CBS/ODiN-data, onderzoek onderweg in Nederland/Gemeentelijke registratie
16	Prijsverlaging OV	% modal split auto-OV en/of de prijsverlaging voor OV-gebruik	CBS/ODiN-data, onderzoek onderweg in Nederland/concessiebeheerder
17	Verbeteren/aanleggen OV-knoop-punten	% modal split auto-OV en/of het aantal OV-knooppunten	CBS/ODiN-data, onderzoek onderweg in Nederland/Gemeentelijke registratie
18	Verhogen capaciteit trein en BTM	% Modal split auto-OV	CBS/ODiN-data, onderzoek onderweg in Nederland/concessiebeheerder
19	Openstellen eigen elektrische deelauto's voor gebruik door burgers buiten kantooruren	% minder autogebruik en/of het aantal deelauto's én Aantal en % gemeenten dat dit doet	CBS/ODiN-data, onderzoek onderweg in Nederland/Gemeentelijke registratie Gemeenten in monitoringsgebied
20	Nieuwe locaties deelauto's/fietsen/ steps/scooters	% minder autogebruik en/of het aantal locaties deelmobiliteit naar modaliteit	Gemeentelijke registratie/Data delen aanbieders deelmobiliteit
21	Smart Mobility, met dynamisch verkeersmanagement, ook groene golf	Aantal intelligente VRI's en/of Verkeersintensiteit	Gemeentelijke registratie/lusdata/ Floating car data
22	Betaald parkeren	% minder autogebruik en/of parkeer-kosten	CBS/ODiN-data, onderzoek onderweg in Nederland/Gemeentelijke registratie/Floating car data
23	Verlagen autoparkeernormen	% minder autogebruik	CBS/ODiN-data, onderzoek onderweg in Nederland/Floating car data
24	Toegangsbeperkingen/auto te gast	% minder autogebruik binnen bebouwde kom	CBS/ODiN-data, onderzoek onderweg in Nederland/Floating car data
25	Weginrichting	% minder autogebruik binnen bebouwde kom	CBS/ODiN-data, onderzoek onderweg in Nederland/Floating car data
26	Functiemenging, wonen, werken en voorzieningen	% minder autogebruik	CBS/ODiN-data, onderzoek onderweg in Nederland/Floating car data

#	Maatregel	Indicator	Databron
27	Ontwikkeling rond OV-knooppunten	% modal split auto-OV	CBS/ODiN-data, onderzoek onderweg in Nederland/Concessiebeheerder
28	Snelheidsverlaging 100 km/u naar 80 km/u	% 80 km/u wegen in het wegennetwerk	Gemeentelijke data/databank wegennetwerk RWS
29	Eco-routing door connected vehicles	Verkeersvolume op geselecteerde wegen	Wagenparkscan o.b.v. ANPR camera/lusdata. Floating car data

Om concreter het effect van het beleidspakket te monitoren, zonder invloeden van maatregelen onderling, worden in Tabel 8 unieke indicatoren per voertuigtype en op themaniveau geclusterd. De indicatoren kunnen via de databronnen, zoals weergegeven in Tabel 7, verzameld worden. De hieronder gepresenteerde indicatoren vormen de verwachte effecten op straatniveau, zijn te kwantificeren en zijn in termen van outcome (leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid) uit te drukken. Uitgaande van de milieudoelstellingen voert leefbaarheid, ofwel CO_2- en luchtverontreinigende emissies, hier het belangrijkste uitgangspunt. Over de effecten op bereikbaarheid en veiligheid zijn in Deel 1 van de effectberekening kwalitatief uitspraken gedaan (CE Delft, 2020b). Om hier concrete of gekwantificeerde uitspraken over te doen moet hier per situatie gekeken worden naar de implementatie.

Tabel 8 - Indicatoren op themaniveau voor het monitoren van de effecten van het beleidspakket

Thema	Maatregelen	Vervoertype	Indicatoren	
Duurzaam inkopen	1-5	Personenauto	Aantallen zero-emissievoertuigen in wagenpark overheden	
		Lichte bedrijfsvoertuigen	Aantallen zero-emissievoertuigen	
		Zware bedrijfsvoertuigen	Aantallen zero-emissievoertuigen	
		Autobussen	Aantallen zero-emissievoertuigen	
		Mobiele werktuigen	Aantallen zero-emissievoertuigen	
Elektrisch vervoer en beprijzing	6,7	Personenauto	Voertuigkilometers Zero-emissievoertuigen totale wagenpark	
		Lichte bedrijfsvoertuigen	Voertuigkilometers Zero-emissievoertuigen	
		Zware bedrijfsvoertuigen	Voertuigkilometers Zero-emissievoertuigen	
		Autobussen	Voertuigkilometers Zero-emissievoertuigen totale wagenpark (dus incl. touringcars)	
		Recreatievaart en ponten	Vaartuigkilometers Zero-emissievaartuigen en aansluitpunten walstroom	
Verduurzaming logistiek	8-10	Lichte bedrijfsvoertuigen	Volumen tonkilometer per zero-emissie-voertuigen	
		Zware bedrijfsvoertuigen	Volumen tonkilometer per zero-emissie-voertuigen	
		Trein – vrachttransport	Volumen tonkilometer per voertuigtype	
		Binnenvaart – vracht-transport	Volumen tonkilometer per voertuigtype	
Werkgevers en onderwijs aanpak	11-13	Personenauto	Reizigerskilometers (modal split)	*Personenauto Mix* % conventioneel % zero-emissie
		Fiets		
		BTM - OV		
Fiets, OV en innovatieve mobiliteit	14-21	Personenauto		
		Fiets		
		BTM - OV		
	22-29	Personenauto		

Thema	Maatregelen	Vervoertype	Indicatoren	
Parkeer-, ruimtelijk en overig beleid		Fiets		
		BTM - OV		

5.2.2 Outcome: Is het gewenste effect behaald?

Los van de uitdagingen omtrent het isoleren van specifieke prestaties ten aanzien van beleidsmaatregelen, is het gewenste totale resultaat redelijk goed te koppelen aan de verwachtingen. Met de ex ante-potentieschatting en een ex post-analyse van de effecten, kan er op basis van de overkoepelende effecten (leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid) mogelijke vooruitgangen gerapporteerd worden. In termen van leefbaarheid en milieuprestaties zullen de outputresultaten in termen van CO_2-uitstoot vertaald moeten worden, in vergelijking met de ex ante-potentieschatting.
De monitoringscyclus en het presenteren van de monitorings- en evaluatieresultaten wordt geconcretiseerd in Figuur 21. Hier wordt overzichtelijk de uit te voeren activiteiten en het beoogde resultaat weergegeven. Kwantificeerbare gegevens kunnen gepresenteerd worden in een onderzoeksrapportage met visualisaties of een overzichtelijk te presenteren dashboard waar verkeers- en milieuprestaties volgens de indicatoren gepresenteerd worden.

Figuur 21 - Overzicht actieplan met de uit te voeren activiteiten en daar bijbehorende resultaten



* De factsheets uit Fase 1 geven hier een indicatie.

** Beide rapportages kunnen hiervoor als uitgangspunt gebruikt worden.

5.2.3 Opzet actieplan

Bovenstaande methodologie kan worden toegepast om een concreet actieplan uit te werken. Daarbij zal voor iedere maatregelen nagegaan moeten worden of deze maatregel

door de regio of gemeente gemonitord moet worden, ook landelijk wordt namelijk veel monitoring uitgevoerd. Vervolgens zal voor iedere maatregel vooraf goed nagedacht moeten worden om de juiste indicatoren voor monitoring te kiezen. Goede monitoring vereist overigens ook dat beleidsmaatregelen en bijbehorende doelstellingen voldoende specifiek, meetbaar en haalbaar gedefinieerd zijn met een duidelijke tijdslijn. Het vóóraf definiëren van streefwaarden, duidelijk meetbare parameters die beleidsmaatregelen moeten realiseren, is een belangrijk onderdeel. In een monitoringsplan moet voor iedere maatregel een aantal zaken vastgelegd worden:

- Welke maatregelen worden geïmplementeerd en moeten door de gemeente of regio gemonitord worden?
- Wat zijn belangrijke indicatoren die gemonitord moeten worden per maatregel?
- Wanneer moet een bepaalde (indicator) waarde volledig gerealiseerd zijn? Gezien de lange looptijd van de implementatie van maatregelen is het ook verstandig voor diverse tussenliggende jaren streefwaarden te definiëren.
- De frequentie van monitoring is gewenst, waarbij jaarlijks vaak een goed uitgangspunt is.
- De beschikbare databronnen, bij voorkeur wordt hier zoveel mogelijk aangesloten bij landelijke erkende bronnen zoals bijvoorbeeld CBS, PBL, emissieregistratie, RVO, CROW, NEA, etc.

Ook landelijk wordt veel data gemonitord. Het is aan te bevelen zoveel mogelijk aan te sluiten bij de data die landelijk ingewonnen wordt. Wél is noodzakelijk te onderzoeken of dergelijke data voldoende detailinformatie voor de regio of gemeente bevatten. Zo is voor een regio niet direct interessant hoeveel laadpalen in Nederland staan, deze informatie moet uiteraard ook specifiek voor een gewenste regio beschikbaar zijn. Waar mogelijk zorgt aansluiting bij landelijke data echter wel voor consistentie.

Aanbeveling tot tussentijdse evaluatie

De implementatie van beleidsmaatregelen voor het realiseren van effecten in 2030 is een langdurig proces en onderhevig aan vele invloeden. Het is denkbaar dat verschillende maatregelen niet haalbaar blijken. Tussentijdse monitoring (bijvoorbeeld jaarlijks) geeft inzicht in de voortgang van implementatie van de vele maatregelen en de te realiseren effecten. Zeker indien de streefwaarden duidelijk aan de tijd gekoppeld worden. Toch is een tussentijdse evaluatie van het maatregelenpakket in bijvoorbeeld 2025 een belangrijk hulpmiddel om met meer zekerheid de gewenste effecten in 2030 te realiseren. In een dergelijke evaluatie kan onderzocht worden of bijstelling of uitbreiding van het pakket noodzakelijk is om de gewenste doelen in 2030 te behalen.

In het volgende voorbeeld is voor een aantal relevante maatregelen uitgewerkt welke parameters gemonitord zouden kunnen worden.

5.2.4 Voorbeeld monitoring van maatregelen

Als voorbeeld zijn een aantal maatregelen uit het maatregelenpakket per regio geselecteerd (zie Figuur 10). De maatregelen zijn geselecteerd op basis van het CO_2-reductie-effect. Voor de volgende maatregelen zijn mogelijke indicatoren opgesteld om de voortgang te monitoren. Zie ook Tabel 3 voor data bronnen en indicatoren voor de overige maatregelen.

1. Zero-emissiezone bebouwde kom
   a Aantal ontheffing verleningen
   b Lengte en oppervlakte zero-emissiezone
   c Aantal emissiezones

d Aantal laadstations
e Hoeveelheid energie (kWh) geladen per maand en jaar
f Hoeveel vermogen (kW) aan laadpalen geïnstalleerd
g Beschikbaarheid waterstoftankstations
h Percentage ZE-voertuigen t.o.v. totale voertuigen gescand

2. Zero-emissiezone stadslogistiek in 30-40 grotere steden
   i Aantal ontheffing verleningen
   j Lengte en oppervlakte zero-emissiezone
   k Aantal emissiezones
   l Aantal laadstations
   m Hoeveelheid energie (kWh) geladen per maand en jaar
   n Hoeveel vermogen (kW) aan laadpalen geïnstalleerd
   o Beschikbaarheid waterstoftankstations
   p Percentage ZE-voertuigen t.o.v. totale voertuigen gescand
3. Verlagen autoparkeernormen
   q Hoeveelheid parkeerplekken gereduceerd t.o.v. baselinesituatie
   r Aantal parkeerplekken voor ZE-vervoer
   s Percentage autogebruik gereduceerd
4. Snelheidsverlaging van 100 km/u naar 80 km/u
   t Percentage van het aantal kilometers met mogelijkheid tot snelheidsverlaging
   u Percentage van het aantal kilometers met intentie tot snelheidsverlaging
   v Percentage van het aantal kilometers weg met gerealiseerde snelheidsverlaging
5. Smart Mobility, met dynamisch verkeersmanagement, ook groene golf
   w Evaluatie plannen en voortgang ‘Smart Mobility’
   x Gemiddelde snelheid op segmenten
   y Aantal intelligente VRI’s en/of verkeersintensiteit
6. Verduurzaming eigenvloot (incl. vaartuigen)
   z Aantal ZE-voertuigen per type (vuilniswagen/personenauto’s, etc.)
   aa Percentage ZE-voertuigen per type
   bb Evaluatie vervangingsplan voor niet-duurzame vloot
7. Betaald parkeren
   cc Aantal uren betaald geparkeerd (totale opbrengst/kosten per uur)
   dd Percentage autogebruik gereduceerd
8. Verduurzaming van mobiele werktuigen via inkoop
   ee Aantal ZE-mobiele werktuigen
   ff Percentage van totale vloot ZE
   gg Percentage van totaal motorvermogen van vloot ZE

Tabel 9 - Voorbeeld van indicatoren per fase voor effectieve maatregelen uit het maatregelenpakket

	Input	Throughput	Output	Outcome
Zero-emissiezone bebouwde kom	Kentekenscan camera’s en borden	Ambitieniveau X Milieuzone wetgeving en uitzonderingen/vergun-ningverlening	# ontheffing verleningen # km zero-emissiezone # emissiezones # laadstations # kWh geladen	# ontheffingen moet over tijd dalen # aantal emissiezones moet groeien tot maximum potentie # laadstation, kWh en kW neemt toe, snelheid hangt af van hoeveelheid thuis geladen
Zero-emissiezone stadslogistiek in		Ambitieniveau X	# kW geïnstalleerd	

	Input	Throughput	Output	Outcome
30-40 grotere steden		Milieuzone wetgeving en uitzonderingen/vergun-ningverlening	# waterstof tankstations % ZE-voertuigen t.o.v. totale voertuigen gescand	# waterstoftanklocaties afhankelijk van de vraag % ZE-voertuigen moet toenemen (evenredig met ontheffingen daling)
Verlagen auto-parkeernormen			# parkeerplekken gereduceerd t.o.v. baselinesituatie # parkeerplekken voor ZE-vervoer % Minder autogebruik	# minder parkeerplekken ingericht/totaal aantal kan zelfs dalen # parkeerplaatsen uitsluitend voor ZE neemt toe % Autoverbruik neemt af
Snelheidsverlaging van 100 km/u naar 80 km/u	Snelheidsborden		% van het aantal kilometers weg met gerealiseerde snelheidsverlaging	% wegsegmenten van 100 naar 80 km/u neemt toe richting 100%
Smart Mobility	Smart mobility systemen, zoals slimme verkeers-lichten Trajectcontrole camera's		Gemiddelde snelheid op segmenten Aantal intelligente VRI's en/of verkeersintensiteit	Gemiddelde snelheid op segmenten convergeert richting maximumsnelheid Aantal intelligente VRI's en wegsegmenten met intelligente VRI's neemt tot maximum potentie
Verduurzaming eigen vloot (incl. vaartuigen)			# ZE-voertuigen per type (vuilniswagen/personen-auto's, etc.) % ZE-voertuigen per type Evaluatie vervangingsplan voor niet duurzame vloot	# ZE-voertuigen neemt toe % ZE convergeert naar 100% Plannen voor overige vloot moeten vorm krijgen
Betaald parkeren	Parkeerpalen Parkeerzone borden		# uren betaald geparkeerd (totale opbrengst/kosten per uur) % minder autogebruik	Totale uren betaald geparkeerd nemen af. Totale parkeeropbrengst kan toenemen Autoverbruik neemt af
Verduurzaming van mobiele			# ZE mobiele werktuigen % ZE van totale vloot	# ZE mobiele werktuigen neemt toe

	Input	Throughput	Output	Outcome
werktuigen via inkoop			% ZE motorvermogen van gehele vloot	% ZE mobiele werktuigen neemt toe % motorvermogen dat ZE wordt uitgevoerd neemt toe

In een vervolgstap kunnen streefwaarden per indicator gedefinieerd worden (zover deze nog niet in de beleidsmaatregelen omschreven staan) en kunnen tussentijdse streefwaarden vastgelegd worden.

Bibliografie

Agenda Stad, 2020. *City Deal Ruimte voor Lopen.* [Online]
Available at: https://agendastad.nl/content/uploads/2020/10/City-Dealtekst-Ruimte-voor-Lopen.pdf
[Geopend 2021].

APS, 2002. *Handleiding : opvolgen en evalueren van het beleid,* Brussel: Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Planning en Statistiek (APS).

AVV, 1996. *Handboek Meten=Weten,* Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV).

Binnenlands bestuur, 2021. *Betalen naar gebruik regionaal invullen.* [Online]
Available at: https://www.binnenlandsbestuur.nl/betalen-naar-gebruik
[Geopend 26 3 2021].

CBS, 2012. *Aantal verplaatsingen van autobestuurders, autopassagiers en OV-reizigers in en buiten de spits, 2011.* [Online]
Available at: https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2012/50/aantal-verplaatsingen-van-autobestuurders-autopassagiers-en-ov-reizigers-in-en-buiten-de-spits-2011
[Geopend 24 maart 2021].

CBS, 2021. *Statline.* [Online]
Available at: https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/
[Geopend 24 maart 2021].

CE Delft & TNO, 2021. *Effectbepaling duurzame mobiliteitsopties : Provincies Noord-Holland en Flevoland,* Delft: CE Delft.

CE Delft ; PBL, 2010. *Effecten van prijsbeleid in verkeer en vervoer: Kennisoverzicht,* Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving (PBL).

CE Delft, 2011. *Update milieueffecten gedifferentieerde parkeertarieven,* Delft: CE Delft.

CE Delft, 2016. *Koersen naar milieuvriendelijke mobiliteit,* Delft: CE Delft.

CE Delft, 2017a. *Kansen voor CO2 reductie met gedragsmaatregelen verkeer,* Delft: CE Delft.

CE Delft, 2017b. *Kosteneffectiviteit van maatregelen voor CO2-reductie in Nederland,* Delft: CE Delft.

CE Delft, 2018a. *Nationale maatregelen luchtkwaliteit verkeer,* Delft: CE Delft.

CE Delft, 2018b. *Achtergrondrapport CO_2-reductie mobiliteit regio Rotterdam Den Haag,* Delft: CE Delft.

CE Delft, 2018c. *CO_2-effect van Anders Reizen,* Delft: CE Delft.

CE Delft, 2018d. *CO_2-reductie mobiliteit Regio Rotterdam Den Haag : Hoofdrapport,* Delft: CE Delft.

CE Delft, 2019a. *CO2-uitstoot mobiliteit in de Vervoerregio Amsterdam,* Delft: CE Delft.

CE Delft, 2019b. *Een nieuwe kijk op bereikbaarheid,* Delft: CE Delft.

CE Delft, 2019c. *Energiebesparing verkeer en vervoer in de KEV2019,* Delft: CE Delft.

CE Delft, 2019d. *Stimuleren van emissieloze voertuigen via verlaagde parkeertarieven,* Delft: CE Delft.

CE Delft, 2020a. *CO2-reductie mobiliteit Haarlem,* Delft: CE Delft.

CE Delft, 2020b. *Effectbepaling regionaal maatregelenpakket: Programma duurzame mobiliteit Metropoolregio Rotterdam - Den Haag (MRDH),* Delft: CE Delft.

CE Delft, 2020c. *Elektrificatie en Vraagprofiel 2030 - Rapport experttraject TenneT E-Top,* Delft: CE Delft.

CE Delft, 2020d. *Veiligheid en elektrische personenauto's : Actualisatie factsheet 2020,* Delft: CE Delft.

CE Delft, 2020e. *Nulmeting CO2-uitstoot mobiliteit Noord-Holland en Flevoland,* Delft: CE Delft.

Connekt; CE Delft ; Hogeschool van Amsterdam; TNO, 2017. *Outlook city logistics,* Connekt: Delft.

CPB ; PBL, 2017. *Kansrijk Mobiliteitsbeleid,* Den Haag: Centraal Planbureau (CPB) ; Planbureau voor de Leefomgeving (PBL).

ECN ; PBL, 2016. *Kostenefficiëntie van beleidsmaatregelen ter vermindering van broeikasgasemissies : Bijlage bij het IBO kostenefficiëntie CO2-reductiemaatregelen,* Petten : ECN.

eCoMove, 2011. *Cooperative mobility systems and services for energy efficiency D5.2,* Brussels: European Union.

Ecorys, 2017. *Relatie ITS en duurzaamheid : Verkenning van kansen,* sl: (Ministerie van I & W).

Elaadnl, 2018. *Elektrisch naar de overkant: De e-veerpont komt op.* [Online]
Available at: https://www.elaad.nl/news/elektrisch-naar-de-overkant-de-e-veerpont-komt-op/
[Geopend 24 maart 2021].

Fietsberaad, lopend. *Schaalsprong Fiets.* [Online]
Available at: https://www.fietsberaad.nl/Tour-de-Force/2e-etappe
[Geopend 24 april 2021].

Gemeente Amsterdam, 2020. *Nota Varen - Deel 2,* Amsterdam: Gemeente Amsterdam.

Gemeente Amsterdam, 2021. *Organisatie.* [Online]
Available at: https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/organisatie/
[Geopend 24 03 2021].

Gemeente Haarlem, 2021. *Afdelingen.* [Online]
Available at: https://www.haarlem.nl/werkenbij/afdelingen/
[Geopend 24 03 2021].

Gemeente Lelystad, 2021. *Stad en bestuur.* [Online]
Available at: https://www.lelystad.nl/stadenbestuur
[Geopend 24 03 2021].

GEMMA Online, 2017. *Actoren en rollen.* [Online]
Available at:
https://www.gemmaonline.nl/index.php/Procesarchitectuur_Actoren_en_rollen
[Geopend 23 03 2021].

Guis, N., Banninga, J. & Verschuren, M., 2018. *TRENO: Gemiddeld is niet goed genoeg – rekenen met pieken en dalen in vervoersvraag, Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk22en 23november 2018.* Amersfoort, sn

KiM, 2015a . *De reizigers in het sociaalrecreatieve doelgroepenvervoer in Nederland. IenW.,* Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

KiM, 2015b. *Mijn auto, jouw auto, onze auto : Deelautogebruik in Nederland: omvang, motieven en effecten,* Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

KiM, 2016. *Cijfers en prognoses doelgroepenvervoer in Nederland,* Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

KiM, 2018. *Effecten van prijsprikkels in de mobiliteit : een literatuurscan.* [Online] Available at: http://web.minienm.nl/kim/prijsprikkels/8_1.html [Geopend 2021].

KiM, 2020. *Kansrijke verplaatsingen met Mobility-as-a-Service,* Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

KiM, 2021. *Mobiliteit is een vehikel,* Den Haag: Kennisinstituut voor mobiliteitsbeleid.

KPMG, 2019. *Ontwikkelingen in de technologie die de zelfrijdende auto aanstuurt.* [Online] Available at: https://home.kpmg/nl/nl/home/insights/2019/01/mobility-2030-ontwikkelingen-in-de-technologie-die-de-zelfrijdende-auto-aanstuurt.html [Geopend 24 03 2021].

Litman, T., 2007. Developing indicators for comprehensive and sustainable transport planning. *Transportation Research Record,* Volume 2017, pp. 10-15.

Marsden, G., Kelly, C. & Snell, C., 2006. Selecting Indicators for Strategic Performance Management. *Transportation Research Record Journal of the Transportation Research Board,* 1956(1), pp. 21-29.

Min. I&W, 2020. *Afspraken zero-emissie stadslogistiek,* Den Haag: Ministerie van Ifrastructuur en Waterstaat (Min. I&W).

Ministerie IenW, 2019. *Hoofdlijnenbrief Schone Lucht Akkoord,* Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW).

OV pro, 2019. *Aangepaste lestijden succesvol tegen drukke ochtendspits.* [Online] Available at: https://www.ovpro.nl/trein/2019/01/31/aangepaste-lestijden-succesvol-tegen-drukke-ochtendspits/?gdpr=accept&gdpr=accept [Geopend 24 maart 2021].

OV pro, 2021. *Wat zijn de plannen van de politieke partijen voor het OV?.* [Online] Available at: https://www.ovpro.nl/bus/2021/03/02/wat-zijn-de-plannen-van-de-politieke-partijen-voor-het-ov/ [Geopend 24 april 2021].

Parool, 2019. *Ruim 10.000 parkeerplaatsen verdwijnen voor 2025.* [Online] Available at: https://www.parool.nl/nieuws/ruim-10-000-parkeerplaatsen-verdwijnen-voor-2025~b8496335/ [Geopend 24 maart 2021].

PBL ; CBS, 2019. *Regionale bevolkings- en huishoudensprognose 2019-2050,* Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving (PBL).

PBL, 2007a. *Beprijzing van het wegverkeer : De effecten op doorstroming, bereikbaarheid en de economie,* Rotterdam : Den Haag: NAi Uitgevers ; Ruimtelijk Planbureau.

PBL, 2007b. *Beprijzing van het wegverkeer: Achtergrond en theorie van prijsbeleid, mobiliteit en ruimte,* Rotterdam ; Den Haag: NAi Uitgevers ; Ruimtelijk Planbureau.

PBL, 2009. *Openbaar vervoer, ruimtelijke structuur en flankerend beleid : de effecten van beleidsstrategieën,* Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving (PBL).

PBL, 2019. *Klimaat- en Energieverkenning (KEV) 2019,* Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving (PBL).

PBL, 2020a. *Klimaat- en Energieverkenning (KEV) 2020,* Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving (PBL).

PBL, 2020b. *Kosten- en batenbegrippen in klimaatbeleid : methodologisch achtergrondrapport,* Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving (PBL).

PBL, 2021. *Belangrijke verschillen in voorstellen politieke partijen voor de leefomgeving.* [Online]
Available at: https://www.pbl.nl/nieuws/2021/belangrijke-verschillen-in-voorstellen-politieke-partijen-voor-de-leefomgeving
[Geopend 24 maart 2021].

Provincie Noord-Holland, 2020. *Eerste concept Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland,* Haarlem: Provincie Noord-Holland.

Provincie Noord-Holland, 2021. *Organisatie.* [Online]
Available at: https://www.noord-holland.nl/Over_de_provincie/Organisatie#:~:text=De%20organisatie%20van%20de%20provincie,zij%20leiding%20aan%20de%20ambtenaren.
[Geopend 23 02 2021].

Provincies Noord-Holland en Flevoland, 2021. *Menukaart duurzame mobiliteit.* [Online]
Available at: https://www.crow.nl/getattachment/4841616c-5d60-4afd-b760-05404d804e5f/Flevoland-en-Noord-Holland-Menukaart-Duurzame-Mobiliteit.pdf.aspx?lang=nl-NL&ext=.pdf
[Geopend 2021].

Ricardo, 2020. *Study on the Deployment of C-ITS in Europe: Final Report,* Londen: Ricardo.

Rijksoverheid, 2011. *Onderzoek invoering 130 km/h,* Den Haag: DVS.

Rijksoverheid, 2019. *Het Klimaatakkoord,* Den Haag: Rijksoverheid.

Rijksoverheid, lopend. *Emissieregistratie : De Nederlandse emissies naar lucht, water en bodem.* [Online]
Available at: http://www.emissieregistratie.nl/erpubliek/bumper.nl.aspx
[Geopend 24 maart 2021].

Rijkswaterstaat, 2017. *Bestuursakkoord Zero Emissie Bussen.* [Online]
Available at: https://rwsduurzamemobiliteit.nl/praktijk-projecten/green-deals/bestuursakkoord-zero/
[Geopend 26 3 2021].

TNO, 2018. *CO2-reductieopgave voor mobiliteit in Rotterdam ,* Den Haag: TNO.

TNO, 2020a. *Decamod: zero-emissiezones in de praktijk,* Den Haag: TNO.

TNO, 2020b. *Environmental benefits of connected mobility,* Den Haag: TNO.

TNO, 2020c. *Factsheets stikstofmaatregelen mobiliteit,* Den Haag: TNO.

TNO, 2020d. *Outlook bouwlogistiek,* Den Haag: TNO.

Verkeersnet, 2015. *Cordonheffing in Gothenburg brengt verkeer met 12 procent terug.* [Online]
Available at: https://www.verkeersnet.nl/smart-mobility/15519/codonheffing-in-gothenburg-brengt-verkeer-met-12-procent-terug/
[Geopend 24 03 2021].

Waterrecreatie Advies, 2016. *Prognose ontwikkeling recreatievaart in 2030, 2040 en 2050: Rekening houdend met WLO scenario's,* Lelystad: Waterrecreatie Advies BV.

ZE DV, 2020. *Zero Emissie doelgroepenvervoer (ZE DV): Uitstootvrij doelgroepenvervoer in 2025.* [Online]
Available at: https://zeroemissiedoelgroepenvervoer.nl/
[Geopend 26 3 2021].

µ-consult, 2017. *Meta-evaluatie spitsmijdenprojecten - eindrapport,* Amersfoort: µ-consult.

A Toelichting op thema's en type maatregelen

In het hoofdrapport maken we onderscheid tussen thema's, type maatregelen en maatregelen. In deze bijlage geven we definities van de begrippen en bakenen we af met welke type maatregelen wij rekenen binnen het onderzoek.

A.1 Definities

We maken in deze studie gebruik van drie niveaus van maatregelen, namelijk: thema's, type maatregelen en maatregelen. Voor deze niveaus hanteren wij de volgende definities:

- Thema: Brede categorieën waar maatregelen onder kunnen worden geschaald (voorbeeld: parkeer-, ruimtelijk en overig beleid).
- Type maatregel: gerichtere maatregelen, maar zonder contextspecifieke invulling van de maatregel (voorbeeld: parkeernormen).
- Maatregel: een concrete maatregel die helder en kwantitatief is afgebakend wat betreft scope en uitvoering (voorbeeld: verlagen parkeernormen naar 1,0 per huishouden in nieuwbouwwijken).

Bij het opstellen van de menukaart (Deel 1) hebben we ons beperkt tot het doorrekenen van type maatregelen omdat dit specifiek genoeg is om iets over te potentie in de hele regio te zeggen, maar niet te gedetailleerd is waarvoor gedetailleerde informatie over de exacte invulling van maatregelen vanuit de regio nodig is (regio specifieke data). In dit rapport (Deel 2) rekenen we de effecten van concrete maatregelen uit. De berekeningen zijn gebaseerd op een data-uitvraag aan alle gemeenten in de RMP-regio.

A.2 Overzicht van de thema's en typen in de menukaart

Voor dat we zijn begonnen met dit onderzoek heeft het RMP Noord-Holland Flevoland al een indeling met dertien thema's opgesteld en zowel type maatregelen als specifieke maatregelen gecategoriseerd. Door het grote aantal thema's en overlap tussen thema's bleek het indelen van maatregelen vaak lastig. In het kader van dit onderzoek hebben we daarom een nieuwe indeling voor de thema's opgesteld. Deze bevat slechts 6 thema's en is weergegeven in Tabel 10. Deze indeling is bovendien in lijn met het Klimaatakkoord en is eerder succesvol toegepast in de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag.

In de oorspronkelijke indeling van Noord-Holland en Flevoland, waren nog twee aanvullende thema's gedefinieerd, die niet zijn weergegeven in Tabel 10, namelijk alternatieve brandstoffen en energievoorziening. Alternatieve brandstoffen zoals waterstof zijn een kansrijke energiebron voor de toekomst en zullen ook voor mobiliteit en transport waarschijnlijk een belangrijke bijdrage leveren. We verwachten echter dat alternatieve brandstoffen pas na 2030 een significante bijdrage leveren aan de reductie van de CO_2-uitstoot en laten deze daarom buiten beschouwing in deze studie[9]. Onder energievoorziening vallen maatregelen die de opwekking van de energie verduurzamen, bijvoorbeeld groene stroom van windmolens. Omdat we in overleg met de opdrachtgever hebben besloten in dit onderzoek te

[9] Om die effecten te kunnen realiseren na 2030 is het wel noodzakelijk dat de benodigde infrastructuur hiervoor aanwezig is.

focussen op Tank-To-Wheel (TTW)-emissies en niet op Well-To-Wheel (WTW)-emissies valt dit thema buiten de scope van dit rapport. Dit is ook in lijn met het Klimaatakkoord waarbij de verduurzaming van de energieopwekking toegekend wordt aan de energiesector.

Tabel 10 - De thema's van de menukaart en de koppeling met de oorspronkelijke thema-indeling van de provincies Noord-Holland en Flevoland

Nummer	Thema	Oorspronkelijke thema's RMP
1	Duurzaam inkopen	– Inkoop
2	Elektrisch vervoer en beprijzing	– Elektrificatie personenmobiliteit – Bestaande voer- en vaartuigen
3	Verduurzaming logistiek	– Logistiek – Elektrificatie goederenmobiliteit en mobiele werktuigen
4	Werkgever- en onderwijsaanpak	– Werkgevers- en onderwijsaanpak – Eigen medewerkers
5	Fiets, OV en innovatieve mobiliteit	– Actieve mobiliteit (fietsen en lopen) – OV – Deelmobiliteit
6	Parkeer-, ruimtelijk en overig beleid	– Parkeer-, ruimtelijk en overig beleid

Binnen de zes thema's hebben we voor de menukaart 20 type maatregelen gedefinieerd. Deze zijn inclusief een beknopte toelichting samengevat in Tabel 11.

Tabel 11 - De thema's en type maatregelen in de menukaart

Nummer	Thema	Type maatregel	Definitie
1	Duurzaam inkopen	Verduurzaming mobiele werktuigen via inkoop (incl. andere voertuigen voor groen onderhoud)	Overheden kopen x% van de mobiele werktuigen zero-emissie in 2030 door middel van eisen in aanbestedingen.
2	Duurzaam inkopen	ZE-vervoer	% van het eigenwagenpark, doelgroepenvervoer en OV wordt ZE.
3	Elektrisch vervoer en beprijzing	ZE-zones	Zero-emissiezone logistieke bewegingen bebouwde kom 2030 voor steden met 100.000+ inwoners en een zero-emissiezone voor het personenvervoer in Amsterdam.
4	Elektrisch vervoer en beprijzing	Lokale beprijzing	Er wordt een cordonheffing ingevoerd in alle metropolitane gebieden.
5	Elektrisch vervoer en beprijzing	Duurzaam personenvervoer over water (incl. recreatievaart)	x% van het personenvervoer over water wordt vervangen door zero-emissie-alternatieven (de rest wordt met x% verduurzaamd).
6	Verduurzaming logistiek	Logistieke hubs en slimme logistiek	Bundelen logistieke bewegingen per segment.
7	Verduurzaming logistiek	Modal shift logistiek	% bouwlogistiek verplaatst naar water.
8	Werkgever- en onderwijsaanpak	Werkgeversaanpak	Werkgevers verlagen de CO_2-uitstoot van zakelijk en woon-werkverkeer met x% ten opzichte van de huidige situatie.

Nummer	Thema	Type maatregel	Definitie
9	Werkgever- en onderwijsaanpak	Onderwijsaanpak	Onderwijsinstellingen spreiden de les-tijden, met als effect dat de hyperspits met x% wordt verlaagd. OV wordt in deze tijden een aantrekkelijker vervoer-middel.
10	Fiets, OV en innovatieve mobiliteit	Stimuleren actieve mobiliteit	Fiets- en wandelverkeer wordt gestimuleerd door bijvoorbeeld de aanleg van betere fiets- en voetpaden. Dit leidt tot een verschuiving van x% van de huidige auto- en OV-kilometers naar actieve mobiliteit.
11	Fiets, OV en innovatieve mobiliteit	Aantrekkelijk maken OV-gebruik	Door het aantrekkelijker maken van OV-gebruik (door bijvoorbeeld lagere tarieven of het opwaarderen van OV-stations) wordt de capaciteit van het OV beter benut. Dit leidt tot een toename van x% in het OV-gebruik.
12	Fiets, OV en innovatieve mobiliteit	Verhogen OV-capaciteit	De OV-capaciteit wordt met x% verhoogd.
13	Fiets, OV en innovatieve mobiliteit	Deelmobiliteit & MaaS	% wagenpark is deelauto.
14	Fiets, OV en innovatieve mobiliteit	ITS: Intelligent transport systems & verkeerscirculatie	VRI's aangepast, groene golf en priorisering goederenvervoer op x% van wegen.
15	Parkeer-, ruimtelijk en overig beleid	Betaald parkeren uitbreiden	Betaald parkeren wordt uitgebreid naar x% van de hoog-stedelijke en stedelijke gebieden.
16	Parkeer-, ruimtelijk en overig beleid	Lagere parkeernormen	De parkeernormen in metropolitane en hoog-stedelijke gebieden worden met x% verlaagd.
17	Parkeer-, ruimtelijk en overig beleid	Autoluwe zones/toegangs-beperkingen	In metropolitane gebieden wordt door het creëren van autoluwe zones het autogebruik met x% verminderd.
18	Parkeer-, ruimtelijk en overig beleid	Knooppuntbeleid	Door bouwen rond OV en het realiseren van P&R-plekken wordt de modal split van OV-gebruik met x% verhoogd.
19	Parkeer-, ruimtelijk en overig beleid	Snelheidsverlaging	Verlaging maximumsnelheid 100 km/u wegen naar 80 km/u.
20	Parkeer-, ruimtelijk en overig beleid	C-V2X	Inzet op Connected Vehicles t.b.v. eco-routing.

A.3 Overzicht van de maatregelen in Deel 2

Voor het tweede deel van de studie hebben we 29 maatregelen gedefinieerd. Deze vallen binnen de 6 thema's en de 20 type maatregelen uit de menukaart. De maatregelen zijn inclusief een beknopte toelichting samengevat in Tabel 12.

Tabel 12 - Overzicht van de toegepaste maatregelen

Nr.	Thema	Type maatregel	Maatregel	Toelichting
1	1. Duurzaam inkopen	Verduurzaming mobiele werktuigen	Verduurzaming mobiele werktuigen via inkoop	Deze maatregel betreft de verduurzaming van mobiele werktuigen (bijvoorbeeld bouwwerkzaamheden/groenvoorziening, reinigingsvoertuigen en afvalinzameling) door middel van inkoop door overheden.
2	1. Duurzaam inkopen	ZE-vervoer	Verduurzaming eigen vloot	Deze maatregel betreft de uitrol en opschaling van ZE-voer- en vaartuigen voor de gemeentelijke vloot.
3	1. Duurzaam inkopen	ZE-vervoer	Duurzame logistiek in vergunningverlening	Deze maatregel betreft de eisen die worden gesteld aan het aandeel ZE-voertuigen bij het verlenen van vergunningen voor logistiek.
4	1. Duurzaam inkopen	ZE-vervoer	Verduurzaming van het doelgroepenvervoer via inkoop	Deze maatregel betreft de uitrol en opschaling van ZE-voertuigen voor doelgroepenvervoer.
5	1. Duurzaam inkopen	ZE-vervoer	Verduurzaming openbaar vervoer (zero-emissie)	Deze maatregel betreft de uitrol en opschaling van ZE-bussen en infrastructuur.
6	2. Elektrisch vervoer en beprijzen	ZE-zones	Zero-emissiezone personenvervoer bebouwde kom	Deze maatregel betreft het invoeren van ZE-zones voor alle voertuigen.
7	2. Elektrisch vervoer en beprijzen	Duurzaam personenvervoer over water (incl. recreatievaart)	Verduurzaming ponten en walstroom voor recreatievaart	Deze maatregel betreft de elektrificatie van ponten en recreatievaart.
8	3. Verduurzaming logistiek	Logistieke hubs en slimme logistiek	Hubs voor overslaan en beter beladen (stedelijke distributie)	Deze maatregel betreft de eisen die worden gesteld aan het aandeel ZE-voertuigen bij het verlenen van vergunningen voor logistiek.
9	3. Verduurzaming logistiek	ZE-zones	Zero-emissiezones stadslogistiek in 30-40 grotere steden (Green Deal ZES)	Deze maatregel betreft de invoering van ZE-zones voor de stadslogistiek.
10	3. Verduurzaming logistiek	Modal shift logistiek	Modal shift van weg naar water en spoor	Deze maatregel betreft een modal shift van weg naar water en spoor voor bouwprojecten.
11	4. Werkgever- en onderwijsaanpak	Werkgeversaanpak	Modal shift voor woon-werkverkeer (comfort fiets verhogen, verlagen parkeernormen, gratis OV, reisvergoeding fiets)	Deze maatregel betreft inspanningen tot het bereiken van een modal shift van auto naar fiets of OV binnen het woon-werk verkeer. Denk hierbij aan OV-vergoedingen, het plaatsen van fietsenstalling, oplaadpunten e-bike, douches, omkleedruimtes, etc.
12	4. Werkgever- en onderwijsaanpak	Werkgeversaanpak	Inzet elektrische fiets/auto voor dienstreizen	Deze maatregel betreft het stimuleren van elektrische vervoersmiddelen voor dienstreizen.
13	4. Werkgever- en onderwijsaanpak	Werkgeversaanpak	Werken en vergaderen op afstand	Deze maatregel betreft het stimuleren van werken-/vergaderen op afstand.

Nr.	Thema	Type maatregel	Maatregel	Toelichting
14	5. Fiets, OV en innovatieve mobiliteit.	Stimuleren actieve mobiliteit	Verbeteren fiets/loop infrastructuur, incl. meer fietsenstallingen	Deze maatregel betreft het verbeteren van de fiets- en loop infrastructuur binnen de gemeente. Dit kan bijvoorbeeld worden bereikt door het aanleggen van snelfietsroutes, slimme verkeersregelinstallaties of het plaatsen van fietsenstallingen.
15	5. Fiets, OV en innovatieve mobiliteit.	Aantrekkelijk maken OV-gebruik	Park en Ride + fietsenstallingen bij OV (parkeerplekken voor auto en fiets)	Deze maatregel betreft het realiseren van parkeergelegenheid voor auto's en fietsen bij het OV.
16	5. Fiets, OV en innovatieve mobiliteit.	Aantrekkelijk maken OV-gebruik	Prijsverlaging OV	Deze maatregel betreft het stimuleren van OV-gebruik door prijsverlaging.
17	5. Fiets, OV en innovatieve mobiliteit.	Aantrekkelijk maken OV-gebruik	Verbeteren/aanleggen OV-knooppunten	Deze maatregel betreft het verbeteren van bestaande of aanleggen van nieuwe OV-knooppunten. Een knooppunt is een treinstation of een groot busstation.
18	5. Fiets, OV en innovatieve mobiliteit.	Verhogen OV-capaciteit	Verhogen capaciteit trein en BTM	Deze maatregel betreft het verhogen van de OV-capaciteit. Dit kan worden bereikt door het verhogen van de frequentie, optimalisatie van de dienstregeling of het inzetten van grotere voertuigen.
19	5. Fiets, OV en innovatieve mobiliteit.	Deelmobiliteit	Openstellen eigen elektrische deelauto's voor gebruik door burgers buiten kantooruren	In deze maatregel kunnen bedrijfswagens buiten kantooruren gebruikt worden door burgers.
20	5. Fiets, OV en innovatieve mobiliteit.	Deelmobiliteit	Nieuwe locaties deelauto's/fietsen/steps/scooters	Deze maatregel betreft het uitbreiden van locaties voor deelvoertuigen.
21	5. Fiets, OV en innovatieve mobiliteit.	ITS: Intelligent transport systems	Ecotraffic management & Traffic Signal Priority	Deze maatregel betreft de uitbreiding van slimme verkeersmanagementsystemen.
22	6. Parkeer-, ruimtelijk en overig beleid	Betaald parkeren	Betaald parkeren uitbreiden en parkeertarieven verhogen	Deze maatregel betreft het uitbreiden en verhogen van parkeertarieven, in combinatie met vergunningparkeren.
23	6. Parkeer-, ruimtelijk en overig beleid	Parkeernormen	Verlagen autoparkeernormen	Deze maatregel betreft het verlagen van parkeernormen bij zowel nieuwbouw als bestaande bouw.
24	6. Parkeer-, ruimtelijk en overig beleid	Autoluwe zones/toegangsbeperkingen	Toegangsbeperkingen/auto te gast	Deze maatregel betreft het verminderen van autoverkeer door middel van het creëren van autoluwezones (bijvoorbeeld toegangsbeperkingen/auto te gast).
25	6. Parkeer-, ruimtelijk en overig beleid	Autoluwe zones/toegangsbeperkingen	Weginrichting	Deze maatregel betreft het verminderen van autoverkeer door middel van de weginrichting.
26	6. Parkeer-, ruimtelijk en overig beleid	Knooppuntbeleid	Functiemenging, wonen, werken en voorzieningen	Deze maatregel betreft het verminderen van de mobiliteitsvraag door werkgelegenheid, woningen en voorzieningen dicht bij elkaar te realiseren (functiemenging). Het creëren van een tegenspits valt hier ook onder.
27	6. Parkeer-, ruimtelijk en overig beleid	Knooppuntbeleid	Ontwikkeling rond OV-knooppunten	Deze maatregel betreft maatregelen met betrekking tot het ontwikkelen van woningbouw rondom OV-knooppunten.

Nr.	Thema	Type maatregel	Maatregel	Toelichting
28	6. Parkeer-, ruimtelijk en overig beleid	Snelheidsverlaging	Snelheidsverlaging 100 km/u naar 80 km/u	Deze maatregel betreft een snelheidsverlaging voor auto's. Hierdoor daalt de CO_2-uitstoot per kilometer en wordt de aantrekkelijkheid van de auto verlaagd.
29	6. Parkeer-, ruimtelijk en overig beleid	C-V2X	Eco-routing door connected vehicles	Aanpassingen aan de Infrastructuur om deze gereed te maken voor digitale communicatie met weggebruikers t.b.v. eco-routing (V2V en V2I).

B Indeling gemeenten

In deze bijlage staan tabellen die achtergrondinformatie bieden op de tekst in het hoofdrapport.

B.1.1 Toelichting RMP-regio's

De provincies Noord-Holland en Flevoland hebben voor de uitvoering van het RMP 7 deelregio's gedefinieerd. Dit zijn:

1. Regio Alkmaar.
2. West-Friesland.
3. Kop van Noord-Holland.
4. Gooi- en Vechtstreek.
5. Zuid-Kennemerland/IJmond.
6. Flevoland.
7. Vervoerregio Amsterdam.

B.1.2 Toelichting gebiedstypologieën

Door de provincies Noord-Holland en Flevoland is een indeling van de gemeentes naar 4 gebiedstypologieën beschikbaar gesteld. In het kader van dit onderzoek zijn de categorieën 'Hoogstedelijk' en 'Stedelijk' samengevoegd in de categorie 'Stedelijk'. We hanteren binnen dit onderzoek volgende indeling (tussen haakjes termen die gebruikt worden door de provincie Noord-Holland):

1. Metropolitaan ('Metropolitaan Hoogstedelijk').
2. Stedelijk ('Hoogstedelijk' en 'Stedelijk' samengevoegd).
3. Landelijk ('Landelijk gebied').

B.2 Indeling van gemeenten naar regio en gebiedstypologie

Tabel 13 toont de gebiedstypologie, de RMP-regio en het aantal inwoners per gemeente in Noord-Holland en Flevoland. Onder de tabel staat een toelichting op de RMP-regio's en gebiedstypologieën.

Tabel 13 - Indeling van gemeentes in Noord-Holland en Flevoland in gebiedstypologieën.

Gemeente	Provincie	RMP-regio	Aantal inwoners	Gebiedstypologie
Aalsmeer	Noord-Holland	Vervoerregio Amsterdam	31.728	Stedelijk
Alkmaar	Noord-Holland	Regio Alkmaar	108.558	Stedelijk
Almere	Flevoland	Flevoland	207.904	Stedelijk
Amstelveen	Noord-Holland	Vervoerregio Amsterdam	90.837	Metropolitaan
Amsterdam	Noord-Holland	Vervoerregio Amsterdam	862.965	Metropolitaan
Beemster	Noord-Holland	Vervoerregio Amsterdam	9.748	Landelijk
Bergen	Noord-Holland	Regio Alkmaar	29.974	Landelijk
Beverwijk	Noord-Holland	Zuid-Kennemerland/IJmond	41.176	Stedelijk
Blaricum	Noord-Holland	Gooi- en Vechtstreek	11.200	Stedelijk
Bloemendaal	Noord-Holland	Zuid-Kennemerland/IJmond	23.410	Stedelijk
Castricum	Noord-Holland	Regio Alkmaar	35.772	Stedelijk
Den Helder	Noord-Holland	Kop van Noord-Holland	55.604	Stedelijk

Gemeente	Provincie	RMP-regio	Aantal inwoners	Gebiedstypologie
Diemen	Noord-Holland	Vervoerregio Amsterdam	29.196	Metropolitaan
Drechterland	Noord-Holland	West-Friesland	19.597	Landelijk
Dronten	Flevoland	Flevoland	40.815	Landelijk
Edam-Volendam	Noord-Holland	Vervoerregio Amsterdam	36.099	Stedelijk
Enkhuizen	Noord-Holland	West-Friesland	18.507	Stedelijk
Gooise Meren	Noord-Holland	Gooi- en Vechtstreek	57.715	Stedelijk
Haarlem	Noord-Holland	Zuid-Kennemerland/IJmond	161.263	Metropolitaan
Haarlemmermeer	Noord-Holland	Vervoerregio Amsterdam	154.238	Stedelijk
Heemskerk	Noord-Holland	Zuid-Kennemerland/IJmond	39.164	Stedelijk
Heemstede	Noord-Holland	Zuid-Kennemerland/IJmond	27.286	Stedelijk
Heerhugowaard	Noord-Holland	Regio Alkmaar	56.742	Landelijk
Heiloo	Noord-Holland	Regio Alkmaar	23.464	Stedelijk
Hilversum	Noord-Holland	Gooi- en Vechtstreek	90.238	Stedelijk
Hollands Kroon	Noord-Holland	Kop van Noord-Holland	47.815	Landelijk
Hoorn	Noord-Holland	West-Friesland	73.004	Stedelijk
Huizen	Noord-Holland	Gooi- en Vechtstreek	41.273	Stedelijk
Koggenland	Noord-Holland	West-Friesland	22.738	Landelijk
Landsmeer	Noord-Holland	Vervoerregio Amsterdam	11.488	Stedelijk
Langedijk	Noord-Holland	Regio Alkmaar	27.992	Stedelijk
Laren	Noord-Holland	Gooi- en Vechtstreek	11.197	Stedelijk
Lelystad	Flevoland	Flevoland	77.893	Stedelijk
Medemblik	Noord-Holland	West-Friesland	44.809	Landelijk
Noordoostpolder	Flevoland	Flevoland	46.849	Landelijk
Oostzaan	Noord-Holland	Vervoerregio Amsterdam	9.757	Stedelijk
Opmeer	Noord-Holland	West-Friesland	11.779	Landelijk
Ouder-Amstel	Noord-Holland	Vervoerregio Amsterdam	13.916	Stedelijk
Purmerend	Noord-Holland	Vervoerregio Amsterdam	80.117	Stedelijk
Schagen	Noord-Holland	Kop van Noord-Holland	46.553	Landelijk
Stede Broec	Noord-Holland	West-Friesland	21.706	Stedelijk
Texel	Noord-Holland	Kop van Noord-Holland	13.547	Landelijk
Uitgeest	Noord-Holland	Regio Alkmaar	13.528	Stedelijk
Uithoorn	Noord-Holland	Vervoerregio Amsterdam	29.424	Stedelijk
Urk	Flevoland	Flevoland	20.776	Landelijk
Velsen	Noord-Holland	Zuid-Kennemerland/IJmond	68.348	Stedelijk
Waterland	Noord-Holland	Vervoerregio Amsterdam	17.315	Landelijk
Weesp	Noord-Holland	Gooi- en Vechtstreek	19.334	Stedelijk
Wijdemeren	Noord-Holland	Gooi- en Vechtstreek	24.013	Landelijk
Wormerland	Noord-Holland	Vervoerregio Amsterdam	16.329	Stedelijk
Zaanstad	Noord-Holland	Vervoerregio Amsterdam	155.885	Stedelijk
Zandvoort	Noord-Holland	Zuid-Kennemerland/IJmond	17.011	Stedelijk
Zeewolde	Flevoland	Flevoland	22.309	Landelijk

C Data-uitvraag

C.1 Vragenlijst

Voor het onderzoek hebben we een vragenlijst samengesteld waarbij we de gemeenten hebben gevraagd om een kwalitatieve inschatting te maken van het ambitieniveau waarop wordt ingezet per maatregel tot 2030. We hebben hierin vijf ambitieniveaus onderscheiden, deze zijn toegelicht in Tabel 14.

Tabel 14 - Onderscheiden ambitieniveaus in data-uitvraag met toelichting

Ambitieniveau	Inzet	Toelichting
0	Niet	0 - We zetten deze maatregel niet in t/m 2030
1	Minder dan gemiddeld	1 - We zetten deze maatregel gematigd in (minder dan gemiddeld in NL t/m 2030)
2	Gemiddeld	2 - We zetten deze maatregel gemiddeld in (ongeveer gelijk aan het gemiddelde in NL t/m 2030)
3	Meer dan gemiddeld	3 - We zetten deze maatregel sterk in (meer dan het gemiddelde in NL t/m 2030)
4	Veel meer dan gemiddeld	4 - We zetten deze maatregel heel sterk in (veel meer dan het gemiddelde in NL t/m 2030)

Daarnaast hebben we voor een gedeelte van de maatregelen specifieke data uitgevraagd die we gebruikt hebben voor gedetailleerde berekeningen. Deze informatie is per maatregel opgevraagd in maximaal drie deelvragen. In Tabel 15 staat een overzicht van de deelvragen per maatregel.

Tabel 15 - Overzicht van de deelvragen in de data-uitvraag

Nr.	Maatregel	Deelvraag 1	Deelvraag 2	Deelvraag 3
1	Verduurzaming van mobiele werktuigen via inkoop	Welk percentage van de inkoop van mobiele werktuigen voor bouwwerk-zaamheden/groenvoorziening is in 2030 zero-emissie? (%)	Welk percentage van de inkoop van reinigingsvoertuigen is in 2030 zero-emissie? (%)	Welk percentage van de inkoop van mobiele werktuigen voor afval-inzameling is in 2030 zero-emissie? (%)

Nr.	Maatregel	Deelvraag 1	Deelvraag 2	Deelvraag 3
2	Verduurzaming eigen vloot (incl. vaartuigen)	Welk percentage van de inkoop van wegvoertuigen voor gemeentelijk gebruik is in 2030 zero-emissie? (%)		
3	Duurzame logistiek in vergunning-verlening (aandeel voertuigen/reductie)	Welk percentage van de voertuigen voor logistieke doeleinden wordt geacht ZE te zijn (%)		
4	Doelgroepenvervoer	Welk percentage van de inkoop van wegvoertuigen voor doelgroepenvervoer is in 2030 zero-emissie? (%)	Wat is het aantal voertuigkilometers voor doelgroepenvervoer per jaar? (km)	Wat is het aandeel bestelbussen? (%)
5	Openbaar vervoer	Welk aandeel bussen is ZE in de huidige situatie? (%)	Welk aandeel bussen is ZE in 2030? (%)	Wat is het aantal voertuigkilometers van bussen in de gemeente regio? (kilometer per jaar)
6	Zero-emissiezone bebouwde kom	Beoogde omvang ZE-zone in 2030 (hectare)	Actueel aantal voertuigkilometers in de beoogde zone (km)	
7	Verduurzaming ponten en walstroom voor recreatievaart	Welk aandeel van de veerponten is in 2030 zero-emissie? (%)	Welk aandeel van de recreatievaart maakt in 2030 gebruik van walstroom? (%)	
8	Hubs voor overslaan en beter beladen (stedelijke distributie)	Welk percentage van de voertuigen voor logistieke doeleinden wordt geacht ZE te zijn (%)	Reductie van vrachtwagenkilometers (km)	
9	Zero-emissiezones stadslogistiek in 30-40 grotere steden (Green Deal ZES)	Aandelen Logistieke segmenten aan verkeer in bebouwde kom (%)	Beoogde omvang ZE-zone (hectare)	
10	Modal shift van weg naar water/spoor	Aantal bouwprojecten per jaar	Aandeel bouwopgave binnen bereik van water en spoor (%)	Bruto vloeroppervlak bouwterrein per jaar (hectare)
11	Modal shift voor woon-werkverkeer (comfort fiets verhogen, verlagen parkeernormen, gratis OV, reisvergoeding fiets)	Met hoeveel procent in het aantal verplaatsingen kan het aandeel fietsen in de modal split voor woon-werk-verkeer worden verhoogd t/m 2030 ten opzichte van de huidige situatie? (%)	Met hoeveel procent in het aantal verplaatsingen kan het aandeel OV in de modal split voor woon-werkverkeer worden verhoogd t/m 2030 ten opzichte van de huidige situatie? (%)	

Nr.	Maatregel	Deelvraag 1	Deelvraag 2	Deelvraag 3
12	Inzet elektrische fiets/auto voor dienstreizen	Met hoeveel bedrijven in de gemeente/regio worden afspraken gemaakt over het stimuleren van elektrisch vervoer bij dienstreizen? (aantal)	Welk percentage van het totaal aantal werknemers in de gemeente/regio werkt bij de bedrijven waar afspraken mee worden gemaakt? (%)	Welk percentage van de dienstreizen wordt bij deze bedrijven in 2030 gemaakt met een elektrische auto of fiets? (%)
13	Werken-/vergaderen op afstand	Met hoeveel bedrijven in de gemeente/regio worden afspraken gemaakt over het stimuleren van thuiswerken? (totaal aantal mede-werkers van deze bedrijven in de gemeente/regio)	Hoeveel gaan medewerkers van deze bedrijven gemiddeld extra thuiswerken per week? (dagen per week)	Met welk percentage neemt het zakelijk verkeer bij deze bedrijven af door het stimuleren van vergaderen op afstand? (%)
14	Verbeteren fiets/loop-infrastructuur, incl. meer fietsenstallingen	Wat is het effect van deze maatregelen op fietsverkeer? (toename van modal split fiets in verplaatsingen in %)	Wat is het effect van deze maatregelen op wandelverkeer? (toename van modal split te voet in verplaatsingen in %)	
15	Park & Ride + fietsenstallingen bij OV (parkeerplekken voor auto en fiets)	Hoeveel fietsparkeerplaatsen worden er tot 2030 extra gerealiseerd bij OV-locaties? (aantal)	Hoeveel P&R-locaties voor auto's worden er tot 2030 gerealiseerd bij OV-locaties? (aantal)	
16	Prijsverlaging	Met hoeveel procent worden de tarieven van het OV verlaagd in 2030 ten opzichte van de huidige situatie? (%)		
17	Verbeteren/aanleggen OV-knooppunten	Hoeveel bestaande OV-knooppunten worden opgewaardeerd door extra lijnen of een hogere frequentie? (aantal)	Hoeveel nieuwe OV-knooppunten worden gerealiseerd?	
18	Verhogen capaciteit trein en BTM	Met hoeveel procent wordt de capaci-teit van het OV verhoogd in de gemeente in 2030 ten opzichte van de huidige situatie? (%)	Welk aandeel van de capaciteits-verhoging wordt gerealiseerd door een verhogen van de frequentie? (%)	
19	Openstellen eigen elektrische deel-auto's voor gebruik door burgers buiten kantooruren	Aantal deelauto''s dat in 2030 op deze manier gebruikt kan worden. (aantal)		

Nr.	Maatregel	Deelvraag 1	Deelvraag 2	Deelvraag 3
20	Nieuwe locaties deelauto's/fietsen/ steps/scooters	Aantal aanvullende deelauto's in 2030 ten opzichte van de huidige situatie (aantal)	Aantal aanvullende fietsen, steps en scooters in 2030 ten opzichte van de huidige situatie. (aantal)	Aantal nieuwe locaties voor deel-voertuigen in 2030 ten opzichte van de huidige situatie. (aantal)
21	Smart Mobility, met dynamisch verkeersmanagement, ook groene golf	Geen aanvullende databehoefte		
22	Betaald parkeren	Als betaald parkeren wordt uitgebreid tot 2030, hoeveel extra auto's vallen er dan onder betaald parkeren in 2030? (aantal)	Wat zijn de gemiddelde kosten voor bewoner parkeren in de gemeente in 2030 voor de tweede auto? (€/jaar)	Wat zijn de gemiddelde parkeertarieven voor betaald parkeren in de gemeente in 2030? (€/uur)
23	Verlagen autoparkeernormen	Wat is de huidige gemiddelde parkeer-norm bij bestaande bouw? (parkeerplaatsen per woning)	Wat is de gemiddelde parkeernorm bij bestaande bouw in 2030? (parkeerplaatsen per woning)	Wat is de gemiddelde parkeernorm bij nieuwbouw die tot 2030 wordt gerealiseerd? (parkeerplaatsen per woning)
24	Toegangsbeperkingen/auto te gast	Wat is de verwachte afname in voertuigkm's per jaar?		
25	Weginrichting	Wat is de verwachte afname in voertuigkm's per jaar?		
26	Functiemenging, wonen, werken en voorzieningen	Aantal nieuwbouwwoningen dat op deze manier wordt gerealiseerd.	Aandeel woningen dat door wijzigingen van de bestemming in deze vorm wordt ontwikkeld.	
27	Ontwikkeling rond OV knooppunten	Welk percentage van de woningen wordt tot 2030 ontwikkeld rondom OV-knooppunten? (%)	Hoeveel woningen wordt tot 2030 in het algemeen ontwikkeld? (aantal)	
28	Snelheidsverlaging	Geen aanvullende databehoefte		
29	Connected vehicles	Geen aanvullende databehoefte		

C.2 Antwoorden

In totaal hebben 34 van de 53 gemeenten gereageerd op de data-uitvraag. Dat komt neer op 64%. Omdat bijna alle grote gemeenten een antwoord hebben gestuurd, wordt een duidelijk groter deel van de bevolking gerepresenteerd. Ernaast hebben we data ontvangen van de provincie Noord-Holland en van de Vervoerregio Amsterdam over regionaal beleid. Effecten van dit beleid is aan de individuele gemeenten toegekend indien het niet al is opgenomen in de datalevering van de individuele gemeenten.

Bijna alle gemeenten hebben aangegeven welk ambitieniveau per maatregel er in de gemeente gehanteerd wordt. In Tabel 16 staat weergegeven hoeveel gemeenten een bepaald ambitieniveau hebben aangegeven per maatregel. Niet alle 34 gemeenten hebben echter voor elke maatregel een ambitieniveau aangegeven, waardoor de som van de antwoorden per maatregel soms lager uitvalt dan 34.

Tabel 16 - Aantal reacties gemeenten per ambitieniveau per maatregel (van 0 geen ambitie tot 4 veel meer dan gemiddelde ambitie in NL, niveau 2 correspondeert met gemiddelde inzet)

Nr.	Maatregel	Ambitieniveau				
		0	1	2	3	4
1	Verduurzaming van mobiele werktuigen via inkoop	1	7	19	3	1
2	Verduurzaming eigen vloot (incl. vaartuigen)	4	0	13	10	5
3	Duurzame logistiek in vergunningverlening (aandeel voertuigen/reductie)	20	5	4	1	1
4	Doelgroepenvervoer	5	3	9	10	4
5	Openbaar vervoer	11	1	5	4	7
6	Zero-emissiezone bebouwde kom	28	0	4	0	1
7	Verduurzaming ponten en walstroom voor recreatievaart	14	1	6	5	2
8	Hubs voor overslaan en beter beladen (stedelijke distributie)	15	8	7	3	1
9	Zero-emissiezones stadslogistiek in 30-40 grotere steden (Green Deal ZES)	21	3	4	2	2
10	Modal shift van weg naar water/spoor	27	2	1	0	0
11	Modal shift voor woon-werkverkeer (comfort fiets verhogen, verlagen parkeernormen, gratis OV, reisvergoeding fiets)	7	6	14	6	1
12	Inzet elektrische fiets/auto voor dienstreizen	9	10	8	6	1
13	Werken-/vergaderen op afstand	10	6	8	4	6
14	Verbeteren fiets/loop infrastructuur, incl. meer fietsenstallingen	2	2	7	19	3
15	Park & Ride + fietsenstallingen bij OV (parkeerplekken voor auto en fiets)	3	3	14	12	1
16	Prijsverlaging	26	1	0	0	0
17	Verbeteren/aanleggen OV-knooppunten	5	3	5	13	4
18	Verhogen capaciteit trein en BTM	17	0	4	3	1
19	Openstellen eigen elektrische deelauto's voor gebruik door burgers buiten kantooruren	23	3	3	1	0
20	Nieuwe locaties deelauto's/fietsen/steps/scooters	6	5	19	2	1
21	Smart Mobility, met dynamisch verkeersmanagement, ook groene golf	9	10	4	6	1
22	Betaald parkeren	13	11	5	3	1
23	Verlagen autoparkeernormen	13	8	10	2	1
24	Toegangsbeperkingen/auto te gast	11	15	4	2	0

Nr.	Maatregel	Ambitieniveau				
		0	1	2	3	4
25	Weginrichting	16	7	7	2	0
26	Functiemenging, wonen, werken en voorzieningen	12	3	5	9	2
27	Ontwikkeling rond OV-knooppunten	5	4	2	13	5
28	Snelheidsverlaging	12	5	9	5	2
29	Connected vehicles	22	3	6	1	0

In Tabel 17 is weergegeven wat het aantal bruikbare reacties is geweest per detailvraag. Antwoorden zoals: 'geen idee' en '?' zijn hierin niet meegenomen. Van de 34 gemeenten hebben de meeste gemeenten niet op alle deelvragen een reactie kunnen geven.
Het verschilt daarnaast sterk per maatregel of en hoeveel reacties er op de deelvragen zijn gekomen.

Tabel 17 - Aantal reacties per deelvraag (DV staat voor deelvraag)

	Maatregel	DV1	DV2	DV3
1	Verduurzaming van mobiele werktuigen via inkoop	9	5	3
2	Verduurzaming eigen vloot (incl. vaartuigen)	12	0	0
3	Duurzame logistiek in vergunningverlening (aandeel voertuigen/reductie)	4	1	0
4	Doelgroepenvervoer	7	2	1
5	Openbaar vervoer	1	6	2
6	Zero-emissiezone bebouwde kom	0	0	0
7	Verduurzaming ponten en walstroom voor recreatievaart	2	1	-
8	Hubs voor overslaan en beter beladen (stedelijke distributie)	3	0	0
9	Zero-emissiezones stadslogistiek in 30-40 grotere steden (Green Deal ZES)	2	3	0
10	Modal shift van weg naar water/spoor	0	0	0
11	Modal shift voor woon-werkverkeer (comfort fiets verhogen, verlagen parkeernormen, gratis OV, reisvergoeding fiets)	2	2	-
12	Inzet elektrische fiets/auto voor dienstreizen	1	0	0
13	Werken-/vergaderen op afstand	0	0	0
14	Verbeteren fiets/loop-infrastructuur, incl. meer fietsenstallingen	4	2	-
15	Park & Ride + fietsenstallingen bij OV (parkeerplekken voor auto en fiets)	8	4	-
16	Prijsverlaging	0	-	-
17	Verbeteren/aanleggen OV-knooppunten	4	4	-
18	Verhogen capaciteit trein en BTM	1	1	-
19	Openstellen eigen elektrische deelauto's voor gebruik door burgers buiten kantooruren	2	0	0
20	Nieuwe locaties deelauto's/fietsen/steps/scooters	7	3	5
21	Smart Mobility, met dynamisch verkeersmanagement, ook groene golf	0	0	0
22	Betaald parkeren	2	3	3
23	Verlagen autoparkeernormen	3	5	5
24	Toegangsbeperkingen/auto te gast	3	-	-
25	Weginrichting	0	-	-
26	Functiemenging, wonen, werken en voorzieningen	4	2	-
27	Ontwikkeling rond OV-knooppunten	4	7	-
28	Snelheidsverlaging	0	0	0
29	Connected vehicles	0	0	0

C.3 Aangeleverde data

In Tabel 18 is weergegeven welke ambitieniveaus de 34 gemeenten die informatie hebben aangeleverd, hebben opgegeven per maatregel. Bij de invoering van zero-emissiezones voor personenverkeer en stadslogistiek hadden enkele gemeenten in de oorspronkelijke data-levering een hogere ambitieniveau aangegeven. Omdat deze plannen bij het RMP-kernteam niet bekend waren zijn deze gegevens met de gemeentes gevalideerd en soms in overleg aangepast.

Tabel 18 - Overzicht aangeleverde ambitieniveaus per gemeente

Nr.	Maatregel	Aalsmeer	Alkmaar	Almere	Amstelveen	Amsterdam	Bergen	Bloemendaal	Castricum	Den Helder	Diemen	Edam-Volendam	Haarlem	Haarlemmer	Heemskerk	Heemstede	Heerhugo-waard	Heiloo	Hilversum	Hollands Kroon	Hoorn	Koggenland	Landsmeer	Langedijk	Lelystad	Noordoost-polder	Opmeer	Purmerend	Schagen	Texel	Uitgeest	Urk	Velsen	Waterland	Zaanstad	VRA	Provincie Noord-Holland
1	Verduurzaming van mobiele werktuigen via inkoop	1	2	1	1	4	2	2	2	3	2		2		2	3	2	2	2	0	2	3		2	2	1	1	2	1	2	2	2	2	1	2	2	
2	Verduurzaming eigen vloot (incl. vaartuigen)	3	2	2	3	4	0	3	0	3	2	3	4		3	3	2	0	4	2	2	3	2	2	4	2	4	2	3	2	0	2		2	3	2	3
3	Duurzame logistiek in vergunningverlening (aandeel voertuigen/reductie)	0	0	1	0	4	0	0	0	2	1		2	3	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	
4	Doelgroepenvervoer		0	1		4	2	2	2	1	2		4	3	2	3	0	2	4	0	3	3		0	4	2	3	2	0	3	2			1		2	0
5	Openbaar vervoer		2	3		4	0	3	0	2	4		3	4	2	3	0	0	4	2	0	0		0	0		0	4	0		0	4	2	1	4	4	3
6	Zero-emissiezone bebouwde kom	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0		2	0	0	2	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0
7	Verduurzaming ponten en walstroom voor recreatievaart		2	0		4	3	0	3	3			2	2	0	1	0	3	0		2	0		0	0	0	0	0	0	0	3	2	4	0	2	0	0
8	Hubs voor overslaan en beter beladen (stedelijke distributie)	0	0	1	0	4	1	0	1	2	1	3	2	2	0	1	0	1	2	0	3	0	2	0	0	0	0	2	0	0	1	2	0	1	3	2	0
9	Zero-emissiezones stadslogistiek in 30-40 grotere steden (Green Deal ZES)	1	0	1	2	4	0	0	0	0	0		3	4	0	2	0	0	1	0	2	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	0
10	Modal shift van weg naar water/spoor	1	0	0			0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	2	2
11	Modal shift voor woon-werkverkeer (comfort fiets verhogen, verlagen parkeernormen, gratis OV, reisvergoeding fiets)	2	0	2	2	4	1	0	1	2	2	2	3	2	2	3	2	1	3	0	0	0	1	2	2	2	1	2	0	3	1	3	2	0	3	4	
12	Inzet elektrische fiets/auto voor dienstreizen	2	0	0	3	4	1	0	1	2	1	3	3	2	0	3	0	1	1	2	0	1	2	0	1	3	1	2	0	3	1	0	2	1	2	1	3
13	Werken-/vergaderen op afstand	2	0	0	2	4	4	0	4	2	1	2	3	2	4	3	0	4	1	0	0	1	1	0	0	3	1	2	0	3	4	0	2	1	2	3	3
14	Verbeteren fiets/loop-infrastructuur, incl. meer fietsenstallingen	3	3	3	3	4	3	2	3	2	3	4	3	3	2	3	3	3	3	1		2	1	3	3	3	0	3	2	4	3	3	2	0	2	4	3
15	Park & Ride + fietsenstallingen bij OV (parkeerplekken voor auto en fiets)	2	2	2	2	4	3	2	3	2	3	2	3	3	2	3	2	3	3	1		0	1	2	3	1	0	2	2	2	3	3	2	0	3	4	2
16	Prijsverlaging		1	0		0	0	0	0	0	0		0		0	0	0	0	0	0		0		0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0
17	Verbeteren/aanleggen OV-knooppunten	1	3	3	1	3	3	2	3	2	3		4	3	2	3	4	3	2	2	0	0		4	3	1	0	4	0	0	3	3			3	4	3
18	Verhogen capaciteit trein en BTM		2	3		3	0	0	0	2			0		2	0	0	0	0	0	0	0		0		0	0	3	0	0	0	4			2	2	2
19	Openstellen eigen elektrische deelauto's voor gebruik door burgers buiten kantooruren		0	0	0		0	0	0	3	0		2	1	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	1	2	1	0	0	2	0	0	0	0
20	Nieuwe locaties deelauto's/fietsen/steps/scooters	2	2	2	2		2	1	2	2	4	2	3	2	1	2	0	2	2	2	1	1	2	0	1	2	0	2	3	0	2	0	2	0	2	2	0
21	Smart Mobility, met dynamisch verkeersmanagement, ook groene golf	3	1	3	3	4	1	0	1		1		2	3	1	3	0	1	2	0	1	0		0	3	0	0	2	0	1	1	1		0	2	3	3
22	Betaald parkeren	0	0	0	2	4	1	1	1	1	3	0	3	1	0	1	2	1	1	0	1	0		2	0	0	0	3	0	2	1	0	1	0	2	0	0
23	Verlagen autoparkeernormen	1	0	0	3	4	2	1	2	0	2	1	3	2	1	2	0	2	1	0	2	0	1	0	0	1	0	2	0	0	2	0	1	0	2	2	0
24	Toegangsbeperkingen/auto te gast	1	0	0	1	3	1	0	1	1	1		3	2	1	1	0	1	2	0	2	0		0	0	1	0	1	1	1	1	1	0	0	2	2	0
25	Weginrichting	1	0		1	3	0	1	0	2	1	2	2	2	1	3	0	0	1	0	1	0		0	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
26	Functiemenging, wonen, werken en voorzieningen	1	2	2	3	3	0	0	0	2	2		3	3	0	0	3	0	1	1	4	0		3	3	2	0	4	0	0	0	3		0	3	1	3
27	Ontwikkeling rond OV-knooppunten	1	3	3	3	3	3	0	3	2	4		3	4	3	0	3	3		1	4	0		3	3	1	0	4	1		3	2		0	4	1	3
28	Snelheidsverlaging	1	0	0	2	4	2	1	2	2	1		3	0	2	3	0	2	1	0	2	0	1	0	0	3	0	2	0	4	2	3	0	0	3	3	2
29	Connected vehicles	2	0	0	2	2	0	0	0	2	0		1	2	0	0	0	0	1	0	0	0		0	3	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	3

Tabel 19 - Gemiddeld ambitieniveau per maatregel in de zeven RMP-deelregio's

Nr.	Maatregel	Kop van Noord-Holland	West-Friesland	Regio Alkmaar	Zuid-Kennemerland IJmond	Vervoerregio Amsterdam	Gooi en Vechtstreek	Flevoland
1	Verduurzaming van mobiele werktuigen via inkoop	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2	Verduurzaming eigen vloot (incl. vaartuigen)	1,5	2,0	2,0	2,2	1,9	2,0	1,5
3	Duurzame logistiek in vergunningverlening (aandeel voertuigen/reductie)	2,5	3,0	0,9	3,3	2,7	4,0	2,5
4	Doelgroepenvervoer	0,5	0,0	0,0	0,8	1,3	2,0	0,8
5	Openbaar vervoer	1,0	3,0	1,1	2,8	2,4	4,0	2,3
6	Zero-emissiezone bebouwde kom	1,3	0,0	0,3	2,6	3,5	4,0	2,3
7	Verduurzaming ponten en walstroom voor recreatievaart	0,0	0,0	0,0	0,8	0,7	2,0	0,0
8	Hubs voor overslaan en beter beladen (stedelijke distributie)	1,0	0,7	2,0	1,4	1,6	0,0	0,5
9	Zero-emissiezones stadslogistiek in 30-40 grotere steden (Green Deal ZES)	0,5	1,0	0,6	0,6	1,8	2,0	0,8
10	Modal shift van weg naar water/spoor	0,5	0,7	0,0	1,0	1,8	1,0	0,3
11	Modal shift voor woon-werk-verkeer (comfort fiets verhogen, verlagen parkeernormen, gratis OV, reisvergoeding fiets)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7	0,0	0,0
12	Inzet elektrische fiets/auto voor dienstreizen	1,3	0,3	1,1	2,0	2,0	3,0	2,3
13	Werken-/vergaderen op afstand	1,8	0,7	0,6	1,6	2,2	1,0	1,0
14	Verbeteren fiets/loop infrastructuur, incl. meer fietsenstallingen	1,3	0,7	2,3	2,4	1,9	1,0	0,8
15	Park & Ride + fietsenstallingen bij OV (parkeerplekken voor auto en fiets)	2,3	1,0	3,0	2,4	2,6	3,0	3,0
16	Prijsverlaging	1,8	0,0	2,6	2,4	2,2	3,0	2,3
17	Verbeteren/aanleggen OV-knooppunten	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
18	Verhogen capaciteit trein en BTM	1,0	0,0	3,3	2,8	2,6	2,0	2,5
19	Openstellen eigen elektrische deelauto's voor gebruik door burgers buiten kantooruren	0,5	0,0	0,3	0,5	2,7	0,0	2,3
20	Nieuwe locaties deelauto's/ fietsen/steps/scooters	1,5	0,0	0,0	0,8	0,3	0,0	0,0
21	Smart Mobility, met dynamisch verkeersmanagement, ook groene golf	1,8	0,7	1,4	1,8	2,0	2,0	1,3

Nr.	Maatregel	Kop van Noord-Holland	West-Friesland	Regio Alkmaar	Zuid-Kennemerland IJmond	Vervoerregio Amsterdam	Gooi en Vechtstreek	Flevoland
22	Betaald parkeren	0,3	0,3	0,7	1,5	2,3	2,0	1,8
23	Verlagen autoparkeernormen	0,8	0,3	1,1	1,2	1,7	1,0	0,0
24	Toegangsbeperkingen/auto te gast	0,0	0,7	1,1	1,6	1,8	1,0	0,3
25	Weginrichting	0,8	0,7	0,6	1,0	1,4	2,0	0,5
26	Functiemenging, wonen, werken en voorzieningen	0,5	0,3	0,0	1,4	1,6	1,0	0,7
27	Ontwikkeling rond OV-knoop-punten	0,8	1,3	1,1	0,8	2,4	1,0	2,5
28	Snelheidsverlaging	1,3	1,3	3,0	1,5	2,9	0,0	2,3
29	Connected vehicles	1,5	0,7	1,1	1,8	1,6	1,0	1,5

C.4 Reacties data-uitvraag gemeenten

In deze bijlage staat een overzicht van de reacties die zijn aangeleverd per gemeente. In Tabel 20 is weergegeven of de gemeenten een reactie hebben aangeleverd ten aanzien van het ambitieniveau en hoeveel deelvragen er in totaal zijn ingevuld.

Tabel 20 - Reacties per gemeente, uitgesplitst naar ambitieniveau en deelvragen

Gemeente	Reactie aangeleverd ambitieniveau	Aantal DV ingevuld (van de 34)
Aalsmeer	Ja	3
Alkmaar	Ja	0
Almere	Ja	14
Amstelveen	Ja	10
Amsterdam	Ja	9
Beemster	Nee	0
Bergen (NH.)	Ja	0
Beverwijk	Nee	0
Blaricum	Nee	0
Bloemendaal	Ja	6
Castricum	Ja	0
Den Helder	Ja	0
Diemen	Ja	0
Drechterland	Ja	0
Dronten	Nee	0
Edam-Volendam	Ja	0
Enkhuizen	Ja	0
Gooise Meren	Nee	0
Haarlem	Ja	4
Haarlemmermeer	Ja	0
Heemskerk	Ja	4
Heemstede	Ja	0
Heerhugowaard	Ja	0

Gemeente	Reactie aangeleverd ambitieniveau	Aantal DV ingevuld (van de 34)
Heiloo	Ja	0
Hilversum	Ja	2
Hollands Kroon	Ja	0
Hoorn	Ja	6
Huizen	Nee	0
Koggenland	Ja	3
Landsmeer	Ja	0
Langedijk	Ja	0
Laren	Nee	0
Lelystad	Ja	1
Medemblik	Ja	0
Noordoostpolder	Ja	0
Oostzaan	Nee	0
Opmeer	Ja	1
Ouder-Amstel	Nee	0
Purmerend	Ja	0
Schagen	Ja	9
Stede Broec	Ja	0
Texel	Ja	3
Uitgeest	Ja	0
Uithoorn	Nee	0
Urk	Ja	13
Velsen	Ja	2
Waterland	Ja	4
Weesp	Nee	0
Wijdemeren	Nee	0
Wormerland	Nee	0
Zaanstad	Ja	0
Zandvoort	Nee	0
Zeewolde	Nee	0

In Tabel 21 is eenzelfde overzicht weergegeven per RMP-regio en in Tabel 22 naar stedelijkheidsgraad. Het aantal reacties op de vragen over ambitieniveaus en deelvragen zijn weergegeven in percentages:

- bij het ambitieniveau is berekend welk percentage van de gemeente een reactie heeft gegeven op de vraag over het ambitieniveau;
- bij het percentage dat bij DV ingevuld is, is berekend hoeveel vragen van het totaal aantal deelvragen zijn ingevuld door de hele regio.

Tabel 21 - Reacties per RMP-deelregio in percentages, uitgesplitst naar ambitieniveau en deelvragen

	Aantal gemeenten	Percentage reacties ambitieniveau	Percentage DV ingevuld
Kop van Noord-Holland	4	100%	4%
West-Friesland	7	43%	2%
Regio Alkmaar	7	100%	5%
Zuid-Kennemerland/IJmond	7	71%	4%
Vervoerregio Amsterdam	15	67%	10%
Gooi- en Vechtstreek	7	14%	5%
Flevoland	6	67%	0%

Tabel 22 - Reacties naar stedelijkheidsgraad in percentages, uitgesplitst naar ambitieniveau en deelvragen

	Aantal gemeenten	Percentage reacties ambitieniveau	Percentage DV ingevuld
Metropolitaan	4	100%	7%
Stedelijk	33	61%	6%
Landelijk	16	63%	4%

C.5 Defaultwaarden naar gebiedstypologie

Niet alle gemeenten hebben op onze informatie-uitvraag gereageerd. Voor de gemeenten waarvan wij geen data hebben ontvangen zijn aannames gemaakt voor de beleidskeuzes. Deze aannames zijn gebaseerd op de informatie die wij van vergelijkbare gemeenten (in termen van stedelijkheidsgraad) hebben ontvangen. We passen het gemiddelde toe van alle gemeenten in dezelfde stedelijkheidscategorie die wel het ambitieniveau hebben ingevuld.

De consequentie hiervan is dat effect wordt toegekend aan gemeenten waar wij geen informatie van hebben ontvangen: dit brengt een bepaalde onzekerheid met zicht mee. Deze onzekerheid is inzichtelijk gemaakt in Paragraaf 3.6.

De gehanteerde ambitieniveaus voor gemeenten waar wij geen informatie van hebben ontvangen zijn weergegeven in Tabel 23.

Tabel 23 - Defaultwaarden voor het ambitieniveau per maatregel die gebruikt zijn in de analyse indien gemeenten geen informatie hebben aangeleverd

Maatregel	Metropolitaan	Stedelijk	Landelijk
Verduurzaming van mobiele werktuigen via inkoop	Gemiddeld	Gemiddeld	Gemiddeld
Verduurzaming eigen vloot (incl. vaartuigen)	Meer dan gemiddeld	Gemiddeld	Gemiddeld
Duurzame logistiek in vergunning-verlening (aandeel voertuigen/reductie)	Minder dan gemiddeld	Niet	Niet
Doelgroepenvervoer	Meer dan gemiddeld	Gemiddeld	Minder dan gemiddeld
Openbaar vervoer	Meer dan gemiddeld	Minder dan gemiddeld	Minder dan gemiddeld
Zero-emissiezone bebouwde kom	Niet	Niet	Niet
Verduurzaming ponten en walstroom voor recreatievaart	Gemiddeld	Gemiddeld	Minder dan gemiddeld
Hubs voor overslaan en beter beladen (stedelijke distributie)	Minder dan gemiddeld	Minder dan gemiddeld	Niet
Zero-emissiezones stadslogistiek in 30-40 grotere steden (Green Deal ZES)	Meer dan gemiddeld	Niet	Niet
Modal shift van weg naar water/spoor	Niet	Niet	Niet
Modal shift voor woon-werkverkeer (comfort fiets verhogen, verlagen parkeernormen, gratis OV, reis-vergoeding fiets)	Gemiddeld	Minder dan gemiddeld	Minder dan gemiddeld
Inzet elektrische fiets/auto voor dienstreizen	Gemiddeld	Minder dan gemiddeld	Minder dan gemiddeld

Maatregel	Metropolitaan	Stedelijk	Landelijk
Werken-/vergaderen op afstand	Gemiddeld	Gemiddeld	Minder dan gemiddeld
Verbeteren fiets/loop infrastructuur, incl. meer fietsenstallingen	Meer dan gemiddeld	Meer dan gemiddeld	Gemiddeld
Park & Ride + fietsenstallingen bij OV (parkeerplekken voor auto en fiets)	Meer dan gemiddeld	Gemiddeld	Gemiddeld
Prijsverlaging	Niet	Niet	Niet
Verbeteren/aanleggen OV-knooppunten	Meer dan gemiddeld	Meer dan gemiddeld	Gemiddeld
Verhogen capaciteit trein en BTM	Gemiddeld	Minder dan gemiddeld	Minder dan gemiddeld
Openstellen eigen elektrische deel-auto's voor gebruik door burgers buiten kantooruren	Minder dan gemiddeld	Niet	Niet
Nieuwe locaties deelauto's/fietsen/ steps/scooters	Gemiddeld	Gemiddeld	Minder dan gemiddeld
Smart Mobility, met dynamisch verkeersmanagement, ook groene golf	Gemiddeld	Minder dan gemiddeld	Niet
Betaald parkeren	Gemiddeld	Minder dan gemiddeld	Minder dan gemiddeld
Verlagen autoparkeernormen	Gemiddeld	Minder dan gemiddeld	Niet
Toegangsbeperkingen/auto te gast	Gemiddeld	Minder dan gemiddeld	Minder dan gemiddeld
Weginrichting	Minder dan gemiddeld	Niet	Niet
Functiemenging, wonen, werken en voorzieningen	Meer dan gemiddeld	Minder dan gemiddeld	Minder dan gemiddeld
Ontwikkeling rond OV-knooppunten	Meer dan gemiddeld	Gemiddeld	Gemiddeld
Snelheidsverlaging	Gemiddeld	Minder dan gemiddeld	Minder dan gemiddeld
Connected vehicles	Minder dan gemiddeld	Minder dan gemiddeld	Niet

D Onderbouwing rekenmethode effectbepaling

In deze bijlage is de in dit onderzoek gehanteerde rekenmethode uiteengezet. In Paragraaf D.1 is de rekenmethodiek op hoofdlijnen toegelicht. In Paragraaf D.2 is in meer detail toegelicht hoe de aangeleverde data is gebruikt om 'factoren' op te stellen. In Paragraaf D.3 is voor elke maatregel een specifieke toelichting op de berekeningen opgenomen.

D.1 Algemene toelichting rekenmethodiek

In essentie zijn de effectberekeningen in twee blokken opgedeeld, namelijk de 'hoofd-potentie' en de 'factoren'. Zie Figuur 22 voor een schematische weergave van de rekenstructuur.

De hoofdpotentie van een maatregel is de totale CO_2-uitstoot waar het hoofdeffect van de maatregel op aangrijpt. Voor een maatregel die effect heeft op personenauto's, zijn dit bijvoorbeeld de emissies van personenauto's binnen de gemeente.

De factoren bevatten informatie over het effect van de maatregel, met daarin het veronderstelde ambitieniveau van de maatregel verwerkt. Omdat niet elke maatregel even goed kan worden uitgevoerd in elke gebiedstypologie, is de grootte van deze factor ook afhankelijk van het gebiedstypologie[10].

Het 'hoofdeffect' van een maatregel wordt voor elke gemeente berekend door de hoofdpotentie te vermenigvuldigen met de bijbehorende factor.

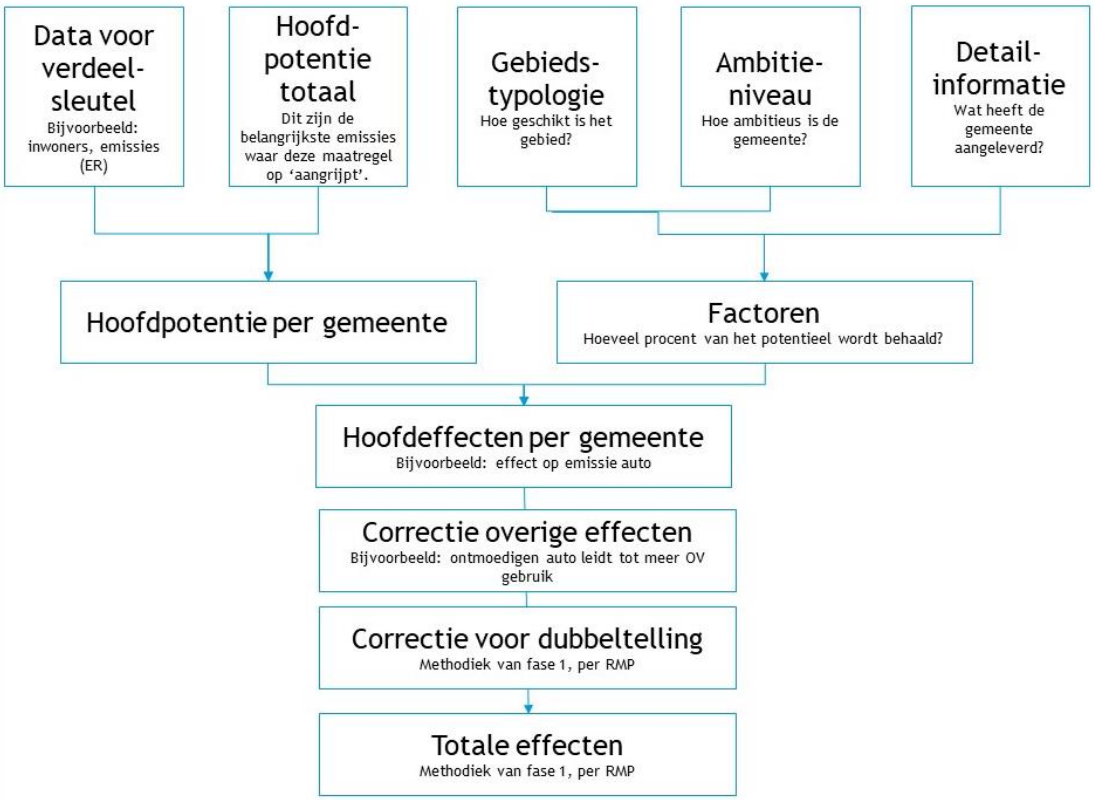
Vervolgens worden twee correcties uitgevoerd om tot de juiste effecten te komen:

1. **Correctie voor overige effecten.** Soms zijn er secundaire effecten die ook moeten worden meegenomen (bijvoorbeeld, ontmoediging autogebruik leidt tot extra OV-gebruik). In de gehanteerde methodiek worden deze effecten bepaald als percentage van het hoofdeffect (bijvoorbeeld: voor elke bespaarde ton CO_2 door minder autogebruik verplaatst X ton CO_2 naar het OV).
2. **Correctie voor dubbeltelling.** De effecten van verschillende maatregelen apart kunnen niet zomaar worden opgeteld. Dit zou namelijk leiden tot dubbeltelling van effecten[11]. De dubbeltelling is, uitgesplitst per gemeente, berekend voor de effecten op personen-auto's, bestelauto's, vrachtauto's en OV. Voor overige voertuigcategorieën is aangenomen dat er geen dubbeltelling is tussen maatregelen.

[10] Een voorbeeld hiervan is dat in 2030 zero-emissiezones wel worden haalbaar geacht in metropolitane gebieden maar niet in landelijke gebieden. Daarom hebben landelijke gebieden een lagere factor in vergelijking tot metropolitane gebieden.

[11] Een simpel voorbeeld van dubbeltelling is: wanneer maatregel A (zero-emissiezone personenvervoer) en maatregel B (verlagen autoparkeernormen) samen worden ingevoerd, dan is het effect van beide maatregelen minder groot dan de som van individuele effecten. Dit komt omdat de emissies van personenauto's per gereden kilometer door de invoering van de zero-emissiezone zijn gedaald, waardoor een vermindering in de gereden kilometers door het verlagen van de parkeernormen minder effect heeft.

Figuur 22 - Schematische weergave van de rekenmethodiek



D.2 Toegepaste factoren

De factoren zijn bepaald op basis van literatuurstudie en een analyse van de aangeleverde detaildata (zie Bijlage C). Voor de analyse van de detaildata hebben we gekeken naar de aangeleverde data door de verschillende gemeenten uitgesplitst naar gebiedstypologie én afgezet tegen de ambitieniveaus die de gemeenten hebben opgegeven. Omdat de hoeveelheid data te beperkt was om de analyse voor de verschillende gebiedstypologieën apart uit te voeren en in de beperkte data geen duidelijke trends tussen de individuele gebiedstypologieën zichtbare waren, zijn deze voor de uiteindelijke analyse weer samengevoegd. Per ambitieniveau hebben we een gewogen gemiddelde waarde bepaald (op basis van de aangeleverde waarden hoger dan nul) en deze samen met de minimum- en maximumwaarde in een grafiek geplot. Op basis van deze grafieken hebben we profielen bepaald die beschrijven hoe de emissiereductie van een maatregel afhangt van het ambitieniveau. Nadat de profielen waren gedefinieerd is per maatregel bepaald welk profiel het beste aansluit bij de ontvangen data. Een overzicht van de profielen staat in Tabel 24. Uitgangspunt bij het bepalen van de factoren is dat bij Ambitieniveau 0 de factor altijd 0 is en bij Ambitieniveau 3 100%. Dat wil zeggen dat bij geen inzet op een maatregel (Ambitieniveau 0) het effect van de maatregel nul is en bij Ambitieniveau 3 (meer dan gemiddeld) het effect 100%. Deze 100% hebben als referentie het effect dat *door een ambitieuze maar niet extreme inzet* op een maatregel gerealiseerd kan worden. Deze definitie komt overeen met de manier waarop in de potentisschatting van maatregelen in Fase 1 van die project (CE Delft & TNO, 2021) de effecten berekend zijn. Als een gemeente ervoor kiest om nog sterker op een bepaalde maatregel in te zetten (Ambitieniveau 4), is de

factor groter dan 100%. Als een gemeente op een maatregel minder sterk inzet (Ambitieniveau 1 en 2) worden factoren tussen 0 en 100% toegepast. De analyse van de detaildata is daarom vooral gericht op het bepalen van de factoren voor Ambitieniveaus 1, 2 en 4.

Tabel 24 - Profielen voor de effectiviteit van maatregelen per ambitieniveau

	Ambitieniveau				
Type profiel	0	1	2	3	4
Standaard profiel	0%	33%	67%	100%	133%
Hoog profiel	0%	50%	80%	100%	150%
Laag profiel	0%	20%	40%	100%	120%
Gelimiteerd profiel	0%	33%	67%	100%	100%

Toelichting profielen:

- Het standaardprofiel heeft een lineair verloop over de ambitieniveaus. Dit is het profiel dat we standaard toepassen voor alle maatregelen.
- Hoog profiel: Bij deze maatregelen is het effect op de CO_2-reductie bij een bepaald ambitieniveau hoger dan in het standaard profiel. In deze gevallen sluit het standaardprofiel niet aan bij een dergelijke maatregel en zijn de factoren naar boven toe aangepast.
- Laag profiel: Bij deze maatregelen is het effect op de CO_2-reductie bij een bepaald ambitieniveau lager dan in het standaard profiel. In deze gevallen sluit het standaardprofiel niet aan bij een dergelijke maatregel en zijn de factoren naar beneden bijgesteld.
- Gelimiteerd profiel: voor sommige maatregelen geldt dat bij een standaard inzet het maximale resultaat behaald wordt, een hoger ambitieniveau levert dan geen extra reductie. Daarom is bij het gelimiteerd profiel het hoge ambitieniveau gelijk aan de gemiddelde inzet.

In Bijlage C.2 staat een overzicht van de aangeleverde data door de gemeenten. Daaruit wordt duidelijk dat het aantal antwoorden per maatregel en per ambitieniveau sterk varieert. De analyse hebben we daarom niet voor alle maatregelen uit kunnen voeren en gaat alleen op voor de maatregelen waarvoor wij voldoende data aangeleverd hebben gekregen. Indien voor een bepaalde maatregel zowel de informatie uit de detaildata en de literatuur niet toereikend waren, hebben wij het standaardprofiel toegepast. Een overzicht van de toegepaste profielen per maatregel is te vinden in Bijlage D.3.

D.3 Toelichting per maatregel

In Tabel 25 is een toelichting gegeven van de rekenmethode per maatregel. Algemeen geldt het volgende:

- De kolommen corresponderen met het schema in Figuur 22.
- Voor de berekening is voor een aantal maatregel gebruik gemaakt van submaatregelen. In de tabel is dit weergegeven met de letters a, b, etc. Deze opsplitsing is gemaakt omdat dit noodzakelijk was voor de berekening, bijvoorbeeld omdat een maatregel effect heeft op meerdere voertuigcategorieën. In deze gevallen is er een tussenstap in de berekening gemaakt, alvorens het totale effect per maatregel te berekenen. Het totale effect van een maatregel is berekend als de som de effecten van de submaatregelen.
- Bij de profielen is aangegeven welke factoren voor de verschillende ambitieniveaus per (sub)maatregel zijn toegepast in de effectenberekening. Een overzicht van de profiel is weergegeven in Tabel 24.

Tabel 25 - Toelichting rekenmethode effectberekeningen

Nr.	Submaatregel	Definitie	Hoofdpotentie emissiereductie	Verdeelsleutel hoofdpotentie	Profiel	Overige effecten
1a	Verduurzaming van mobiele werktuigen in de bouwsector via inkoop.	x% van de mobiele werktuigen in de bouw wordt zero-emissie ingekocht door overheden.	De emissies van mobiele werktuigen in de bouwsector in 2030, waar de overheid (direct of indirect) invloed op heeft. De aanname is gemaakt dat dit 40% van de emissies betreft. Bepaald op basis van de nulmeting en de Emissieregistratie (Rijksoverheid, lopend; CE Delft, 2020e).	Emissies van mobiele werktuigen in de bouw per gemeente (Rijksoverheid, lopend).	Hoog	Geen overige effecten.
1b	Verduurzaming overige mobiele werktuigen via inkoop.	x% van de overige mobiele werktuigen wordt zero-emissie ingekocht door overheden.	De emissies van mobiele werktuigen in de HDO (handel, diensten en overheid) in 2030, waar de overheid (direct of indirect) invloed op heeft. De aanname is gemaakt dat dit 40% van de emissies betreft. Bepaald op basis van de nulmeting en de Emissieregistratie (Rijksoverheid, lopend; CE Delft, 2020e).	Emissies van mobiele werktuigen in de HDO per gemeente (Rijksoverheid, lopend).	Standaard	Geen overige effecten.

Nr.	Submaatregel	Definitie	Hoofdpotentie emissiereductie	Verdeelsleutel hoofdpotentie	Profiel	Overige effecten
2a	Verduurzaming eigen vloot (personenauto's).	x% van de personen-auto's in de eigen vloot wordt zero-emissie ingekocht door overheden.	Emissies van personenauto's in de gemeentelijke vloot in 2030 (TNO, 2018) (Rijksoverheid, lopend) (CE Delft, 2020e).	Emissies van personenauto's per gemeente (Rijksoverheid, lopend).	Gelimiteerd	Geen overige effecten.
2b	Verduurzaming eigen vloot (bestelauto's).	x% van de bestelauto's in de eigen vloot wordt zero-emissie ingekocht door overheden.	Emissies van bestelauto's in de gemeentelijke vloot in 2030 (TNO, 2018) (Rijksoverheid, lopend) (CE Delft, 2020e).	Emissies van bestelauto's per gemeente (Rijksoverheid, lopend).	Gelimiteerd	Geen overige effecten.
2c	Verduurzaming eigen vloot (vrachtauto's).	x% van de vrachtauto's in de eigen vloot wordt zero-emissie ingekocht door overheden.	Emissies van vrachtauto's in de gemeentelijke vloot in 2030 (TNO, 2018) (Rijksoverheid, lopend) (CE Delft, 2020e).	Emissies van vrachtauto's per gemeente (Rijksoverheid, lopend).	Gelimiteerd	Geen overige effecten.
3a	Duurzame logistiek in vergunningverlening (aandeel voer-tuigen/reductie) – bestelauto's.	x% van de vergunning voor logistieke doeleinden wordt alleen aan zero-emissie bestel-voertuigen verleend.	Emissies van bestelauto's in de bebouwde kom in 2030 (Rijksoverheid, lopend) (CE Delft, 2020e).	Emissies van bestelauto's per gemeente (Rijksoverheid, lopend).	Hoog	Geen overige effecten.
3b	Duurzame logistiek in vergunningverlening (aandeel voer-tuigen/reductie) – vrachtauto's	x% van de vergunning voor logistieke doeleinden wordt alleen aan zero-emissie vrachtvoer-tuigen verleend.	Emissies van vrachtauto's in de bebouwde kom in 2030 (Rijksoverheid, lopend) (CE Delft, 2020e).	Emissies van vrachtauto's per gemeente (Rijksoverheid, lopend).	Hoog	Geen overige effecten.

Nr.	Submaatregel	Definitie	Hoofdpotentie emissiereductie	Verdeelsleutel hoofdpotentie	Profiel	Overige effecten
4	Verduurzaming van het doelgroepenvervoer via inkoop	x% van het doel-groepenvervoer wordt zero-emissie ingekocht.	Emissies personenauto's voor doelgroepen vervoer in 2030, bepaald door de emissies in 2017 te corrigeren voor het aandeel en verwachte groei van doelgroepen-vervoer (KiM, 2016) (Rijksoverheid, lopend) (CE Delft, 2020e).	Emissies van personenauto's per gemeente (Rijksoverheid, lopend).	Gelimiteerd	Geen overige effecten.
5	Verduurzaming openbaar vervoer zero-emissie	x% van openbaar vervoer-bussen wordt zero-emissie ingekocht.	Emissies van autobussen in 2030 (Rijksoverheid, lopend) (CE Delft, 2020e).	Emissies van autobussen per gemeente (Rijksoverheid, lopend).	Gelimiteerd	Geen overige effecten.
6a	Zero-emissiezone personenvervoer bebouwde kom (personenauto's)	Door het invoeren van een integrale zero-emissiezone nemen de emissies van personenauto's met x% af.	Emissies van personenauto's in 2030 (Rijksoverheid, lopend) (CE Delft, 2020e).	Emissies van personenauto's per gemeente (Rijksoverheid, lopend).	Gelimiteerd	Geen overige effecten.
6b	Zero-emissiezone personenvervoer bebouwde kom (tweewielers)	Door het invoeren van een integrale zero-emissiezone nemen de emissies van twee-wielers met x% af.	Emissies van tweewielers in 2030 (Rijksoverheid, lopend) (CE Delft, 2020e).	Emissies van tweewielers per gemeente (Rijksoverheid, lopend).	Gelimiteerd	Geen overige effecten.
7a	Verduurzaming ponten	x% van de emissies van ponten is in 2030 vervangen door zero-emissiealternatieven.	Emissies van personenvervoer over water in 2030. Bepaald door de emissies in 2017 (Rijksoverheid, lopend) te corrigeren op basis van de verwachte groei in emissies tot 2030 (PBL, 2020a).	Emissies van personenvervoer over water per gemeente (Rijksoverheid, lopend).	Standaard	Geen overige effecten

Nr.	Submaatregel	Definitie	Hoofdpotentie emissiereductie	Verdeelsleutel hoofdpotentie	Profiel	Overige effecten
7b	Walstroom voor recreatievaart	Door het gebruik van walstroom zijn de emissies van recreatievaart in 2030 x% lager.	Emissies van recreatievaart in 2030. Bepaald door de emissies in 2017 (Rijksoverheid, lopend) te corrigeren op basis van de verwachte groei in emissies tot 2030 (PBL, 2020a).	Emissies van recreatievaart per gemeente (Rijksoverheid, lopend).	Standaard	Geen overige effecten
8a	Hubs voor overslaan en beter beladen (stedelijke distributie) - bestelauto	Het gebruik van hubs voor het beter beladen van stedelijke distributie leidt tot x% minder bestelauto-kilometers.	Emissies van bestelauto's in 2030 (Rijksoverheid, lopend) (CE Delft, 2020e).	Emissies van bestelauto's per gemeente (Rijksoverheid, lopend).	Hoog	Geen overige effecten.
8b	Hubs voor overslaan en beter beladen (stede-lijke distributie) - vrachtauto	Het gebruik van hubs voor het beter beladen van stedelijke distributie leidt tot x% minder vrachtauto kilometers.	Emissies van vrachtauto's in 2030 (Rijksoverheid, lopend) (CE Delft, 2020e).	Emissies van vrachtauto's per gemeente (Rijksoverheid, lopend).	Hoog	Geen overige effecten.
9a	Zero-emissiezones stadslogistiek in 30-40 grotere steden (Green Deal ZES) - bestelauto (overige steden)	Door het invoeren van een zero-emissiezone voor stadslogistiek nemen de emissies van bestelauto's met x% af.	Emissies van bestelauto's in 2030 (Rijksoverheid, lopend) (CE Delft, 2020e).	Emissies van bestelauto's per gemeente (Rijksoverheid, lopend).	Gelimiteerd	Geen overige effecten.
9b	Zero-emissiezones stadslogistiek in 30-40 grotere steden (Green Deal ZES) - vrachtauto (overige steden)	Door het invoeren van een zero-emissiezone voor stadslogistiek nemen de emissies van vrachtauto's met x% af.	Emissies van vrachtauto's in 2030 (Rijksoverheid, lopend) (CE Delft, 2020e).	Emissies van vrachtauto's per gemeente (Rijksoverheid, lopend).	Gelimiteerd	Geen overige effecten.

Nr.	Submaatregel	Definitie	Hoofdpotentie emissiereductie	Verdeelsleutel hoofdpotentie	Profiel	Overige effecten
9c	Zero-emissiezones stadslogistiek in 30-40 grotere steden (Green Deal ZES) - bestelauto (Amsterdam)	Door het invoeren van een zero-emissiezone voor stadslogistiek nemen de emissies van bestelauto's met x% af.	Emissies van bestelauto's in 2030 (Rijksoverheid, lopend) (CE Delft, 2020e).	Emissies van bestelauto's per gemeente (Rijksoverheid, lopend).	Gelimiteerd	Geen overige effecten.
9d	Zero-emissiezones stadslogistiek in 30-40 grotere steden (Green Deal ZES) - vrachtauto (Amsterdam)	Door het invoeren van een zero-emissiezone voor stadslogistiek nemen de emissies van vrachtauto's met x% af.	Emissies van vrachtauto's in 2030 (Rijksoverheid, lopend) (CE Delft, 2020e).	Emissies van vrachtauto's per gemeente (Rijksoverheid, lopend).	Gelimiteerd	Geen overige effecten.
10a	Modal shift van weg naar water	Door goederenvervoer voor de bouwlogistiek over water te laten verlopen neemt het aantal kilometers van vrachtvervoer met x% af.	Emissies van vrachtauto's voor de bouw in 2030 (TNO, 2020d) (Rijksoverheid, lopend) (CE Delft, 2020e).	Emissies van vrachtauto's per gemeente (Rijksoverheid, lopend).	Standaard	Door het verplaatsen van transport van weg naar water, wordt er een afname in wegvervoer waargenomen, maar een toename in scheepstransport.
10b	Modal shift van weg naar spoor	Door goederenvervoer voor de bouwlogistiek over spoor te laten verlopen neemt het aantal kilometers van vrachtvervoer met x% af.	Emissies van vrachtauto's voor de bouw in 2030 (TNO, 2020d) (Rijksoverheid, lopend) (CE Delft, 2020e).	Emissies van vrachtauto's per gemeente (Rijksoverheid, lopend).	Standaard	Door het verplaatsen van transport van weg naar rail, wordt er een afname in wegvervoer waargenomen, maar een toename in railtransport.
11	Modal shift voor woon-werkverkeer (comfort fiets verhogen, verlagen parkeernormen, gratis OV, reisvergoeding fiets)	Verschillende maat-regelen gericht op een modal shift in het woon-werkverkeer leiden tot x% minder autogebruik in 2030.	Emissies personenauto's in het woon-werkverkeer in 2030. Bepaald met behulp van de nulmeting (CE Delft, 2020e) en het aandeel van woon-werk verkeer ten opzichte van de totale emissies van personenauto's.	Emissies van personenauto's per gemeente (Rijksoverheid, lopend).	Laag	Geen overige effecten (extra emissies door OV zijn verwaar-loosbaar ten opzichte van de emissiereductie voor auto's).

Nr.	Submaatregel	Definitie	Hoofdpotentie emissiereductie	Verdeelsleutel hoofdpotentie	Profiel	Overige effecten
12	Inzet elektrische fiets/auto voor dienstreizen	Door de elektrische fiets en -auto voor dienstreizen te stimuleren nemen de emissies van personenauto's met een zakelijk reis-motief in 2030 met x% af.	Emissies personenauto's in het zakelijk verkeer in 2030. Bepaald met behulp van de nulmeting (CE Delft, 2020e) en het aandeel van zakelijk verkeer ten opzichte van de totale emissies van personen-auto's.	Emissies van personenauto's per gemeente (Rijksoverheid, lopend).	Standaard	Geen overige effecten.
13a	Werken op afstand	Door thuiswerken te stimuleren nemen de emissies van personenauto's in het woon-werk verkeer in 2030 met x% af.	Emissies personenauto's in het woon-werkverkeer in 2030. Bepaald met behulp van de nulmeting (CE Delft, 2020e) en het aandeel van woon-werk verkeer ten opzichte van de totale emissies van personenauto's.	Emissies van personenauto's per gemeente (Rijksoverheid, lopend).	Standaard	Naast de afname van emissies voor personenauto's is ook een afname van de emissies van het OV gerekend.
13b	Vergaderen op afstand	Door digitaal vergaderen te stimuleren nemen de emissies van personenauto's in het zakelijk verkeer in 2030 met x% af.	Emissies personenauto's in het zakelijk verkeer in 2030. Bepaald met behulp van de nulmeting (CE Delft, 2020e) en het aandeel van zakelijk verkeer ten opzichte van de totale emissies van personen-auto's.	Emissies van personenauto's per gemeente (Rijksoverheid, lopend).	Standaard	Geen overige effecten (het aandeel van OV in zakelijk verkeer is verwaarloosbaar).
14	Verbeteren fiets/loop infrastructuur, incl. meer fietsenstallingen	Door fiets- en loop-infrastructuur te verbeteren neemt het gebruik van deze vervoersvormen met x% toe.	Emissies personenauto's in 2030. Bepaald met behulp van de nulmeting (CE Delft, 2020e).	Inwoners per gemeente (CBS, 2021).	Laag	Naast de afname van emissies voor personenauto's is ook een afname van de emissies van het OV gerekend.

Nr.	Submaatregel	Definitie	Hoofdpotentie emissiereductie	Verdeelsleutel hoofdpotentie	Profiel	Overige effecten
15	Park & Ride + fietsen-stallingen bij OV (parkeerplekken voor auto en fiets)	Door Park & Ride en fietsenstallingen bij het OV te realiseren nemen de emissies van personenauto's in 2030 met x% af.	Emissies personenauto's in 2030. Bepaald met behulp van de nulmeting (CE Delft, 2020e).	Inwoners per gemeente (CBS, 2021).	Standaard	Vanwege een hoger gebruik van het OV is een toename van de emissies van OV gerekend.
16	Prijsverlaging OV	De prijs van het OV wordt met X% verlaagd.	Emissies personenauto's in 2030. Bepaald met behulp van de nulmeting (CE Delft, 2020e).	Inwoners per gemeente (CBS, 2021).	Standaard	Vanwege een hoger gebruik van het OV is een toename van de emissies van OV gerekend.
17	Verbeteren/aanleggen OV-knooppunten	Door het verbeteren van bestaande- en aanleggen van nieuwe OV-knooppunten neemt het OV-gebruik met x% toe.	Emissies personenauto's in 2030. Bepaald met behulp van de nulmeting (CE Delft, 2020e).	Inwoners per gemeente (CBS, 2021).	Standaard	Vanwege een hoger gebruik van het OV is een toename van de emissies van het OV gerekend.
18	Verhogen capaciteit trein en BTM	Door het verhogen van de capaciteit van het OV neemt het OV-gebruik met x% toe.	Emissies personenauto's in 2030. Bepaald met behulp van de nulmeting (CE Delft, 2020e).	Inwoners per gemeente (CBS, 2021).	Standaard	Vanwege een hoger gebruik van het OV is een toename van de emissies van het OV gerekend.
19	Openstellen eigen elektrische deelauto's voor gebruik door burgers buiten kantooruren	Door het openstellen van zero-emissie-voertuigen van de gemeente buiten kantooruren neemt het personenauto gebruik met x% af.	Emissies van personenauto's in 2030 (Rijksoverheid, lopend) (CE Delft, 2020e).	Emissies van personenauto's per gemeente (Rijksoverheid, lopend).	Standaard	Geen overige effecten.
20	Nieuwe locaties deel-auto's/fietsen/steps/ scooters	Door het openstellen van locaties voort zero-emissie neemt het personenauto gebruik met x% af.	Emissies van personenauto's en tweewielers in 2030 (Rijksoverheid, lopend) (CE Delft, 2020e).	Emissies van personenauto's en tweewielers per gemeente (Rijksoverheid, lopend).	Hoog	Geen overige effecten.

Nr.	Submaatregel	Definitie	Hoofdpotentie emissiereductie	Verdeelsleutel hoofdpotentie	Profiel	Overige effecten
21a	Ecotraffic management	Door gebruik te maken van Ecotraffic-management neemt de uitstoot van wegverkeer met x% af.	Emissies van personenauto's, bestelauto's, vrachtauto's, autobussen en tweewielers in 2030 (Rijksoverheid, lopend) (CE Delft, 2020e).	Emissies van personenauto's, bestelauto's, vrachtauto's, autobussen en tweewielers per gemeente (Rijksoverheid, lopend).	Standaard	Geen overige effecten.
21b	Traffic signal priority	Door gebruik te maken van traffic signal priority neemt de uitstoot van weg-verkeer met x% af.	Emissies van vrachtauto's en autobussen in 2030 (Rijksoverheid, lopend) (CE Delft, 2020e).	Emissies van vrachtauto's en autobussen per gemeente (Rijksoverheid, lopend).	Standaard	Geen overige effecten.
22a	Betaald parkeren uitbreiden	Betaal parkeren wordt ingevoerd in gebieden waar dit momenteel nog niet het geval is.	Emissies personenauto's in 2030. Bepaald met behulp van de nulmeting (CE Delft, 2020e).	Emissies van personenauto's binnen de bebouwde kom per gemeente (Rijksoverheid, lopend).	Standaard	Er is een klein effect gerekend voor de toegenomen emissies van het OV door modal shift van auto naar OV.
22b	Parkeertarieven verhogen	De parkeertarieven worden in gebieden waar betaald parkeren reeds is ingevoerd met x% verhoogd.	Emissies personenauto's in 2030. Bepaald met behulp van de nulmeting (CE Delft, 2020e).	Emissies van personenauto's binnen de bebouwde kom per gemeente (Rijksoverheid, lopend).	Standaard	Er is een klein effect gerekend voor de toegenomen emissies van het OV door modal shift van auto naar OV.
23	Verlagen autoparkeer-normen	De autoparkeer-normen bij zowel bestaande bouw als nieuwbouw worden met x% verlaagd.	Emissies personenauto's in 2030. Bepaald met behulp van de nulmeting (CE Delft, 2020e).	Emissies van personenauto's per gemeente (Rijksoverheid, lopend).	Standaard	Er is een klein effect gerekend voor de toegenomen emissies van het OV door modal shift van auto naar OV.
24	Toegangsbeperkingen/ auto te gast	Door autoluwe zones te creëren in stads-centra neemt het autogebruik binnen de bebouwde kom met x% af.	Emissies personenauto's binnen de bebouwde kom in 2030. Bepaald met behulp van de nulmeting (CE Delft, 2020e).	Emissies van personenauto's binnen de bebouwde kom per gemeente (Rijksoverheid, lopend).	Standaard	Er is een klein effect gerekend voor de toegenomen emissies van het OV door modal shift van auto naar OV.

Nr.	Submaatregel	Definitie	Hoofdpotentie emissiereductie	Verdeelsleutel hoofdpotentie	Profiel	Overige effecten
25	Weginrichting	Door de weginrichting aan te passen wordt autogebruik in stads-centra ontmoedigd. Hierdoor neemt het autogebruik binnen de bebouwde kom met x% af.	Emissies personenauto's binnen de bebouwde kom in 2030. Bepaald met behulp van de nulmeting (CE Delft, 2020e).	Emissies van personenauto's binnen de bebouwde kom per gemeente (Rijksoverheid, lopend).	Standaard	Er is een klein effect gerekend voor de toegenomen emissies van het OV door modal shift van auto naar OV.
26	Functiemenging, wonen, werken en voorzieningen	Door woningen, kantoren en voor-zieningen dicht bij elkaar te realiseren hoeven inwoners minder kilometers af te leggen. Hierdoor nemen de verkeers-volumes met x% af.	Emissies personenauto's in 2030. Bepaald met behulp van de nulmeting (CE Delft, 2020e).	Inwoners per gemeente (CBS, 2021).	Standaard	Er is een klein effect gerekend voor de toegenomen emissies van het OV door modal shift van auto naar OV.
27	Ontwikkeling rond OV-knooppunten	Door rond woningen en kantoren te ontwikkelen rond OV-knooppunten neemt de noodzaak tot auto-bezit af. Dit zorgt voor een X% afname van het gebruik van personenauto's.	Emissies personenauto's in 2030. Bepaald met behulp van de nulmeting (CE Delft, 2020e).	Inwoners per gemeente (CBS, 2021).	Laag	Er is een klein effect gerekend voor de toegenomen emissies van het OV door modal shift van auto naar OV.
28	Snelheidsverlaging 100 km/u naar 80 km/u	Door het verlagen van de snelheid op 100 km/u wegen naar 80 km/u nemen de emissies met x% af.	Emissies van personenauto's, bestelauto's, vrachtauto's, auto-bussen en tweewielers in 2030 (Rijksoverheid, lopend) (CE Delft, 2020e).	Emissies van personenauto's, bestelauto's, vrachtauto's, autobussen en tweewielers per gemeente (Rijksoverheid, lopend).	Standaard	Geen overige effecten.

Nr.	Submaatregel	Definitie	Hoofdpotentie emissiereductie	Verdeelsleutel hoofdpotentie	Profiel	Overige effecten
29	Eco-routing door connected vehicles	Door gebruik te maken van eco-routing neemt de uitstoot van weg-verkeer met x% af.	Emissies van personenauto's, bestelauto's, vrachtauto's, autobussen en tweewielers in 2030 (Rijksoverheid, lopend) (CE Delft, 2020e).	Emissies van personenauto's, bestelauto's, vrachtauto's, autobussen en tweewielers per gemeente (Rijksoverheid, lopend).	Standaard	Geen overige effecten.

E Vergelijking menukaart en Fase 2

In de menukaart zijn berekeningen gemaakt op basis van de type maatregelen. In Deel 2 zijn de effecten berekend op basis van de 29 maatregelen die in Bijlage A.3 zijn toegelicht. In Tabel 25 is een vergelijking gemaakt tussen de scope van de type maatregelen uit de menukaart en de maatregelen in Deel 2 van de studie.

Wanneer alle gemeenten ambitieus inzetten (Ambitieniveau 3 – meer dan gemiddelde inzet) op beleidsmaatregelen, is de verwachting dat de behaalde effecten ongeveer vergelijkbaar zijn met de berekende potentie in 'Effectbepaling duurzame mobiliteitsopties' (CE Delft & TNO, 2021).

Om deze reden is als controle een variant van de maatregelberekeningen uitgevoerd waarin de ambitieniveaus van alle gemeenten voor elke maatregel op drie is gezet[12].

Het is niet zo dat voor elk type maatregel de uitkomsten van deze analyse precies gelijk zouden moeten zijn aan de berekeningen in (CE Delft & TNO, 2021). Er zijn namelijk gevallen waar de maatregelen die zijn doorgerekend een beperktere scope hebben dan in de potentieberekening van het type maatregel was verondersteld. Aan de andere kant zijn er ook gevallen waar de berekeningen een ruimere scope hebben dan in de potentie-berekeningen van het type was verondersteld. De meest rechter kolom in Tabel 26 geeft aan hoe de scope van de maatregel zich verhoudt tot de scope van het type maatregel zoals berekend in Fase 1[13].

Figuur 23 geeft de vergelijking tussen de resultaten per type maatregel in Fase 1 en:
1. De berekende potentie in Fase 2 (elke gemeente zet op elke maatregel in met Ambitieniveau 3).
2. De berekende effecten in Fase 2 conform de daadwerkelijke ambitie van gemeenten.

In deze figuur zijn verschillende maatregelen die onder hetzelfde type vallen samen genomen.

[12] De afweging is gemaakt dat ambitieniveau 3 (een bovengemiddelde ambitie) overeenkomt met het veronderstelde ambitieniveau in (CE Delft & TNO, 2021).

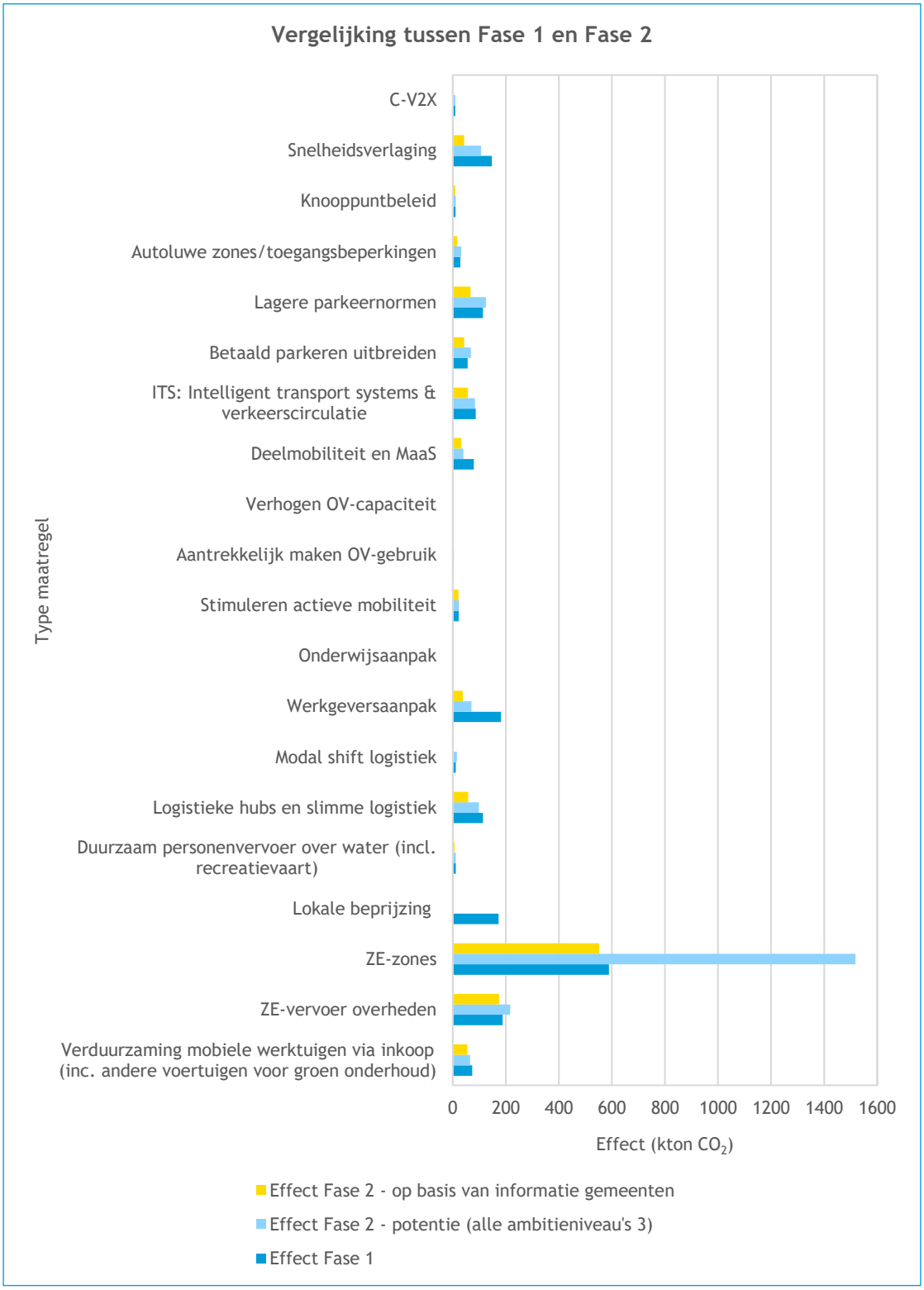
[13] Wanneer de scope van de maatregel geheel overeen komt met de scope van het type maatregel staat er dus 100% (bijvoorbeeld: duurzaam personenvervoer over water). Wanneer de scope afwijkt van de scope zoals gedefinieerd in Fase 1, staat er een ander percentage. Een voorbeeld hiervan is de het type maatregel 'werkgeversaanpak'. In Tabel 26 kan worden afgelezen dat de drie maatregelen die onder dit type vallen samen ongeveer 33% van het type maatregel 'werkgeversaanpak' afdekken. De scope is kleiner omdat er veel meer denkbare maatregelen zijn om zakelijk en woon-werkverkeer te verduurzamen.

Tabel 26 - Vergelijking scope maatregelen en type maatregelen

Nummer maatregel	Type maatregel	Maatregel	Vergelijking scope maatregel en type maatregel	Verwacht effect t.o.v. berekening type maatregel
1	Verduurzaming mobiele werktuigen	Verduurzaming mobiele werktuigen via inkoop	Bij het type maatregel zijn alle mobiele werktuigen mee-genomen. Bij de maatregel zijn bouwwerktuigen, reinigings-voertuigen en voertuigen voor afvalverzameling meegenomen.	93%
2	ZE-vervoer	Verduurzaming eigen vloot	De scope van deze drie maat-regelen samen is groter dan de scope van het type maatregel.	42%
3	ZE-vervoer	Duurzame logistiek in vergunningverlening		-
4	ZE-vervoer	Verduurzaming van het doel-groepenvervoer via inkoop		26%
5	ZE-vervoer	Verduurzaming openbaar vervoer (zero-emissie)		32%
6	ZE-zones	Zero-emissiezone personen-vervoer bebouwde kom	De scope van de maatregel is gelijk aan de scope van het type maatregel.	45%
7	Duurzaam personen-vervoer over water (incl. recreatievaart)	Verduurzaming ponten en walstroom voor recreatievaart	De scope van de maatregel is gelijk aan de scope van het type maatregel.	100%
8	Logistieke hubs en slimme logistiek	Hubs voor overslaan en beter beladen (stedelijke distributie)	De scope van de maatregel is gelijk aan de scope van het type maatregel.	100%
9	ZE-zones	Zero-emissiezones stads-logistiek in 30-40 grotere steden (Green Deal ZES)	De scope van de maatregel is kleine dan de scope van het type maatregel.	55%
10	Modal shift logistiek	Modal shift logistiek van weg naar water en spoor	De scope van de maatregel is groter dan de scope van het type maatregel.	130%
11	Werkgeversaanpak	Modal shift voor woon-werk-verkeer (comfort fiets verhogen, verlagen parkeer-normen, gratis OV, reis-vergoeding fiets)	De scope van deze drie maat-regelen samen is kleiner dan de scope van het type maatregel. Het gaat hierbij om ongeveer 33% ten opzichte van het type maatregel. (CE Delft, 2018c)	18%
12	Werkgeversaanpak	Inzet elektrische fiets/auto voor dienstreizen		3%
13	Werkgeversaanpak	Werken en vergaderen op afstand		12%
14	Stimuleren actieve mobiliteit	Verbeteren fiets/loop-infrastructuur, incl. meer fietsenstallingen	De scope van de maatregel is gelijk aan de scope van het type maatregel.	100%
15	Aantrekkelijk maken OV-gebruik	Park & Ride + fietsenstallingen bij OV (parkeerplekken voor auto en fiets)	Deze maatregel valt buiten de scope van het type maatregel in de menukaart.	10%
16	Aantrekkelijk maken OV-gebruik	Prijsverlaging OV	De scope van de maatregel is gelijk aan de scope van het type maatregel.	100%

Nummer maatregel	Type maatregel	Maatregel	Vergelijking scope maatregel en type maatregel	Verwacht effect t.o.v. berekening type maatregel
17	Aantrekkelijk maken OV-gebruik	Verbeteren/aanleggen OV-knooppunten	Deze maatregel valt buiten de scope van het type maatregel in de menukaart.	40%
18	Verhogen OV-capaciteit	Verhogen capaciteit trein en BTM	De scope van de maatregel is groter dan de scope van het type maatregel.	100%
19	Deelmobiliteit	Openstellen eigen elektrische deelauto's voor gebruik door burgers buiten kantooruren	De scope van de maatregel is kleiner dan de scope van het type maatregel.	1%
20	Deelmobiliteit	Nieuwe locaties deelauto's/ fietsen/steps/scooters	De scope van de maatregel is kleiner dan de scope van het type maatregel.	99%
21	ITS: Intelligent transport systems	Ecotraffic management & Traffic Signal Priority	De scope van de maatregel is gelijk aan de scope van het type maatregel.	100%
22	Betaald parkeren	Betaald parkeren uitbreiden en parkeertarieven verhogen	De scope van de maatregel is groter dan de scope van het type maatregel.	120%
23	Parkeernormen	Verlagen autoparkeernormen	De scope van de maatregel is gelijk aan de scope van het type maatregel.	100%
24	Autoluwe zones/ toegangsbeperkingen	Toegangsbeperkingen/auto te gast	De scope van de maatregel is gelijk aan de scope van het type maatregel.	100%
25	Autoluwe zones/ toegangsbeperkingen	Weginrichting	Deze maatregel is bovenop de scope van het type maatregel.	15%
26	Knooppuntbeleid	Functiemenging, wonen, werken en voorzieningen	Deze maatregelen dekken samen de scope van het type maatregel af.	50%
27	Knooppuntbeleid	Ontwikkeling rond OV-knooppunten		50%
28	Snelheidsverlaging	Snelheidsverlaging 100 km/u naar 80 km/u	De scope van de maatregel is kleiner dan de scope van het type maatregel.	75%
29	C-V2X	Eco-routing door connected vehicles	De scope van de maatregel is gelijk aan de scope van het type maatregel.	100%

Figuur 23 - Vergelijking resultaten per type maatregel in Fase 1 en de uitkomsten van Fase 2



F Tabellen bij effectberekeningen

F.1 Top 5 meest effectieve maatregelen per RMP-deelregio

Tabel 27 - Top 5 meest effectieve maatregelen per RMP-deelregio in absolute getallen en als % van het totale effect in de regio

	Maatregel	Effect in kton	Effect in % van het totale effect in de RMP-deelregio
	Totaal RMP NH - FL	1.180,3	
1	Zero-emissiezones stadslogistiek in 30-40 grotere steden (Green Deal ZES)	289,9	25%
2	Zero-emissiezone personenvervoer bebouwde kom	262,8	22%
3	Verduurzaming eigen vloot	68,1	6%
4	Verlagen autoparkeernormen	67,6	6%
5	Hubs voor overslaan en beter beladen (stedelijke distributie)	57,5	5%
	Kop van Noord-Holland	13,4	
1	Verduurzaming eigen vloot	3,0	22%
2	Verduurzaming mobiele werktuigen via inkoop	2,5	19%
3	Nieuwe locaties deelauto's/fietsen/steps/scooters	1,7	13%
4	Verduurzaming openbaar vervoer (zero-emissie)	1,0	7%
5	Snelheidsverlaging 100 km/u naar 80 km/u	0,9	7%
	West-Friesland	22,2	
1	Verduurzaming mobiele werktuigen via inkoop	4,1	19%
2	Verduurzaming eigen vloot	3,4	15%
3	Zero-emissiezones stadslogistiek in 30-40 grotere steden (Green Deal ZES)	2,9	13%
4	Verduurzaming van het doelgroepenvervoer via inkoop	1,9	9%
5	Snelheidsverlaging 100 km/u naar 80 km/u	1,5	7%
	Regio Alkmaar	27,5	
1	Verduurzaming mobiele werktuigen via inkoop	4,4	16%
2	Verlagen autoparkeernormen	3,0	11%
3	Snelheidsverlaging 100 km/u naar 80 km/u	2,7	10%
4	Verduurzaming eigen vloot	2,6	10%
5	Nieuwe locaties deelauto's/fietsen/steps/scooters	2,4	9%
	Zuid-Kennemerland/IJmond	78,8	
1	Zero-emissiezones stadslogistiek in 30-40 grotere steden (Green Deal ZES)	28,5	36%
2	Betaald parkeren uitbreiden en parkeertarieven verhogen	6,1	8%
3	Verlagen autoparkeernormen	6,0	8%
4	Verduurzaming eigen vloot	5,6	7%
5	Verduurzaming mobiele werktuigen via inkoop	4,3	5%
	Vervoerregio Amsterdam	896,6	
1	Zero-emissiezone personenvervoer bebouwde kom	262,8	29%
2	Zero-emissiezones stadslogistiek in 30-40 grotere steden (Green Deal ZES)	241,0	27%
3	Verlagen autoparkeernormen	50,6	6%

	Maatregel	Effect in kton	Effect in % van het totale effect in de RMP-deelregio
4	Hubs voor overslaan en beter beladen (stedelijke distributie)	42,1	5%
5	Ecotraffic management & Traffic Signal Priority	36,7	4%
	Gooi- en Vechtstreek	65,7	
1	Zero-emissiezones stadslogistiek in 30-40 grotere steden (Green Deal ZES)	13,9	21%
2	Verduurzaming eigen vloot	7,1	11%
3	Verlagen autoparkeernormen	5,6	9%
4	Hubs voor overslaan en beter beladen (stedelijke distributie)	5,1	8%
5	Snelheidsverlaging 100 km/u naar 80 km/u	4,7	7%
	Flevoland	75,0	
1	Verduurzaming eigen vloot	12,5	17%
2	Ecotraffic management & Traffic Signal Priority	9,7	13%
3	Verduurzaming mobiele werktuigen via inkoop	8,8	12%
4	Snelheidsverlaging 100 km/u naar 80 km/u	7,4	10%
5	Verduurzaming van het doelgroepenvervoer via inkoop	5,8	8%

F.2 Effecten per gemeente

Tabel 28 geeft een overzicht van de potentie voor CO_2-reductie en de effecten van het voorgenomen beleid voor alle gemeenten binnen de provincies Noord-Holland en Flevoland. De potentie is bepaald als onderdeel van de menukaart in Deel 1 van dit onderzoek. Hierbij is uitgegaan van ambitieus maar geen extreem beleid. Dat komt overeen met Ambitieniveau 3 in de data-uitvraag. Omdat gemeenten wel konden aangeven sterker op individuele maatregelen in te zetten (Ambitieniveau 4) is het mogelijk meer dan 100% van de potentie te bereiken in de effectenberekening. Dat is het geval voor de gemeente Amsterdam.

Tabel 28 - Berekende effecten en percentage van benutte potentie per gemeente.

Gemeente	Effect voorgenomen beleid (kton CO_2)	Potentie (kton CO_2) (menukaart)	Benut aandeel van potentie
Aalsmeer	4,0	21,8	18%
Alkmaar	7,7	63,5	12%
Almere	26,9	132,9	20%
Amstelveen	19,8	60,2	33%
Amsterdam[14]	487,1	458,0	106%
Beemster	3,4	13,4	25%
Bergen (NH)	3,1	12,3	25%
Beverwijk	12,4	29,4	42%
Blaricum	2,2	8,4	26%
Bloemendaal	1,8	18,4	10%
Castricum	5,6	24,6	23%
Den Helder	5,2	32,6	16%

[14] Amsterdam behaalt 106% van de potentie, omdat het aan heeft gegeven bijna op elke maatregel maximaal in te zetten. Dit ambitieniveau is hoger dan wij als potentieschatting hadden gehanteerd.

Gemeente	Effect voorgenomen beleid (kton CO_2)	Potentie (kton CO_2) (menukaart)	Benut aandeel van potentie
Diemen	7,6	20,1	38%
Drechterland	1,4	6,7	21%
Dronten	5,8	23,3	25%
Edam-Volendam	3,9	18,6	21%
Enkhuizen	1,3	7,4	18%
Gooise Meren	30,0	59,5	50%
Haarlem	40,1	91,3	44%
Haarlemmermeer	110,2	204,3	54%
Heemskerk	3,2	21,8	15%
Heemstede	5,4	20,2	27%
Heerhugowaard	2,7	24,7	11%
Heiloo	2,8	17,1	17%
Hilversum	16,1	67,7	24%
Hollands Kroon	3,5	26,8	13%
Hoorn	9,0	38,8	23%
Huizen	3,8	27,5	14%
Koggenland	3,1	15,4	20%
Landsmeer	1,5	10,6	14%
Langedijk	1,4	12,9	11%
Laren (NH.)	3,5	13,8	25%
Lelystad	17,4	73,7	24%
Medemblik	4,3	20,5	21%
Noordoostpolder	15,7	37,6	42%
Oostzaan	2,5	7,9	31%
Opmeer	0,6	4,3	14%
Ouder-Amstel	8,3	29,1	29%
Purmerend	10,1	41,4	24%
Schagen	2,4	19,7	12%
Stede Broec	1,9	10,0	19%
Texel	2,0	4,9	42%
Uitgeest	3,7	12,6	29%
Uithoorn	2,3	18,1	12%
Urk	3,4	8,8	38%
Velsen	8,9	50,5	18%
Waterland	1,9	10,4	18%
Weesp	5,3	11,0	48%
Wijdemeren	1,6	12,1	13%
Wormerland	4,3	17,6	25%
Zaanstad	35,7	78,5	46%
Zandvoort	1,1	7,1	16%
Zeewolde	4,2	16,3	26%

G Onderbouwing methodiek bepaling NO_x, PM_{10} en $PM_{2,5}$

G.1 Methodiek

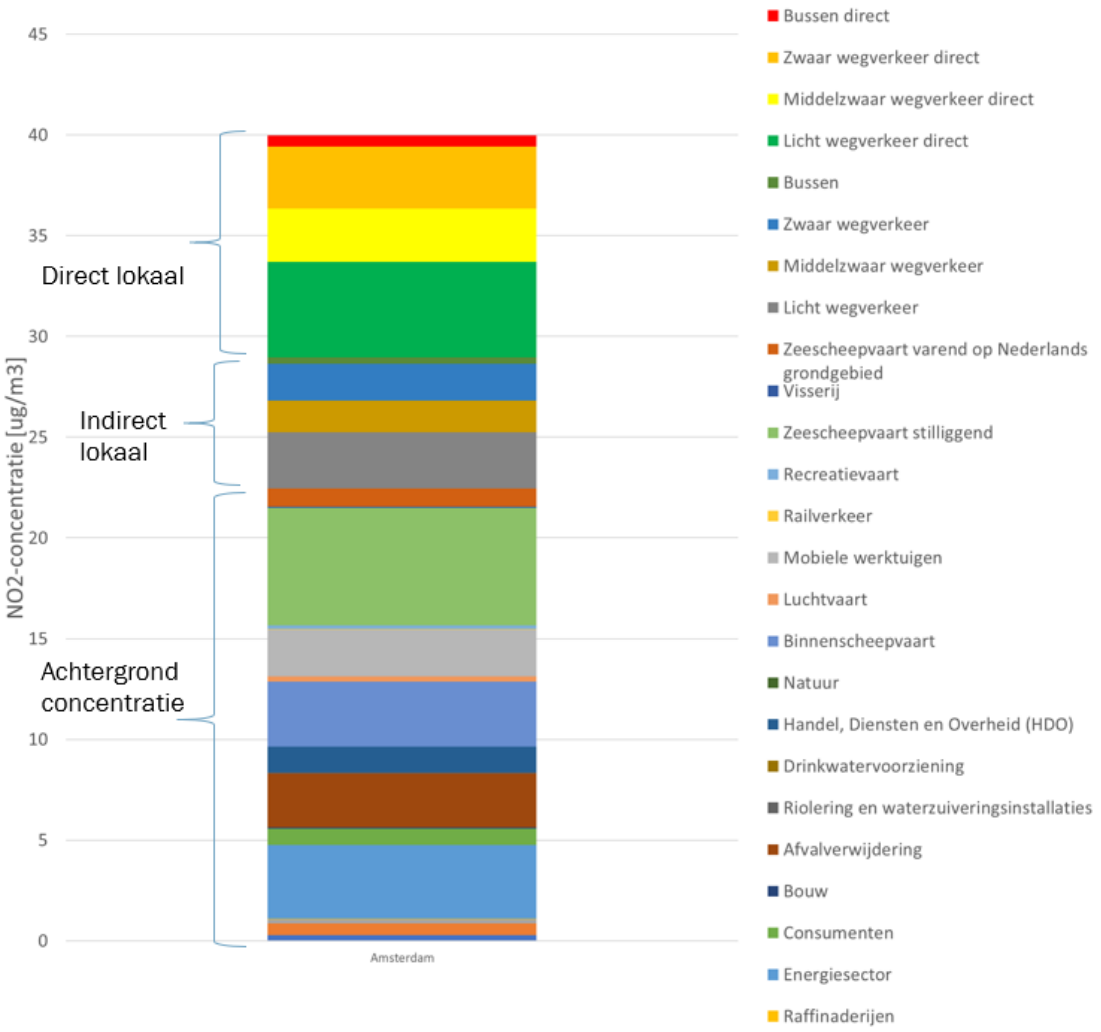
Het doorrekenen van de effecten van het maatregelenpakket op luchtverontreinigende emissies, wordt gedaan op basis van registraties van NO_x-, PM_{10}- en $PM_{2,5}$-concentraties in de NSL-tool. Zoals eerder genoemd zijn hiervoor 6 meetpunten gekozen, te kennen; 2 meetpunten in Amsterdam, 2 hoogstedelijke meetpunten, 1 stedelijk en 1 landelijk meetpunt. Een overzicht van de locaties wordt gegeven in Figuur 25.

De analyse neemt de gemeten concentraties, zoals gerapporteerd in de NSL, en verdeelt de aandelen per voertuig of industrie categorie op basis van de desbetreffende uitstoot uit de emissieregistratie. Om aan te sluiten bij de emissieregistratie monitoringsjaar 2018, is voor de NSL-tool de monitoringsronde NSL 2019 genomen met zichtjaar 2018 en zichtjaar 2030 voor de prognose. De prognose voor zichtjaar 2030 is op basis van aanpak schone lucht akkoord, hierin wordt voornamelijk uitgegaan van strengere emissie-eisen en efficiëntie verbeteringen (Ministerie IenW, 2019). Veranderingen op basis van het wagenpark ten gevolge van het gepresenteerde maatregelenpakket kunnen daar extra effect op uitoefenen.

De concentratie luchtverontreinigende stoffen per locatie hangt sterk af van de verkeersintensiteit en het type voertuigen dat op die punten passeert. Om voor ieder van de 6 punten de huidige intensiteiten en de gevolgen van het maatregelenpakket uit te diepen levert aanzienlijk meerwerk. In de analyse wordt hierdoor uitgegaan van de aandelen per categorie van de totale emissie in de desbetreffende gemeente. Er van uitgaande dat, ceteris paribus, het aandeel emissies van wegvervoer verandert door het maatregelenpakket en daarmee een redelijke representatie geeft van de gemiddelde verkeersintensiteit. Deze categorieën worden onderverdeeld in twee categorieën; Wegvervoer, met gerapporteerde emissieoorzaken; licht, middel, en zwaar wegvervoer, bussen, recreatievaart, railverkeer, mobiele werktuigen, luchtvaart, en binnenscheepvaart. Overig, met de niet gerapporteerde emissieoorzaken; industrie, landbouw, bouw, consumenten, etc.

De concentratie op ieder meetpunt wordt bepaald door drie te kennen oorzaken, te bepalen aan de hand van de NSL-tool; directe lokale verkeersbijdrage, indirecte lokale verkeersbijdrage en achtergrondconcentratie. De aandelen voor de wegvervoer emissieoorzaken worden verdeeld over de directe en indirecte lokale verkeersbijdragen, de overige emissieoorzaken worden verdeeld over de achtergrondconcentratie. Figuur 24 geeft een weergave van de bijdrage aan de NO_x-concentratie per emissieoorzaak voor een van de meetpunten in Amsterdam. Let hierbij op dat de aandelen emissieoorzaken hier dus gelijk zijn aangenomen voor alle rekenpunten in Amsterdam.

Figuur 24 - Bijdrage aan de NO_x-concentratie per emissieoorzaak, verdeelt in direct lokaal, indirect lokaal en achtergrond concentratie

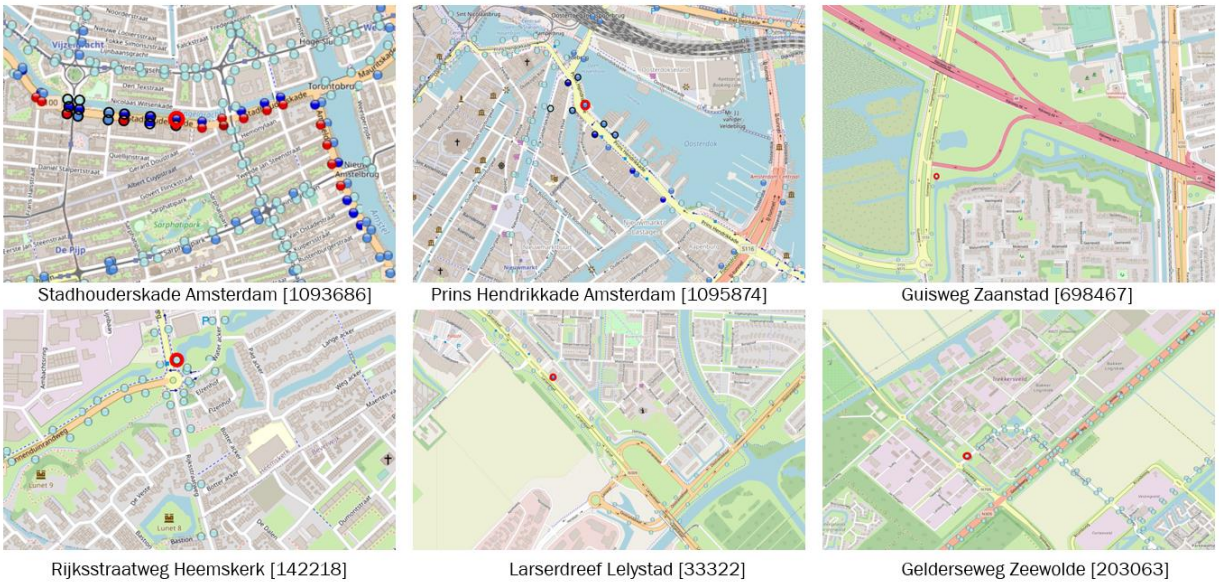


De berekeningen voor $PM_{2,5}$ en PM_{10} volgen dezelfde methodiek als hiervoor beschreven, met een belangrijke kanttekening. Een deel van de fijnstofemissieoorzaken wordt veroorzaakt door 'niet-uitlaatgas' emissies zoals rem-, wegdek- en bandenslijtage. Afhankelijke van het type maatregelen en of er een reductie in wegvervoer of transitie naar elektrisch wordt verwacht, zal hier een correctie worden toegepast. Uitgaande van zwaardere elektrische voertuigen, kan hier ook een hogere niet-uitlaatgaasuitstoot waargenomen worden.

G.2 Locaties

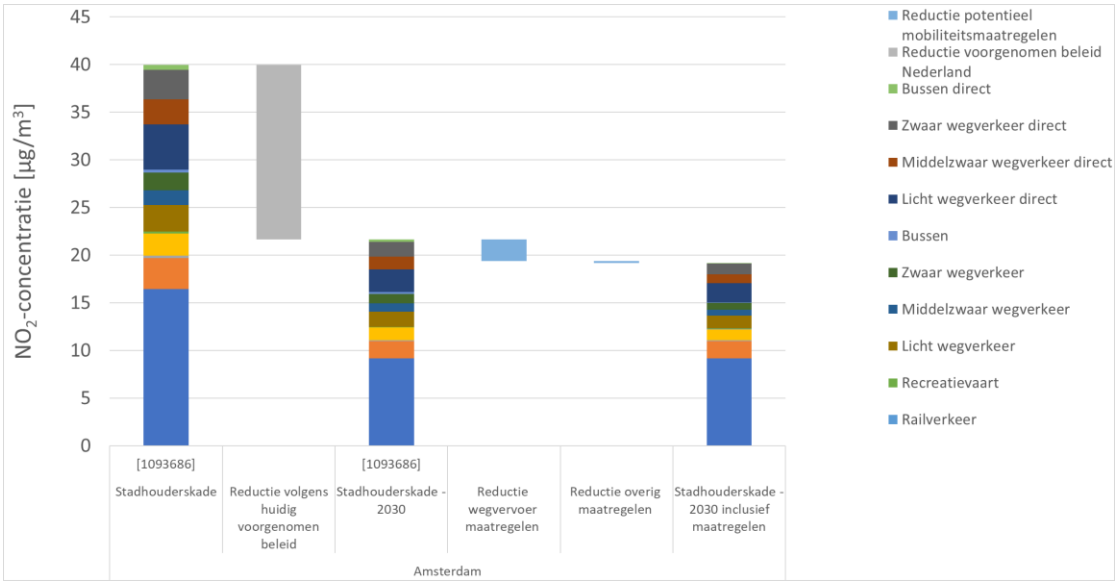
Figuur 25 toont de gekozen meetpunten per locatie. Voor het selecteren van de meet-punten is rekening gehouden met de diverse gebiedstypologieën, zo zijn er locaties voor hoogstedelijk/metropolitaan, stedelijk en landelijk verdeeld over beide provincies.

Figuur 25 - De gekozen meetpunten, tussen haken, bij de zes geanalyseerde locaties

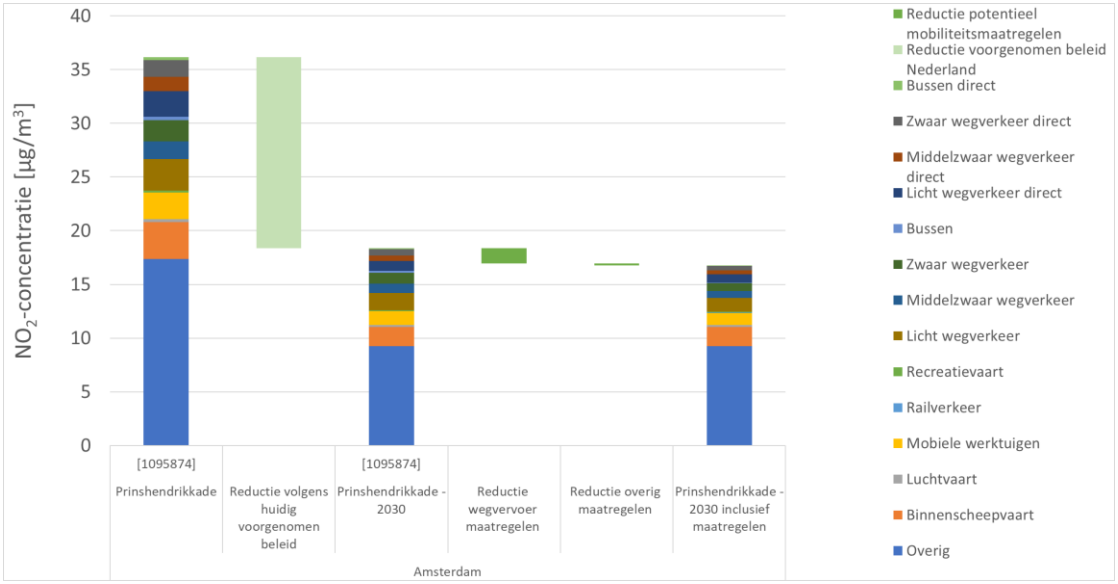


G.3 Resultaten per locatie

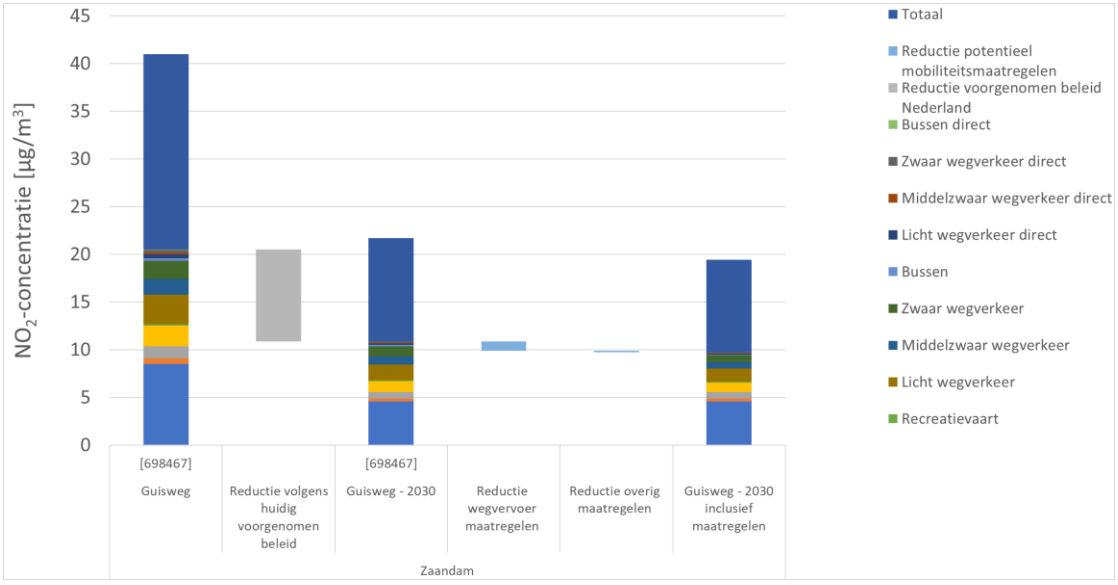
Figuur 26 - Totale potentie van de NO_x-reductie aan de hand van het totale maatregelenpakket met Ambitieniveau 3 voor de Stadhouderskade te Amsterdam



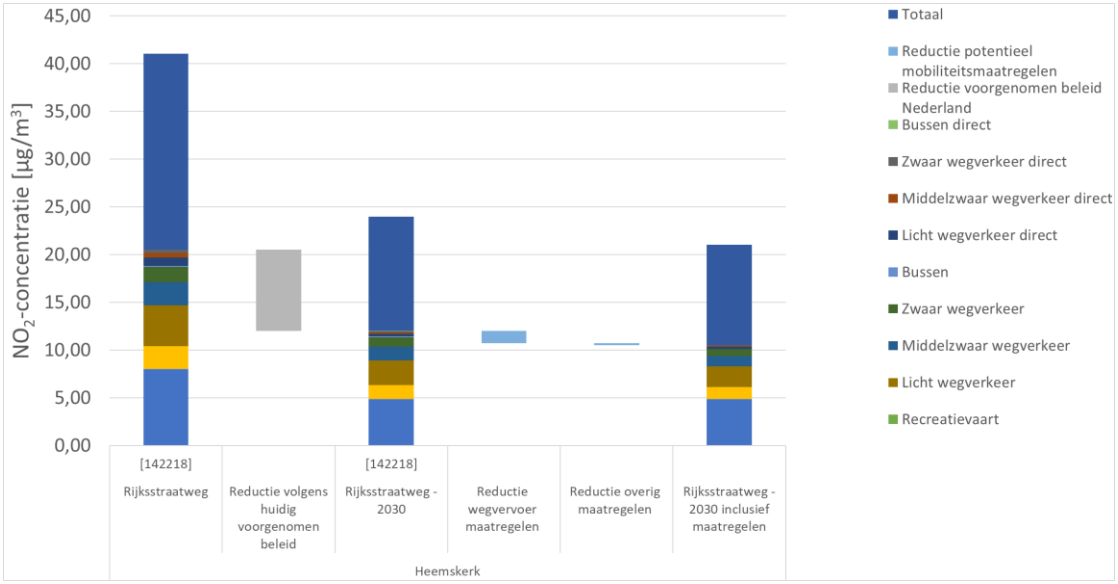
Figuur 27 - Totale potentie van de NO_x-reductie aan de hand van het totale maatregelenpakket met Ambitieniveau 3 voor de Prins Hendrikkade te Amsterdam



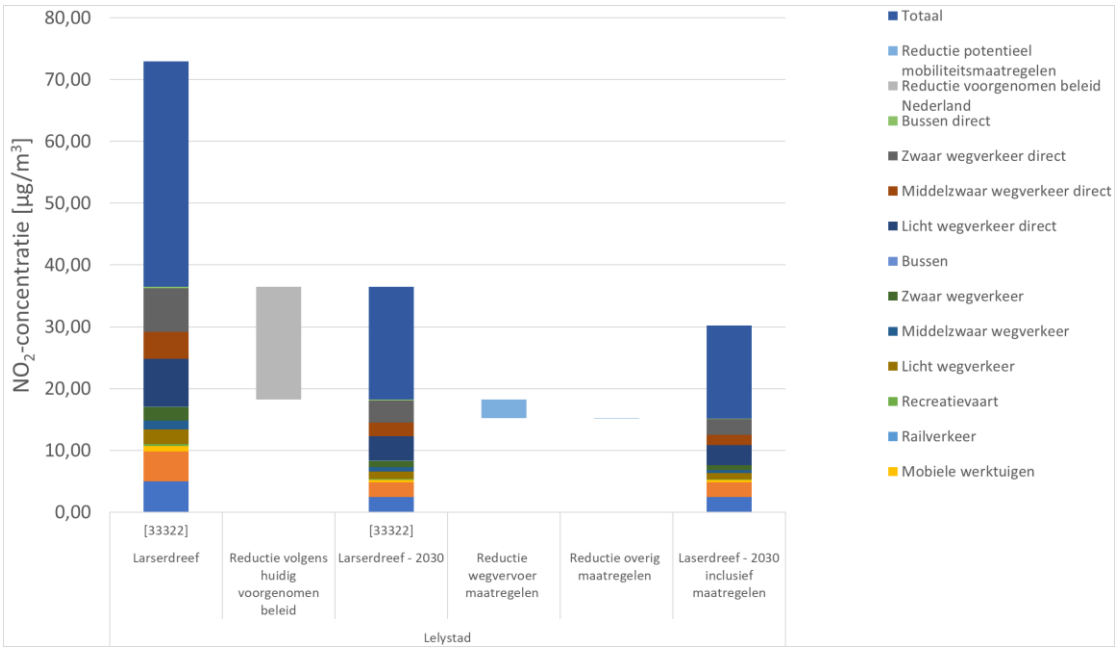
Figuur 28 - Totale potentie van de NO_x-reductie aan de hand van het totale maatregelenpakket met Ambitieniveau 3 voor de Guisweg te Zaandam



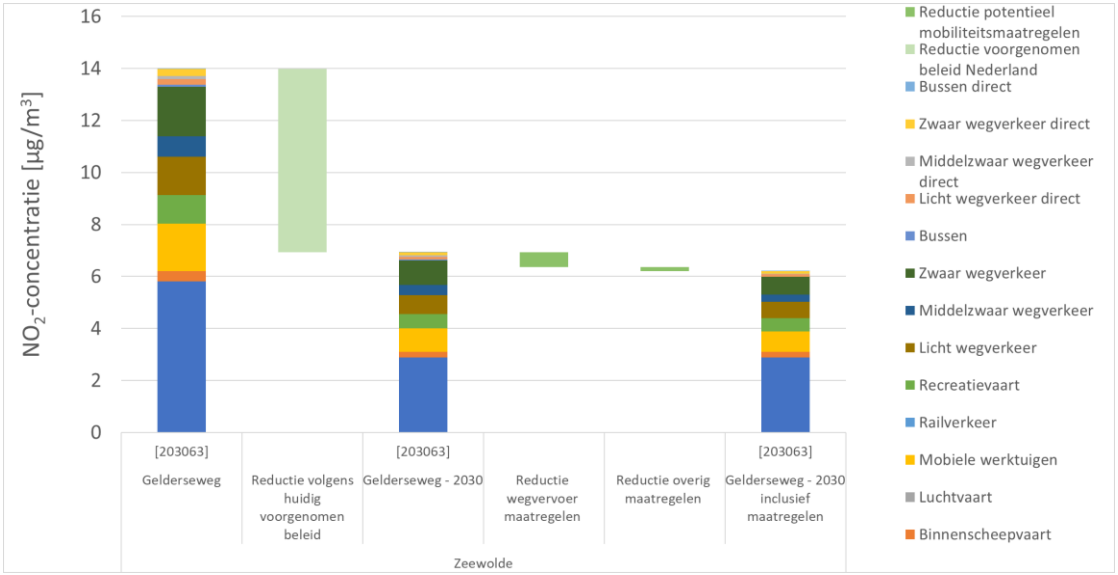
Figuur 29 - Totale potentie van de NO_x-reductie aan de hand van het totale maatregelenpakket met Ambitieniveau 3 voor de Rijksstraatweg te Heemskerk



Figuur 30 - Totale potentie van de NO_x-reductie aan de hand van het totale maatregelenpakket met Ambitieniveau 3 voor de Larserdreef te Lelystad

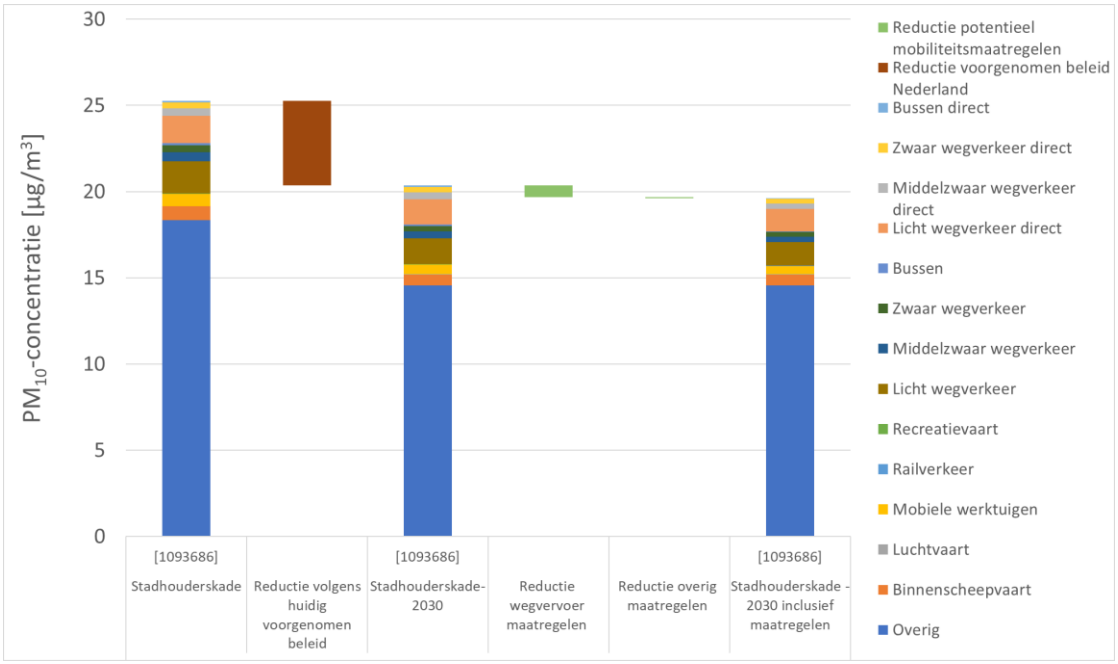


Figuur 31 - Totale potentie van de NO_x-reductie aan de hand van het totale maatregelenpakket met Ambitieniveau 3 voor de Gelderseweg te Zeewolde

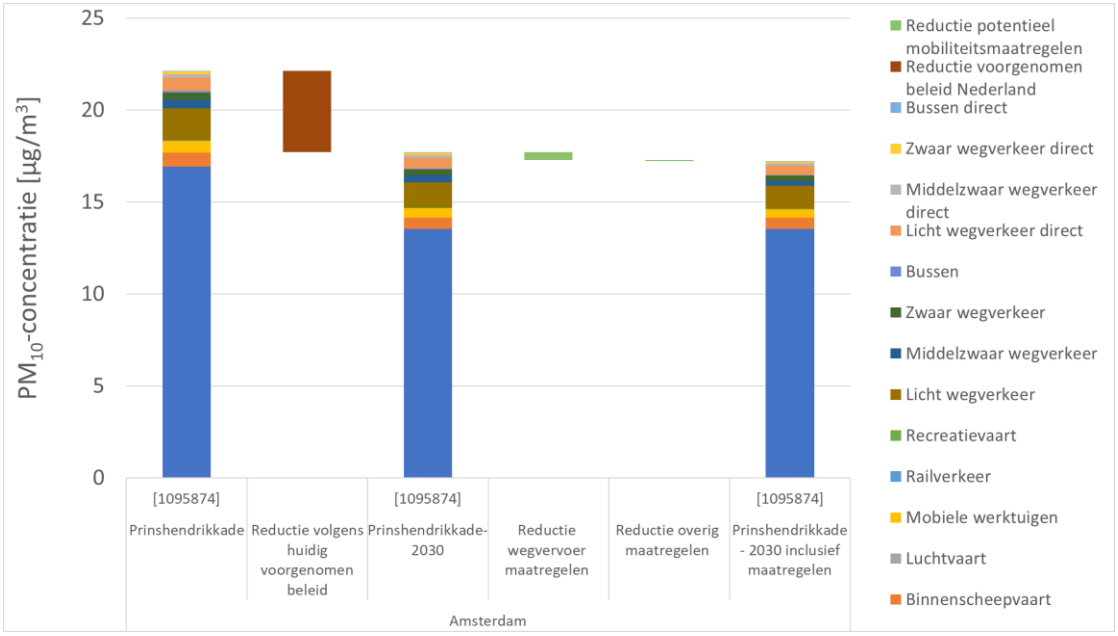


PM_{10}-reductie

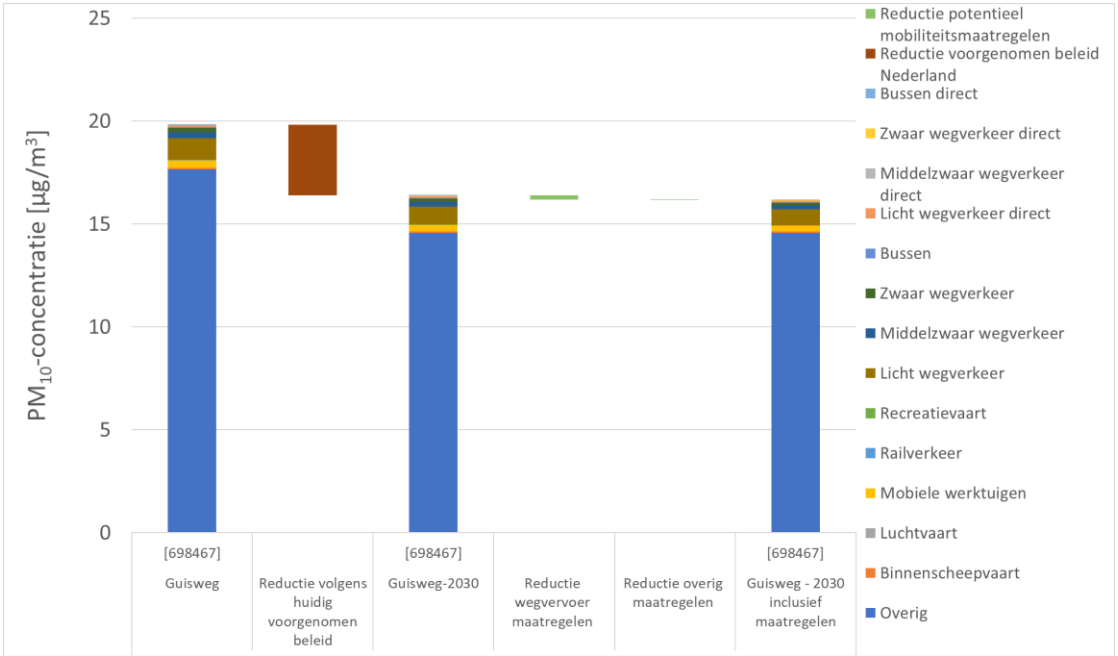
Figuur 32 - Totale potentie van de PM_{10}-reductie aan de hand van het totale maatregelenpakket met Ambitieniveau 3 voor de Stadhouderskade te Amsterdam



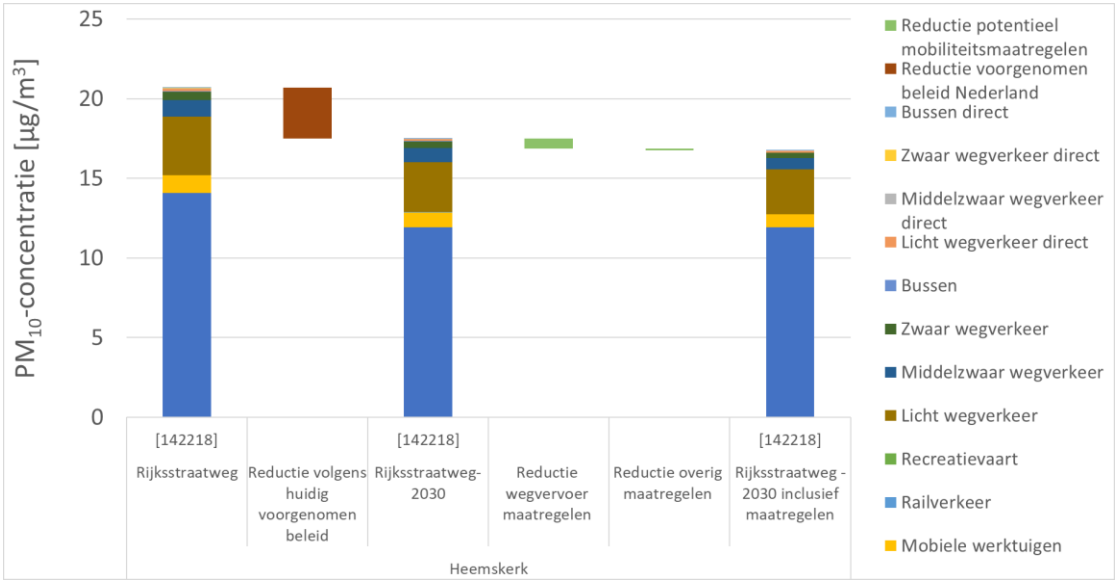
Figuur 33 - Totale potentie van de PM_{10}-reductie aan de hand van het totale maatregelenpakket met Ambitieniveau 3 voor de Prins Hendrikkade te Amsterdam



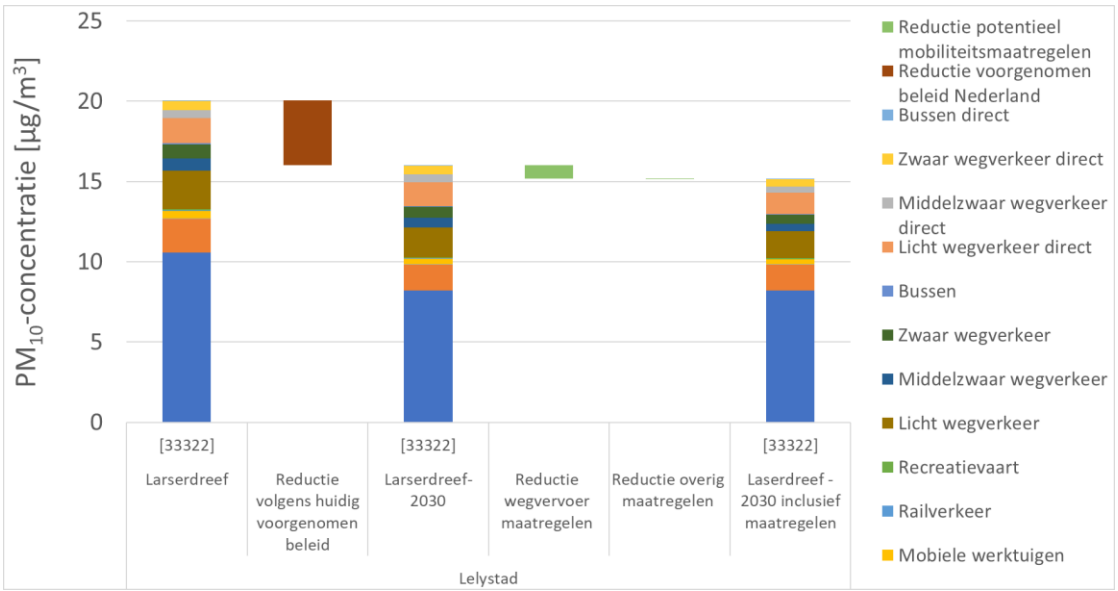
Figuur 34 - Totale potentie van de NO_x-reductie aan de hand van het totale maatregelenpakket met Ambitieniveau 3 voor de Guisweg te Zaandam



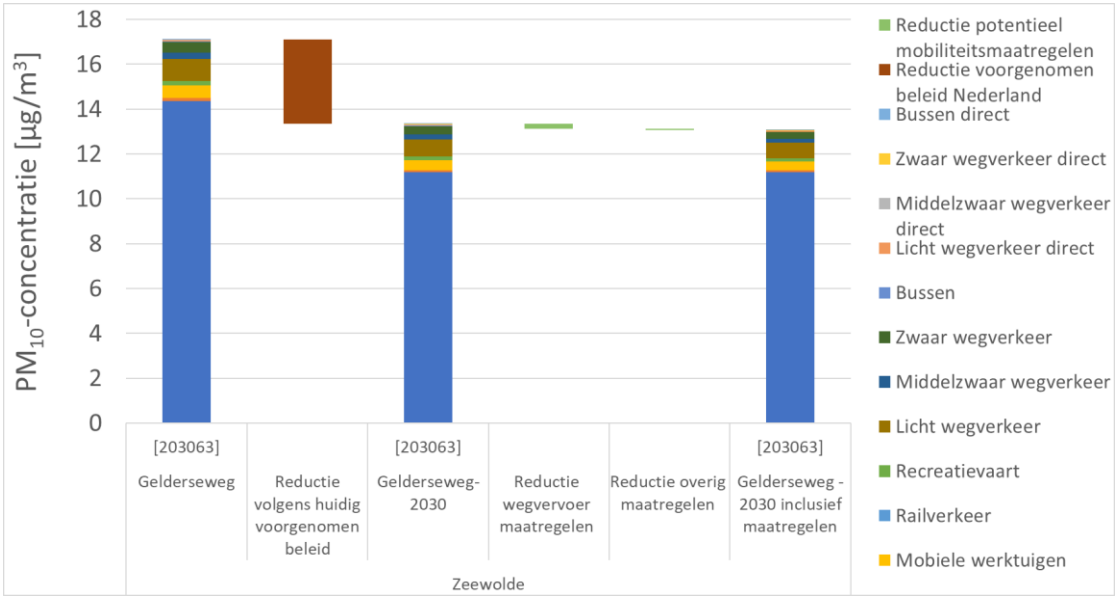
Figuur 35 - Totale potentie van de PM_{10}-reductie aan de hand van het totale maatregelenpakket met Ambitieniveau 3 voor de Rijksstraatweg te Heemskerk



Figuur 36 - Totale potentie van de PM_{10}-reductie aan de hand van het totale maatregelenpakket met Ambitieniveau 3 voor de Larserdreef te Lelystad.

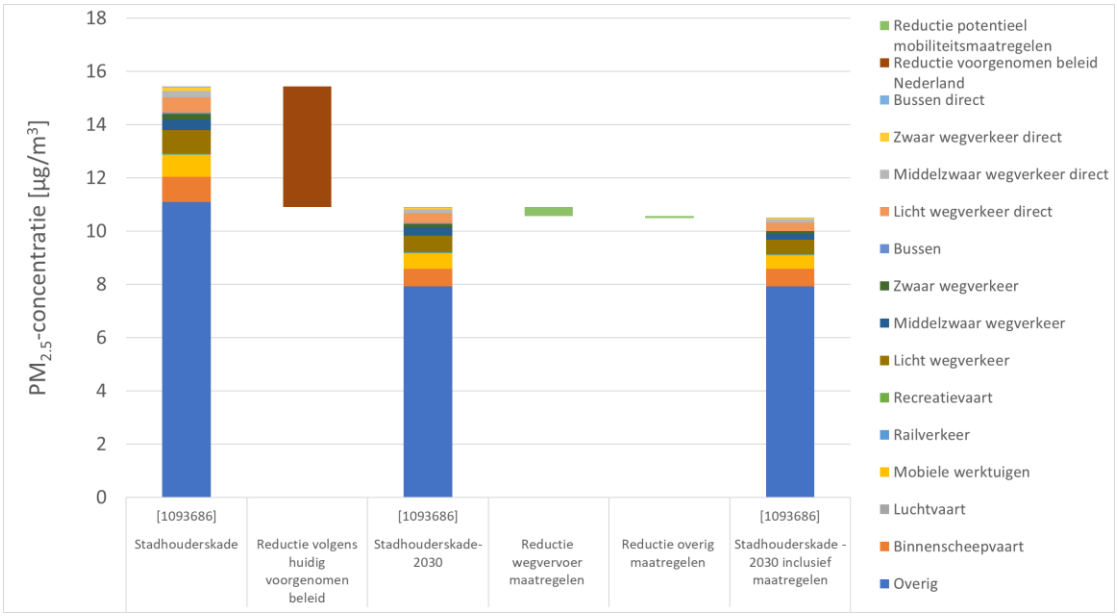


Figuur 37 - Totale potentie van de PM_{10}-reductie aan de hand van het totale maatregelenpakket met Ambitieniveau 3 voor de Gelderseweg te Zeewolde

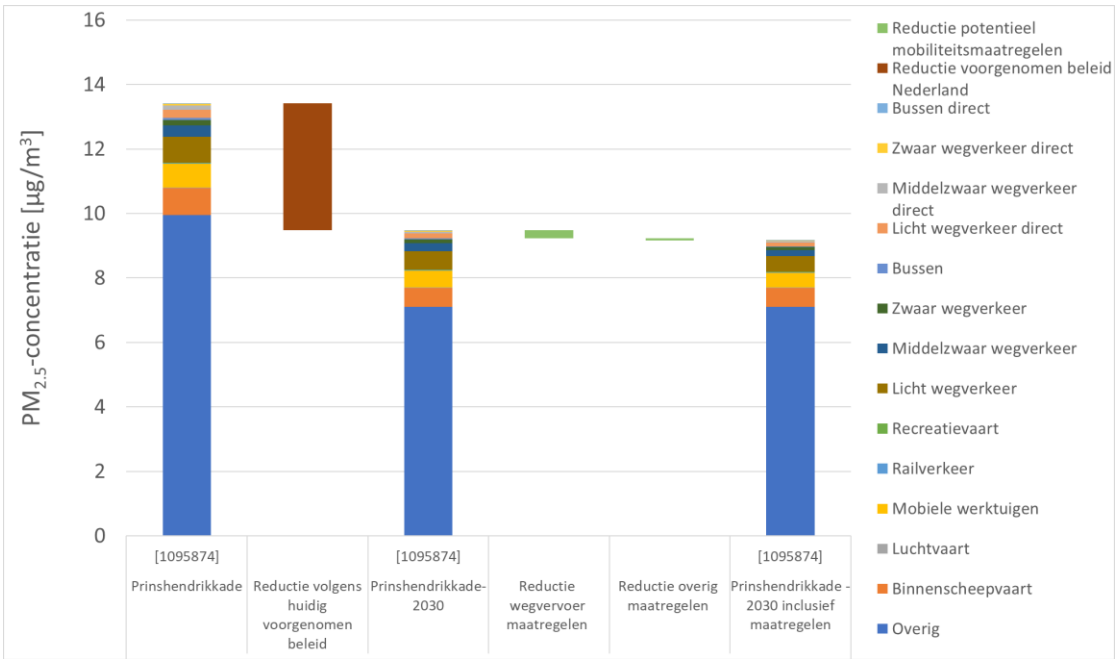


$PM_{2,5}$

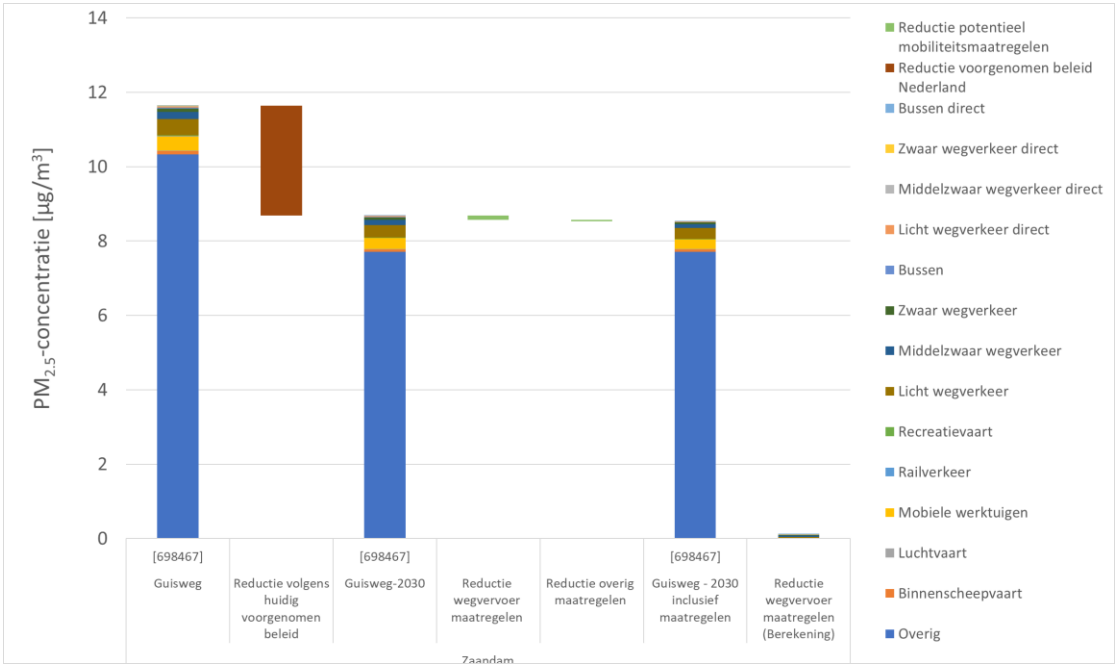
Figuur 38 - Totale potentie van de $PM_{2,5}$-reductie aan de hand van het totale maatregelenpakket met Ambitieniveau 3 voor de Stadhouderskade te Amsterdam



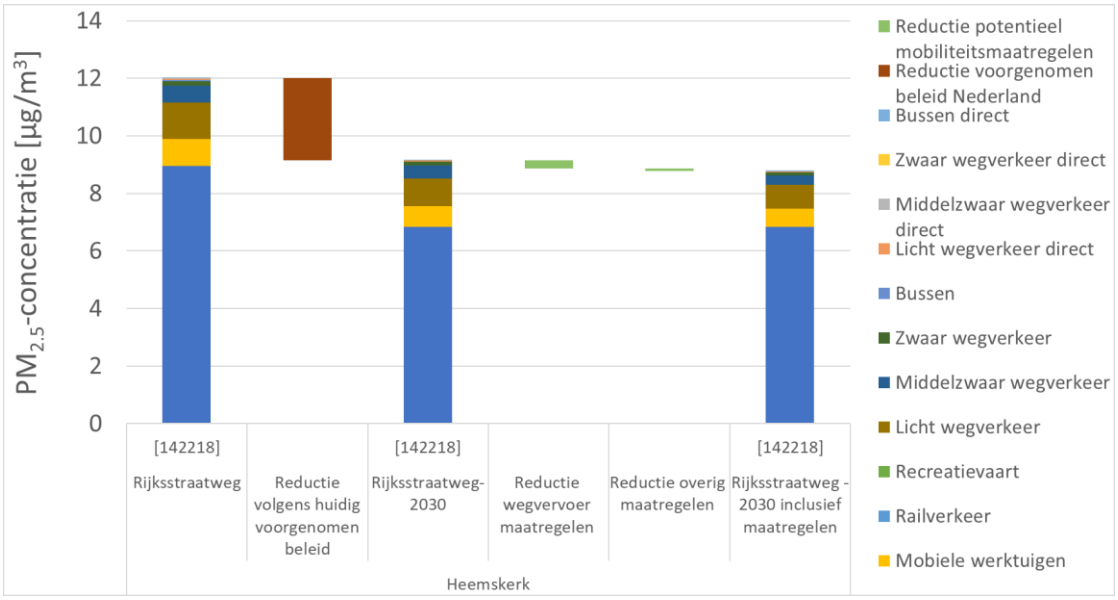
Figuur 39 - Totale potentie van de $PM_{2,5}$-reductie aan de hand van het totale maatregelenpakket met Ambitieniveau 3 voor de Prins Hendrikkade te Amsterdam



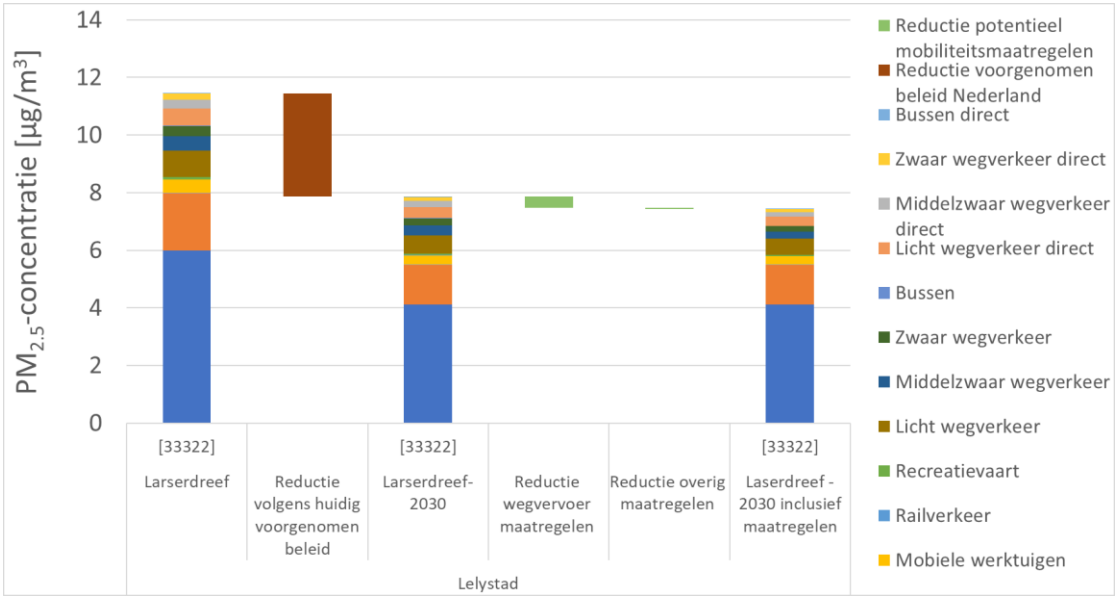
Figuur 40 - Totale potentie van de $PM_{2,5}$-reductie aan de hand van het totale maatregelenpakket met Ambitieniveau 3 voor de Guisweg te Zaandam



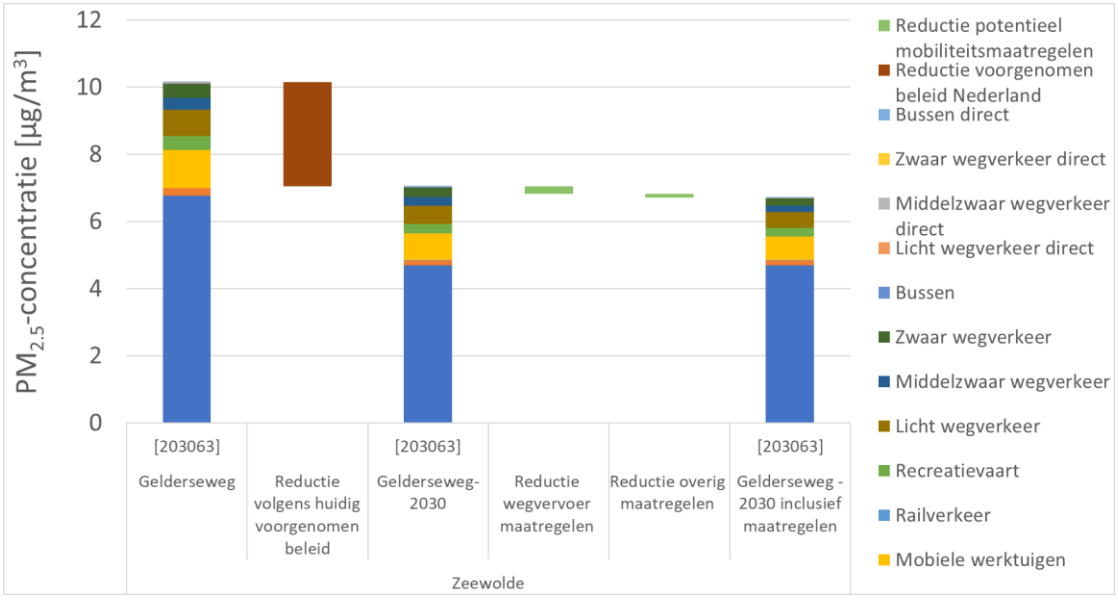
Figuur 41 - Totale potentie van de $PM_{2,5}$-reductie aan de hand van het totale maatregelenpakket met Ambitieniveau 3 voor de Rijksstraatweg te Heemskerk



Figuur 42 - Totale potentie van de $PM_{2,5}$-reductie aan de hand van het totale maatregelenpakket met Ambitieniveau 3 voor de Larserdreef te Lelystad



Figuur 43 - Totale potentie van de $PM_{2,5}$-reductie aan de hand van het totale maatregelenpakket met Ambitieniveau 3 voor de Gelderseweg te Zeewolde



Gebiedsproces Zuid-Kennemerland

Samenwerken aan natuurversterking

Regionale raadsbijeenkomst Zuid-Kennemerland
17 november 2021

Marijn Bos – projectleider provincie Noord-Holland

Provincie Noord-Holland

Inhoud

I. De opgave voor robuuste natuur

II. Kansen voor de Binnenduinrand

III. Aanpak en proces

I. De opgave voor robuuste natuur



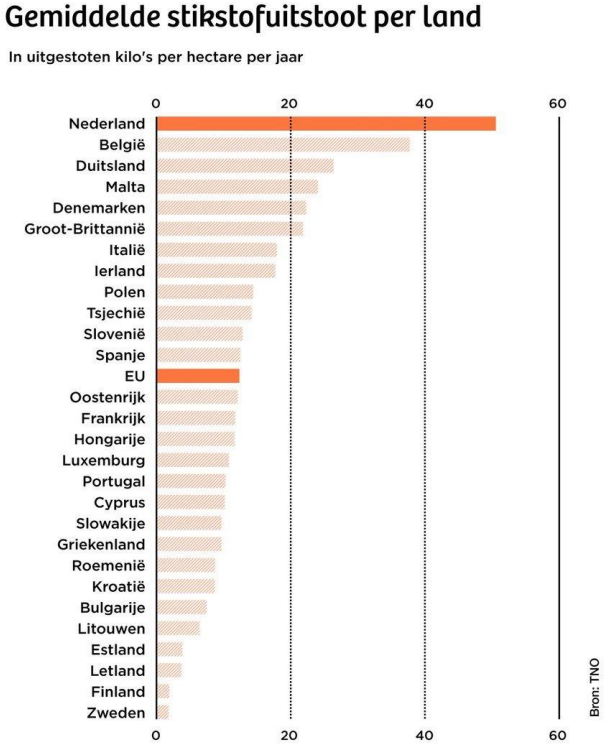
Onze natuur is in crisis

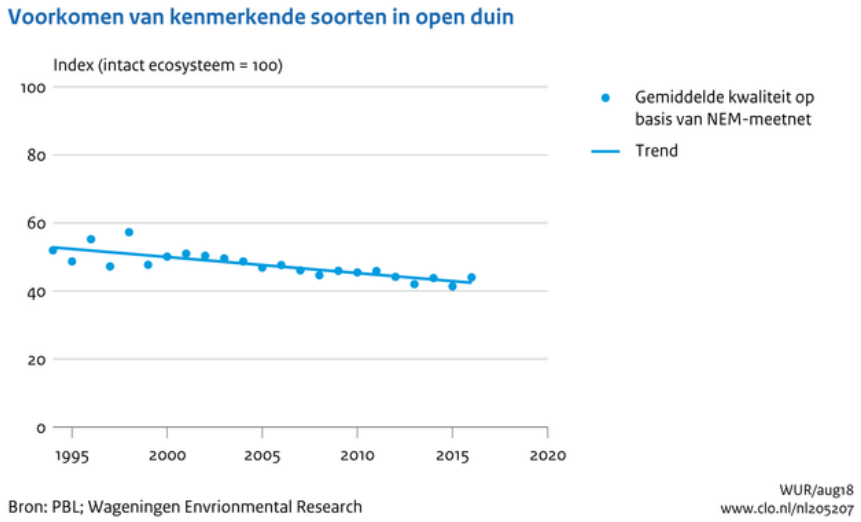
Biodiversiteit

Biodiversiteitsverlies leidt tot grote financiële risico's



Beeld Peter Bulsing





Drie oplossingsrichtingen

We maken de natuur in Zuid-Kennemerland robuust door

1. Het laatste deel van het Natuurnetwerk Nederland in 2027 af te ronden (258 ha + 2 natuurverbindingen)

2. Afspraken te maken over vermindering van de stikstofdepositie op het N2000-gebied

3. De natuur in het N2000-gebied te herstellen van de effecten van stikstof.

Hoe werken we samen?

Gebiedstafel Zuid-Kennemerland



Afronding NNN

Vermindering stikstof

Natuurherstel

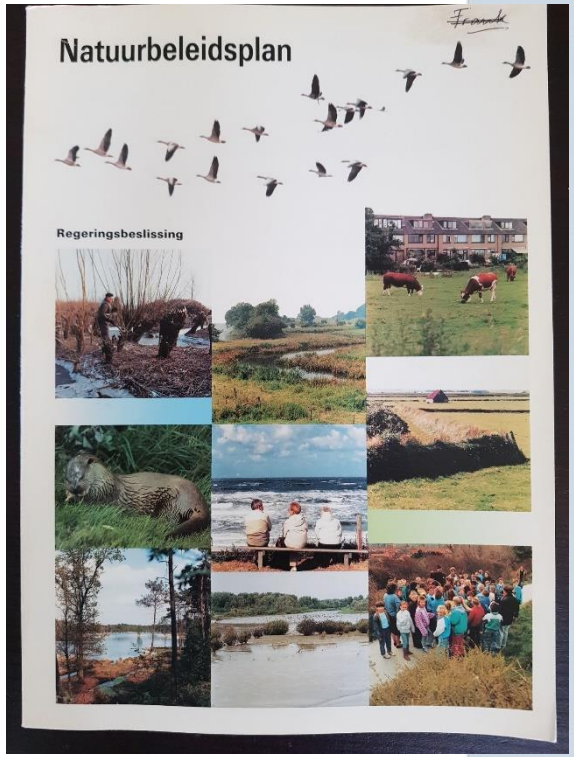
Hoe werken we samen?



Gemeente Bloemendaal	Hoogheemraadschap Rijnland	Stal 's Gravenweg	VNO-NCW
Gemeente Haarlem	Landschap Noord-Holland	Provincie Zuid-Holland	Waternet
Gemeente Heemstede	LTO Noord	PWN	Ondernemersvereniging Haarlem-centrum en Zandvoort
Gemeente Velsen	Boerderij Sinneveld	Staatsbosbeheer	Ondernemersvereniging IJmond
Gemeente Zandvoort	Natuurmonumenten	Stichting Duinbehoud	VNO-NCW

Natuurnetwerk Nederland

- Gestart in 1990, gereed in 2027
- Uitvoering Realisatiestrategie NNN (september 2020)
- 25 projecten in Noord-Holland





Natuurpotenties binnenduinrand

Creëren robuuste natuurgebieden

Verbeteren van natuurkwaliteit N2000-gebied

Bijdrage klimaatbestendig watersysteem

Op plekken met kwel zijn er kansen voor unieke natuur







II. Kansen voor de Binnenduinrand



Ontwikkelperspectief Binnenduinrand

‘Gedeelde Weelde’



Ontwikkelperspectief Binnenduinrand

'Gedeelde Weelde'



Spelregel 5: ecologische robuustheid duingebied versterken

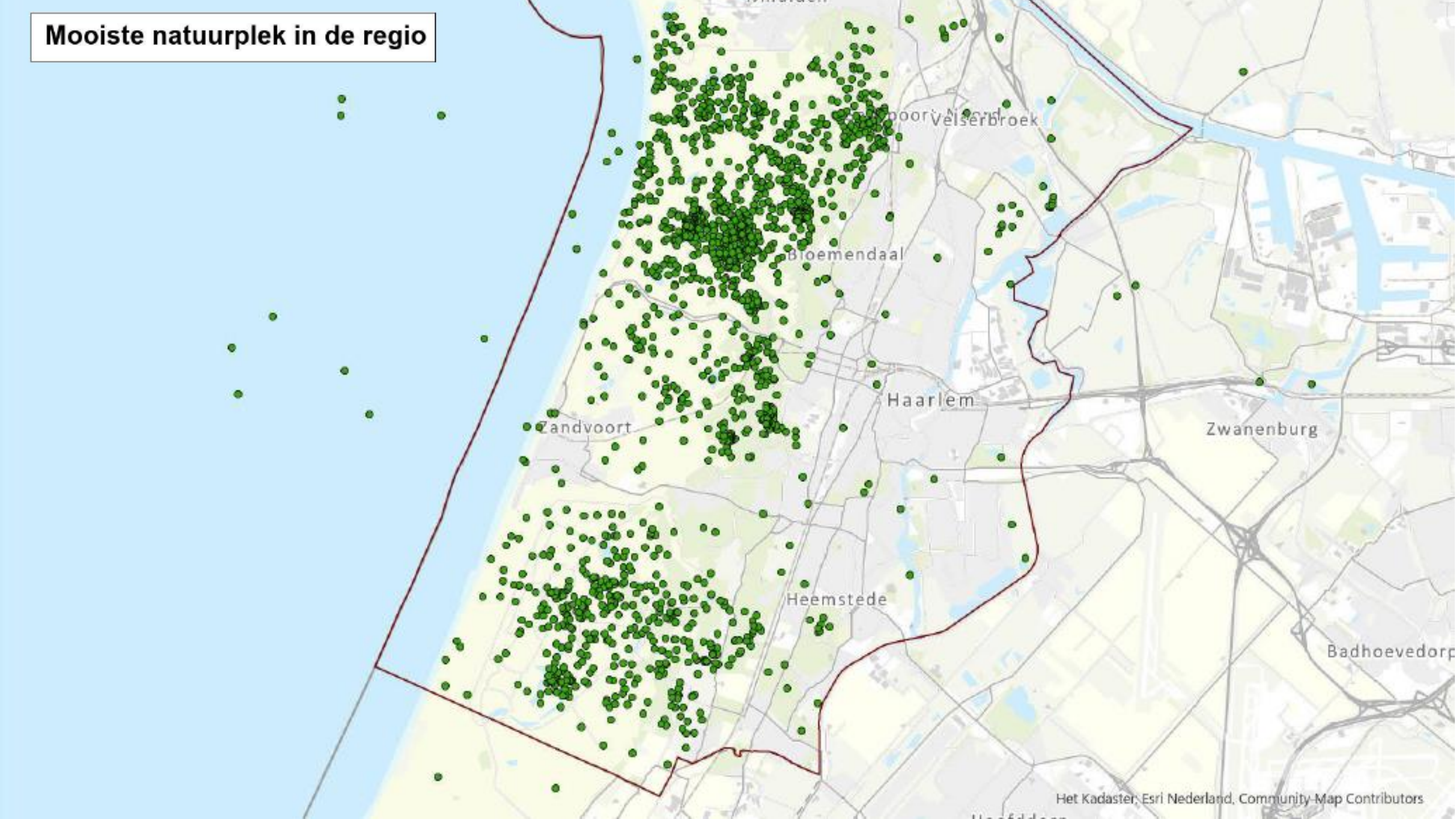
Natuurontwikkeling is (mede) gericht op borging van de Natura 2000- en NNN-eisen, behoud of versterking van ecologische robuustheid, landschappelijke karakteristiek, ecologische diversiteit en/of natuurlijke dynamiek van het duingebied.










Mooiste natuurplek in de regio
Velserbroek
Bloemendaal
Haarlem
Zandvoort
Zwanenburg
Heemstede
Badhoevedorp
Het Kadaster, Esri Nederland, Community Map Contributors

Kansen voor de binnenduinrand

Bijdrage opgaven Ontwikkelperspectief Binnenduinrand:

1. Verbetering van de biodiversiteit in de duinen en het achterland
2. Behoud open landschappen
3. Verbeteren recreatiemogelijkheden (routenetwerken)
4. Vergroten klimaatbestendigheid watersysteem

III. Aanpak en proces



Aanpak

1. Maken van plan van aanpak met indeling in deelgebieden

2. Checken van natuurdoelen en -potenties, formulering van opgaven en kaders voor participatie in een gebiedsproces

3. Samen met eigenaren/pachters, organisaties en omgeving werken aan gedragen inrichtings- en beheerplannen, uitvoeren verdiepend onderzoek.

4. Afspraken maken over het beheer en grondstrategie.

Uitgangspunten

- Gezamenlijk werken aan planvorming
- Definitieve natuurdoelen op basis van daadwerkelijke potenties
- Sturen op doelen in plaats van normen
- Waar mogelijk combineren met gebiedsopgaven zoals water, recreatie, landschap
- Behoud landschappelijke openheid
- Rol agrariërs voor het beheer (‘koe/paard in de wei’)

Proces in 3 fasen

Voorbereiding
(2020 / 2021)

- Instellen gebiedstafel
- Verkennende keukentafelgesprekken
- Maken plan van aanpak

Planvorming
(2022-2025)

- Samenwerking aan inrichtings- en beheerplannen
- Verdiepende onderzoeken
- Afspraken over grondstrategie

Realisatie
(2025-2027)

- Inrichting
- Overdracht aan eindbeheerder

Wat is de rol van gemeenten?

Verschillende rollen mogelijk:

- Inbreng beleidsambities,
- Formele verantwoordelijkheid
- Belangenbehartigend

Uitgangspunt: belangrijke deelnemers gebiedsproces. Gezamenlijk de kansen en rollen verkennen.


Bedankt voor uw aandacht

RADENBIJEENKOMST 17 NOVEMBER 2021

Vraag gesteld onder ‘wat verder ter tafel komt’ door Karim el Gebaly (Zandvoort)
Er worden regelmatig herten aangereden op de Zeeweg. Dit is een deelbelang voor onze gemeenten, want de weg ligt tussen onze gemeenten in. Hoe kunnen we er gezamenlijk in de regio voor zorgen dat dit minder gaat gebeuren?

ANTWOORD
Momenteel wordt in opdracht van de provincie Noord-Holland door Wageningen Universiteit een literatuuronderzoek uitgevoerd naar de Zeeweg. In dit onderzoek staat de vraag centraal hoe voorkomen kan worden dat grote hoefdieren (hoofdzakelijk damherten en reeën) verkeerswegen oversteken en welke maatregelen kansrijk zouden zijn voor de Zeeweg. De terreineigenaren (provincie Noord-Holland, PWN, Staatsbosbeheer, gemeente Haarlem/Zandvoort, gemeente Bloemendaal), de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord en de Faunabeheereenheid Noord-Holland zijn vertegenwoordigd in de klankbordgroep van het onderzoek. De resultaten van het onderzoek worden begin 2022 bekend.

Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	8426
Extern Zaak ID	1737259
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	17 januari 2022
Agendapunt	6.b
Titel	C- naar B-verzoek: Mobiliteit/Economie/Wonen, Bekostigen doortrekken Noord/Zuid-lijn naar Schiphol en Hoofddorp (C-agenda M&B -trekker- en EFB 17-01-2022 en C-agenda RWK 10-01-2022)
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Bijlagen
Brief aan PS over bekostigen doortrekken Noord-Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp.pdf
C- naar B-verzoek SP, Bekostigen doortrekken Noord Zuid-lijn naar Schiphol en Hoofddorp.docx

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Overdracht vanuit GS	29 november 2021
Ingekomen stukken ter kennisname	30 november 2021
Ruimte Wonen en Klimaat	10 januari 2022
Economie Financiën en Bestuur	17 januari 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	**17 januari 2022**

Toelichting

Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp en het sluiten van de metroringlijn Amsterdam is nodig om de bereikbaarheid op regionaal, nationaal én internationaal niveau te verbeteren. Bovendien maakt het woningbouw mogelijk. Er is €1,5 miljard nodig als cofinanciering van de reservering via het Nationaal Groeifonds. Een bijdrage van het Rijk kan de bekostiging rondmaken. Een alliantie van Vervoerregio Amsterdam, gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer, NS, Schiphol, KLM en provincie Noord-Holland heeft nu als alternatief een tijdelijke toeslag voor metro, bus, trein en parkeren op knooppunt Schiphol uitgewerkt. Dit om op terug te vallen als het Rijk niet of onvoldoende bijdraagt.

Provincie Noord-Holland

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

W.G. Brussaard

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235143655

BRUSSAARDW@Noord-Holland.nl

Verzenddatum

25 NOV. 2021

Kenmerk

1737259/1737276

Uw kenmerk

Betreft: Bekostigen doortrekken Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het voorstel van de Nationale Alliantie om het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp eventueel te bekostigen met een reizigersbijdrage. Het voorstel wordt gedaan aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Dit is nodig om aanspraak te maken op de reservering van 1,5 miljard euro uit het Nationaal Groeifonds (NGF). De Alliantie is het samenwerkingsverband van Vervoerregio Amsterdam, gemeente Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer, provincie Noord-Holland, KLM, NS en Schiphol.

Inleiding

Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp en het sluiten van de metroringlijn Amsterdam heeft grote (inter-)nationale en regionale voordelen op het gebied van bereikbaarheid, wonen, werkgelegenheid en leefbaarheid. Het project is een essentieel onderdeel van de Verstedelijkingsstrategie van de Metropoolregio Amsterdam. Opgaven op het gebied van Wonen, Economie en Bereikbaarheid komen hierin samen.
Met de uitbreiding van het metronet worden immers belangrijke economische centra in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en daarbuiten beter met elkaar verbonden. Gebieden worden aangesloten op grote werklocaties, zoals Schiphol, Hoofddorp en de Zuidas. Ook grote voorzieningen zoals ziekenhuizen en universiteiten worden beter bereikbaar. 40% van de regionale woningbouwopgave van 250.000 woningen tot 2040 kan rond dit uitgebreide metronetwerk gerealiseerd worden (o.a. Haven-Stad, Schinkelpolder, Hoofddorp).

Als de metro's gaan rijden, is het capaciteitsprobleem rondom station Schiphol grotendeels opgelost en kan het regionale en nationale railnetwerk ontvlochten worden, waardoor meer ruimte vrijkomt op het

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Hoofdrailnet. De metro kan de sprinter tussen Amsterdam Centraal en Schiphol vervangen. Op die manier komen er mogelijk acht treinpaden per uur vrij in de Schipholtunnel. Het wordt mogelijk meer treinen te laten rijden op de routes Schiphol - Zaanstad - Alkmaar, Schiphol - Utrecht - Eindhoven - Maastricht/Heerlen en Schiphol - Leiden - Den Haag en korte afstandsvluchten naar onder andere Brussel, Londen en Parijs te vervangen door internationale treinen. Het aanleggen van beide metrolijnen draagt daarmee ook bij aan de klimaatdoelstellingen.
Voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp en het sluiten van de Ringlijn is een investeringsbedrag van circa 4,7 miljard euro (inclusief BTW) geraamd (respectievelijk € 3 miljard en € 1,7 miljard).
Met het bod vanuit de Nationale Alliantie en de gereserveerde bijdrage vanuit het Nationaal Groeifonds (NGF) is er zicht op de helft van de aanlegkosten van beide metrolijnen. Om definitief in aanmerking te komen voor een bijdrage uit het NGF, moet de Alliantie begin januari 2022 duidelijk maken hoe het resterende deel bekostigd kan worden. Op dit moment is een bijdrage vanuit het Rijk dermate onzeker, dat de Alliantie een plan B heeft uitgewerkt. Dat plan behelst een tijdelijke reizigersbijdrage.

Nationale Alliantie
Een Nationale Alliantie van zeven partijen (Vervoerregio Amsterdam, gemeente Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer, provincie Noord-Holland, KLM, NS en Schiphol) heeft in november 2020 het voornemen uitgesproken om een substantiële gezamenlijke bijdrage van €1,025 miljard (waarvan € 300 miljoen in materieel) te doen voor het realiseren van twee nieuwe metrolijnen: het doortrekken van de Noord/Zuidlijn richting Schiphol en Hoofddorp en het sluiten van de Ringlijn Amsterdam.
Met deze gezamenlijke bijdrage hebben de partijen laten zien dat zij bereid zijn zich in te spannen om deze noodzakelijke systeemsprong samen met het Rijk te realiseren.

Bestuurlijk overleg MIRT 25 november 2020
Rijk en regio hebben in het bestuurlijk overleg MIRT afgesproken:
"- Het MIRT-onderzoek Zuidwestkant-Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp als afgerond te beschouwen en de conclusies vast te stellen.
- Er nu geen middelen beschikbaar zijn om een startbeslissing te kunnen nemen voor de voorkeursalternatieven doortrekken Noord/Zuidlijn Amsterdam Zuid - Hoofddorp en het sluiten van de Ringlijn Isolatorweg - Amsterdam Centraal voor een totaalbedrag van € 4,7 miljard.
- Partijen om geen tijd te verliezen wel inhoudelijk doorwerken om een startbeslissing voor te bereiden."

Nationaal Groeifonds (NGF)
Op 9 april 2021 heeft het Kabinet het advies van de NGF-commissie overgenomen om een voorlopige reservering van €1,5 miljard te maken voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp.
Aan de reservering van €1,5 miljard heeft het NGF de volgende voorwaarden gekoppeld, te voldoen voor 9 januari 2022:

- een positieve inhoudelijke, vervoerskundige, technische en economische onderbouwing voor de oplossing in de internationale corridor met een Maatschappelijke Kosten/Baten Analyse (MKBA) en een positief effect op het Bruto Binnenlands Product (BBP);
- €1,5 miljard aan cofinanciering voor de NGF-bijdrage, om zodoende de 100% van de bekostigingsopgave van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn in te vullen.

De aanvraag voor een bijdrage vanuit het NGF voor het sluiten van de metroringlijn Amsterdam is in de eerste tranche van het NGF afgewezen.

De Alliantie werkt op dit moment hard om te voldoen aan de voorwaarden die de NGF-commissie heeft gesteld. De MKBA en het onderzoek naar het BBP effect en ook de effecten van de COVID-19 crisis worden binnenkort afgerond.

Verdere besluitvorming over de bekostiging
Met het bod vanuit de Nationale Alliantie en de gereserveerde bijdrage vanuit het NGF is er zicht op de helft van de aanlegkosten van beide metrolijnen. De regio blijft bestuurlijk inzetten op het bij elkaar houden van doortrekken Noord/Zuidlijn en sluiten Ringlijn.

Inmiddels nadert 9 januari 2022, de datum waarop er zicht moet zijn op de 100% cofinanciering van de groeifondsgelden voor het doortrekken van Noord/Zuidlijn. Dit om de voorwaardelijke reservering om te zetten in een toekenning.
Voor financiering zijn drie type bronnen:
1. Reguliere begroting overheden (mobiliteitsfonds) of algemene middelen van regionale overheden;
2. Alternatieve bronnen;
3. Lumpsum subsidies van derden: Groeifonds/Europa.

Ad 1. De Nationale Alliantie heeft een bod gedaan van € 725 miljoen voor de aanleg van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn en het sluiten van de Ringlijn. Dit is een uiterste bod vanuit de regio en is niet toereikend voor 100% cofinanciering van het NGF. Er is een lobbybrief vanuit de Metropoolregio Amsterdam gestuurd ten behoeve van de Kabinetsformatie om ontbrekende financiële middelen beschikbaar te

krijgen. Er is op dit moment geen zicht op bekostiging van het resterend tekort via de rijksbegroting.

Ad2. Wanneer er geen zicht komt op bekostiging van het tekort via de rijksbegroting is een alternatief nodig om aanspraak te kunnen maken op de reservering uit het NGF. De Alliantie heeft verschillende vormen van alternatieve bekostiging onderzocht. Dit heeft één alternatief opgeleverd: een toeslag voor alle reizigers op het knooppunt Schiphol met de werktitel: 'Tijdelijke Bereikbaarheidstoeslag Knooppunt Schiphol' (TBKS). Deze vorm van alternatieve bekostiging zal onderdeel moeten zijn van het plan dat via het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zal worden aangeboden aan de onafhankelijke commissie van het NGF. Dit is een plan B voor het geval dat aanvullende budgetten bij het Rijk ontbreken op het moment van indiening.

Deze toeslag gaat in op het moment dat de Noord/Zuidlijn gaat rijden van Amsterdam-Zuid via Schiphol naar Hoofddorp. Dit instrument heeft een verdienpotentie van ongeveer €1,5 miljard bij een looptijd van 30 jaar en een bedrag van ongeveer €2 euro voor incidentele reizigers en €0,25 voor werknemers op Schiphol (netto contante waarde). Deze toeslag wordt in principe geheven door een opslag op de kaartjes voor bus, trein, metro en parkeren. De vliegreiziger betaalt mee, omdat deze Schiphol moet bereiken per auto, bus, metro of trein. Te voet en met de fiets blijft het mogelijk om Schiphol te bereiken zonder de toeslag te betalen. Het innovatieve aan deze vorm van bekostiging is dat alle reizigers op het knooppunt Schiphol belast worden, omdat zij allen profiteren van de capaciteitsuitbreiding op het Knooppunt Schiphol.

De toeslag is relatief gemakkelijk in te voeren via artikel 4 uit de Tariefverordening Wet Personenvervoer 2000 (WP2000) Vervoerregio Amsterdam; voor het openbaar vervoer zijn er geen wetswijzigingen nodig. De invoering vraagt een besluit van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat over het heffen van toeslag op de trein op Schiphol en een besluit van de Raad van Bestuur van Schiphol over de toeslag op de parkeerplekken. De provincie Noord-Holland heeft geen directe rol in het mogelijk maken van de toeslag.
De opbrengsten van de toeslag worden vooraf geoormerkt voor de aanleg van de Noord/Zuidlijn en de heffing kan vervallen op het moment dat het afgesproken bedrag is gerealiseerd. Vandaar ook de 'tijdelijkheid' van deze bereikbaarheidstoeslag.

De MIRT-verkenning en planuitwerking zullen een paar jaar gaan duren. Wij hopen dat in de tussentijd voldoende reguliere infrastructuurmiddelen beschikbaar komen om de cofinanciering voor de door te trekken Noord/Zuidlijn te bekostigen met een combinatie van Rijks- en Regionale infrastructuurmiddelen. Als dat niet zo is, dan zijn de partijen in de Alliantie bereid om een toeslag op Knooppunt Schiphol te heffen. Met dit aanbod van de regio is er zicht op cofinanciering voor het NGF.

Ad3. Er is op dit moment geen zicht op extra middelen van het NGF of vanuit Europa.

Bijdrage provincie Noord-Holland
Alle partijen die eigenaar zijn van grond in het gebied zijn bereid om een bijdrage te doen vanuit de toekomstige meerwaarde van deze grond. Het gaat hierbij om de delta in grondopbrengsten uit ontwikkelingen van de ontwikkelmaatschappij Schiphol Development Company (SADC) en meeropbrengsten in Amsterdam, Haarlemmermeer en op Schiphol. De provincie Noord-Holland, gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer en Schiphol zijn ieder voor 25% aandeelhouder van SADC. Deze optie maakt al onderdeel uit van het bod van de Nationale Alliantie van november 2020.

Aan ons is ook een lumpsum bijdrage gevraagd. Op dit moment hebben wij geen toezegging gedaan. Er is geen ruimte binnen de provinciale begroting. Voor het realiseren van het huidige investerings- en onderhoudsprogramma is al een tekort aan middelen.

Tot slot
De Alliantie heeft een bod gedaan en een alternatieve wijze bekostiging uitgewerkt. Hiermee is er volgens de Alliantie voldoende cofinanciering voor de reservering via het NGF voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp. De MKBA en de andere onderzoeken zijn binnenkort afgerond.

Om de Noord/Zuidlijn en de Ringlijn uiteindelijk te kunnen bouwen is het nodig om het MIRT-proces te doorlopen. De volgende stap in de MIRT-systematiek is het starten van een Verkenning. Voor de start van een MIRT-verkenning moet er zicht zijn op 75% bekostiging voor de aanlegkosten van de voorkeursplanvariant van beide projecten. Om dat 'zicht' te verkrijgen is de bijdrage vanuit het NGF nodig.

Onze wens is zo snel mogelijk een MIRT-verkenning te starten voor een doorgetrokken Noord/Zuidlijn tot Schiphol en Hoofddorp en een gesloten Ringlijn. Vanwege de druk op het openbaar vervoer in combinatie met de regionale ambities voor verstedelijking en woningbouw. Op het moment dat het voorwaardelijk toegekende geld vanuit het NGF vervalt, is het niet meer mogelijk om begin 2022 een MIRT-verkenning te starten voor de Noord/Zuidlijn en de Ringlijn.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Van: Remine Alberts-Oosterbaan <oosterbaanr@noord-holland.nl>
Verzonden: donderdag 16 december 2021 19:51
Aan: Mariëtte van Boheemen <boheemenm@noord-holland.nl>
Onderwerp: Re: Agendering van C naar B

Voor de goede orde. Of er nu al iets besloten is of niet: ik vind dat deze brief eerst aan PS had moeten worden voorgelegd, voordat deze de deur uit ging. Dat wil ik met PS bespreken. Of de meerderheid van - in ieder geval de commissie - deze gang van zaken steunt. Plus dat ik het over de inhoud wil hebben: namelijk of het gewenst is dat individuen via hun kaartje de aanleg van een lijn moeten betalen. En wat het antwoord vanuit de provincie zal moeten zijn, mocht deze route gevolgd gaat worden.
Groet,
Remine

Verstuurd vanaf mijn iPad

Op 2 dec. 2021 om 12:36 heeft Mariëtte van Boheemen <boheemenm@noord-holland.nl> het volgende geschreven:

Beste Remine,

Dank voor je mail.

Ik neem dit C- naar B-verzoek op in de concept-agenda voor de commissievergadering van M&B 17 januari 2022. Die wordt op 20 december a.s. in de agendacommissie wordt besproken.

Met vriendelijke groet,

Mariëtte van Boheemen

Staten- en commissieadviseur
Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid – Statengriffie

-----Oorspronkelijk bericht-----
Van: Remine Alberts-Oosterbaan <oosterbaanr@noord-holland.nl>
Verzonden: maandag 29 november 2021 21:45
Aan: Statengriffie <statengriffie@noord-holland.nl>
Onderwerp: Agendering van C naar B

Geachte griffie,
Vorige week is er een brief naar PS gestuurd (en op de c-lijst terechtgekomen) met als titel Alternatieve bekostiging voor doortrekken N-Zlijn naar Schiphol. Mogelijk op 22 november gestuurd.
Graag wil ik deze brief op de agenda van de commissie M&B. Het liefst zo snel mogelijk.
De reden daartoe is dat in deze brief dusdanig ingrijpende voorstellen bevat dat ik het belangrijk vind dat PS daar een oordeel over kan vellen.
Dank alvast.
Vriendelijke groeten,
Remine Alberts

Verstuurd vanaf mijn iPad

Van: [redacted]
Verzonden: dinsdag 23 november 2021 11:41
Aan: Susanne Neeskens <neeskenss@noord-holland.nl>
CC: 'Prov Noord Holland' <provnholland@fietsersbond.nl>
Onderwerp: FW: inspreken

Dag mevrouw Neeskens,
Dank voor uw medewerking gisterochtend, het verhaal kon ik houden in precies 3 minuten.
Hierbij de iets uitgebreidere versie, vooral met foto's erbij.
Kunt u dit doorsturen naar de leden van de Statencommissie NLG?
Kan het tevens worden gestuurd aan de leden van de Statencommissie Mobiliteit?
Met hartelijke dank.
Vriendelijke groet, Reijnoud de Haan, Fietsersbond

Nota overlast door stuifzand Blijdensteinsweg; verkorte inbreng Staten 22 nov
Fietsersbond doet oproep aan Provincie om de overlast op Europees fietspad te [doen] beëindigen

Gebruik door vele fietsers van dit fietspad in mooi landschap

Veel fietsers gebruiken het fietspad Blijdensteinsweg tussen Bergen en Schoorl aan Zee. Dit zijn mensen uit de buurt, maar ook toeristen uit binnen- en buitenland. Het is een fietsroute van Europese allure, te vergelijken met de DonauRadweg en Velo a Loire. Het is niet zomaar 'een fietspaadje'. Velen genieten van dit prachtige landschap.

internationale fietsers gebruiken met plezier de beroemdste fietsroute van Europa:
https://en.eurovelo.com/ev12

ANNIE IS OP WEG VAN MIDDEN-FRANKRIJK naar KOPENHAGEN, 28 april 2016	ONBEKENDE VACANTIEFIETSERS 16 JUNI 2021
	

Stuifduin bedreigt fietspad Verspyckweg – Blijndesteinsweg vanaf november 2020

Vanaf november 2020 zijn er problemen op dit fietspad, toen Staatsbosbeheer ophield met het zandvrij maken van het fietspad: een enorm stuifduin hindert deze route. Aanvankelijk wilde Staatsbosbeheer het pad niet vegen. Toen volgde zelfwerkzaamheden van de Fietsersbond:
https://www.nhnieuws.nl/nieuws/281701/overstekend-duin-doorn-in-het-oog-van-fietsersbond

Maart 2021 heeft Staatsbosbeheer dit pad geveegd. Staatsbosbeheer wil als beheerder van dit pad niet opnieuw vegen; zij beweert hiervoor geen geld te hebben.
Inmiddels filmen en fotograferen wij vele slippende, afstappende en soms ook vallende fietsers; vanaf de fiets kijk je tegen een berg, vanaf de bovenkant zie je een ravijn





Op dit moment is het gebruik van het fietspad zeer moeizaam:; zie diverse films
Na iedere veegbeurt treffen wij blijde fietsers, bij het ploeteren door het zand ontmoeten we boze fietsers.

blijde fietsers uit Egmond aan zee, april 2021	boze fietser tilt fiets op en houdt mij aan de praat, februari 2021
	

Belemmerend stuifduin en provinciaal fietsbeleid

Fietsen is plezierig, neemt minder ruimte in beslag dan een auto, is goed voor de gezondheid en voor het klimaat. Klimaatverandering betekent verschuiving van gordels van planten, insecten en dieren, die van elkaar afhankelijk zijn en elkaar niet kunnen bijhouden.
De Provincie zou de voorkeur kunnen en moeten hebben voor een fietstocht in de omgeving boven en “eindje toeren met de auto”. 37% van alle fietskilometers betreft het motief ‘recreatie’. Eisen en richtlijnen wat betreft infrastructuur en onderhoud zijn er voor fietsers ongeacht hun reismotief: behandel recreatieve fietsers ook goed.

De Provincie heeft januari 2019 voor de fiets een beleidsplan vastgesteld: perspectief Fiets. Op pagina 40 hiervan staat:
´Door het verhogen van de kwaliteit en het promoten van de lange afstands- en recreatieve routes profiteert de hele provincie van kleinschalig toerisme en wordt het midden- en kleinbedrijf ook in het buitengebied gestimuleerd”
Zie: https://www.noord-holland.nl/onderwerpen/verkeer_vervoer/fiets/beleid/perspectief_fiets

Het Rijk heeft met Provincies plannen geïnventariseerd om het fietsen te stimuleren: er is een uitgebreide excell-lijst met een miljard aan projecten. Fietsersbond en gemeenten hebben ook vele recreatieve routes op de lijst gezet.

Eisen en richtlijnen verschillen niet wezenlijk al naar gelang verplaatsingsmotief; ook recreatieve fietsers willen zich veilig en comfortabel verplaatsen

Overigens bracht de Fietsersbond september 2019 een nota uit over recreatief fietsen :
https://files.fietsersbond.nl/app/uploads/sites/105/2019/12/06164839/50-lf1-noordzeeroute-concept-nota-versie-30-september-2019.pdf

Niet alleen bij Bergen / Schoorl, ook elders worden fietspaden bedreigd of zijn verdwenen door stuifduinen, bv Kattendel bij Bloemendaal.

Waaraan wordt het geld besteed en waarom niet aan het schoonhouden van dit fietspad?

Het bord ‘fietsers verplicht afstappen’ [zie fotoreportage] staat er al een jaar. Dit is ongehoord: een autoweg kent geen bord ‘verplicht uitstappen’; een doorgaande weg voor auto’s zou binnen een dag sneeuw- of zandvrij zijn gemaakt; hier verplichten Provincie en Staatsbosbeheer fietsers al een jaar tot geploeter. Ter vergelijking rechts de massieve inzet bij sneeuw op een autosnelweg.





De Provincie heeft diverse subsidiepotten voor bevordering van fietsverkeer en veiligheid van fietsers. Dat noch de Provincie noch Staatsbosbeheer geld heeft het berijdbaar houden van dit fietspad is vreemd: de afgelopen tijd rijden er vele voertuigen in het gebied; deze vervoeren bakken vol zand, restanten van bomen; dit vergt geen mensenuren, maar maanduren; dat kost tienduizenden euro's; Dan moet voor het weghalen van wat zand ook geld zijn!

afvoeren snoeihout Dr Van Seijnbos 12 januari 2021, opname bij Julianalaan	Idem linker voertuig, in de verte veegmachine SBB voor alleen bladeren
	

De subsidieregeling kleine infrastructuur ad 7 miljoen is nu vervallen en had betrekking op infrastructuur niet op beheer of onderhoud. Maar dit is een uitzonderlijke situatie; het probleem met het stuifduin is ontstaan met medeweten of in opdracht van de Provincie. De organisatie die het onderhoud zou moeten verrichten, beweert hiervoor geen geld te hebben. Dan moet een eenmalig besluit of regeling mogelijk zijn.

Gevraagd is naar de frequentie van noodzakelijk onderhoud. Dit hangt af van de mate waarin het zand wordt weggeveegd. Als het zand tot 2 meter vanaf het fietspad wordt verwijderd, lijkt eens per 2 maanden voldoende; maar dit is een ruwe schatting.

Argumenten op inhoud of op protocollen?

De Gedeputeerde van de provincie heeft maandag 15 november afgeraden om een bedrag van 5500 euro te besteden aan subsidie voor het schoon vegen van het fietspad. Het zou een precedent kunnen vormen. Nu lijkt een precendentwerking mij zeer nuttig, als het om een goede zaak gaat.

Voor burgers is het vervelend, als overheden [SBB en Provincie] de bal laten rondspelen tussen; wij vragen niet om overleg van iedereen met iedereen; wij vragen om actie, om daden.

Langetermijn voor fietspad Blijdensteinsweg

Dat wat betreft de korte termijn. Wij vragen om heroverweging: laat het fietspad geregeld schoon vegen.

Voor de lange termijn verwachten wij overleg met ook de Fietsersbond en de Duinstichting. Tot dusverre heeft de Fietsersbond hierover geen enkel contact; het is ons onbekend, wie de deelnemers aan dit ambtelijk overleg zijn, waarnaar is verwezen door de Gedeputeerde op 15 november..

Op voorhand zijn er al enige mogelijkheden / opties, maar ook problemen bij iedere oplossing. De opties zijn in volgorde van voorkeur:

- stuifduin 10 meter afgraven; restant vastleggen met matten en helmgras;
- Verschuiven naar het westen, het fietspad zou dan aan de westzijde van het stuifduin liggen
- Verschuiven fietsroute naar het oosten: probleem: er zijn veel bomen en vooral steile hellingen
- Tunnel of brug op huidige locatie: het zal blijven waaien en stuiven

Wij verwachten ook expliciet overleg met bewoners , Duinstichting en Fietsersbond over oplossing voor de lange termijn. Dit Europese fietspad dient behouden te blijven en befietsbaar.

Zijpad: andere bedreigingen voor fietsroutes

Op vraag van de heer Kohler, of we ons zorgen maken over het verwaaien van zand vanuit het gekapte Dr Van Steijnbos: “ja, er liggen nu enorme zandhopen achter de afgezette mierenhopen van het voormalige Van Steijnbos,, zie foto 14 november 2021”. Daar staat tegenover, dat Staatsbosbeheer heeft gesteld, taferelen zoals bij de Blijdesteinsweg te willen voorkomen, mail 25 augustus.

Verderop is er het Baaknol, waar partijen bomen zijn gepakt. Als de windrichting verkeerd staat, kan de Hargerzeeweg worden overspoeld met zand.

Bij Bloemendaal is er het probleem- Kattendel. Vanaf 2010 zijn hier 5 sleuven gegraven om zand te laten stuiven; van de kosten van 4 miljoen is 50% Europese subsidie toegekend. Eén fietspad met strandopgang is verdwenen, een tweede fietspad is een groot deel van het jaar onbegaanbaar.

Waar hoort dit onderwerp thuis?

PS: dit onderwerp zou bij de Statencommissie NLG kunnen liggen. Maar soms wordt een scheiding gemaakt tussen recreatief / sociaal verkeer en fietsen op weg naar werk of school. Dit is merkwaardig. Op de N510 rijden vooral auto’s voor het landschap en de kust. Wordt het beheer hiervan ook ontkoppeld van de sector infra? Het is vreemd, dat recreatief fietsen niet automatisch wordt gezien als een zaak van infrastructuur, dus bij de bijbehorende Statencommissie mobiliteit.

Wij doen een beroep op de gekozen volksvertegenwoordigers om dit deel van de fraaiste fietsroute van Nederland te behouden en toe te zien op maatregelen voor zowel de korte als de lange termijn.

Conclusie: de Fietsersbond verzoekt om een budget ter beschikking te stellen voor het schoon vegen van het fietspad Blijdensteinsweg

Toegift tot slot: Twee schaduwen kijken verbouwereerd naar een vastgelopen duo-fiets, oktober 2021



Van: Gabriel Verheggen <gverheggen@architectuurhaarlem.nl>
Verzonden: woensdag 24 november 2021 11:53
Aan: Mariëtte van Boheemen <boheemenm@noord-holland.nl>
CC: Kees Langeveld <LANGEVELDC@Noord-Holland.nl>;
Onderwerp: uitgebreid 'juryrapport Ideeënprijsvraag Verbetering Verkeersveiligheid Zeeweg Bloemedaal' openbaar

Geachte Mariëtte van Boheemen,

Graag vraag ik uw aandacht voor het volgende.
Enige tijd geleden hebben wij contact gehad inzake de door het ABC Architectuurcentrum Haarlem - in samenwerking met Stichting Vrienden Middenduin - uitgeschreven ideeënprijsvraag 'Verbetering Verkeersveiligheid Zeeweg Bloemendaal'.
Met plezier kan ik u schrijven dat donderdagavond 18 november jl. tijdens een zogenoemde 'Zoombijeenkomst' het uitgebreide juryrapport met onder meer alle inzendingen is aangeboden aan Henk Wijkhuisen, wethouder Gemeente Bloemendaal. Namens gedeputeerde Jeroen Olthof van de Provincie Noord-Holland nam Kees Langeveld, beleidsadviseur Mobiliteit het rapport in ontvangst. In het juryrapport zijn behalve de 29 inzendingen ook de aanbevelingen van de juryleden te vinden.
Tijdens de 'Zoombijeenkomst' is de uitdrukkelijke wens uitgesproken dat de Provincie Noord-Holland in samenwerking met de Gemeente Bloemendaal als wegbeheerder en/of participant in het Nationaal Park Zuid-Kennemerland het voortouw nemen om in overleg met de regio Zuid-Kennemerland kansrijke suggesties die in het rapport genoemd worden, verder te laten onderzoeken en uitwerken.
Mag ik u vragen de Statencommissie Mobiliteit en Bereikbaarheid Provincie Noord-Holland te attenderen dat het rapport is aangeboden en nu ook openbaar is. Voor de volledigheid voeg ik het rapport bij deze mail als PDF-bijlage toe. Het is tevens te vinden op onze site: https://www.architectuurhaarlem.nl/activiteit/ideeen-voor-verkeersveiligheid-zeeweg-gespresenteerd.
Bij voorbaat dank.

Met vriendelijke groet,
Gabriël Verheggen, directeur

ABC Architectuurcentrum Haarlem Groot Heiligland 47 - 2011 EP Haarlem
Tel. +31 (0)23 534 05 84 | E. gverheggen@architectuurhaarlem.nl
W. www.architectuurhaarlem.nl | Twitter: @ABCHaarlem | Facebook
nb. het ABC is op maandagen gesloten

Houd rekening met het milieu, print e-mailberichten niet onnodig.

A B C

Architectuurcentrum Haarlem

Suggesties voor
Verbetering Verkeersveiligheid Zeeweg Bloemendaal
Inzendingen ideeënprijsvraag

oktober/november 2021



Inhoudsopgave

1.Inleiding

2.Overzicht inzendingen

3.Selectie ideeën voor nader onderzoek (samenvatting)

4.Tenslotte

Bijlagen:

Bijlage 1 Geanonimiseerde inzendingen

Bijlage 2 Scoringstabel ideeën

Bijlage 3 Persbericht ABC

Bijlage 4 Spelregels ideeën prijsvraag

Bijlage 5 namen inzenders suggesties en ideeën

1. Inleiding

Het ABC Architectuurcentrum Haarlem (kortweg ABC) is het centrum voor architectuur en stedenbouw van Haarlem en de regio Kennemerland. Wij willen onze passie voor de bebouwde omgeving met u delen. Daarvoor organiseren we activiteiten en exposities voor jong en oud.

Activiteiten en Exposities
Je kunt bij ons terecht voor exposities, lezingen, symposia, discussies, workshops en ook kinderpartijtjes. Als een expositie er zich voor leent, organiseren we interessante excursies. Architectuur en stedenbouw gaat bij ons over alle kunstvormen die daarmee samenhangen; interieurarchitectuur, stedenbouw, ruimtelijke ordening, en tuin- en landschapsarchitectuur. Het centrum richt zich dus op alle facetten van de leefomgeving in Haarlem en de regio Zuid Kennemerland. Het ABC schuwt zich er ook niet voor om ruimtelijke vraagstukken te agenderen en over het voetlicht te brengen, die een nationaal of zelfs een internationaal karakter hebben. Denk aan klimaatadaptatie en energietransitie.

In het ABC was in 2020 de tentoonstelling 'Ecofield' te zien over de landschappelijke kwaliteit van de binnenduinrand in Kennemerland. Naar aanleiding van het verschijnen van het Boek '100 jaar Zeeweg' over deze Bloemendaalse weg, is er van 25 juni 2021 tot 12 september 2021 in het ABC - met bijdragen van de Provincie NH en de gemeente Bloemendaal - een tentoonstelling geweest met als titel "100 jaar Zeeweg, Parkway naar de Kust". Hierbij is veel interessante informatie getoond over historie en heden van de Zeeweg in Bloemendaal. De bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland en de kust is een speerpunt in het college akkoord van het college van GS van de provincie NH. Dit was voor het ABC een aanleiding om ook aandacht te schenken aan de toekomst van de Zeeweg. Dat aspect kwam aan de orde in een presentatie van studenten Academie van Bouwkunst Amsterdam over demografische, ruimtelijke en geografische ontwikkelingen van de kuststrook tussen IJmuiden en Den Haag.

De Zeeweg

De Zeeweg – een provinciale weg - loopt midden door Nationaal Park Zuid Kennemerland. Het is een bijzondere weg van ca. 4,5 km tussen Overveen en de Boulevard Barnaart in Zandvoort. De weg heeft twee rijbanen met twee rijstroken gescheiden door een brede groene middenberm. Aan weerszijden liggen fietspaden. De aansluitende wegen zijn tweebaans. Over ca 2,5 km is op de Zeeweg de adviessnelheid 60 km/uur voor het overige deel is de max snelheid deel 80 km/uur en deels 50 km/uur.
Er gebeuren op de Zeeweg relatief veel ongelukken. Gebruikers noemen de fietspaden onveilig en onrustig. Dit zijn overwegingen om het beheer, onderhoud en gebruik van de Zeeweg met een goede analyse toekomstbestendig te maken. Met het oog op de recentelijke ongelukken op die weg en op de toekomst van de Zeeweg, heeft het ABC in

nauwe samenwerking met Stichting Vrienden van Middenduin een ideeënprijsvraag uitgeschreven om ideeën en suggesties in te zenden die tot verbetering van de verkeersveiligheid en de recreatieve beleving zouden moeten gaan leiden.

De inzendingen zijn beoordeeld door professionals op het gebied van verkeerveiligheid, verkeerskunde en landschapsarchitectuur, te weten: Steven Slabbers, provinciaal adviseur Ruimtelijke Kwaliteit Provincie Noord-Holland en landschapsarchitect bij bureau BoschSlabbers; Eric de Kievit, strategisch adviseur/verkeersveiligheidsdeskundige Kennisnetwerk Strategisch Plan Verkeersveiligheid en Wim Salomons, verkeerskundig consulent Veilig Verkeer Nederland. Ed Prins, (St Vrienden van Middenduin) trad tijdens de jurering op als secretaris.

Hieronder het juryrapport vormt de weerslag van de ingezonden ideeën en suggesties. Het zijn geen doorwrochte analyses maar bevat veel nuttige (ervarings)informatie en aanzetten om uit te werken. Geadviseerd wordt deze suggesties nader te laten onderzoeken voor verbetering van de verkeersveiligheid en voor het behoud van de kwaliteit van de leefomgeving op de lange termijn.
De selectie staat in paragraaf 3.

2. Respons met inzendingen voor verbetering verkeersveiligheid en beleving

Het ABC heeft 29 inzendingen ontvangen. Daarin staat veel informatie met ervaringen van weggebruikers. Daarbij staat ook wat er in de loop van 100 jaar veranderd is door gemeente of provincie.
In bijlage 1 staan alle de inzendingen geanonimiseerd. Hieronder staat een samenvatting van deze suggesties.

Suggesties voor verbetering Verkeersveiligheid motorvoertuigen

-Pas de max snelheid aan Snelheid: 80->60 of 50km/uur
-Lagere snelheid en één rijstrook verhoogt doorstroming en veiligheid: en beter voor het milieu: een inzending verwijst naar het zgn. LARGAS principe: Langzaam rijden gaat Sneller

-Verbeter de handhaving van de maximum snelheid bv met trajectcontrole
-Verander de weg indeling: in plaats van twee rijbanen met 4 rijstroken aan weerszijden één rijstrook voor gemotoriseerd verkeer en één rijstrook aan weerszijden voor OV en hulpdiensten en of snel fietsverkeer
-Verkeersdrempels of signaleringsribbels bij gevaarlijke punten: evt verkeerslichten m.n. voor voetgangers oversteek
-Hogere hekken en/of meer wildbeheer i.v.m. aanrijdingen herten
-Maak nieuwe weg met rijbanen aan weerszijden van het spoorrails Overveen-Zandvoort
-Het rijgedrag moet verbeteren(4x) voor auto's, motoren en op fietspaden

Verkeersveiligheid Fietspaden

-Toenemende drukte vereist maatregelen
-Maak speciale rijstrook voor snel fietsverkeer
-Verbreed fietspad zuidzijde voor Snel fietsverkeer
-Maak het z.s.m. één richting i.p.v. twee richtingen
-Maak het fietspad weer rustig om te fietsen
-Fietssnelheid max 20 km/uur voor gewone fietsers en snelle fietsers

Beleving omgeving

-Verkeersregeling bij evenementen en stranddagen zoals bij Formule 1 evenement
-Maak spitsstrook voor drukke dagen
-Dynamische aanduiding aan rand van Haarlem
-Attendering op NPZK met langs of boven de weg aanduiding entree Nationaal Park
-Verbeter rust en lucht
-Hou de Zeeweg mooi
-Behoud duisternis: geen wegverlichting
-Maak de bebording overzichtelijker en éénduiger

-Maak de Kop van de Zeeweg overzichtelijker
-Zet markering rijrichting op de weg

Stimuleer gebruik Openbaar Vervoer

-Maak P+R faciliteiten aan de rand van Haarlem
-Vignetten voor bewoners bij verkeersregeling bij evenementen en stranddagen.

3. Selectie ideeën met toekomst perspectief voor verbetering verkeersveiligheid en kwaliteit leefomgeving

Op 10 november 2021 heeft een onafhankelijke jury met professionals op het gebied van verkeerveiligheid, verkeerskunde en landschapsarchitectuur voor de inzendingen beoordeeld.
Jury leden waren
-dhr Eric de Kievit vanuit het Kennisnetwerk Strategisch Plan Verkeersveiligheid
-dhr Wim Salomons vanuit Veilig Verkeer Nederland
-dhr Steven Slabbers Provinciaal adviseur Ruimtelijke Kwaliteit

Juryrapport met selectie ideeën toekomst Zeeweg

De jury heeft met veel interesse de bijdragen met suggesties, meningen en beleving van de Zeeweg gelezen. De vele reacties illustreren de persoonlijke ervaringen en betrokkenheid van bewoners en verdienen een nadere analyse en onderzoek.
Ter verificatie heeft de jury op 10 november een locatiebezoek gebracht en de weg geschouwd. De weg is zowel met de auto als op de fiets geschouwd.

De inzendingen zijn op basis van de uitvraag gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Meerdere inzendingen zijn ook gericht op een verbetering van de beleving van de omgeving. De inzendingen zijn gekwalificeerd op deze effectcriteria. (Zie bijlage 2)

Bij de wegschouw herkende de jury veel van de opmerkingen en suggesties vanuit de inzendingen. Wel is de jury van oordeel dat de inzendingen nog onvoldoende zijn gestoeld op een analyse van oorzaken van ongevallen en/of afwijken van richtlijnen voor weginrichting. Daardoor blijven de inzendingen veelal in de sfeer van ideeën, gebaseerd op aannames.
Doordat de voorstellen nog maar weinig zijn uitgewerkt of onderbouwd blijft de doorwerking naar de ruimtelijke kwaliteit en de verkeersveiligheid ongewis.

Veel inzendingen zochten de oplossing in een combinatie van maatregelen. Sommige maatregelen, als het terugbrengen van de snelheid of het opnieuw instellen van eenrichtingsverkeer op de fietspaden, kwamen in veel inzendingen terug.
De jury is van oordeel dat in het gezamenlijk palet aan maatregelen dat door de inzenders is aangereikt kansrijke suggesties zijn gedaan. Suggesties die nader onderzoek en uitwerking verdienen.
De jury heeft daarop besloten om niet de beste inzendingen maar de meest bruikbare elementen uit de inzendingen te selecteren. Elementen waarvan de jury verwacht dat die op zich of in combinatie bij zullen dragen aan verbetering van verkeersveiligheid en

leefomgeving. Sommige maatregelen zijn structureel. Daarnaast zijn er maatregelen die specifiek op drukke dagen of bij evenementen nuttig kunnen zijn. Voor de specifieke uitwerking en nader onderzoek wordt geadviseerd om een adviesbureau in te schakelen.

De weg zoals destijds door Springer ontworpen is een juweel in het landschap: het is de "Rembrandt" onder de kustwegen. Anno 2021 is het gebruik van de weg anders dan in 1921 bij het ontwerp voor ogen stond. Ongetwijfeld zal het gebruik in 2121 weer anders zijn dan nu. De jury heeft zich afgevraagd of de auto de prioritaire wijze van vervoer naar de kust moet zijn. Vanuit het STOMP principe (Stappen, Trappen, OV, Mobility as a Service, en tenslotte gebruik privé gebruik van auto) ziet de jury kansen op dit duurzamer in te vullen. Het is de uitdaging om de Zeeweg toekomstproof door te ontwikkelen, maar wel het beeldbepalend element in het landschap van het Nationaal Park te behouden.

De jury vindt het nadrukkelijk gewenst om uitgaande van het behoud van de omgevingskwaliteit èn op basis van een toekomstvisie voor de bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland nader onderzoek te doen naar verbetering van de weginrichting en het weggebruik. Het gaat daarbij nadrukkelijk ook om maatregelen die het weggedrag beïnvloeden. Door verschillende inzenders werd aangegeven dat de Zeeweg helemaal niet onveilig is, maar ongelukken gebeuren door risicovol gedrag.

De Zeeweg loopt midden door het Nationaal Park Zuid-Kennemerland (NPZK) en is als zodanig een landschappelijk element in het Nationaal Park. Daarom is het noodzakelijk om de visie voor de toekomst te baseren op meerdere disciplines en niet uitsluitend vanuit rationeel wegbeheer maar integraal van uit disciplines van landschap, leefbaarheid, mobiliteit en verkeersveiligheid. Maar al te vaak vormt een hoofdweg een fysieke barrière tussen landschappelijke elementen en functies aan weerszijde van de weg. De uitdaging is om vanuit verschillende disciplines de openbare ruimte te verbinden.

De jury komt tot de aanbeveling om de volgende suggesties op bruikbaarheid voor de korte termijn en lange termijn te (laten) onderzoeken:

-**maak de fietspaden één rijrichting**:
Toelichting: de tweezijdige rijrichting op beide fietspaden leidt aan beide zijden tot potentiële frontale conflicten. Het toeristische verkeer rijdt veelal naast elkaar: in combinatie met inhalend snel fietsverkeer en brom- snorfietsen (één zijde) is het aanrijrisico extra groot. De recreatieve beleving voor de fietser wordt verstoord en sommige inzenders vinden de situatie angstig. Aandachtpunt is wel wat de gevolgen zijn voor aantal oversteekbewegingen. Scheiding van langzaam en snel fietsverkeer verdient nader onderzoek.
In het algemeen constateert de jury dat de kantmarkering van de fietspaden nog wel kan worden verbeterd. 'Slimme' verlichting in het wegdek is daarbij het onderzoeken waard.

-**beperk de rijbaan in beide richtingen tot één rijstrook voor motorvoertuigen met één max. snelheid (50, 60 of 70 km/uur) over het gehele traject van Overveen tot Zandvoort, zo nodig ondersteund met snelheidscontrole**
Toelichting: op dit traject van 4,5 km wisselt de max. snelheid c.q. adviessnelheid meerdere keren. Dit is onduidelijk en leidt tot matige naleving.

De weginrichting met twee rijstroken en de middenberm versterken het rijgedrag met (te) grote snelheid. De geloofwaardigheid van de maximum snelheid kan verbeterd worden. Aanbevolen wordt om inrichtingsmaatregelen te nemen die een beter naleefgedrag bevorderen bv met natuurlijke elementen (groen). Het voorstel "largas (langzaam rijden gaat sneller)" doet in dit verband bruikbare suggesties. Dit voorstel laat zien dat een aanpassing van het snelheidsregime geen slechtere bereikbaarheid tot gevolg heeft.

-**gebruik de vrijkomende rijstrook voor licht elektrisch fietsverkeer (LEV's) en/of OV/hulp diensten**
Toelichting: Benut de linkerrijstrook op beide wegrichtingen voor het gemotoriseerde verkeer. Markering van de andere rijstrook als rijloper versterkt het visuele beeld dat er één rijstrook beschikbaar is. Dit zorgt voor een natuurlijke sturing van het verkeer op deze rijbaan, die ook dynamisch ingezet kan worden op drukke dagen bij evenementen of stranddagen voor OV en hulpdiensten.
Indien menging van verkeerssoorten aan de orde is dan MOET de snelheid op de hoofdrijbaan omlaag.

-**creëer en benut OV-faciliteiten**
Toelichting: In het kader van de bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland is en wordt er veel geïnvesteerd in het OV (m.n. in de spoorverbinding Haarlem-Zandvoort). Benutting van OV draagt bij aan de doelstellingen voor verbetering van leefomgeving (NOx en CO2 reductie) en sturing op de mobiliteit. Faciliteiten met natransport bij station Zandvoort zouden in de toekomst meer mogelijkheden kunnen bieden voor recreatief gebruik van de boulevard Barnaart.

-**creëer Hub's in de regio voor overstap van autoverkeer naar nieuwe generatie tweewielers**
Toelichting: de parkeerfaciliteiten in Zandvoort en Bloemendaal aan Zee begrenzen de maximum verkeersstroom voor auto's. Ook de infrastructuur binnen de gemeenten Haarlem en Heemstede bieden niet veel ruimte voor een grotere verkeerdoorstroming op drukke dagen. Mogelijkheden voor P+R voorzieningen in combinatie met elektrische tweewielers voor natransport aan de rand van de regio kunnen soelaas bieden. Gedacht kan worden om het bezoekerscentrum NPZK om te bouwen tot hub. Flankerend parkeerbeheer met natuurlijke elementen zoals opgeworpen duinbermen en natuurlijke vegetatie, die langsparkeren onmogelijk maken, ondersteunen het gebruik van de hub.

-verbeter de herkenbaarheid van de omgeving van het Nationaal Park
Toelichting: De Zeeweg loopt midden door het NPZK. De weggebruiker zou bij de entree van het Nationaal Park erop geattendeerd moeten worden dat daar de waardevolle landschappelijke omgeving begint. Bij andere Nationale Parken en ook in het buitenland staan veelal wel van deze attenderingsborden. Dit kan bijdragen aan de bewustwording van de bijzondere openbare ruimte en een ander rijgedrag.

-**benut ervaringen van verkeersmanagement bij de F1**
Toelichting: meerdere inzendingen zijn positief over hoe de verkeersstroom bij de Formule 1 op circuit van Zandvoort gestuurd is. Een verkeersinfarct vanwege de toestroom van

bezoekers is met een set van maatregelen voorkomen. Geadviseerd wordt om bij de evaluatie na te gaan wat de effectieve mix van maatregelen voor grote bezoekersstromen kan zijn. Dit kan zeker leiden tot een kwalificatie van structurele en specifieke maatregelen voor dynamisch verkeersmanagement.

4. Tenslotte

Het juryrapport is op 18 november 2021 met een zoom-bijeenkomst vanuit het ABC gepresenteerd. De jury heeft toen haar bevindingen en argumentatie toegelicht.
Het rapport is vervolgens door Gabriël Verheggen, directeur ABC, aan het eind van de 'bijeenkomst' aangeboden aan wethouder Henk Wijkhuisen van de gemeente Bloemendaal. En, namens Jeroen Olthof, gedeputeerde Provincie Noord-Holland nam Kees Langeveld, beleidsadviseur sector Mobiliteit, het rapport in ontvangst.

Toen is ook de uitdrukkelijke wens uitgesproken dat de provincie NH in samenwerking met de Gemeente Bloemendaal als wegbeheerder en/of participant in het Nationaal Park Zuid-Kennemerland het voortouw nemen om in overleg met de regio Zuid-Kennemerland kansrijke suggesties als genoemd in paragraaf 3 verder te laten onderzoeken en uitwerken.

Bijlagen:

Bijlage 1 Geanonimiseerde Inzendingen

01 Gescheiden rijbaan voor snel fietsverkeer

Als kleinzoon van de bouwer van de Zeeweg , doe ik graag de volgende suggestie.

De Zeeweg is gebouwd als een pilot hoe wegen er in de toekomst uit zouden kunnen gaan zien.

Kortgezegd een aparte rijbaan voor de toen drie bestaande vervoer middelen: koetsen en auto, rijwielen en voetgangers.

Met name de pilot met asfalt (macadam) heeft wereld wijd navolging gekregen en is de wereldwijde standaard geworden voor verharding van wegen en landingsbanen.

Mijn suggestie gebruik deze kans om wederom een pilot te proberen en een standaard te zetten.

De afgelopen jaren is er een 4e vervoer middel bij gekomen de elektrische (snel) fiets.

Richt een vierde exclusieve baan in voor deze nieuwe groep van elektrische snel fietsen door een midden geleider aan te leggen op de rechter rijbaan (de linker rijbaan houdt zijn huidige breedte) , deze nieuwe baan wordt dan iets smaller maar wat overblijft is breder dan het huidige rijwielpad en wordt voor de vierde verkeersstroom elektrische snel fietsen en scooters /brommers.

Deze aparte vierde rijbaan voor elektrische snel fietsen zal wereldwijd navolging krijgen.

Tot slot grijp deze kans om na 100 jaar wederom een voorbeeld te stellen met de inrichting van de Zeeweg.

02 Maximum Snelheid 60 km en trajectcontrole

Houd het simpel. Max 60 km/u met flitspalen en traject controle. Dat geeft weinig verstoring qua uitstraling en de kosten daarvan zullen gedekt worden door de opbrengsten van de bekeuringen.

03. Maximumsnelheid 60 km en spitsstrook

Hierbij 2 ideeën voor een veiligere Zeeweg:

1. Maximumsnelheid terug naar 60km per uur.
2. Maak een spitsstrook van één van de twee rijstroken, en doe die alleen bij grote drukte (bijvoorbeeld warm zomerweer) open.

04. Maximum snelheid 60 km

Het is heel simpel
De zeeweg is veilig het zijn de mensen die het niet veilig maken.
Overal 60 km maken klaar.

05. Fietspaden éénrichting verkeer

Geachte dames en heren, Heemstede, 15 oktober 2021.

Omdat de rijwielpaden langs de autoweg / Zeeweg niet alleen door
fietsers gebruikt worden is het veel v e i l i g e r en dus noodzaak

om met ONMIDDELLIJKE ingang / meteen dus !!

deze rijwielpaden naar en van het Bloemendaalse strand
E E N R I C H T I N G S V E R K E E R te maken.

Dit voorkomt veel gevaarlijke situaties.

06. Fietspaden gestuurd verlicht; snel fietsverkeer ook aan noordzijde Zeeweg

Hier zijn mijn ideeën:

- voor het fietspad verlichting aanbrengen die reageert op de aanwezigheid van de fietser. Deze verlichting gaat dan weer uit als de fietser is gepasseerd.
De verlichting is uiteraard van het moderne LED-type en zou ipv boven het wegdek in een lantarenpaal ook in het wegdek kunnen zitten.

- Nu moeten scooters nog gebruik maken van het fietspad aan de andere zijde, ik zou het simpel en overzichtelijk houden namelijk zowel voor fietsers als scooters richting Zandvoort fietspad ter rechterzijde en richting Overveen ter linkerzijde van de hoofdbaan.

07. Veilige Zeeweg: P+R aan rand regio en vignetten voor bewoners

Graag wil ik, wonende aan de Militairenweg, reageren omtrent "nieuwe inrichting" Zeeweg!
Zal u de enorme overlast van al het verkeer, vooral motoren, besparen maar in gedachten brengen hoe het wél kan!
Tijdens de " grote race" op Zandvoort j.l.!
Grote parkeerplaatsen rondom Haarlem aan de inkomende wegen, zoals: Haarlem noord, Spaarnwoude/ Halfweg/Noord Zeekanaal, Cruquius, omgeving Hoofddorp, omgeving Nieuw Vennep en met openbaar vervoer of per fiets (meegebracht of huur) verder naar eind bestemming.
Vignetten voor bewoners!
Dit is niet nieuw, in Zermatt (zwitserland) en veel plaatsen en steden in Engeland, heel gewoon!
Net als tijdens het circuit, niet oeverloos over discussiëren maar gewoon doen!
Heel Haarlem+ omgeving zullen genieten van rust en schone lucht! En de bewoners van het " Nationale Park" zullen u dankbaar zijn (hier bedoel ik flora en fauna)
En de Zeeweg.....kan blijven zoals hij nú is!
Altijd bereid e.e.a. toe te lichten of door te spreken.

08. Eén rijstrook voor auto's en één voor OV en hulpdiensten;snelle fietsers op één fietespad

In het kader van meer ov en minder auto's:
Aan elke kant 1 rijbaan alleen voor ov en dan meteen voor de hulpdiensten.
Het dwingt de auto's bij veel verkeer langzamer te rijden. Wel met verhoogde band tussen auto@ov-baan. Anders nodigt het uit om toch van de andere baan gebruik te maken bij weinig verkeer. En dat is meestal het geval. Het is weinig echt druk op de Zeeweg.
Waar auto's staat geldt het ook voor motors.

Bus zou ook tramverbinding kunnen zijn. Elektrisch. Doortrekken naar station Zandvoort zou een pré zijn. Tram is minder vervuilend voor het gebied dan bus.

Fietspaden: gemotoriseerd verkeer, zoals brommers scooters en snelle e-fietsen aan 1 kant naar en van Zandvoort laten rijden. Het andere fietspad is dan alleen voor fietsers.
Daar worden de fietspaden veiliger door. Al zijn er nog altijd de racefietsers en de electrische (bak)fietsen die erg hard gaan. Dus het blijft opletten.

09. Max snelheid 60 of 70 km: fietspad één richting: overzichtelijker maken bij Bloemendaal aan Zee

Al 73 jaar woonachtig in de omgeving van de Zeeweg. Denk dat ik duizenden keren over de Zeeweg heb gereden, zowel met auto als met de fiets, bij goed weer fiets ik mijn rondje 3x per week.

Ik las over de ideeën om de Zeeweg veiliger te maken en houd mijn hart vast voor lelijkheid. Naar mijn mening is de Zeeweg helemaal niet onveilig, het meeste gevaar ligt bij de hardrijders en de drank-/drugrijders. En een groot gevaar zijn ook de tweerichtings fietspaden, alsook de kop van de Zeeweg waar afslaan voor auto's en oversteken fietsers regelmatig gevaarlijke situaties opleveren.

Mijn idee is om het simpel te houden en de snelheid te verminderen naar hooguit 60 of 70 km. De fietspaden (ook voor scooters) eenrichting te maken, geen tegemoetkomende fietsers/scooters meer die halsstarrig naast elkaar blijven rijden (dus geen sturen tegen elkaar), een fijn breed fietspad richting Zandvoort alsook aan de andere kant richting Overveen.

De kop van de Zeeweg is een apart en ingewikkeld verhaal, teveel afslagen/inritten/,fietspaden, te chaotisch, dat is ontwerpwerk voor een hele goede verkeersdeskundige.

De auto's die vanaf de parkeerplaatsen op de kop van de Zeeweg richting Overveen moeten, raken soms het spoor bijster, dat zou beter met pijlen aangegeven moeten worden.
Drie weken geleden heb ik een (oude) mevrouw weten te stoppen die over het fietspad richting de weg dreigde te gaan spookrijden naar Overveen!

Ik hoop dat mijn verhaal als verkeersdeelnemer een kleine bijdrage kan leveren om de Zeeweg veiliger te maken en hoop dat de schoonheid van deze weg altijd behouden zal blijven.

10. Max snelheid 60 km: traject controle:drempels: fietspaden veiliger één richting of snelfietsers op een rijbaan: verkeersmanagement

Bij deze enkele suggesties ter verbetering van de veiligheid van de Zeeweg.

1. Handhaaf de huidige 2x2 rijstroken voor het autoverkeer. Daarmee wordt recht gedaan aan het oorspronkelijke idee van de Parkway door het landschap.
2. Stel voor de hele weg een maximum van 60 km/u in.
3. Haal overtollige bebording weg ten behoeve van overzichtelijkheid en landschappelijk karakter.
4. Eventueel verkeersdrempels (wel zodanig dat de 60 km/u niet in het gedrang komt) bij de in- en uitritten die op de Zeeweg uitkomen.
5. Eventueel trajectcontrole als die landschappelijk in te passen is.
6. Geen middenverlichting of andere wegverlichting aanbrengen om het landschappelijk karakter (duisternis) in stand te houden, wellicht met uitzondering bij drukkere in- en uitritten.
7. Fietspaden: onderzoek zou moeten aantonen wat de veiligheid beter bevordert:
   éénrichtingsverkeer voor alle typen fietsers en scooters (dus aan de noordzijde naar Bloemendaal aan Zee en de zuidzijde naar Overveen)
   of
   tweerichtingsverkeer met een scheiding van (normale) fietsers op één fietspad (noordzijde) en snellere tweewielers op een het andere pad (zuidzijde)
8. Bij de laatste optie moet wel goed duidelijk gemaakt worden welk pad voor welke weggebruiker bestemd is – dat is momenteel niet helder (al voldoet het waarschijnlijk wel aan het RVV).
9. Bij de eerste optie (alle tweewielers op hetzelfde pad) zou gedacht kunnen worden aan een snelheidsbeperking van 30 km/u – wellicht op bepaalde drukke tijdvakken/dagen. Of dit wettelijk haalbaar is en te handhaven valt is echter de vraag.
10. Benadrukken dat de weg door het Nationaal Park gaat (“bruine borden”) is sympathiek, al levert het wel weer extra bebording op.
11. Dynamische aanduiding via elektronische borden in Haarlem (of aan de rand) van beschikbare parkeerplaatsen of van de te verwachten reistijd is een interessante optie, maar slechts alleen dan indien deze werkelijk correct functioneert.

11. Maak fietspaden éénrichting

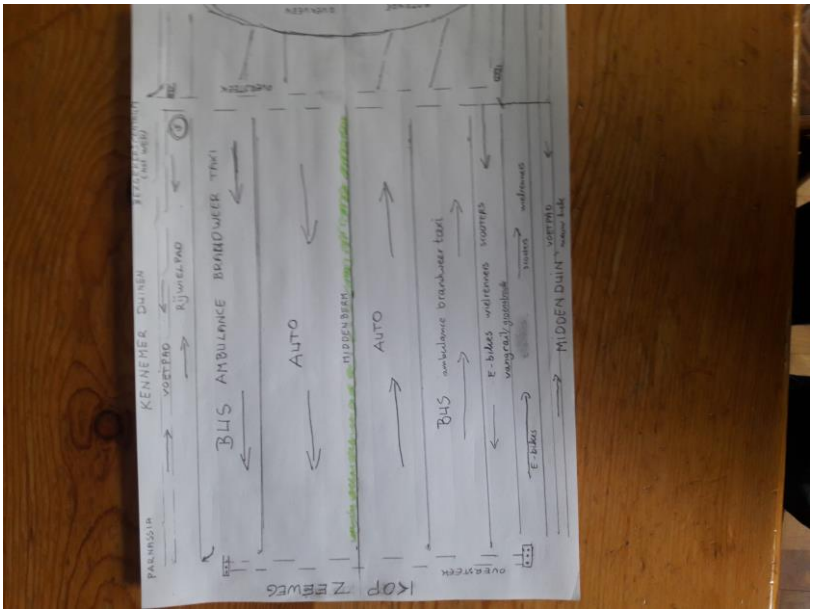
Ik hoor c.q. lees van alles over het veiliger maken van de autoweg. Naar mijn idee is deze weg veilig genoeg, maar het ligt aan de veelal jonge bestuurders dat er ongelukken gebeuren.
Waar ik weinig over hoor c.q. lees is het fietspad. De fietspaden zijn, in mijn beleving, door de vele verschillende gebruikers (fietsers, racefietsers, e-bikes, speed pedalic, {e-bike} bakfietsen, scooters) levensgevaarlijk. Zeker nu beide fietspaden 2richtingen verkeer zijn. Dit levert levensgevaarlijke situaties op.
Mijn dringende advies: maak beide fietspaden (zoals dat ik het verleden ook altijd was) weer gewoon eenrichtingverkeer dat komt de veiligheid ten goede.

12. Gevaar signalering met ruw asfalt

Wellicht is het een idee om het asfalt bij bepaalde onoverzichtelijke delen van de weg
Zodanig te verruwen dat het rijgeluid in de auto veranderd en de bestuurder middels een
Bord op de gewenste snelheid wordt gewezen.

13.Negen voorstellen voor een mooiere en veiligere Zeeweg

1. Plaats direct na de rotonde in Overveen ter hoogte watertoren een grote toegangspoort met opschrift NATIONAAL PARK
2.Haal alle snelheidverkeersborden weg en plaats één groot bord met maxium snelheid 60km +Trajectcontrole!
3.Maak ter hoogte bezoekerscentrum een rotonde + stoplichten oversteek
4. Maak ook een stoplichten oversteek aan de kop van de Zeeweg hoogte afslag Parnassia.
5.Breng in beide richtingen de bestaande tweebaansweg terug tot éénbaansweg en bestem de twee dan vrijkomende rijbanen voor vrije busbanen+ taxi, brandweer ambulance.
5.Maak van het bestaande fietspad aan noordzijde (de kant van ingang bezoekerscentrum Kennemerduinen) een rijwielpad in beide richtingen voor gewone fietsen en laat E-(bak)bikes, scooters, wielrenners etc, op rotonde bezoekerscentrum oversteken naar zuidzijde (kant Middenduin)
6.Gebruik bestaand fietspad zuidzijde (kant Middenduin) voor éénrichtingrijbaan voor E-(bak)bike, scooters, wielrenners etc. richting Bloemendaalse strand.
7. Maak een extra éénrichtingrijbaan voor E-(bak)bikes, scooters,wielrenners etc. richting Overveen. De twee rijbanen kunnen worden gescheiden met middenberm of vangrail
8. Gebruik de ruimte van het oude voetpad voor het maken van deze extra rijbaan Optimale natuurbeleving!
9.Maak een nieuw schelpenvoetpad achter het bestaande hek van Middenduin.Dat is te realiseren indien Staatsbosbeheer direct achter het bestaande hek van Middenduin over de gehele route circa 2 meter naar achteren een nieuw hek laat plaatsen. Dit extra hek geeft tevens extra veiligheid voor mens en dier en beter toezicht op Middenduin bij evenementen. Het geeft voetgangers een optimale natuurbeleving.
Zie tekening.



14. Verbeter Rijgedrag

Ik heb geen oplossing of een idee maar wel een paar opmerkingen. Ik woon in Zandvoort en er is niets mis met de Zeeweg, niet met de snelheid van 80 km, ooit is er een scherpe bocht naar een lange veilige bocht gemaakt en het feit dat er geen Lantaarns staan is goed voor de natuur.
De mensen die op de Zeeweg rijden maken er een gevaarlijke weg van, het ligt aan hun rijstijl en niet aan de weg!!!

15. Max snelheid 50/60 km; extra verkeerslichten:fietspaden één richting: beter OV met trein en bus:snelfietsverkeer op rijbaan: verkeersmanagement vgl F1 regeling

Mijn suggesties voor verbeteringen mbt Zeeweg zijn:
-Verlagen Max snelheid naar 50/60 km per uur
-Stoplichten bij oversteekplaatsen zoals de in-/uitgangen van erebegraafplaats, campings, Parnassia, …
-Fietspaden 1 richting . Een kant naar en een kant van strand Bloemendaal
-Electrische fietsen, brommers, scooters op rijbaan (in het algemeen en niet alleen Zeeweg)
-Verbeter OV bus en trein
-Ik was zeer onder de indruk van het effect van afsluiten zeeweg tijdens GP F1. Wellicht ook een suggestie

16.Beide fietspaden éénrichting verkeer

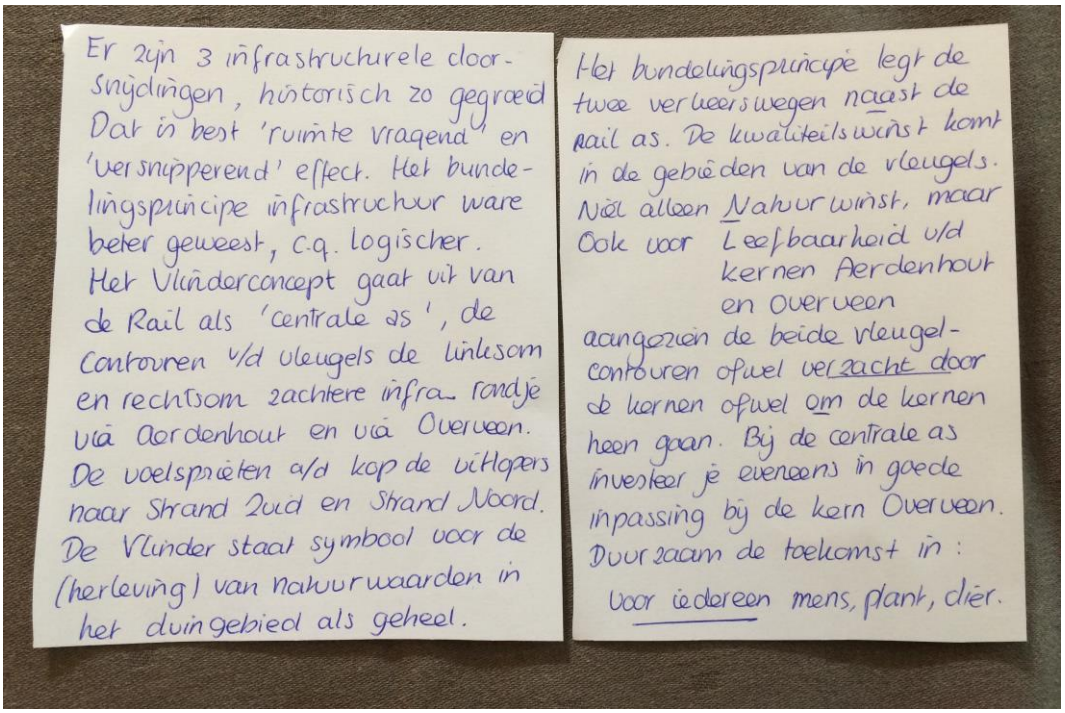
Graag reageer ik op het onderwerp Zeeweg.
Ik vond/vindt het zo heerlijk om met mijn vrouw naast elkaar naar het strand te fietsen,
Helaas is dat door het tweerichting verkeer praktisch onmogelijk.
Met achter je een bellende E-biker en tegen over je een bromfietser.
Kortom het zou al een stuk veiliger en prettiger zijn als het tweerichting verkeer aan beide zijden te niet gedaan wordt.

17. Spoor als centrale verbinding: Zandvoorterweg en Zeeweg afwaarderen: aan weerszijden spoor verkeersweg aanleggen

Bijgevoegd mijn Vlinderconcept als gedachten-basis.
De historisch gegroeide situatie versus het concept.
Je ziet dat er 3 ecoducten nodig zijn door de historisch gegroeide situatie en je ziet nu dat er vaak tegenstellingen zijn door natuur versus ondernemers, bewoners versus verkeer etc. Dat lost het geheel niet op. Ieder blijft in de eigen cocon van het voorstadium vd vlinder.

De historisch gegroeide situatie steeds als basis te blijven nemen neemt de regionale problematiek niet weg. Het gaat om op hoger schaalniveau de integrale afweging te maken: de optel-aftreksom maken in de domeinen Natuur- Verkeer- Bewoners- Ondernemers om te komen in het optimum van geven en nemen.
Het vlinderconcept, duurzaam voor mens, plant en dier.
Mocht ik een geschenkbon ontvangen dan schenk ik die door aan “mijn Cinta” die de kleurrijke vlinderkaart heeft gemaakt..





18. Maak fietspaden éénrichting verkeer

Naar aanleiding van het artikel in het Haarlems Dagblad van 1 oktober wil ik mijn voorstel voor een veilige Zeeweg duidelijk maken.

Het is een prachtige weg om te rijden en te fietsen. Ik fiets daar heel graag.
Echter, ik merk zo vaak dat het op het fietspad richting strand op een mooie zonnige dag, maar net goed gaat. Dit komt omdat er fietsers, scooters en wielrenners in twee richtingen rijden.

Laat ze a.u.b. op de fietspaden in één richting rijden.!!

19. Aan weerszijden één rijbaan gemotoriseerd: de andere rijbaan voor verbeteren fietspaden en voetpaden

De Zeeweg is gewoon te mooi, ik kom net terug uit Zandvoort en betrapte me erop dat ik tijdens het autorijden heel veel om me heen het duin in zat te kijken.
Komt omdat dit voor mij nostalgisch gebied is wat ik veel doorkruiste in mijn jeugd tussen 1950 en 1975
Ik kan maar 1 oplossing bedenken en dat is de rijbaan voor het gemotoriseerde verkeer versmallen tot 2 maal 1 baan met groen ertussen.
De vrijkomende ruimte benutten voor verbetering van de fiets en wandelpaden.
Uiteindelijk is de boulevard tussen de kop van Bloemendaal aan Zee en Zandvoort ook slechts 2 maal 1 rijstrook en de toeleidende wegen van Haarlem en verder via Overveen alsmede de weg van Aerdenhout naar Zandvoort eveneens.

20. Maak beide fiestpaden éénrichting verkeer

Ik zou de fietspaden ieder eenrichtingsverkeer maken om aanrijdingen te voorkomen. Soms zie je de tegenliggers niet aankomen.

21. Maak beide fietspaden éénrichting: max snelheid 80 km met snelheidcontrole; oversteekplaatsen met verkeerslichten

Hierbij mijn gedachten over de veiligheid van de Zeeweg.

Incidenten.
Daar er geen analyse verstrekt is van de aard van de ongevallen is het lastig om te bepalen of het aan de weg ligt of aan de weggebruiker.

Algemeen.

Langzaam verkeer.
Gevaarlijk acht ik de stroken voor het langzame verkeer die in twee richtingen bereden mogen worden. Vooral ook omdat de grootte van de bakfietsen weinig ruimte laten voor inhalen. Dan zijn de huidige snelheidsverschillen van de normale fiets t.o.v. de elektrisch ondersteunde variant ook behoorlijk groot.
Naar mijn idee zal het een stuk veiliger worden als er maar in een richting gereden mag worden.

Snelverkeer.
De zeeweg is prima onderhouden en overzichtelijk, ik zie geen reden om hier veranderingen aan te brengen. De 80 km is ook prima, een goed chauffeur zal zijn snelheid toch altijd aanpassen aan de situatie. De adviesborden van 60 km bij de bochten is prima, zeker voor mensen die de weg niet goed kennen. Er een 60 km weg van maken brengt niets en is erg betuttelend.
Er zijn altijd wel een paar lieden die veel harder willen. Een camera op wisselende plaatsen gebruiken lijkt mij een goede maatregel om die overtredingen tegen te gaan.

Oversteekplaatsen.
De oversteekplaatsen voor voetgangers en het langzame verkeer vind ik niet veilig. Ik zou die willen voorzien van verkeerslichten.

22. Max snelheid 60 km met traject controle, aan weerszijden één brede rijbaan gemotoriseerd en één rijstrook voor snelfietsverkeer

1.Doel

Dit voorstel is gemaakt om de verkeersveiligheid van de Zeeweg voor alle weggebruikers en bezoekers van het Nationaal Park Zuid-Kennemerland te verbeteren.

2. Voorstel voor maatregelen



- Bestem de fietspaden aan weerszijden van de Zeeweg uitsluitend voor fietsen
- Laat het snelle fietsverkeer (brom- en snorfietsen, speed pedelecs, racefietsers, elektrische bakfietsen e.d.) op de rechterrijstrook van de weg rijden.
- Maak een rijloper op de rechterrijstrook voor al het snelle fietsverkeer: markeer de rijloper met rood asfalt en grotendeels gescheiden met doorlopende streep eventueel met lichte rijbaanscheiding





- Stel de maximumsnelheid voor motorvoertuigen op 60km/uur
- Handhaaf de maximumsnelheid met trajectcontrole

3. Toelichting op noodzaak en effect

Verbetering van verkeersveiligheid fietspaden is nodig.
Niet alleen de Zeeweg maar ook de fietspaden zijn de afgelopen jaren onveiliger geworden.
De oorzaken hiervan zijn:
- toenemende drukte met toenemende verscheidenheid van tweewielers
- verschillende snelheden van het (brom)fietsverkeer leiden tot inhaalgedrag met conflicten met tegemoetkomend verkeer door twee rijrichtingen
- in de weekenden is er veel recreatief fietsverkeer met enerzijds rustig rijdende fietsers en anderzijds groepen sportieve fietsers
- op stranddagen en bij evenementen is er veel fietsverkeer

De Zeeweg is een bijzondere weg van ca.4,5 km in een bijzondere omgeving tussen Overveen en Bloemendaal aan zee. De weg heeft meerdere functies:
- het is een weg door het Nationaal Park waar je van de natuurlijke omgeving kunt genieten: de weg heeft nog steeds een recreatieve functie zoals landschapsarchitect L.A.Springer bij het ontwerp voor ogen had.

- de weg is een erftoegangsweg voor enkele objecten en huizen langs de Zeeweg
- de Zeeweg sluit aan op de Boulevard Barnaart de ontsluitingsweg voor de noordkant van Zandvoort met een max snelheid van 60 km/uur
- de Zeeweg is ook een belangrijk element in het landschap van het Nationaal Park Zuid-Kennemerland: de weg loopt door het NP waardoor het natuurlijke landschap goed te beleven is. Om die kwaliteit te behouden is het heel belangrijk om bij beheer en gebruik van de weg rekening te houden met het landschappelijk effect dat maatregelen en gebruiksvormen hebben op de natuurlijke omgeving.

De bereikbaarheidsvisie voor Zuid-Kennemerland zet o.a. in op intensivering van fietsverkeer. Dit past ook goed in de regionale recreatieve functie die duinen en strand hebben. De fietspaden worden merkbaar drukker. Ook de diversiteit in tweewielers met elektrische fietsen en snorfietsen stimuleert het fietsgebruik in het verkeer.
De verwachting is dat dit verder zal toenemen. Door de verschillende snelheden van deze fietsen wordt het onveiliger op de fietspaden.
Dit snelle fietsverkeer kan veiliger via één van de twee rijstroken van de rijweg gestuurd worden. Dit kan met een rode rijloper of met een markering voor beperkte rijbaan scheiding.
Deze maatregel verbetert de verkeersveiligheid op het fietspad, vergroot de recreatieve beleving voor de fietser en past bij de regulering van het drukker wordende fietsverkeer.
Door het langzame en snelle fietsverkeer te scheiden worden de fietspaden veiliger.
Electrische fietsen, brom- en snorfietsen e.d. kunnen gebruik maken van de rechterrijstrook van de weg. Ook de racefietsers kunnen daar gaan rijden.
De rijstrook voor het gemotoriseerd verkeer kan verbreed worden naar 3 meter (nu 2,75 m) en de rijstrook voor het fietsverkeer kan dan 2,5 m breed gemaakt worden.
Deze maatregel kan gecombineerd worden met een aanpassing van de maximumsnelheid voor motorvoertuigen over het gehele traject naar 60 km/uur. Uit het oogpunt van de verbetering van de verkeersveiligheid is aanpassing van de maximumsnelheid naar 60 km/uur vaker bepleit. Een maximumsnelheid van 60 km/uur past bij de “look and feel” van een weg met rijloper voor fietsverkeer.
Regulering van het gemotoriseerde verkeer met één maximumsnelheid van 60 km/uur is veiliger, eenduidiger, effectiever en minder vervuilend dan verkeer met wisselende snelheden. Het aantal verkeersborden voor snelheid regulering (50, 60, 80 km/uur) kan ook aanzienlijk beperkt worden.
Deze maximumsnelheid beperking verbetert ook de mogelijkheid om de Zeeweg recreatief te beleven omdat het verkeersbeeld en verkeersgeluid rustiger wordt.
De naleving van de toegestane maximumsnelheid kan goed geborgd worden met traject controle. De investering die dit vergt weegt niet op tegen het leed en de kosten van de verkeersongelukken.

4. Kosten en realisatie
Deze maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid zijn aan de zuidzijde op het traject van Bloemendaal aan Zee naar Overveen met beperkte kosten uitvoerbaar: volstaan kan worden met aanpassing van de wegmarkering en de bebording.
Aan de noordzijde is meer nodig. De Zeeweg heeft bij Overveen tussen hectometerpaal 19,7 en 20,7 grotendeels één rijbaan: daar is deels een verbreding van de rijweg nodig om een veilige rijloper voor het snelle fietsverkeer te maken.

Te overwegen is om de maatregelen gefaseerd uit te voeren: eerst aan de zuidzijde van de Zeeweg en bij het toekomstige groot onderhoud aan de noordzijde.

23. Aan weerszijden één rijbaan gemotoriseerd max snelheid 60 km : de andere rijbaan voor OV en hulpdiensten: fietspaden tweezijdig met max 20 km /uur




't Paaltje > Meer inzicht
De 2 rijstroken van de Militairenweg, de rotonde èn de Boulevard Barnaart bepalen de capaciteit richting strand.
Een stukje met 4 rijstroken lokt aldaar snelheidsverschil uit wat onveilig kan zijn òf zelfs de capaciteit kan reduceren.
Huidige 4 Rijstroken geen voordeel
Een ketting wordt niet sterker door een dikkere schakel.
Motto 't Paaltje; Sheet 18

't Paaltje > Nieuwe kennis

Bureau Goudappel ontwikkelde **LARGAS** dat gelijkmatige doorstroming uitlokt door een weg om te bouwen tot 2 gescheiden rijbanen met één (1) **SMALLE RIJSTROOK**.

Auto's kunnen elkaar niet passeren en vormen kolonnes ("TREINTJES") Daardoor krijgen overstekers èn kruisend / afslaand verkeer (zonder verkeerslichten) extra kansen en komt **iedereen** sneller op de bestemming.

De lagere snelheid èn het niet kunnen inhalen verhoogt veiligheid. Die gelijkmatige en lagere snelheid is gunstig voor het milieu en reduceert het rijgeluid (*zie Militairenweg* te Overveen).

Gemiddeld genomen: **Langzaam Rijden Gaat Sneller** voor iedereen!



EXTRA voordelen LARGAS"

\# Veiliger

\# Beter voor Milieu

Motto 't Paaltje; Sheet 2A

't Paaltje > Overmaat biedt kans



De **overruimte** biedt kans om 'Langzaam Verkeer' te ontmengen.



Gebruik de overruimte om Zandvoort **héééél** veel beter bereikbaar te maken voor NOODDIENSTEN

Geef spierkracht-fietsers veiligheid & rust op het Noordelijke pad. Het Zuidelijke pad is dan voor de snellere mens.

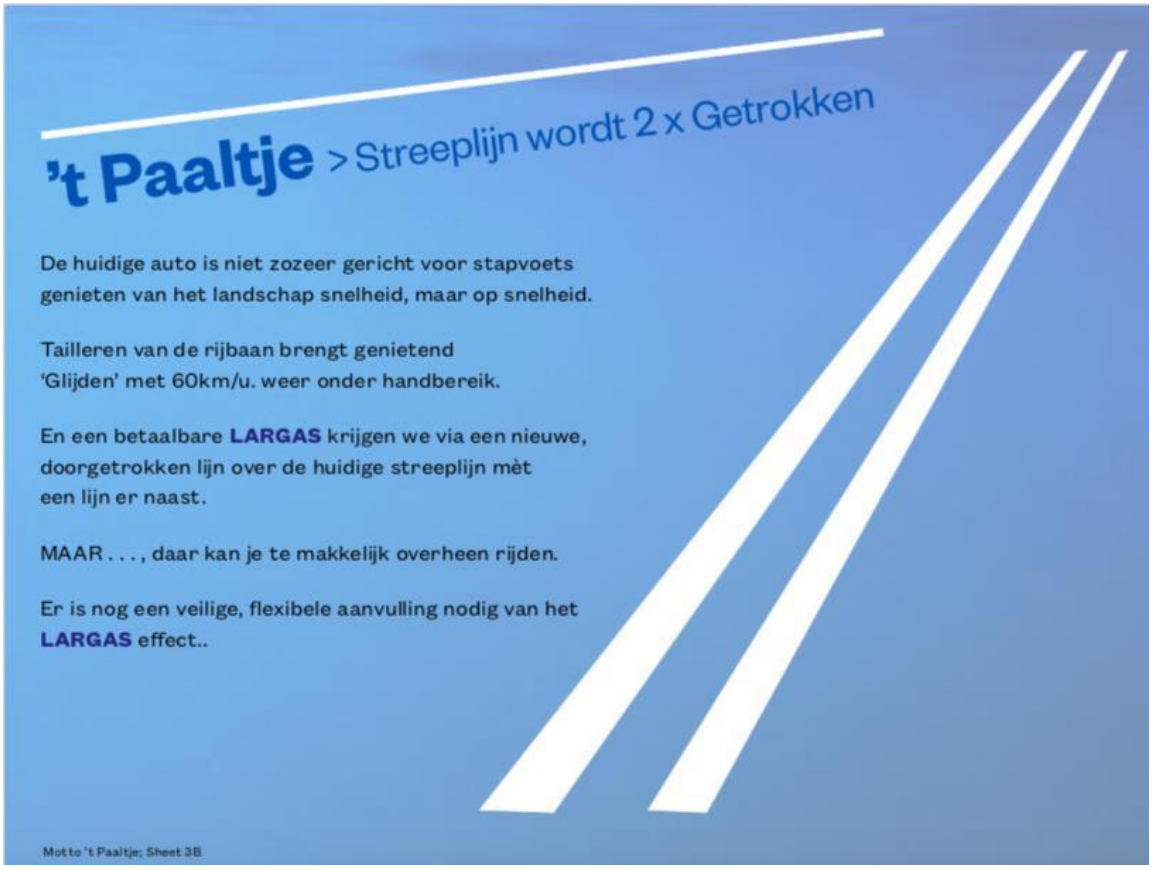


De **overruimte** biedt kans om te Snel Verkeer' te ontmengen. De rijbanen zijn breed genoeg voor een getailleerde 'LARGAS' rijbaan.

De **meerwaarde** is ruimte voor een eigen Busbaan + (Nood)Diensten.

Motto 't Paaltje; Sheet 2B

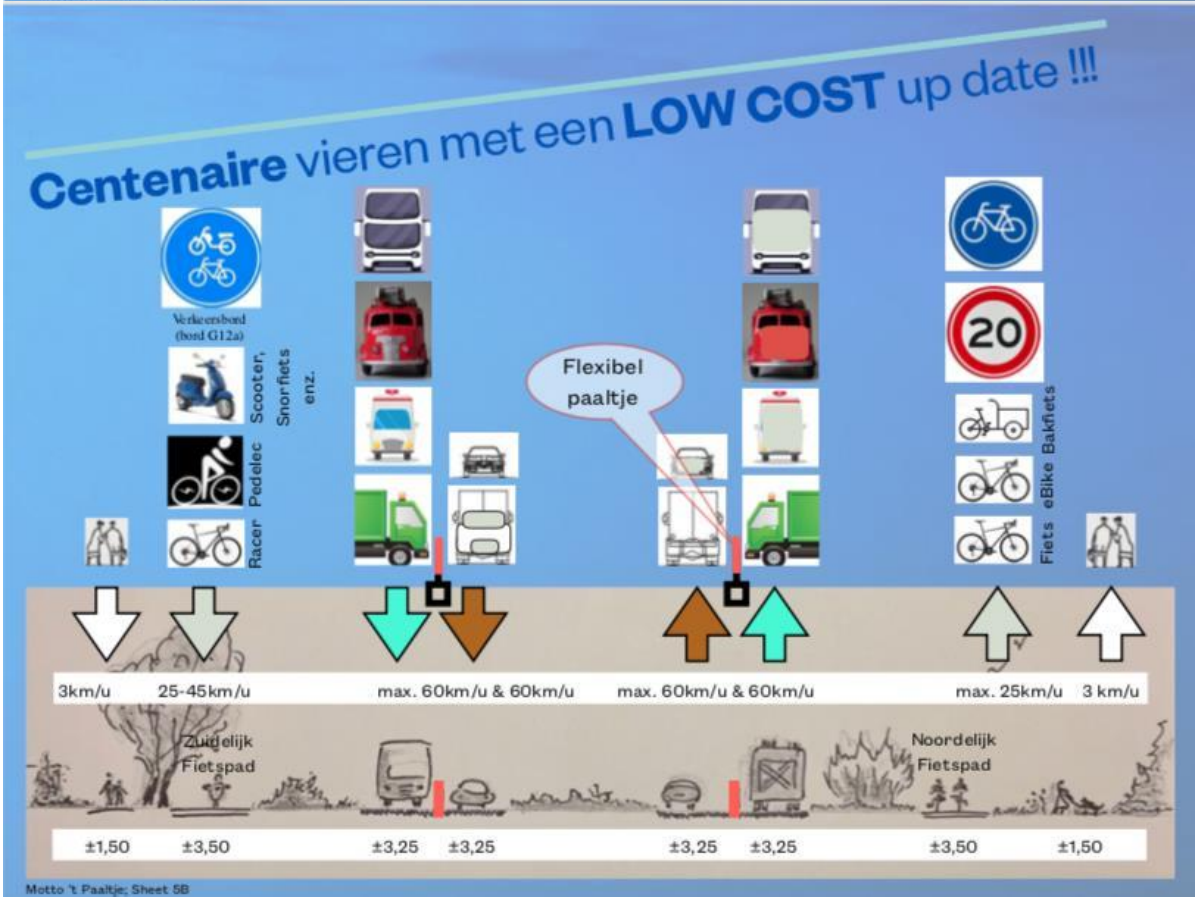

't Paaltje > Bundel & Scheid
Voordelen **Bundeling** & **Scheiding** Verkeerssoorten:
1e MEER VEILIGHEID
2e BETERE DOORSTROMING
3e (Nood)DIENSTEN gegarandeerde èn korte voorrijd
4e MILIEU VRIENDELIJKER
5e OV Stipt & Regelmatig
Snel Fietsen, Snorren & Brommen in 2-richtingen
Busbaan + (Nood)Diensten & **Auto's** richting HAARLEM
Busbaan + (Nood)Diensten & **Auto's** richting ZANDVOORT
Max. 20km/u Fiets & **eBike** 2-richtingen
20
Motto 't Paaltje; Sheet 3A


't Paaltje > Streeplijn wordt 2 x Getrokken
De huidige auto is niet zozeer gericht voor stapvoets genieten van het landschap snelheid, maar op snelheid.
Tailleren van de rijbaan brengt genietend 'Glijden' met 60km/u. weer onder handbereik.
En een betaalbare **LARGAS** krijgen we via een nieuwe, doorgetrokken lijn over de huidige streeplijn mèt een lijn er naast.
MAAR . . . , daar kan je te makkelijk overheen rijden.
Er is nog een veilige, flexibele aanvulling nodig van het **LARGAS** effect..
Motto 't Paaltje; Sheet 3B


't Paaltje > Flexibele paaltjes ronden de zaak af
Laten we de LARGAS 'taillering' versterken met paaltjes waar iedereen in nood overheen kan rijden. Paaltjes kunnen jammergenoeg lichte beschadiging veroorzaken bij voertuigen in overtreding. Paaltjes zijn goedkoop èn makkelijk vervangbaar
Bij haltes kunnen NOOD-Diensten de bus passeren. Maak één extra OV-uitwijkhaven tussen de haltes Ingang Kennemerduin èn Erebegraafplaats, omdat de halteafstand daar relatief groot is (1.400 m).
Zandvoort heeft maar twee toegangswegen. NOODDIENSTEN mogen niet worden belemmerd door stipt 60km/u rijdend OV.
Zullen we 't zo regelen dat ook Besloten (Privé) Busvervoer met het OV meerijdt naar Zandvoort?
Motto 't Paaltje; Sheet 4A


't Paaltje
Veiliger kruising door attentie verhoging: StreetPrint
StreetPrint Kruisingen ?
Openbaar Vervoer
Diensten & OV
PersonenAuto's en goederen vervoer
Diensten
Street Print
Motto 't Paaltje; Sheet 4B


't Paaltje > Terug naar 20
Ontmeng die rij-snelheid
Op de fiets ben je heel kwetsbaar.
Bij de onbeschermde fietsers
verlaagt een gelijkmatige
snelheidsverdeling de ernst vàn
èn de kans risico òp ongelukken!
... èn ... , FIJN fietsen maakt parkeerruimte vrij in Zandvoort.
Fietsen is gezond, past in de
natuur en belast het milieu weinig.
Maak het fietsen naar Zandvoort
v.v. veiliger èn aantrekkelijker
door 'snelle jongens' (scooters,
Pedelec's enz. met een
nummerplaat) te verwijzen naar
het zuidelijke fietspad.
Scooter
Speed-Pedelec
Stromer ST1 2021 Sport
RaceFiets
Motto 't Paaltje; Sheet 5A


Centenaire vieren met een LOW COST up date !!!
Verkeersbord (bord G12a)
Scooter, Snorfiets enz.
Pedelec
Racer
Flexibel paaltje
20
Fiets
eBike
Bakfiets
3km/u
25-45km/u
max. 60km/u & 60km/u
max. 60km/u & 60km/u
max. 25km/u
3 km/u
Zuidelijk Fietspad
Noordelijk Fietspad
±1,50
±3,50
±3,25
±3,25
±3,25
±3,25
±3,50
±1,50
Motto 't Paaltje; Sheet 5B

24. max snelheid 50 km/80 km en adviessnelheid 60 km/uur: vernieuw en verbeter aarden wallen in de berm: stimuleer OV: accepteer de drukte op de stranddagen

Bijgaand ontvangt u mijn suggesties t.b.v. een veiligere Zeeweg. Tevens heb ik een notitie bijgevoegd met de verbeteringen die de afgelopen tientallen jaren al zijn doorgevoerd. In de krant wordt m.i. te weinig aandacht besteed aan de reeds genomen maatregelen. Uit de bijgevoegde notitie met bijlage blijkt dat de gemeente Bloemendaal, maar zeker ook de Provincie, vele maatregelen/verbeteringen hebben genomen/uitgevoerd.

Bij mijn suggesties heb ik ook iets gezegd over de bereikbaarheid van Zandvoort/Bloemendaal aan Zee in de zomermaanden bij mooi weer. M.i. wordt dit niet opgelost. Er zijn te veel tegenstrijdige belangen, praktische problemen (bereikbaarheid locatie als je met de trein gaat) en de mens kiest voor het gemak.

1……..

Op vrijdag, 1 oktober 2021 stond het navolgende stukje in het Haarlems Dagblad ‘Gezocht: frisse ideeën voor honderd jaar oude Zeeweg’.

Gaarne zou ik u enkele suggesties willen meegeven. Verder goed dat u een paar experts in de jury heeft. De afgelopen jaren zijn er nog wel wat suggesties (o.a. trajectcontrole) in het Haarlems Dagblad geopperd. M.i. met onvoldoende kennis van zaken of van de materie. Ik deel hier de mening van de politie en de Provincie en wel om de ingebrachte argumenten.

Ik ben zelf werkzaam geweest bij de gempo Bloemendaal en pretendeer niet de wijsheid in pacht te hebben. Ik heb vele aanrijdingen meegemaakt op de Zeeweg. Veelal veroorzaakt door jeugdige overmoed, alcoholgebruik, lachgas, drugs, herten en te snel rijden. De dodelijke aanrijdingen van de afgelopen jaren zijn allen Niet te wijten aan te snel rijden, maar veelal door onoplettendheid.

1/ Allereerst zou ik willen inbrengen, dat op de Zeeweg nu drie snelheidsregiems gelden, namelijk 50 km pu, 80 km pu en een adviessnelheid van 60 km pu. Op de noordelijke rijbaan geldt (vanaf de Militairenweg) eerst een snelheidsregiem van 50 km pu. Vlak voor de natuurbrug (kop 90), wordt middels een vierkant blauw bord met 60 km, een adviessnelheid aangegeven. Om de 100 meter staat er een hectometerpaaltje op de Zeeweg met daarop de geldende snelheid. In dit geval de (blauwe) adviessnelheid van 60 km pu. Zie bijgevoegde foto. Deze adviessnelheid is van toepassing tot even voorbij de ingang Camping 'De Lakens'. Dit is een traject van ongeveer 2,5 km en dat wordt middels 5 grote borden (60km) aangegeven. Echter, op een enkel klein stukje wordt op de hectometerpaaltjes nog de 80 km pu aangegeven. Dit werkt verwarrend en daar is middels 'Lezers schrijven' in het Haarlems Dagblad ook al op gewezen.

Op de zuidelijke rijbaan is over nagenoeg eenzelfde traject, een dergelijke situatie ook van toepassing. Echter, daar staan op iets meer hectometerpaaltjes nog 80 km pu.
Ik wil de Provincie in overweging geven om nog maar 2 snelheden van toepassing te verklaren op de Zeeweg, namelijk de 50 km pu, daar waar dit nu al van toepassing is (aan het begin en aan het einde van de Zeeweg) en op het overige gedeelte een adviessnelheid van 60 km kenbaar te maken. Dit voorstel geeft meer eenduidigheid dan steeds 60km en dan weer een stukje 80km. Veel automobilisten (zeker onbekenden) zullen

zich aan dit advies houden en sommige dagelijkse gebruikers niet, maar dat is nu ook al niet anders. Alle kleine beetjes helpen.

2/ Op voormalige foto's is te zien, dat de middenbermen en de bermen tussen de rijbaan en de fiets- paden aan noord- en zuidzijde niet waren opgehoogd. Dit had o.a. tot gevolg dat bij drukke stranddagen er in deze bermen werd geparkeerd, hetgeen tot levensgevaarlijke situaties leidde bij het in- en uitparkeren. Zie de bijgaande foto's.

Het gebeurde met regelmaat, dat een automobilist, eenzijdig of n.a.v. een aanrijding, door de (midden) berm schoot en op de andere rijbaan of op het fietspad terecht kwam. De gemeente Bloemendaal heeft in 1987, o.l.v. de gemeentepolitie Bloemendaal, op vele plaatsen deze bermen laten ophogen. Deze werden vervolgens voorzien van helm en grassoorten en als je nu niet beter weet dan denk je dat deze verhogingen in het landschap thuishoren. Je hoort daar niemand over klagen, zelfs de natuurver- enigingen niet!

Echter, dit project heeft men niet afgemaakt en vandaar dat op sommige stukken berm nog een aarden wal ontbreekt of deze nog onvoldoende hoog is! Dit heeft tot gevolg gehad, dat de afgelopen jaren auto's toch op de andere rijbaan of op het fietspad zijn gekomen na een aanrijding, al dan niet met ernstige gevolgen.

De aarden wallen hadden tot doel om een auto te laten smoren in het zand, deze op de eigen rijbaan te houden, te voorkomen dat automobilisten tegen bomen zouden rijden, te voorkomen dat bij drukke stranddagen de auto's in de (midden)berm worden geparkeerd, het voorkomt verblinding van tegen- liggers en het geeft een vernauwend effect hetgeen weer snelheidsbeperkend werkt.
Ook gedurende de afgelopen maanden zijn er weer auto's op de andere rijbaan terecht gekomen. O.a. tijd*ens* het ernstige verkeersongeval, waarbij twee jonge dames het leven lieten. Aldaar ontbrak in middenberm een stukje aarden wal.

Ik zou de Provincie willen meegeven om de aarden wallen op te hogen, daar waar deze nog onvoldoende hoog zijn en deze aan te brengen waar deze nog niet zijn aangebracht en dat zeker gewenst is. In de Kennemerduinen ligt nog ruim 10.000 m3 aan grond. De pfas-regels zijn dan van toepassing. Echter, als het zand in hetzelfde gebied blijft dan gelden minder strenge regels. PWN is eigenaar van deze gronden en heeft aangegeven aan dit goede doel te willen (om niet) meewerken. PWN heeft zelf ook een gedeelte van deze grond gebruikt bij de schietbaan aan de Zeeweg.

3/ Als derde punt zou ik u aandacht willen vragen voor het hekwerk aan de zuidzijde van de Zeeweg. Op 15-12-2020 heeft B&W van de gemeente Bloemendaal een besluit genomen m.b.t. het 'Recht van erfpacht inzake Middenduin Gemeente en Staatsbosbeheer'. Het College heeft besloten, dat:
>de overeenkomst vestiging recht van erfpacht inzake een gedeelte van natuurgebied Middenduin met Staatsbosbeheer aan te gaan voor een termijn van 30 jaar, als vervolg op de overeenkomst die op 10 december 2020 afloopt;

>daarbij het onderhoud van het raster langs de Zeeweg aan Staatsbosbeheer over te dragen; **>**de raad te informeren door middel van een collegebrief.

Begin januari 2021 heeft een bedrijf, i.o.v. Staatbosbeheer, een gedeelte van het hekwerk (palen en rasterwerk) vervangen. Hierbij dient opgemerkt te worden dat het nieuw aangebrachte rasterwerk vrij fragiel is! Men is begonnen bij perceel Zeeweg 27 en gestopt bij de natuurbrug. Men heeft een hoogte aangehouden van 1.30/1.40m, gelijk de rest van het hekwerk langs de zuidzijde van de Zeeweg. Een hoogte dat geen problemen oplevert voor de herten. Alleen 200m voor en na de natuurbrug, is destijds bij de aanleg, een hekwerk aangebracht, aan beide zijden, met een hoogte van 2.10m.

Staatsbosbeheer heeft er derhalve niet voor gekozen om het hekwerk op een zodanige hoogte te brengen dat herten daar niet meer overheen kunnen springen. Dit i.v.m. het grote aantal aanrijdingen op de Zeeweg, dat wordt veroorzaakt door herten. Van de 200 geregistreerde aanrijdingen die er sinds 2014 hebben plaatsgevonden zijn er 46 veroorzaakt door herten (25%).

B&W van Bloemendaal heeft de verantwoording voor het hekwerk aan de zuidzijde verschoven naar Staatbosbeheer en niet afgedwongen om een hekwerk te plaatsen met een hoogte van ongeveer 2.10m, zoals bij de Natuurbrug. M.i. een gemiste kans.

Voor het bouwen van drie natuurbruggen (Overveen/Zandvoort) zijn vele miljoenen euro's uitgetrokken en subsidies verleend. E.e.a. ter bevordering dat dieren ongestoord van het ene gebied naar het andere gebied kunnen lopen.

Ik wil de verantwoordelijke partijen verzoeken om een passend en voldoende hoog en stevig hek, aan de zuidzijde van de Zeeweg, aan te brengen, zoals dat ook heeft plaatsgevonden aan de Zandvoorterweg. Ik kan mij niet voorstellen dat het welzijn van de dieren een hogere prioriteit heeft dat de veiligheid van de mensen. Het is echt wachten op de eerste aanrijding met zwaar lichamelijk letsel of met een dodelijk afloop en het is een wonder dat dit nog niet heeft plaatsgevonden!

4/ Tot slot zou ik nog iets willen zeggen over de bereikbaarheid van Bloemendaal aan Zee/Zandvoort en dan met name in de zomermaanden bij mooi weer.
De F1 was echt voortreffelijk geregeld. Geen wanklank. Echter, daar zaten wel maanden/jaar van voorbereidingen aan vast, vele besluiten en hoge kosten. Iedereen wist het, dus er was geen andere optie dan openbaar vervoer of de fiets.

Enige tijd geleden is er in alle gemeenteraden in de omgeving een stuk behandeld in het kader van de MRA (samenwerkingsverband vele gemeenten, vooral gevoed door Amsterdam) om de toeristenstroom/ strandverkeer wat te spreiden/aan te passen (iets minder in de stad en bv. meer naar strand, duinen, etc.). Dan moesten er aan de rand van Haarlem parkeerplaatsen komen om vervolgens met openbaar vervoer naar bv. Zandvoort te gaan. In Bloemendaal kwam daar van sommige partijen nogal wat kritiek op want die zien dat Amsterdam hier de dienst gaat uitmaken. Ook werd de vraag gesteld hoe vaak dit nu per jaar voorkomt, dat wij daar gebruik van maken (kosten/baten en personeelsbezetting Connexxion)?

De mensen blijven maar met de auto naar het strand komen bij mooie dagen. Wij wonen al 40 jaar langs zo'n weg en weten niet beter. Woensdag, 08-09-21 (week na de F1), was een bloedhete dag. Er heeft toen vanaf 10.00 uur tot ongeveer 20.00 uur constant een file bij ons gestaan. In de ochtend veelal de gezinnen/badgasten en in de namiddag de mensen die van hun werk kwamen. Er is toen meer uitstoot geproduceerd dan tijdens de drie dagen van de Grand Prix!!

Je vraagt je af waarom mensen er toch de voorkeur aangeven om een paar uur in de file te staan boven het openbaar vervoer??
Ik heb zelf wel vermoedens:
-er rijden twee buslijnen naar Zandvoort. **Buslijn 80** gaat van Zandvoort via Bentveld/Aerdenhout/ Heemstede/Haarlem/Halfweg naar Amsterdam. **Buslijn 81** gaat van Zandvoort, via Bloemendaal aan Zee/de Zeeweg/Brouwerskolkweg/Zijlweg naar station Haarlem. **Buslijn 84** rijdt alleen in de zomer- maanden bij mooi weer naar Zandvoort via de Julianalaan. Echter, deze bussen bieden GEEN perspectief bij files, daar zij uiteindelijk in dezelfde file staan!!!

-dan de treinen. De frequentie is deze zomer verhoogd van 2 treinen heen en 2 treinen terug per uur naar 3 heen en 3 terug per uur. Veelal lange sprinters. Deze reden als de temperatuur hoger was dan 17 graden en dat is het al snel. Veelal waren deze treinen matig (veel regen deze zomer) bezet. Er komt nog een evaluatie. Het nadeel van de trein is dat je eerst naar het station van vertrek gaat (bv. in Amsterdam met tram, bus of metro), vervolgens met de trein naar Zandvoort en je wilt bv. naar Bloemendaal aan Zee of naar een bepaalde strandtent langs de Zuid of Noord Boulevard. Dus dat betekent lopen met je koelbox en je hebt ook nog eens twee kinderen mee met speelgoed en je bent misschien wel net zo lang onderweg als met de auto. Dan maar de file!!!!

Je ziet dat er verschillende belangen zijn. Amsterdam wil wat meer toeristen uit de stad hebben en is een voorstander van spreiding, bv. naar het strand, de duinen of toeristische uitjes (Keukenhof). Zandvoort wil ook

graag de toeristen en op 15 oktober jl. stond er een stukje in het Haarlems Dagblad dat Zandvoort nog zat parkeerplaatsen heeft. En vervolgens zitten gemeenten als Haarlem, Bloemendaal en Heemstede met een verkeersprobleem.

Als je het openbaar vervoer echt wilt promoten, maak dan het parkeren duurder, bv. €50,-- per dag, dat helpt, maar dat is politiek niet haalbaar in Zandvoort.

Je kunt er ook over nadenken of je als Bloemendaal allemaal maatregelen wilt nemen? Feitelijk gaat het maar over een dag of 5/6 per jaar dat het echt druk is en dan vooral de eerste mooie zomerse dag. Als wij zo'n mooie zomer krijgen als in 2019 dan zie je dat de mensen het na een paar dagen alweer zat zijn en andere dingen gaan doen om de verkoeling te zoeken (thuis de kinderbadjes onder de parasol). Dit beeld zien wij al jaren.

2…….



Een foto van het verkeerregelen bij ‘de dikke boom’ aan de Militairenweg, Julianalaan en de Bloemendaalseweg. Een foto uit de jaren 70/80. Vele voor- stellen zijn er al gedaan en er staan nog steeds files! Iets om over na te denken. In het midden bij de dikke boom, staat een knoppenkast voor de ver- keerslichten. Later omvergereden en toen is er een kast gekomen aan de rand van de weg. Inmiddels een rotonde. Op een gegeven moment was er een onderbezetting bij de gempo Bloemendaal (o.a. door vakanties) en toen heeft men de lichten op knipperen gezet. En.....ze zijn allemaal thuisgekomen.



Toen er nog geen aarden wallen waren op de Zeeweg parkeerden men in de (midden)berm. Er was op een gegeven moment geen houden meer aan. Bekeuringen nam men voor lief. Bij het inparkeren ’s morgens en het uitparkeren in de namiddag gaf dit levensgevaarlijke situaties. Naast bescherming hebben de aarden wallen ook tot doel om niet te parkeren. In het begin waren er op sommige plekken ook vangrails maar dat wilde men eigenlijk niet op de Zeeweg en vandaar ook de aarden wallen.

3…….

Verkeersmaatregelen en onderhoud Zeeweg/N200

01: Algemeen:

De gemeente Bloemendaal wilde al in het eerste decennium van de 20ste eeuw een weg aanleggen die Bloemendaal met de kust zou verbinden. De erven van Johanna Jacoba van der Vliet-Borski over wiens gebied de weg was geprojecteerd waren niet ingenomen met de plannen. Het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog en de toegenomen werkloosheid bracht daar verandering in. De grondbezitters wilden nu wel meewerken als de weg niet breder zou worden dan 12 meter en er geen trambaan kwam.

De gemeente wenste echter een weg van 50 tot 66 meter breed met trambaan aan te leggen. Toen in 1917 de 'Wet ter bestrijding van de werkloosheid' van kracht werd konden onteigeningsprocedures versneld en vereenvoudigd worden uitgevoerd. Hierdoor kon men in 1918 aanvangen om de weg aan te leggen als een werkgelegenheidsproject. Voor een trambaan was wel ruimte gereserveerd, maar deze werd nooit aangelegd. Opgemerkt dient te worden dat bij de aanleg ook veel duin is weggehaald!

Op 25 juni 1921 werd de Zeeweg feestelijk geopend (thans 100-jaar) en was het een van de eerste autowegen in Europa! De weg was door de Haarlemse landschapsarchitect Leonard Springer ontworpen, naar voorbeeld van een Amerikaanse parkway, ingebed in het duinlandschap.

De weg verbindt het dorp Overveen met de badplaats Bloemendaal aan Zee/Zandvoort. De weg loopt dwars door het Nationaal Park Zuid-Kennemerland en is in beheer van de provincie Noord-Holland. De N200 loopt dan ook ten dele over deze weg. De weg wordt overspannen door de natuurbrug Zeepoort (nabij 'kop 90'). Aan deze weg ligt ook de 'Eregraafplaats' met slachtoffers uit de 2e Wereldoorlog.

De Zeeweg vangt aan bij de Militairenweg in Overveen en deze weg kent een licht heuvelig en bochtig verloop. De weg bestaat uit twee rijbanen met ieder twee rijstroken. Aan beide zijden bevindt zich, gescheiden van de rijbaan, een fietspad met verkeer in twee richtingen (v.v.). Gescheiden van het fietspad, ligt aan beide zijden, een voetpad. In Zandvoort gaat de weg over in de Boulevard Barnaart.

02: Overdracht Zeeweg/N200 van de gemeente Bloemendaal naar de Provincie

De 'Wet Herverdeling Wegenbeheer' (WHW) van 29 oktober 1992 is een wet die per 1 januari 1993 de herverdeling van het wegenbeheer tussen het Rijk, de provincies, de gemeenten en de waterschappen regelde. Dit heeft tot een overdracht (fysiek+budget) geleid van de Zeeweg/N200 van de gemeente Bloemendaal naar de Provincie Noord-Holland per **1 januari 1993**.

03: Verkeersmaatregelen/Doorstroommaatregelen

De afgelopen tientallen jaren zijn er vele maatregelen genomen ter verbetering van de veiligheid van de Zeeweg. Zie punt 6.
Ook zijn er maatregelen genomen die de doorstroom van het verkeer naar Bloemendaal aan Zee/ Zandvoort bevorderen. Denk hierbij aan een rotonde op de Julianalaan/Militairenweg/Bloemendaalseweg (de voormalige 'dikke boom') en een rotonde op de Zeeweg/Brouwerskolkweg, aan de herinrichting van de kop van de Zeeweg, aan het aanbrengen van een aparte busbaan op Boulevard Barnaart, aan het verbreden van de fietspaden aan beide zijden en aan het permanent verhogen, in de zomermaanden, van het aantal treinen per uur van Haarlem naar Zandvoort v.v. per 2021.

De conclusie kan worden getrokken, dat bij mooie stranddagen de mensen toch gebruik blijven maken van de auto en men het voor lief neemt om in de file te staan!

04: Aanleg natuurbrug Zeepoort

In november 2016 gingen de heipalen de grond in voor de aanleg van Natuurbrug Zeepoort. Deze natuur- brug over de Zeeweg tussen Overveen en Bloemendaal aan Zee zorgt ervoor dat planten en dieren, zoals duinroos en zandhagedis, meer leefruimte krijgen in het duingebied. Inmiddels is de natuurbrug klaar. Op 15 september 2017 openden alle partners die meewerkten aan de bouw, de natuurbrug op symbolische wijze. Deze brug ligt vlak voor/na 'Kop 90', een bocht die onder deze naam bekend staat bij de voormalige gemeentepolitie Bloemendaal en waar vroeger veel aanrijdingen hebben plaatsgevonden. De natuurbrug heeft geen positief of negatief effect op het autoverkeer over de Zeeweg.

05: Huidige maximum-/adviessnelheid Zeeweg

De noordelijke rijbaan kent: 1,7 km met 50km pu + 3,0 km met 80km pu.
De zuidelijke rijbaan kent: 1,5 km met 50km pu + 3,2 km met 80km pu.
In totaal (heen en terug) is er **6,2** km met 80km pu + **3.2** km met 50km pu.
Langs de Zeeweg staat na ieder 100m. een hectometerpaal met daarop de afstand, de maximumsnelheid (50/80km pu) of de adviessnelheid in blauw (60km pu) en de naam/logo van de 'Provincie Noord-Holland'.

Het *eerste* vierkante blauwe bord met de adviessnelheid van 60km pu. staat op de noordelijke rijbaan vlak voor 'Kop 90'. Het *tweede* bord staat ongeveer 200m. vóór de ingang van de Erebegraafplaats. Het *derde* bord staat direct na de doorsteek naar restaurant 'De Bokkedoorns'. Het *vierde* bord staat vóór de bocht van de ingang naar 'Camping Bloemendaal'. Het *vijfde* bord staat voor een paar honderd meter voor de ingang van camping

'De Lakens'. Direct na de camping De Lakens stopt de adviessnelheid van 60km pu en kort daarna gaat de 50km pu al in. Als je kijkt naar de hectometerpaaltjes op het vorenstaand traject dan zie je dat er bijna overal een blauw 60km advies is. Omgekeerd op de noordelijke rijbaan is dit ook van toepassing. Feitelijk wordt er op beide rijbanen, over een afstand van **2,5km,** geadviseerd om 60km pu te rijden.

06: Veiligheidsmaatregelen

-In **1982** heeft de reconstructie plaatsgevonden van 'Kop 90' (bocht bij ecoduct). Deze aanpassing is op 16 september 1982 geopend door wethouder Van der Ham van de gemeente Bloemendaal. De 'Kop 90' was de gevaarlijkste bocht in de Zeeweg. Vele ongelukken hebben aldaar plaatsgevonden, zo ook met dodelijk afloop. Eerdere maatregelen als een vangrail en waarschuwingsborden met rode pijlen voor een scherpe bocht naar rechts, hadden nog onvoldoende effect. Vandaar het afgraven en afvlakken van deze bocht en het minder haaks laten verlopen van deze bocht. Ook is er een nieuwe vangrail in de middenberm aange- bracht, die uiteraard groen van kleur moest zijn!

-In **1987** is de gemeente Bloemendaal, o.l.v. de gemeentepolitie Bloemendaal, begonnen met het aan- brengen van aarden wallen in de middenberm en in de bermen tussen de rijbaan en het fietspad van de Zeeweg. Het gebeurde met regelmaat, dat een automobilist, eenzijdig of n.a.v. een aanrijding, door de (midden)berm schoot en op de andere rijbaan of op het fietspad terecht kwam. De aarden wallen werden voorzien van helm en andere grassoorten en als je thans niet beter weet, zou je denken dat dit zo bij deze weg hoort!
Echter, dit project heeft men niet afgemaakt en vandaar dat op sommige stukken berm nog een aarden wal ontbreekt of deze nog onvoldoende hoog is! Dit heeft tot gevolg dat de afgelopen jaren auto's toch op de andere rijbaan of op het fietspad zijn gekomen na een aanrijding, al dan niet met ernstige gevolgen. De aarden wallen hadden tot doel om een auto te laten smoren in het zand en deze op de eigen rijbaan te houden, te voorkomen dat automobilisten tegen bomen zouden rijden, te voorkomen dat bij drukke stranddagen de auto's in de (midden)berm worden geparkeerd, het voorkomt verblinding van tegenliggers en het geeft een vernauwend effect hetgeen weer snelheidsbeperkend is.

-In **1987** heeft men bij aanvang van de Zeeweg (tussen de Militairenweg en de rotonde van de Brouwerskolkweg), de twee rijbanen met twéé rijstroken teruggebracht, naar twee rijbanen met ieder één rijstrook.
Ook de maximumsnelheid werd teruggebracht van 80 km pu naar 50km pu. Het gebeurde met regelmaat dat automobilisten te hard van de Zeeweg kwamen en men in de volgende flauwe bocht van de Militairenweg de auto niet kon houden en men in een van de tuinen(hekken) terecht kwam. Een aantal jaren later heeft men een middenberm in de Militairenweg aangebracht en die werkt ook snelheids- beperkend! Behalve ongevallen met overstekend wild zijn daar geen aanrijdingen meer.

-In **1987** is gelijktijdig met het terugbrengen van het aantal rijstroken is ook de afslag van de Zeeweg naar de Spoorlaan afgesloten. Voordien reed men nog wel eens met grote snelheid van de Zeeweg de Spoorlaan op en kon men de auto niet meer houden in de daaropvolgende bocht van de Tetterodeweg (nabij de spoorlijn). Veelal strandde men daar in een klein plantsoentje. Verder veroorzaakte het verkeer van de Spoorlaan, dat de Zeeweg opreed, weer aanrijdingen door de onoverzichtelijkheid aldaar. Door de afsluiting gebeuren daar geen aanrijdingen meer.

-De 'Wet Herverdeling Wegenbeheer' (WHW) zorgde in **1993** voor een overdracht van de Zeeweg.

-Bij een besluit van **16 januari 1996**, nr. 95-901668 heeft de Provincie op de noordelijke rijbaan (bestemd voor verkeer richting Zandvoort) van de Zeeweg, tussen de grens van de bebouwde kom 'Overveen' en een punt op 150 m ten westen van de ingang van bezoekerscentrum van de Kennemerduinen ('t Wed), een snelheidsbeperking ingesteld van 50 km/h. Ter ondersteuning van deze snelheidsbeperking werd de rijbaan ter plaatse van het 50 km regime versmald tot 1 rijstrook. Het doel van deze maat- regelen was om de uitwisseling van het verkeer bij en rondom de ingang van het bezoekerscentrum veiliger te maken.

-In **1999** is er voetgangersoversteekplaats met verkeerslichten aangebracht op de Zeeweg t.h.v. de ingang van de Kennemerduinen. Dit is ongeveer gelijktijdig gebeurd in 1999 met de opening van de 'Oude Zandwaaier', in het voormalige machinegebouw op het PWN-terrein (thans Reinwaterpark). Dit was een multifunctionele ruimte voor een drankje, een tentoonstelling, vergaderingen, etc. De oversteekplaats/ verkeerlichten waren bedoeld voor voetgangers die dan gingen wandelen in de Kennemerduinen. In de tussentijd is er ook een aanpassing geweest om ruiters te paard te faciliteren. Het nieuwe bezoekers- centrum in de Kennemerduinen is op 04-10-13 geopend, maar de oversteek wordt zeker in de weekenden veel gebruikt door voetgangers en fietsers die aldaar oversteken naar de Kennemerduinen.

-In **1999/2000** heeft de fa. Te Beest i.o.v. de Provincie gewerkt aan het realiseren van een rotonde op de Zeeweg/Brouwerskolkweg. Deze rotonde diende voor een vlotte doorgang te zorgen op deze kruising en aanrijdingen te voorkomen van (onbekend zijnde) automobilisten die over de Brouwerskolkweg reden en pardoes met hoge snelheid zo de Zeeweg opreden. Verder diende bij drukke stranddagen deze rotonde het verkeer op deze twee wegen beter te reguleren.
Aan deze rotonde is een aparte afslag gekoppeld voor het rechts afslaande verkeer van de Zeeweg naar de Brouwerskolkweg. Aan deze afslag is op de Zeeweg een aparte rijbaan gekoppeld, die start bij voetgangersoversteekplaats. O.a. de buslijn 81 maakt dankbaar gebruik van deze afslag, zeker bij files. -In **2002** heeft de Provincie de bestaande fietspaden aan de noord- en zuidzijde van de Zeeweg laten vervangen door betonnen fietspaden. De oude fietspaden waren geasfalteerd, smal en voorzien van vele hobbels door boomstronken. De smalle fietspaden leverden veel klachten op van vooral wat oudere fietsers die opzij werden geduwd door passerende wielrenners. Op de beide fietspaden mag men thans zowel heen- als terugfietsen. De huidige fietspaden zijn 3,45m breed.
-In september **2003** werd gestart met de aanleg van een busbaan op de Boulevard Barnaart in Zandvoort. Deze is opgeleverd in juni **2004**. Vanaf de rotonde in Zandvoort tot aan de Kop van de Zeeweg in Bloemendaal is aan de oostzijde een busbaan aangelegd, als onderdeel van het project 'Reconstructie Boulevard Barnaart/Kop van de Zeeweg'. Nadien is een aansluiting geregeld op de Zeeweg.

-De reconstructie van de 'Kop van de Zeeweg' in Bloemendaal aan Zee is gestart op **1 oktober 2007**. De provincie verbeterde (project 'Bereikbaarheid Kust') hier, in samenwerking met de gemeente, de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van het Bloemendaalse strand. Na deze grootscheepse reconstructie kon het verkeer beter doorrijden en was er meer ruimte voor het openbaar vervoer. In **mei 2009** was de reconstructie klaar.

De reconstructie bestond in grote lijnen uit**:**
>Het aanleggen van een ovale rotonde
>De parkeerterreinen komen aan de zeezijde van de weg te liggen
>Strandpaviljoen Parnassia krijgt een 'eigen' toegangsweg
>Het aanleggen van uitvoegstroken naar de parkeerterreinen
>Het aanleggen van een ventweg langs horecagelegenheden met laad- en losvakken
>Het fietspad komt aan de zeezijde langs de horeca en de ventweg
>Verkeerslichten ter beveiliging van de kruising met de busbaan Boulevard Barnaart.
-In **2015** heeft er een 'groot onderhoud' plaatsgevonden van de Zeeweg door de Provincie. Vele partijen, zoals omwonenden, belanghebbende organisaties, de gemeente, etc. hebben tijdens de inloopbijeenkomst (26-05-15) in het Bezoekerscentrum van de Kennemerduinen hun zegje kunnen doen.
Het groot onderhoud bestond o.a. uit:
>Het snelheidsregiem op noordelijke rijbaan van 50km pu is met 250m verlengd tot net voorbij de ingang van appartementencomplex Zeeweg 14/24. Dit om te voorkomen, dat bewoners die afslaan naar hun woning en langzamer gaan rijden, niet in gevaar te brengen door automobilisten die daar tot voor kort 80km pu mochten rijden.
>Er zijn een paar parkeerhavens langs de Zeeweg verwijderd. De overige parkeerhavens werden pech- havens.
>De voorrangsregeling voor (brom-)fietsers op de rotonde Zeeweg/Brouwerskolkweg werd eenduidig gemaakt. Zij hebben daar geen voorrang meer.
>Er heeft een sanering van de verkeersborden (vele stopverbodsborden) plaatsgevonden. Door de aarden wallen en de struiken is parkeren in de bermen bijna niet meer mogelijk. Daarnaast is het parkeren op de kop van de Zeeweg uitgebreid. Er zijn enkele terpjes aangebracht om het parkeren in de berm te voorkomen.
>Er zijn enkele links- en rechtsaf rijstroken aangebracht.
>Bij iedere doorgang staat er een groot geel bord met daarop een inrijverbodsbord en de tekst: 'Ga Terug'.
>Langs de gehele Zeeweg zijn reflectorpaaltjes, aan beide zijden van iedere rijbaan, aangebracht.
>De positie van de bromfietser is aangepast. Brommers, scooters en (snor)fietsen rijden aan de zuid- zijde over het fietspad en het fietspad aan de noordzijde is alleen nog bestemd voor (snor)fietsers.
>Bij in- en uitritten is het uitzicht verbeterd door struiken/bomen weg te halen/te snoeien.
>De gehele Zeeweg is opnieuw voorzien van een asfalt laag.
>Op de noordelijke en de zuidelijke rijbaan zijn de rijstroken aan de bermkanten voorzien van een doorgetrokken witte streep met ribbels.

-Begin **2020** is er een 10Kv kabel aangelegd vanaf een trafostation aan de Westelijke Randweg naar het 'Circuit Zandvoort' en een aantal glasvezelkabels. Deze aanleg heeft plaatsgevonden onder het zuidelijke voetpad van de Zeeweg. Het asfalt is verwijderd en niet meer teruggekomen. De verharding bestaat thans uit schelpen. In **2021** is het noordelijke voetpad van de Zeeweg over een grote afstand voorzien van een nieuwe asfalt laag.

07: Vervanging/overdracht hekwerk zuidzijde Zeeweg
Op **15-12-2020** heeft B&W van de gemeente Bloemendaal een besluit genomen m.b.t. het 'Recht van erfpacht inzake Middenduin Gemeente en Staatsbosbeheer'. Het College heeft besloten, dat:

>de overeenkomst vestiging recht van erfpacht inzake een gedeelte van natuurgebied Middenduin met Staatsbosbeheer aan te gaan voor een termijn van 30 jaar, als vervolg op de overeenkomst die op 10 december 2020 afloopt;
>daarbij het onderhoud van het raster langs de Zeeweg aan Staatsbosbeheer over te dragen;

>de raad te informeren door middel van een collegebrief.
Begin januari 2021 heeft een bedrijf, i.o.v. Staatbosbeheer, een gedeelte van het hekwerk (palen en rasterwerk) vervangen. Men is begonnen bij perceel Zeeweg 27 tot nabij de natuurbrug. Men heeft een hoogte aangehouden van 1.30/1.40m, gelijk de rest van het hekwerk langs de zuidzijde van de Zeeweg. Alleen 200m voor en na de natuurbrug, is destijds bij de aanleg, een hek aangebracht aan beide zijden met een hoogte van 2.10m.
Staatsbosbeheer heeft er derhalve niet voor gekozen om het hekwerk op een zodanige hoogte te brengen dat herten daar niet meer overheen kunnen. Dit i.v.m. het grote aantal aanrijdingen op de Zeeweg, dat wordt veroorzaakt door herten.

4……..

Verkeersmaatregelen en onderhoud Zeeweg/N200 Bijlage







De bovenstaande drie foto's geven de kaalslag aan die destijds heeft plaatsgevonden bij de aanleg van de Zeeweg. Complete stukken duin zijn afgegraven. Iets wat nu ondenkbaar is.



De Zeeweg/Spoorlaan in de oude situatie. Toen met twee rijbanen en twee rijstroken en toen nog niet afgesloten.



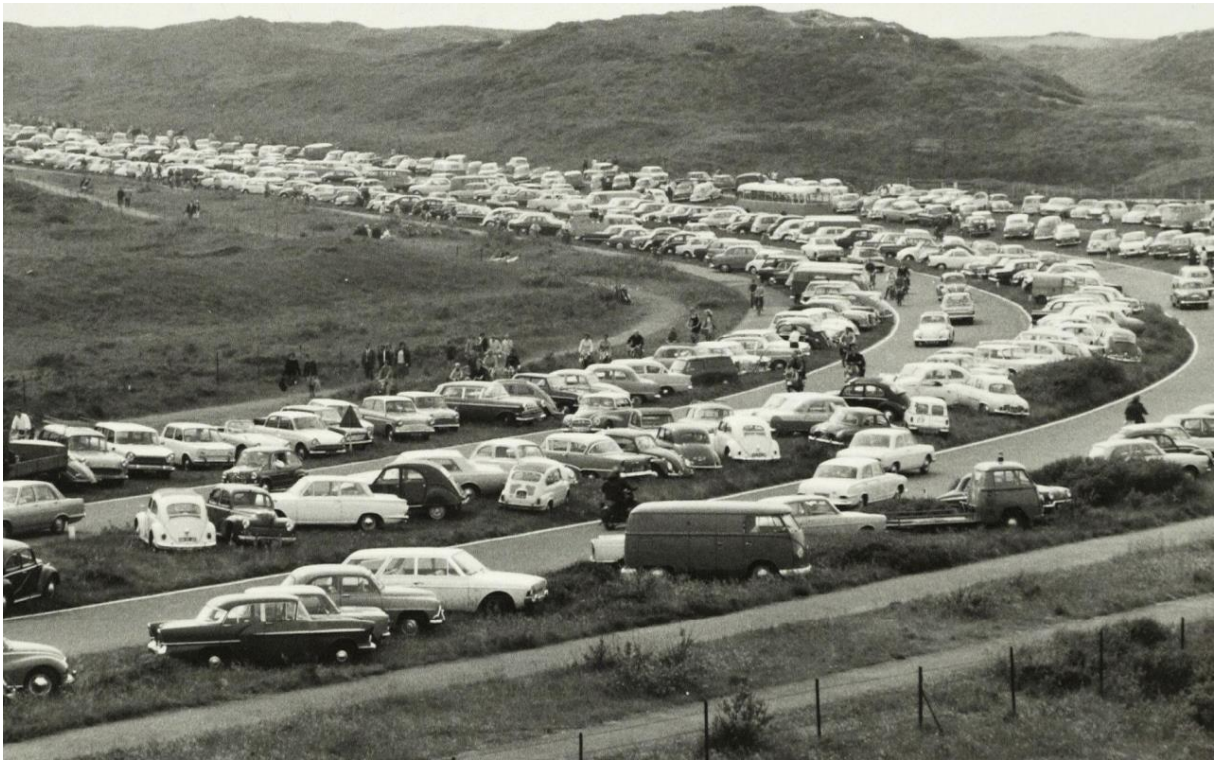
De werkzaamheden in 1987 aan het begin van de Zeeweg bij de Militairenweg. Het aantal rijstroken op ieder rijbanen wordt terugbracht van twee naar één. Aan de overkant is te zien dat men vanaf de Zeeweg nog de Spoorlaan kan oprijden. Deze afslag is toen ook afgesloten

De herinrichting van 'Kop 90' in 1982.

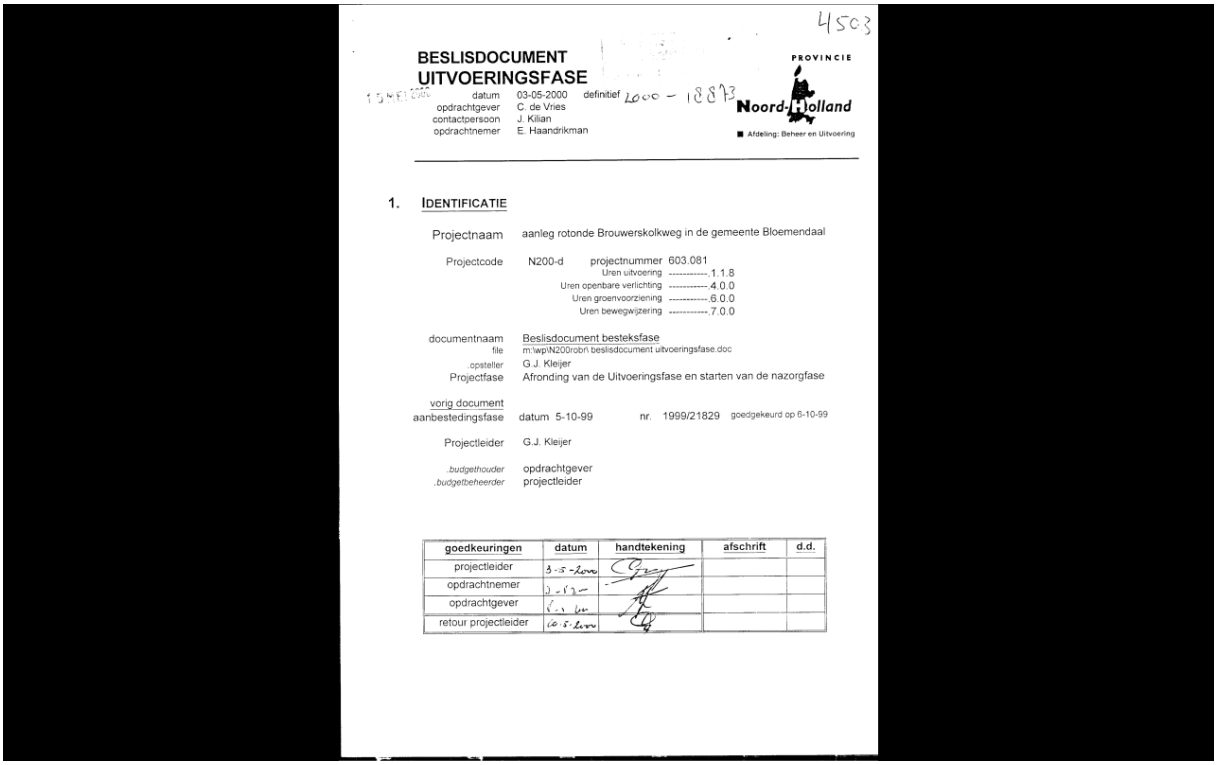



DOITK 90


BRITISH LEYLAND
FORD



Een impressie van het parkeren toen de aarden wallen nog niet waren aangelegd in 1987. Men parkeerden de auto's aan de rand van de rijbaan, hetgeen diverse aanrijdingen heeft veroorzaakt bij het wegrijden (achteruitsteken).



4503

BESLISDOCUMENT
UITVOERINGSFASE

PROVINCIE Noord-Holland
Afdeling: Beheer en Uitvoering

15 MEI 2000

datum 03-05-2000 definitief 2000 - 18813
opdrachtgever C. de Vries
contactpersoon J. Kilian
opdrachtnemer E. Haandrikman

1. IDENTIFICATIE

Projectnaam aanleg rotonde Brouwerskolkweg in de gemeente Bloemendaal

Projectcode N200-d projectnummer 603.081
Uren uitvoering ----------.1.1.8
Uren openbare verlichting ----------.4.0.0
Uren groenvoorziening ----------.6.0.0
Uren bewegwijzering ----------.7.0.0

documentnaam Beslisdocument besteksfase
file m:\wp\N200rob\ beslisdocument uitvoeringsfase.doc
opsteller G.J. Kleijer
Projectfase Afronding van de Uitvoeringsfase en starten van de nazorgfase

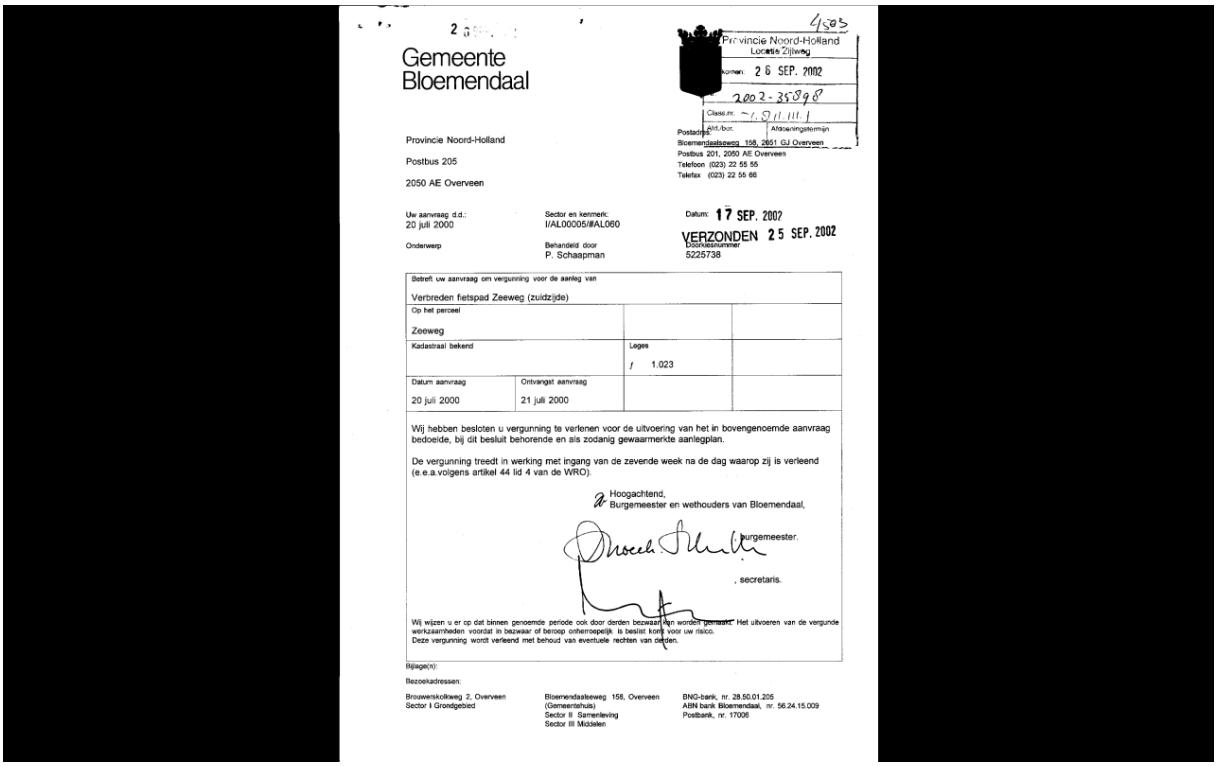
vorig document
aanbestedingsfase datum 5-10-99 nr. 1999/21829 goedgekeurd op 6-10-99

Projectleider G.J. Kleijer

budgethouder opdrachtgever
budgetbeheerder projectleider

goedkeuringen	datum	handtekening	afschrift	d.d.
projectleider	3-5-2000			
opdrachtnemer	3-5-00			
opdrachtgever	5-5-00			
retour projectleider	10-5-2000			

Een notitie over de aanleg van de rotonde Zeeweg/Brouwerskolkweg in 1999/2000



Gemeente
Bloemendaal

Provincie Noord-Holland
Postbus 205
2050 AE Overveen

Provincie Noord-Holland
Locatie Zijlweg
26 SEP. 2002
2002-35898

Postadres: Bloemendaalseweg 158, 2051 GJ Overveen
Postbus 201, 2050 AE Overveen
Telefoon (023) 22 55 55
Telefax (023) 22 55 66

Uw aanvraag d.d.: 20 juli 2000
Sector en kenmerk: I/AL00005/#AL060
Datum: 17 SEP. 2002
VERZONDEN 25 SEP. 2002
Onderwerp
Behandeld door: P. Schaapman
Doorkiesnummer: 5225738

Betreft: uw aanvraag om vergunning voor de aanleg van
Verbreden fietspad Zeeweg (zuidzijde)

Op het perceel: Zeeweg
Kadastraal bekend
Leges: ƒ 1.023
Datum aanvraag: 20 juli 2000
Ontvangst aanvraag: 21 juli 2000

Wij hebben besloten u vergunning te verlenen voor de uitvoering van het in bovengenoemde aanvraag bedoelde, bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte aanlegplan.

De vergunning treedt in werking met ingang van de zevende week na de dag waarop zij is verleend (e.e.a.volgens artikel 44 lid 4 van de WRO).

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Bloemendaal,

burgemeester.

, secretaris.

Wij wijzen u er op dat binnen genoemde periode ook door derden bezwaar kan worden gemaakt. Het uitvoeren van de vergunde werkzaamheden voordat in bezwaar of beroep onherroepelijk is beslist komt voor uw risico.
Deze vergunning wordt verleend met behoud van eventuele rechten van derden.

Bijlage(n):

Bezoekadressen:
Brouwerskolkweg 2, Overveen
Sector I Grondgebied

Bloemendaalseweg 158, Overveen
(Gemeentehuis)
Sector II Samenleving
Sector III Middelen

BNG-bank, nr. 28.50.01.205
ABN bank Bloemendaal, nr. 56.24.15.009
Postbank, nr. 17006

Een notitie over de aanleg van de betonnen fietspaden in 2002.



Provincie
Noord-Holland

Augustus 2015

INFORMATIEBLAD

Groot onderhoud
Zeeweg - N200

Wegwerkzaamheden Zeeweg
24 augustus - 28 oktober 2015

De Zeeweg in de gemeente Bloemendaal (provinciale weg N200) is aan groot onderhoud toe. Aannemer Dura Vermeer start op 24 augustus 2015 met voorbereidende werkzaamheden. Tussen de Kop van de Zeeweg - ter hoogte van de Parnassiaweg - en de bebouwde kom van Overveen wordt het asfalt van de rijbaan vernieuwd. Ook verbetert de provincie de rotonde Brouwerskolkweg in Overveen. Langs een gedeelte van de Zeeweg komen terpjes om parkeren in de berm tegen te gaan en parkeer havens worden pechhavens. Plaatselijk worden enkele links- en rechtsafstroken aangebracht, de verkeersborden, verkeerslichten en openbare verlichting krijgen een onderhoudsbeurt. Na het groot onderhoud is het fietspad aan de noordzijde alleen nog bestemd voor (snor)fietsers. Brommers en scooters én (snor)fietsers rijden over het fietspad aan de zuidzijde. Beide fietspaden zijn opengesteld in twee richtingen.

Verkeershinder

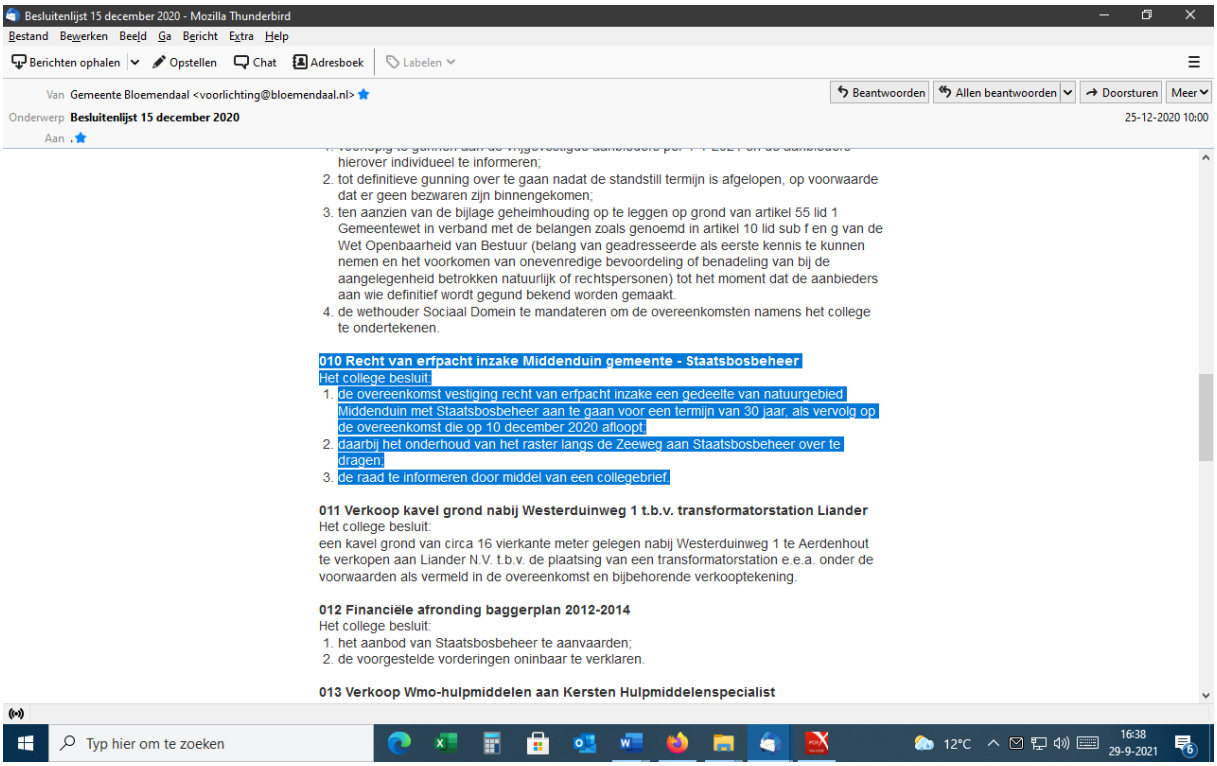
Tijdens de werkzaamheden moeten weggebruikers rekening houden met extra reistijd. Om het verkeer tijdens de werkzaamheden zoveel mogelijk doorgang te bieden wordt in fases gewerkt. Terwijl de aannemer aan de ene rijbaan werkt kan het verkeer in twee richtingen gebruik maken van de andere rijbaan.
Om de rotonde Brouwerskolkweg en de aangrenzende wegvakken aan te passen is het echter wel noodzakelijk de Zeeweg voor korte tijd af te sluiten. Autoverkeer rijdt van 12 tot en met 19 oktober via de Zandvoortselaan (N201) en de Boulevard Barnaart. Openbaar vervoer en de hulpdiensten worden door verkeersregelaars door het werkvak geleid. Fietsers volgen een korte omleidingsroute.

Planning

- 24 augustus tot en met 28 augustus : Voorbereidende werkzaamheden tussen 09.00 en 15.00 uur | verkeer wordt langs het werkvak geleid
- 31 augustus tot en met 19 september : Werk aan zuidelijke rijbaan | verkeer over noordelijke rijbaan
- 20 september tot en met 10 oktober : Werk aan noordelijke rijbaan | verkeer over zuidelijke rijbaan
- 12 oktober 05.00 uur tot en met 19 oktober 05.00 uur : Herinrichting rotonde |rotonde en aangrenzend wegvak afgesloten
- 19 oktober tot en met 28 oktober : Asfalteren Kop van de Zeeweg tussen 20.00 en 05.00 uur | verkeer wordt om en om langs het werkvak geleid

Let op de website voor de actuele planning: www.noord-holland.nl/zeeweg

Een informatieblad over het groot onderhoud van de Zeeweg in 2015.



Het B&W-besluit in 2020 m.b.t. het overdragen van het onderhoud van het hekwerk langs de zuidzijde van de Zeeweg.



De hectometerpaaltjes langs de Zeeweg. In dit geval met de (blauwe) adviessnelheid van 60km pu. Feitelijk is er een (bijna aaneengesloten) adviessnelheid van 60km pu, over een lengte van 2,5km van toepassing, op de *beide* rijbanen van de Zeeweg.



Bij iedere doorgang op de Zeeweg staat een bord om niet tegen de richting in te rijden en terug te keren.

Relevante sites:

https://noord- hollandsarchief.nl/beelden/beeldbank/?mode=gallery&view=horizontal&q=Zeeweg&page=1
https://www.wegenwiki.nl/Wet_Herverdeling_Wegenbeheer
file:///C:/Users/J/AppData/Local/Temp/betoninfra_12-6.pdf
https://www.wegenwiki.nl/index.php?title=N200_(Nederland)&mobileaction=toggle_view_desktop
https://www.rodi.nl/regio/haarlem/nieuws/106467/afsluiting-zeeweg-in-bloemendaal
http://www.nhwegen.nl/dossier/frames.htm?/dossier/n200.htm

25. Noordelijke rijbanen voor gemotoriseerd verkeer 70 km uur: zuidelijke rijbanen OV en snelfietsverkeer: verbeteren (erf)aansluitingen

Heelhuids naar zee

In dit document beschrijf ik op welke wijze de Zeeweg naar mijn mening verkeersveiliger kan worden gemaakt, rekening houdend met de omgeving en zonder de ontwerpeisen van een dergelijke weg geweld aan te doen.

De Bloemendaalse Zeeweg is een weg die de kernen Overveen en Bloemendaal aan Zee met elkaar verbindt. Het is een zogenaamde “gebiedsontsluitingsweg”.
Hij bevindt zich grotendeels buiten de bebouwde kom. Alleen nabij Overveen ligt hij over een korte afstand binnen de bebouwde kom.

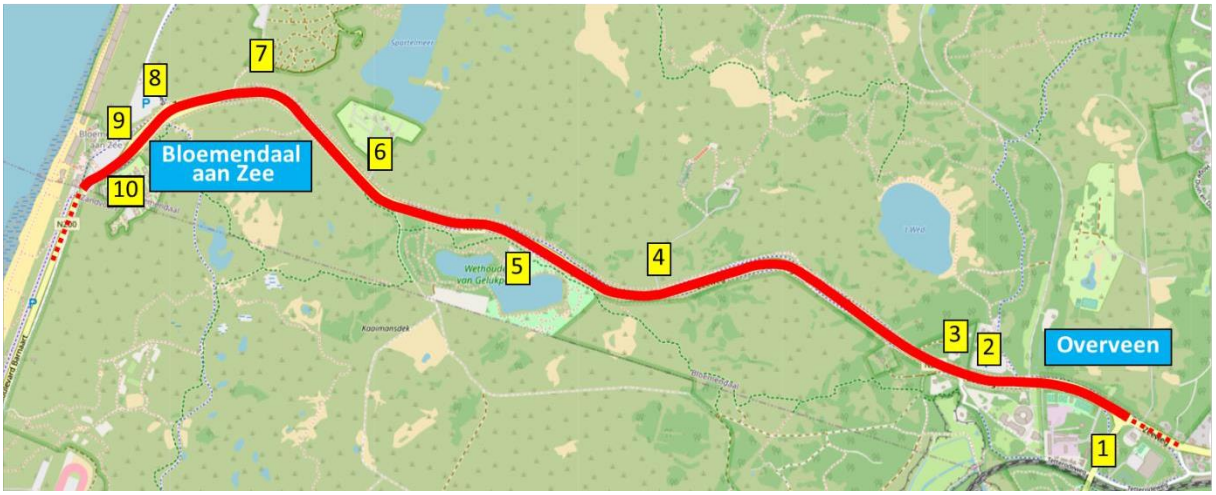
Voor “gebiedsontsluitingswegen” worden in het algemeen de volgende uitgangspunten gehanteerd.

- Buiten de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 80 km/u en binnen de bebouwde kom 50 km/u en soms 70 km/u.
- De verschillende rijrichtingen zijn bij voorkeur gescheiden (bijvoorbeeld door een berm) of de scheiding is slecht overrijdbaar.
- De kruisingen zijn gelijkvloers.
- Er zijn vrijwel altijd vrijliggende fietspaden.
- Langzaam verkeer en snelverkeer zijn liefst van elkaar gescheiden, bijvoorbeeld door het langzame verkeer te leiden over een parallelweg.
- Erven horen niet direct door middel van uitritten op de weg te zijn aangesloten.
  Andere soorten wegen zijn “stroomwegen”, de auto(snel)wegen en “erftoegangswegen”, de wegen voor alle ver- keer en waarop de erven direct zijn aangesloten.

  1. Brouwerskolkweg
  2. bezoekerscentrum Kennemerduinen 3. appartementencomplex
  4. Eerebegraafplaats
  5. restaurant “De Bokkedoorns”
  6. camping “Bloemendaal
  7. camping “De Lakens”
  8. Parnassiaweg
  9. openbaar parkeerterrein 10.vakantiepark Qurios.

  In het navolgende behandel ik het weggedeelte van de rotonde bij de Brouwerskolkweg te Overveen tot de over- gang naar de Boulevard Barnaart bij Bloemendaal aan Zee.

  De Zeeweg is ruim 100 jaar geleden aangelegd om het dorp Bloemendaal direct met de kust te verbinden. De weg werd ontworpen door landschapsarchitect Leonard Springer, naar voorbeeld van een Amerikaanse Parkway . De weg is ingebed in het duinlandschap van het Nationaal Park Zuid-Kennemerland en is mede daardoor bochtig en heuvelachtig. Hij heeft de recreatieve functie behouden die bij de aanleg voor ogen stond en ook nu nog kunnen de weggebruikers genieten van het unieke duinlandschap.



-1-

Huidige situatie.

Het deel van de weg dat ik hier bespreek, ligt geheel buiten de bebouwde kom en voldoet aan de meeste eisen voor een gebiedsontsluitingsweg.
De weg bestaat uit twee hoofdrijbanen, grotendeels met elk twee rijstroken in de doorgaande rijrichting, behalve nabij Overveen en Bloemendaal aan Zee. Daar heeft het verkeer op de hoofdrijbanen één strook voor de door- gaande richting ter beschikking.

Ook de bussen gebruiken de hoofdrijbaan. De haltekommen liggen ernaast.
Er is geen parallelweg aanwezig, dus ook het langzaam verkeer maakt gebruik van de hoofdrijbaan.
De weg kent drie aansluitingen van openbare wegen, namelijk de Brouwerskolkweg, de Parnassiaweg en het open- bare parkeerterrein.
Verder is er een aantal vrij belangrijke erfaansluitingen, zoals de toegangen naar het bezoekerscentrum Kennemer- duinen, een appartementencomplex, de Eerebegraafplaats, restaurant “De Bokkedoorns”, de campings “Bloemen- daal en “De Lakens” en vakantiepark Qurios.
Er is één verkeersregelinstallatie aanwezig, namelijk ten behoeve van de oversteek van (brom)fietsers, voetgangers en ruiters nabij het bezoekerscentrum Kennemerduinen.
Voor het grootste deel van de weg geldt een maximumsnelheid van 80 km/u. Bij enige onoverzichtelijke bochten is een adviessnelheid van 60 km/u aangegeven. Nabij de aansluitingen van de openbare wegen, de erfaansluitingen naar het bezoekerscentrum Kennemerduinen en het appartementencomplex en de genoemde verkeersregelinstallatie geldt een maximumsnelheid van 50 km/u.
Er liggen zowel aan de noord- als de zuidzijde fietspaden langs de weg. Beide zijn in twee richten te berijden. Op het fietspad langs de noordzijde van de weg zijn bromfietsen niet toegestaan. Bromfietsers mogen uitsluitend ge- bruikmaken van het fietspad langs de zuidzijde van de weg.
Verder liggen langs beide zijden van de weg voetpaden.

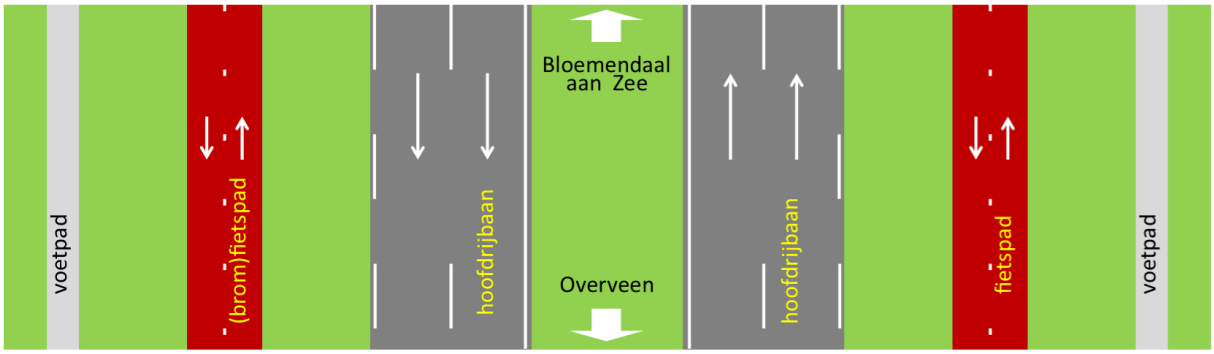
De weg is in beheer bij de provincie Noord-Holland.
Hieronder is de bestaande wegindeling schematisch weergegeven.

Verkeers(on)veiligheid.

De provincie Noord-Holland beschouwt de Zeeweg niet als onveilig omdat hij aan vrijwel alle eisen voldoet die worden gesteld aan een gebiedsontsluitingsweg.
Gebruikers en omwonenden ervaren de weg echter wel als onveilig. Er gebeuren immers tamelijk veel

ongevallen. Beiden hebben gelijk. Als alle weggebruikers zich aan de verkeersregels houden, zullen er weinig ongevallen plaatsvinden. Het snelverkeer kan gemakkelijk met een snelheid van 80 km/u over het overgrote deel van de weg rijden zonder dat er ongelukken gebeuren. Als fietsers, brom-snorfietsers voldoende rekening met elkaar houden, kan er ook bij die weggebruikers weinig mis gaan.

Maar aan het gedrag van sommige weggebruikers schort het nodige.
Zo rijdt een flink aantal automobilisten en motorrijders met een te hoge snelheid over de weg. Deze hogere snelheid wordt ook in de hand gewerkt doordat er bijna overal twee rijstroken in de doorgaande richting beschikbaar zijn. Men kan daar vrijwel ongestoord inhalen en men hoeft niet bang te zijn een tegenligger tegen te komen.
Bij de ongelukken betreft het relatief vaak zogenaamde “eenzijdige ongevallen”. Dat zijn ongevallen waarbij slechts één weggebruiker is betrokken. En dat zijn meestal automobilisten en motorrijders die uit de bocht raken, vrijwel altijd als gevolg van een te hoge snelheid.
Waar deze weggebruikers weinig aan kunnen doen, zijn aanrijdingen met herten die met enige regelmaat voorkomen. Welke indeling van de weg ook wordt gekozen, dit gevaar blijft altijd aanwezig zo lang de herten op de weg kunnen komen.



huidige wegindeling

-2-

Ook veel brom- en snorfietsers rijden te snel en halen in zonder voldoende op de fietsers te letten. Maar ook snel rijdende fietsers zijn soms een doorn in het oog van de rustig rijdende recreatieve fietsers. Omdat beide (brom)fiets- paden in twee richtingen zijn te berijden, bestaat het gevaar van frontale aanrijdingen.

Mogelijke oplossingen.

Om de verkeersveiligheid te verhogen, stel ik de volgende maatregelen voor.

1. Aanrijdingen met herten.

Zorg ervoor dat er geen herten op de weg kunnen komen, bijvoorbeeld door het plaatsen van voldoend hoge hekken langs de weg. Dit zal waarschijnlijk een taak zijn van de beheerders van de aanliggende (natuur)gebieden. Hekken zijn in het algemeen niet fraai in het landschap. Deskundigen op het gebied van natuur(beleving) weten misschien een betere oplossing.

2. Rijden met te hoge snelheid door auto’s en motoren.

Sommigen adviseren de huidige borden, waarmee een maximumsnelheid van 80 km/u wordt aangegeven, eenvoudigweg te vervangen door borden met een lagere snelheid, bijvoorbeeld 60 km/u.

Dit zal niet helpen. Degenen die bewust met een te hoge snelheid over de weg willen rijden, zullen zich weinig aantrekken van de betreffende verkeersborden. Bovendien zou dit een onlogische maatregel zijn. Een van de uitgangspunten voor een (duurzaam) veilig wegennet is dat de vormgeving van de wegen eenduidig en herkenbaar moet zijn met een daarbij behorende maximumsnelheid. Een maximumsnelheid van bijvoorbeeld 60 km/u is in dit geval ongeloofwaardig want men kan gemakkelijk met een snelheid van 80 km/u over de weg rijden. Bovendien kan de maximumsnelheid praktisch niet of nauwelijks door de politie worden gehandhaafd. Dat is in de huidige situatie overigens ook het geval. Handhaving zou misschien wel kunnen plaatsvinden door (meer) snelheidscontroles uit te voeren of trajectcontrole in te voeren. Dit is echter geen taak van de wegbeheerder, maar van het Openbaar Ministerie.

Zoals eerder vermeld, draagt de huidige wegindeling (met op elke rijbaan twee rijstroken in de doorgaande richting) bij aan het rijden met een te hoge snelheid.

Een oplossing is het (vrijwel) onmogelijk maken van inhaalmanoeuvres. Dat lukt niet of nauwelijks op een rijbaan met twee rijstroken in dezelfde richting.
Maar het is wel mogelijk als er slechts één rijbaan met twee rijstroken, voor elke rijrichting één, ter beschikking is waardoor het inhalen wordt tegengegaan. Ook het bochtige en heuvelachtige wegverloop werkt daaraan mee. In de bermen langs de buitenbochten zouden kleine duintjes kunnen worden aangelegd. Enerzijds kan hiermee worden voorkomen dat men, als men toch van de weg raakt, op een ander weggedeelte terecht komt. Anderzijds komt het duinlandschap als het ware nog iets dichter bij de weg wat een kleine bijdragen kan leveren aan de belevenis van de weg.

Bij de gekozen wegindeling is het eigenlijk niet nodig de huidige maximumsnelheid te verlagen. Men rijdt immers in een soort ganzenpas achter elkaar en inhalen is nauwelijks mogelijk. Maar het is te overwegen de maximumsnelheid toch te verlagen, bijvoorbeeld naar 70 km/u. Dat is, mede gelet op de aanwezigheid van de (erf)aansluitingen, in de nieuwe situatie ook gerechtvaardigd. Wel moet worden beseft dat een te lage snelheid irritant kan zijn voor de weggebruikers, met de nodige ongewenste manoeuvres tot gevolg.

Sommigen zullen van mening zijn dat het terugbrengen van twee naar één rijstrook per richting en/of het verlagen van de maximumsnelheid tot gevolg zal hebben dat de capaciteit van de weg sterk vermindert. Dat is echter niet het geval. Zie hiervoor de uitleg verderop.

Voorts moet ruime aandacht worden geschonken aan de (erf)aansluitingen. Deze zullen anders moeten worden vormgegeven dan in de huidige situatie. Ook hierover meer informatie elders in dit stuk.

3. Rijden met te hoge snelheid door brom- en snorfietsers.

De gebruikers van de (brom)fietspaden ondervinden steeds meer hinder van de grote snelheidsverschillen tussen de verschillende soorten “fietsen” en raken vaak geïrriteerd door de soms ondoordachte inhaalmanoeuvres op de niet al te brede paden met verkeer in twee richtingen. Een en ander heeft vaak onveilige situaties tot gevolg.
Een oplossing is het scheiden van de verschillende categorieën verkeersdeelnemers, dat wil zeggen dat bromfietsen en zogenaamde speed pedelecs, die wettelijk worden beschouwd als bromfietsen, van de fietspaden worden geweerd.

-3-

Ook het instellen van eenrichtingsverkeer op de fietspaden betekent een verhoging van de verkeersveiligheid. Frontale aanrijdingen kunnen dan niet meer voorkomen.

Omdat in de voorgestelde oplossing een van de twee hoofdrijbanen niet meer door het verkeer van auto's en motoren wordt gebruikt, kan die rijbaan ter beschikking worden gesteld van bromfietsen en speed pedelecs. De fietspaden zijn dan alleen nog toegankelijk voor (snor)fietsen. Liefst zouden ook de snorfietsers niet meer van de fietspaden gebruikt moeten maken, maar dat is met de huidige wetgeving niet mogelijk.

Een creatieve manier van het "verleiden" om deze categorie ook van de vrijgekomen rijbaan gebruik te maken, kan een oplossing zijn.

4. Openbaar busverkeer.

Voorts kan van de gelegenheid gebruik worden gemaakt de vrijgekomen rijbaan tevens te bestemmen voor busbaan met één strook voor de beide rijrichtingen. Een vergelijkbare situatie
is de busbaan langs de Boulevard Barnaart.
Een vrije busbaan bevordert het openbaar vervoer. De bussen kunnen immers ongestoord hun doel bereiken.
Het zou nog mooier zijn als er een P+R-terrein zou kunnen worden aangelegd in de buurt van de Brouwerskolkweg. P+R staat voor "Park and Ride". Deze parkeerterreinen zijn bedoeld voor degenen die hun auto parkeren en verder reizen met het openbaar vervoer naar hun uiteindelijke plaats van bestemming. Maar het lijkt welhaast onmogelijk om hiervoor een geschikte plaats te vinden. Of is het misschien haalbaar op een van locaties die op het kaartje hiernaast met rood zijn aangegeven?

Voorgestelde nieuwe situatie.

Gelet op het bovenstaande, stel ik de volgende schematische wegindeling voor.

Capaciteit van de weg.

De capaciteit van een weg is het maximale aantal voertuigen dat onder normale omstandigheden per tijdseenheid kan worden verwerkt. De belangrijkste voor de capaciteit bepalende factoren zijn het aantal beschikbare rijstroken en de snelheid waarmee wordt gereden. Ook de aanwezigheid van bijvoorbeeld veel vrachtverkeer kan (in mindere mate) van invloed zijn op de capaciteit, maar dat aspect laat ik hier buiten beschouwing.

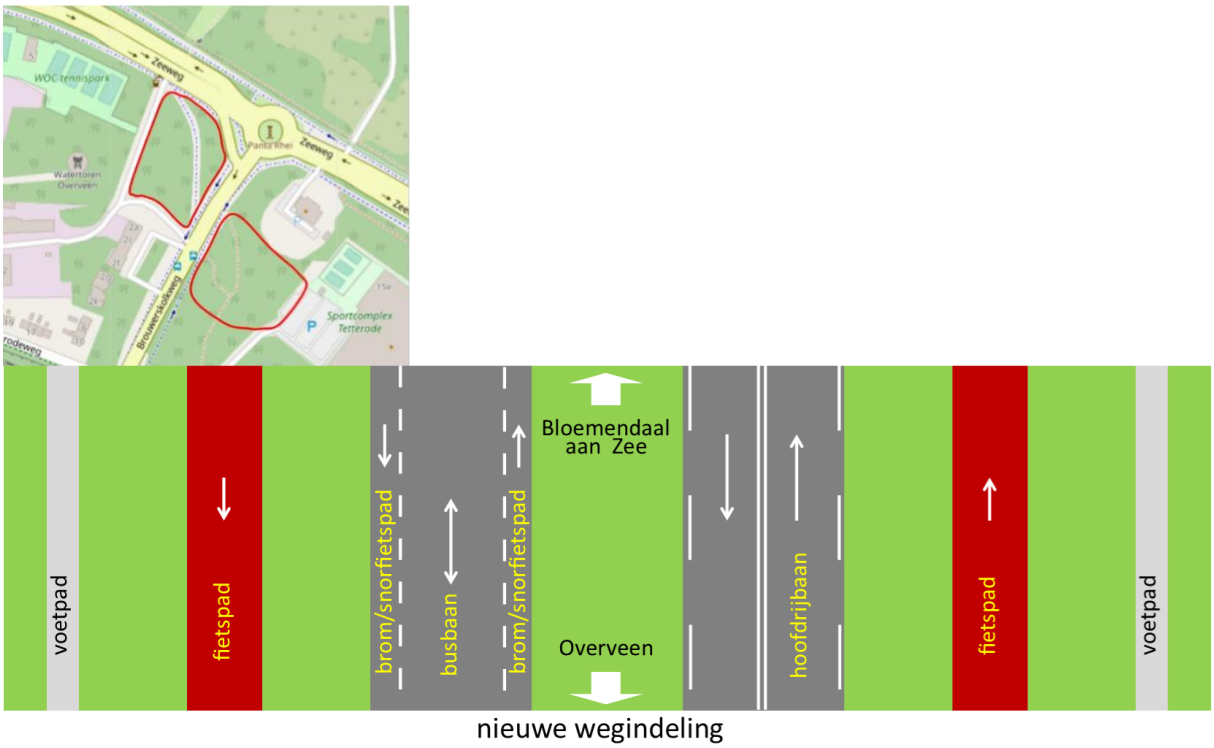
1. Invloed van het aantal rijstroken.

Het moge duidelijk zijn dat twee rijstroken per rijrichting meer capaciteit bieden dan één rijstrook. Maar dit betekent niet dat de Zeeweg in zijn geheel bij de nieuwe wegindeling minder capaciteit heeft. De weg heeft thans in de richting van Bloemendaal aan Zee tussen de Brouwerskolkweg en de ingang naar het appartementencomplex slechts één rijstrook ter beschikking. Dit weggedeelte werkt als een "kraan" en is bepalend voor de capaciteit van de gehele weg. Op het overige gedeelte van de weg kunnen nooit meer voertuigen per tijdseenheid over de weg rijden dan op het bovengenoemde weggedeelte.

Ook op het weggedeelte richting Overveen tussen de aansluiting naar het bezoekerscentrum Kennemerduinen en de Brouwerskolkweg is in de doorgaande richting slechts één rijstrook beschikbaar.

2. Invloed van de rijsnelheid.

In het Haarlems Dagblad van enige tijd geleden stond onder meer dat Zandvoort volgens de provincie Noord- Holland vrijwel onbereikbaar wordt als de snelheid naar 60 km/u wordt teruggeschroefd.



nieuwe wegindeling

Die opvatting is niet juist. Wetenschappelijk onderzoek wijst namelijk uit dat de optimale capaciteit van een weg wordt bereikt bij een snelheid van ca. 70 km/u.
Bij een hogere snelheid nemen de weggebruikers een grotere onderlinge afstand tussen de voertuigen in acht, hetgeen tot gevolg heeft dat het aantal voertuigen per tijdseenheid afneemt. Gezien vanuit de berm van een weg, rijdt het verkeer misschien wel als een flits voorbij, maar de volgende auto laat even op zich wachten.

Bij een lagere snelheid rijdt men weliswaar dichter op elkaar, maar doordat men langzamer rijdt, neemt ook in dat geval het aantal voertuigen per tijdseenheid af. Neem als voorbeeld een zeer langzaam rijdende file. Dan ziet men wel veel auto's bij elkaar, maar het schiet niet op. Dan is de capaciteit minimaal.

De hoogste capaciteit zou dus kunnen worden bereikt bij een snelheid van 70 km/u. De capaciteit zal bij een snelheid van 80 km/u ongeveer hetzelfde als bij 60 km/u.

Overigens bestaat het "verlengde" van de Zeeweg, de Boulevard Barnaart, ook uit slechts één rijstrook per richting. Bovendien kent dit wegvak tamelijk veel in- en uitritten die de capaciteit negatief beïnvloeden. Wel zal op dit weggedeelte minder doorgaand verkeer rijden dan op de Zeeweg omdat een deel van het verkeer, komende uit de richting Overveen, niet verder rijdt dan Bloemendaal aan Zee.

Vormgeving (erf)aansluitingen.

In verband met de gewijzigde wegindeling zal er aandacht moeten worden besteed aan de vormgeving van de aan- sluitingen.
Zo zal de beëindiging van de bus/bromfietsbaan nabij de Brouwerskolkweg een bijzonder ontwerp vergen. Dat geldt ook voor de situatie bij de Parnassiaweg en het openbare parkeerterrein. Dat biedt

gelijk wel de mogelijkheid om hier de (vaak gehoorde) lastige en niet erg begrijpelijke situatie aan te pakken. Het komt bijvoorbeeld onnatuur- lijk over dat men daar, komende van de Parnassiaweg of het parkeerterrein, eerst richting Zandvoort moet rijden om iets verderop als het ware om moet keren om naar Haarlem te gaan.

Het vinden van verkeersveilige juiste oplossingen, is een uitdaging voor de ontwerpers van de provincie.

Bij de belangrijke erfaansluitingen zullen op de hoofd rijbaan linksafstroken moeten worden aangelegd. Ook in de huidige situatie zijn deze overigens aanwezig.
De linksafstroken kunnen tussen de twee rijstroken voor het doorgaande verkeer worden aangelegd, zoals hieronder van een situatie elders in de provincie is weergegeven.

Bij de erfaansluiting van restaurant “De Bokkedoorns” wordt in dit geval de bus/bromfietsbaan gekruist. Die krui- sing vereist bijzondere aandacht. Op de Boulevard Barnaart komt dat overigens ook voor.

Tenslotte.

Deze voorgestelde wijziging zal naar mijn mening de verkeersveiligheid sterk bevorderen, maar niet van negatieve invloed zijn op het landschap. Er wordt niet meer ruimte voor de weg gebruikt dan in de huidige situatie. Verder zal een lagere snelheid naar verwachting een pluspunt zijn voor de beleving van de omgeving.
Er zal een flink bedrag zijn gemoeid met de uitvoering van de voorgestelde maatregelen, maar naar mijn mening zal dat de moeite waard zijn en op deze wijze kan het oudje weer lang in goede gezondheid mee.

Geraadpleegde informatie.

Voor mijn bevindingen heb ik informatie gevonden op de websites van het “Centrum voor Regelgeving en Onder- zoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek” (CROW), de “Stichting Wetenschappelijk On- derzoek Verkeersveiligheid” (SWOV) en “Veilig Verkeer Nederland” (VVN).
Verder heb ik voor enige afbeeldingen gebruik gemaakt van OpenStreetMap en Google Earth.



-5-

26. Max snelheid 60 km en cameracontrole: bromfietsverkeer op rijbaan: fietsverkeer één richting met handhaving: extra voetgangersoversteek: verkeersmanagement zoals bij F1

Suggesties voor betere doorstroming en beveiliging
Militaireweg/Zeeweg.

1. Voetgangers;
- Tussen de Rotonde Bloemendaalse weg/Julianalaan/Militiaireweg en het einde van de bebouwing Militiareweg liggen vier kruisingen met lanen/wegen.
Er is niet één voetgangers oversteek faciliteit, vooral gevaarlijk bij
de Lonbar Petrilaan met slecht zicht vanwege een scherpe bocht.
- Door de hoge struiken langs de Militaire weg – hellend over het voet- en fietspad is het zicht vooral bij de kruispunten slecht voor voet- en fietsgangers maar ook voor overstekende en afslaande auto's en gemotorieerde/electrische scooters en dergelijke.
Gevaarlijk.

2. Fietsers.
- Regelmatig fietsers, die tegen de éénrichting fietsrichting in van het strand komen. Door het slechte zicht ten gevolge van heggen extra gevaarlijk.
Dus camera controle vereist.
- De fietsbanen parallel aan de rijweg zijn bij strandweer zeer druk bezet:
Gevaarzettingen:
- sterk verhoogde intensiteit; het zal nog drukker worden door de vlucht in het fietsverkeer, waarbij ook gezinsvorming op de fiets tot "dikke" proppen leidt;
- e-bikes gevaarlijk; veel ouderen met e-bike en minder reactievermogen bij hogere snelheid; dus meer ruimte nodig en tegenliggers voorkomen.
- racefietsen; Nederland doet het goed met wielrennen; dus veel meer
race- fietsers van af het Kopje in gesloten groepen met weinig respect voor andere fietsers; gevaarlijke ontwikkeling;
- veel meer brede bakfietsen met kinderen erin op het fietspad;
-HANDHAVING: TOTAAL AFWEZIG;
- met filmcamera's valt veel beveiliging effectief te maken;
- maximum snelheid op de fietspaden 25 km per uur; zou bij effectieve controle de steeds grotere gevaren letterlijk afremmen.
- Scooters en dat soort vervoermiddelen weren van de fietspaden; en verplaatsen naar de autorijstroken.
- Éénrichting fietsverkeer invoeren; maar weer met effectieve handhaving;
aan de Noordkant éénrichting verkeer richting zee
en aan de Zuidkant idem richting Haarlem.

3. Auto's.
Maximum snelheid 50 à 60 km;

NB effectieve controle via camera's;
Scheelt hooguit 2 minuten met 70 km;
Gemotoriseerde twee- en driewielers op de Rijbaan toelaten en van de fietspaden af houden.

4. Verkeer-Afhandelingsteam Formule 1;
- Hulde aan het afhandelingsteam;
- De verwachte chaos totaal uitgebleven ondanks het mooie weer;
- Werkwijze afhandelingsteam kopiëren en/of dit team inhuren;
- Opvanglocaties auto's in de strook ten Oosten van Haarlem;
- Aldaar uitgebreide fietsverhuur inclusief gezinsbakfietsen en scooters e.d. ;
- Langs het strand verhuur bolderkarren en andere strandbenodigdheden.

5. Éénrichting verkeer Lonbar Petrilaan; bij drukke weekenden blijkt er in de ochtend en vroege middag steeds drukker autoverkeer richting Zuid – dus op weg naar Bloemendaal Strand en tegen voorgeschreven éénrichtingsverkeer in. - te zijn. Ook hier zou camerabewaking effectief en preventief werken.

27. Max snelheid 60 km/uur : verbreden fietspaden; extra oversteekplaatsen voetgangers: stimuleren OV: wildbeheer

Voorgeschiedenis van de Zeeweg.
Bij het ontwerp van de Zeeweg in 1921 was door landschapsarchitect en wegenontwerper L.A. Springer niet voorzien dat het volgen van de duinstructuur en het daardoor kunnen genieten van het mooie duinlandschap in de toekomst een probleem zou kunnen worden voor het gemotoriseerde verkeer. Dat is vooral omdat een aantal door hem ontworpen bochten een gevaar ging opleveren voor automobilisten en motorrijders die harder reden dan in 1921 voor mogelijk werd gehouden. Zo'n vijftig jaar later vlogen auto's en motoren uit de bocht en belandden dan op het fietspad of op de tegenliggende rijbaan. Dat heeft eind jaren zeventig en begin jaren tachtig tot ernstige ongelukken geleid. De Zeeweg was niet alleen de drukste weg geworden van de gemeente Bloemendaal, maar ook de gevaarlijkste. Het kreeg zelfs de aanduiding van 'dodenweg'. Daarom gaf in 1981 de gemeente Bloemendaal opdracht aan aannemersbedrijf Te Beest om de twee gevaarlijkste bochten van de Zeeweg aan te passen en ook de invoegstroken en de belijning van de Zeeweg te verzorgen. Dat is in 1982 gebeurd. Maar nu, 39 jaar later is de situatie nog steeds hetzelfde. Ook nu is de Zeeweg een gevaarlijke weg. Hoe komt dat?

Combinatie van oorzaken
De toegenomen onveiligheid van de Zeeweg in 2021 is een combinatie van oorzaken. Doordat de weg de duinstructuur volgt, zijn er nog meer lastige bochten dan in 1982 werden aangepast. Door de ligging van de Zeeweg in een natuurgebied draagt ook overstekend wild bij aan de verkeers-ongelukken. Het recreatieverkeer naar en van de kust van Bloemendaal en Zandvoort is verder sterk toegenomen. Vooral vanwege de groei van de bevolking in de Metropoolregio Amsterdam (MRA), waar ook de gemeenten Haarlem, Heemstede, Zandvoort en Bloemendaal deel van uitmaken, en de toename van het autobezit. Ook heeft de groei van activiteiten aan de kust van Zandvoort en Bloemendaal gezorgd voor meer verkeer. Te denken valt aan het bezoek aan de vele strandpaviljoens, die vaak zijn uitgegroeid tot druk bezochte beachclubs voor het houden van party's en massale feesten. Verder vergroten de georganiseerde festiviteiten in Zandvoort en de belangstelling voor het Circuit van Zandvoort het aantal verkeersbewegingen op de Zeeweg. Het gebruik van alcohol en andere drugs kunnen eveneens bijdragen aan de verkeersongelukken. Tenslotte zijn wellicht de twee belangrijkste oorzaken de verkeersdruk op de Zeeweg en de te hoge snelheid van het gemotoriseerde verkeer.
Wetenschappelijke analyse
Al deze mogelijke oorzaken van de onveiligheid van de Zeeweg en hun mogelijke onderlinge samenhang, vragen om een wetenschappelijke analyse van de oorzaken van de verkeersongelukken. Nu wordt daarover vaak gespeculeerd zonder feitelijk bewijsmateriaal. De oorzaken van de verkeers-ongelukken in de afgelopen vijf jaar zouden onderzocht kunnen worden uit de gegevens van de politie en andere bronnen. Pas dan is het zinvol om ingrijpende maatregelen te nemen. Dat neemt niet weg dat over mogelijke verbeteringen van de verkeersdruk en het aantal ongelukken op de Zeeweg nu reeds kan worden nagedacht.
De verkeerdruk op de Zeeweg

De verkeersdruk wordt vooral veroorzaakt door het ontbreken van voldoende andere verbindings-wegen naar de kust van Zandvoort en Bloemendaal aan Zee. Naast de Zeeweg is dat beperkt gebleven tot de Zandvoorterweg. Daar is een historische verklaring voor. In de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw hebben Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland een provinciaal stelsel van randwegen voorgesteld. Daarvan is uitsluitend de Westelijke Randweg in 1962 gerealiseerd. De geplande randwegen aan de zuidkant en de oostkant zijn er niet gekomen. Zo was er voor het oostwest verkeer een zogenoemde weg De Ranitz in beeld, later opgevolgd door de zogenoemde weg benoorden Ardenhout. Mede door gemeentelijk verzet zijn beide tracés niet uitgevoerd. Dat heeft nu wel als consequentie dat daardoor zowel de toegangswegen naar en van de Zeeweg en de Zandvoorterweg als de wegen zelf, overbelast zijn..

Aftakking van de Westelijke Randweg naar de Zeeweg.

In dat verband is volgens een recent artikel in het Haarlems Dagblad door de gemeenten Heemstede en Zandvoort gepleit voor een aftakking van de Westelijke Randweg naar de Zeeweg. Door Heemstede vanwege de ontlasting van de Zandvoortselaan in Heemstede en door Zandvoort om nog meer bezoekers naar de badplaats te krijgen. Bij de aanleg van de Westelijke Randweg was al voorzien in een aftakking naar de Zandvoorterweg, het zogenoemde Haringbuystracé en een afslag via de Dompvloedslaan. Het Haringbuystracé is onderwijl volgebouwd met villa's en de afslag naar de Dompvloedslaan wordt bemoeilijkt door de voorgenomen bouw van flexwoningen. Een andere doorbraak op Haarlems en Bloemendaals grondgebied vanaf De Westelijke Randweg naar de Zeeweg zal de verkeersdruk op de Zeeweg en het mogelijk aantal ongelukken kunnen vergroten. En dat is precies wat niet moet gebeuren.

60 of 70 kilometer?

Hoewel de Zeeweg een provinciale weg is, suggereert het vanwege haar twee rijbanen in twee richtingen een snelweg te zijn, zoals veel andere autowegen in Nederland en Europa. Mede daardoor wordt er vaak harder gereden dan de toegestane 80 kilometer. Mede op initiatief van burgemeester Roest van Bloemendaal is de suggestie gedaan om de snelheid voor het autoverkeer op de Zeeweg van 80 kilometer per uur te verlagen naar 60 km. Dat wordt afgewezen door de provincie Noord-Holland. Als 60 kilometer vanwege de regelgeving niet mogelijk of onwenselijk zijn, zou 70 kilometer een alternatief kunnen zijn, zoals op de Westelijke Randweg. Maar de veiligheid is meer gediend bij 60 kilometer. Vooral vanwege het reactievermogen van automobilisten en motorrijders bij onverwachte gebeurtenissen, zoals overstekend wild en inhaalmanoeuvres van feestgangers. Zeker in de nachtelijke uren. Een ander argument voor 6o kilometer is de huidige situatie. Op verschillende plaatsten, vaak in bochten, wordt al overgegaan van 80 kilometer naar 60 kilometer. In totaal verhoogt dat echter niet de logica van de gewenste maximale snelheid. En het is de vraag of de weggebruikers zich juist daardoor niet steeds aan 60 kilometer houden. Door over te gaan op 6o kilometer voor de totale Zeeweg is er een eenduidige snelheidsregiem. Dat staat los van de 50 kilometer in de bebouwde kom.

Overstekend wild

De Zeeweg snijdt het vroegere duingebied in twee delen. Daarmee is de natuurlijke verbinding van de flora en de fauna verbroken. Dat is voor de fauna gedeeltelijk aangepast door de aanleg van het zogenoemde ecoduct over de Zeeweg (Natuurbrug Zeepoort). Het ecoduct geldt ook voor herten en reeën. Maar dat valt moeilijk aan die dieren uit te leggen. Zij steken ook op andere plaatsen de Zeeweg over. Dat gaat soms niet goed met noodlottige gevolgen voor de dieren en voor het gemotoriseerde verkeer. Aan de zuid- en noordkant zijn de hekken rondom het duingebied niet overal hoog genoeg om de dieren te beletten er overheen te springen. Maar los daarvan zijn bijvoorbeeld damherten in staat om hoger te springen dan Olympische atleten. Nog meer hoge hekken is dus geen oplossing om herten en reeën te beletten de oversteek te maken. Wat wel kan helpen is om zowel aan zuidkant als aan de noordkant van de Zeeweg een streng faunabeheer te laten uitvoeren door het PWN, de uitvoerende dienst van de provincie Noord-Holland. Dit kan er voor zorgen dat het aantal herten en reeën niet te groot wordt. Daarmee kan voorkomen worden dat deze diersoorten, op zoek naar eten, de Zeeweg oversteken. Het afschieten van wild is echter een gevoelig onderwerp, maar dient op te wegen tegen het aantal ongelukken. Ook dienen automobilisten en motorrijders zich te houden aan de maximaal toegestane snelheid willen de beesten nog kans maken levend de overkant te bereiken.

Scheiding van fietsers op de fietspaden

Bij de aanleg van de fietspaden is geen rekening gehouden met de enorme toename van het fietsverkeer en de soorten fietsers. Daarom is het noordelijk fietspad sinds 2015 bestemd voor (stads)fietsers, e-bikes en snorfietsers (maximale snelheid 25 kilometer per uur) en het minder drukke fietspad aan de zuidzijde van de Zeeweg door bromfietsers (maximale snelheid 45 kilometer per uur). Wel zijn de beide rijrichtingen op de twee fietspaden blijven bestaan. Onduidelijk is echter of iedereen het onderscheid van de twee fietspaden kent en zich daaraan houdt en het juiste gebruik voldoende kan worden gecontroleerd door de politie en boa's. De toekomst zal uitwijzen of de verkeersveiligheid van het fietsverkeer op de Zeeweg daarmee in de toekomst voldoende gegarandeerd is. Zo niet, dan zal gestudeerd moeten worden op andere oplossingen, waaronder het verbreden van beide fietspaden.

Meer veilige oversteekplaatsen

Een aanvullend onderwerp betreft de aanleg van meer veilige oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers op de Zeeweg, die voorzien zijn van verkeerslichten. Die zijn er relatief weinig en vergroting van het aantal zou de snelheid van het autoverkeer ook kunnen afremmen. Gedacht kan worden aan een oversteekplaats bij de ingang van camping Bloemendaal en bij de in- en uitgang van de Eerebegraafplaats. Die laatste is zeer gewenst vanwege de herdenkingen en de rondleidingen van schoolklassen, die meestal op de fiets naar en van de Eerebegraafplaats komen.

Meer bezoek aan Zandvoort met de trein en met de fiets.

De Nederlandse Spoorwegen hebben voor de zomer van 2021 een gedifferentieerd vervoersschema gepubliceerd waarbij het aantal treinbewegingen op de lijn Amsterdam Zandvoort afhankelijk is van het weer en de activiteiten (zoals de Formule 1 autoraces). Met de bedoeling dat er genoeg treinen rijden als dat nodig is. Dat heeft voor de Formule 1 goed gewerkt. Het valt te verwachten dat in de komende jaren de Nederlandse Spoorwegen een soortgelijke regeling zal hanteren. Daarnaast heeft de organisatie van de Formule 1 bedacht dat gedurende de drie dagen van de Grand Prix een groot aantal bezoekers per fiets, e-bike,

snorfiets, brommer of scooter naar en van de Grand Prix moesten reizen. Dat is door de heldere publiciteit van de organisatie en de nauwe samenwerking met de vier regiogemeenten redelijk gelukt en een mogelijk voorbeeld voor andere drukke stranddagen. Zowel de maatregel van de Nederlandse Spoorwegen als de actie van de Formule 1 organisatie verdienen daarmee aanbeveling in de komende jaren, niet alleen bij de Grand Prix, maar ook op andere drukke dagen. Het zorgt daarmee voor een ontlasting van auto's en motoren op de Zeeweg en mogelijk minder ongelukken.

Monument
De Zeeweg als totaal bouwwerk en vanwege haar honderdjarige geschiedenis, is belangrijk genoeg om het predicaat van monument te krijgen. Rijks-, provinciaal- en/of gemeentelijk? Provinciaal ligt het meest voor de hand vanwege haar eigendommen aan weerszijde van de Zeeweg en haar supervisie over de weg zelf. Het lost daarmee de onveiligheid van de Zeeweg niet op, maar is wel een extra stimulans om daaraan mee te werken. Tevens is de status van monument een waarborg om het historische beeld, ontworpen door architect Springer niet te verstoren door een of meer rijstroken van de Zeeweg een structureel andere bestemming of uiterlijk te geven. Gezorgd moet worden dat de bedoeling en de architectuur van de honderdjarige Zeeweg in tact blijven.

28. Markering rijrichting op wegdek bij kruisingen

Regelmatig fiets ik over de Zeeweg op weg naar mijn vrijwilligerswerk in het Kraansvlak. En ook soms met de auto. Ik kreeg vandaag een simpel idee dat wellicht kan voorkomen dat men tegen de richting inrijdt (en het eenrichtingsverkeersbord met de tekst "ga terug"mist omdat men de weg afsnijdt of even niet oplet), zoals met het dodelijke ongeluk met de scooter.

Het viel mij op dat vanuit de zijwegen gezien de inrichting van de weg met de dubbele rijbaan, niet anders is dan een gewone weg met een enkele rijbaan. Dat kan dus verwarring geven omdat de inrichting van een
tweebaans- en deze vierbaansweg hetzelfde is.

Mijn voorstel is om voor en na elke kruising op de Zeeweg op elke rijbaan een grote pijl op het wegdek aan te brengen, waarin de rijrichting wordt aangegeven. Bij de Zeeweg dus bij elke rijbaan een pijl dezelfde kant op. Desnoods zou ook nog de tekst "ga terug" op de rijweg aangebracht kunnen worden.

Voordeel van deze oplossing is ook dat het eenvoudig te realiseren is, zonder al te veel kosten.

29. Geen voorstel

Eerlijk gezegd vind ik deze uitnodiging om ideeën voor de Zeeweg te geven, hypocriet, zolang de provincie zich op het standpunt stelt dat het strandverkeer door de bebouwde kom van Haarlem en Bloemendaal een gemeentelijke probleem is.

Bijlage 2

Scoringscriteria ideeën verbetering verkeersveiligheid Zeeweg

1.Effectiviteit verbetering verkeersveiligheid:
Maatregel verbetert verkeersveiligheid voor gemotoriseerd verkeer en/of fietsverkeer
1a weg: voor gemotoriseerd verkeer
1b fietspad: voor fietsverkeer

2. Eenduidigheid voor weggebruiker:
De eenduidigheid kan o.a. verbeterd worden met een beperking van het aantal verkeersborden en minder diversiteit in regels

3. Verbetering rust en recreatieve beleving van natuur en landschap:
De Zeeweg loopt dwars door het Nationaal Park Zuid-Kennemerland. Met name het hard rijdende gemotoriseerde verkeer heeft een verstorende werking voor de recreatieve beleving van het landschap. Deze verstorende werking kan beperkt worden door maatregelen die het verkeer in snelheid, beleving en geluid rustiger maken.
Ook voorstellen voor minder inhalen op het fietspad en éénrichting rijden maakt het rijden op het fietspad rustiger, waardoor de fietser meer van de omgeving genieten

4.Toekomstbestendigheid

De ideeën zijn gestoeld op een toekomstvisie met doelstellingen van mobiliteit, milieu en klimaat. De voorstellen voor inrichting en het gebruik van de weg doen geen afbreuk aan de kwaliteiten van de Zeeweg: licht, rust, ruimte en zichtlijnen.

5. Termijn van realisatie
Maatregelen zoals verbreding van de weg of aanpassingen bij aansluitingen zijn ingrijpender dan aanbrengen van markeringen of belijning. Dergelijke maatregelen kunnen waarschijnlijk goed gecombineerd worden met groot onderhoud. Het gevolg is wel dat ze dan pas op de langere termijn uitgevoerd worden.
5a korte termijn
5b lange termijn

6. Investering voor realisatie
Wanneer grote investeringen nodig zijn, zullen maatregelen minder makkelijk uitvoerbaar zijn: van rijkswege is een budget Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) beschikbaar voor 50 % medefinanciering van specifieke verkeersveiligheidsmaatregelen.
6a weinig
6b veel

Scoringstabel ideeën verbetering verkeersveiligheid Zeeweg

nr	1a eff weg	1b eff fiets	2 eenduidig	3 beleving	4 toekomst	5a rea kort	5b rea lang	6a € weinig	6b **€** veel
1		x		x	x	x		x	
2	x		x	x	x	x		x	
3	x		x	x	x	x		x	
4	x		x	x	x	x		x	
5		x			x	x		x	
6		x				x		x	
7	x			x	x	x			x
8	x	x		x		x	x	x	x
9	x		x	x	x	x		x	
10	x	x	x	x	x	x	x	x	x
11		x			x	x		x	
12	x						x	x	
13	x	x		x	x	x	x	x	x
14	x					x		x	
15	x	x	x	x	x	x	x	x	x
16		x	x		x	x		x	
17	x						x		x
18		x	x		x	x		x	
19	x	x	x	x	x	x		x	
20		x	x		x	x		x	
21		x	x		x		x		x
22	x	x	x	x	x	x		x	
23	x	x		x	x		x		x
24	x						x		x
25	x	x	x	x	x		x		x
26	x	x		x			x		x
27	x		x	x	x	x			x
28	x					x		x	
29									

Bijlage 3. persbericht ABC.

A B C

Architectuurcentrum Haarlem

Hoe maken we de Zeeweg veiliger?

Ideeënprijsvraag over verkeersveiligheid Bloemendaalse Zeeweg

De afgelopen maanden stond in het ABC Architectuurcentrum Haarlem de tentoonstelling 'Parkway naar de Kust' over 100 jaar Zeeweg in Bloemendaal. Helaas zijn er op deze weg in de periode dat die expositie hier te zien was, weer meerdere ongelukken gebeurd met automobilisten, scooterrijders en fietsers. Van verscheidene kanten wordt opgeroepen maatregelen te treffen om de Zeeweg veiliger te maken. Maar welke maatregelen kunnen dat zijn? Om het denken daarover te stimuleren én de veiligheid van de weg te agenderen, schrijft het ABC i.s.m. Stichting Vrienden van de Middenduin een ideeënprijsvraag uit. Centraal staat daarbij de vraag: Hoe is de verkeersveiligheid van de Zeeweg te verbeteren, rekening houdend met de omgeving van het Nationaal Park Zuid-Kennemerland én de ontwerpkwaliteiten van de weg?

Mee doen?
Eenieder kan meedoen, zowel op persoonlijke titel maar ook als organisatie. Ideeën kunnen in woord en/of beeld ingestuurd worden per email (info@architectuurhaarlem.nl) of per post (ABC Architectuurcentrum Haarlem, Groot Heiligland 47, 2011 EP Haarlem) o.v.v. Idee voor Zeeweg. Inzendingen mogen teksten zijn maar ook tekeningen, collages etc.. Maximale grootte is formaat A3 en maximaal aantal vellen is vijf. Maquettes en driedimensionaal werk wordt niet geaccepteerd. De **sluitingsdatum is 28 oktober 2021**.

Alle inzendingen worden beoordeeld door een deskundige jury. Die kijkt onder meer naar de ideeën voor verbetering verkeersveiligheid maar ook hoe die passen bij het karakter van de Zeeweg.

De ideeën zullen gepresenteerd worden op – onder voorbehoud - donderdagavond 18 november 2021 tijdens een bijzondere avond in het ABC. Alle inzendingen worden dan aangeboden aan de gemeente Bloemendaal en de Provincie Noord Holland.

Meedoen is belangrijker dan winnen.

Omdat meedoen belangrijker is dan winnen verloot het ABC onder alle inzendingers 3 geschenkbonnen.

Meer informatie en spelregels zie hieronder:

Bijlage 4. Spelregels ideeënprijsvraag



Hoe maken we de Zeeweg veiliger?

'Spelregels ideeënprijsvraag' (versie 24 september 2021)

Wil je meedoen aan deze ideeënprijsvraag? Dit zijn de spelregels op een rijtje:

Eenieder kan meedoen, zowel op persoonlijke titel maar ook als organisatie.

Ideeën kunnen in woord en/of beeld ingestuurd worden per email (info@architectuurhaarlem.nl) of per post (ABC Architectuurcentrum Haarlem, Groot Heiligland 47, 2011 EP Haarlem) o.v.v. Idee voor Zeeweg.

Inzendingen mogen teksten zijn maar ook tekeningen, collages etc..

Maximale grootte is formaat A3 en maximaal aantal vellen is vijf.

Maquettes en driedimensionaal werken kunnen helaas niet worden geaccepteerd.

De **sluitingsdatum is 28 oktober 2021** dat betekent dat op 28 oktober 2021 alle inzendingen die meedoen in het bezit van het ABC moeten zijn .
Een deskundige jury gaat een alle inzendingen beoordelen om tot een shortlist van 3 voorstellen te komen.
De jury gebruikt hierbij als criteria (onder meer):

- Verbetering van verkeersveiligheid voor zoveel mogelijk weggebruikers;
- Verbetering van het natuurlijke aanzicht en de recreatieve beleving van de weg zoals Leonard Springer bij het ontwerp voor ogen stond.

Tenminste de shortlist van 3 inzendingen zullen – onder voorbehoud - op de bijeenkomst van 18 november om 20.00 in het ABC of in het gemeentehuis van Bloemendaal gepresenteerd en toegelicht worden.

met nadruk wordt onderstreept dat de jury geen winnaars kiezen maar inzendingen die het denken over verkeersveiligheid in relatie tot de Zeeweg het meest verder kunnen helpen dan wel kunnen agenderen.

Alle inzendingen zullen aan de Provincie Noord Holland als wegbeheerder worden aangeboden voor nader onderzoek op uitvoerbaarheid.

Door inzending wordt afstand gedaan van het mogelijke intellectuele eigendom.
Het ABC staat het als organisator van deze ideeën prijsvraag vrij om (delen) van de inzending te publiceren.

In principe wordt bij het gebruik/publicatie van delen van de inzending de naam van de inzender(s) vermeld maar dat is niet verplicht en kan het ABC ook niet verplicht stellen aan anderen.





Bijlage 5. Namenlijst inzenders en suggesties ideeënprijsvraag

(in willekeurige volgorde)

Jan de Jong
Chris van Tijen
Rutger Meijer
Frans van Loon
Jan van Bezu
John Beuker
R.M. Bolhuis
Chr vd Minne
Marijke Faase
Reinier Schaper
Cathy Huisen
Bert Hartoch
Reinoud Ruijterman
Madelon Kooiman
Erik Claus
R en C Timmers
Carla Meijer
Ria vd Velden
Kees Ouwerwerk
Marian Wildeboer
Jan vd Pol
Ed Prins
t Paaltje
J.Schuijt
Rob vd Pieterman
Hans Maerseille
Piet vd Ham
Bas Kamps
PJ vd Broecke

Van: Hans de Man [redacted]
Verzonden: donderdag 9 december 2021 09:29
Aan: [redacted]
CC: Bestuurssecretariaat Heiloo <Bestuurssecretariaat@Heiloo.nl>; griffie@heiloo.nl; info@debuch.nl; raadsgriffie@Alkmaar.nl; Statengriffie <statengriffie@noord-holland.nl>; info@watZr.nl; [redacted]
Onderwerp: Fw: Reactie Afslag A9, Zandzoom, Groene straten

Dag [redacted]

Gisteren ontdekte ik tot mijn schrik een grote fout. 'Wethouder Hans Opdam' moet natuurlijk wethouder Rob Opdam zijn.
Uiteraard excuus hiervoor. Ook aan Rob Opdam, mocht hij de Re onder ogen hebben gehad. In deze Fw is dat gecorrigeerd.
Ik vond het een te grote fout om voorbij te laten gaan. Ook excuus voor de overlast die dat weer geeft.
Ik hoop nu maar dat dit voor de cie. OR van 20-12, waarin deze Re als ingekomen stuk is geagendeerd zo heeft de griffie me verzekerd, kan worden hersteld. Dat geldt ook voor de overige cie. vergaderingen.

Groet,
Hans de Man

From: [redacted]
Sent: Tuesday, November 30, 2021 11:01 AM
To: [redacted]
Cc: Bestuurssecretariaat Heiloo ; griffie@heiloo.nl ; info@debuch.nl ; raadsgriffie@Alkmaar.nl ; statengriffie@noord-holland.nl ; info@watZr.nl ; [redacted]
Subject: Re: Reactie Afslag A9, Zandzoom, Groene straten

[redacted]

Dag [redacted]

Dank voor uw reactie 'zoals afgesproken'.
In mijn Re op uw Re neem ik meteen het bericht uit het NHD van 24-11 en het NHD van 27-11 mee over de plannen van het gemeentebestuur met de Zandzoom. Zo gaat dat met crisiscommunicatie in een oplopende Klimaatcrisis bovenop de Coronacrisis.
Eerst een update van de Zienswijze Afslag A9 (Bijlage). Die update is een chronologische voortzetting. Daarna 'de mogelijkheden om verder te komen' zoals u dat noemt.
Verder een poging Iedereen bij de les te houden in deze crisis. In CC zet ik daarom het gemeentebestuur van Heiloo via het bestuurssecretariaat, de gemeenteraad via griffie@heiloo.nl, de overige gemeenteraden van de BUCH via info@debuch.nl, de gemeenteraad van Alkmaar via raadsgriffie@alkmaar.nl, Provinciale Staten van Noord-Holland via de statengriffie en ook de watZrcampagne 'Groene straten gezocht' samen met

de communicatie functionaris van Landschap Noord Holland, en dat vanwege de Rechte Hondsbosschelaan als mogelijk 'Groene straat'.

Allemaal moeten ze dit Klimaatalarm horen. Ditmaal niet als hoornsignaal samen met de klokken van de Witte Kerk, zoals dat op 14-3 15:00 geklonken heeft (Zie Zienswijze), maar nu via een Re aan een Communicatie-adviseur Team communicatie/Programma Klimaat van de BUCH.

Eerst voor de goede orde, het communicatie-verloop. (Dat is een voortzetting van de chronologie uit de Afslag-Zienswijze.)

6-5 en 1-6 input in het BUCH Klimaatpanel in de vorm van de Afslag-Zienswijze en een link naar het webinar Duurzame mobiliteit van Grootouders voor het Klimaat.

14-9 had ik een kennismakingsgesprek met burgemeester Mascha ten Bruggencate in het bijzijn van beleidsmedewerker

Op de Zienswijze had ik haar voorbereid met 'Liegt er niet om'. En ook vroeg ik, of ik loopfietsend tot in de B&W kamer kon komen om haar daarmee kennis te laten maken met 'nieuwe Volksgezondheid' passend in de VN SDG's. Die nieuwe kijk op Mobiliteit hoef je dan niet uit te leggen, want je ziet meteen een visie met een realistische innovatie in gedrag en techniek zonder een zogenaamd rebound effect. En als je dat goed tot je door laat dringen, dan snap je dat Mobiliteit opnieuw van onderaf moet worden uitgevonden en opgebouwd wil die gezond en duurzaam zijn. Geen bezwaar was er, dus zo geschiedde.

Voorafgaand aan het gesprek werd mij door te verstaan gegeven dat de Afslag daarin niet aan de orde kon komen en dat de besluitvorming met een half jaar zou worden uitgesteld. (Later schriftelijk bevestigd zonder die uitstel-termijn.)

Waarom was dat? Want de Zienswijze was op dat moment, gelet op de uitspraak van de Raad van State (RvS) in de Zandzoomkwestie, natuurlijk zeer actueel: Afslag primair, Zandzoom afgeleide en verkeer Stationsweg vergelijken met en zonder Afslag. Voor vergelijken pleit ik al sinds 2017 (Zie Zienswijze). Dat gebeurt op basis van een een 'Regionale Mobiliteit Strategie'(RMS) uit het Klimaatakkoord. 'Met tempo' moet die strategie er overal komen -dus ook in deze regio.

Bestuurlijke onderbouwing in de vorm van het WHO Charter on Transport and Environment (1999) is in dat gesprek ook aan de orde geweest. Ik heb eruit geciteerd over het externaliseren en internaliseren van de verkeer gebonden gezondheidsschade. En wij hebben ons hardop afgevraagd hoe het mogelijk is dat er in die ruim 20 jaar op dat punt niets wezenlijks is gebeurd, de burgemeester wijzend op uitspraken van de voormalige minister van Economische zaken, Hans Wijers.

Ook architect prof. ir. Jon Kristinsson, em. hoogleraar Milieutechnisch Ontwerpen TU Delft, lag met zijn afsluitende publicatie 'Vitale architectuur'/ 'integraal ontwerpen' op de gesprekstafel, en dat vanwege zijn Rechte Hondsbosschelaan 8 ontwerp, dat ik voor de watZr campagne 'Groene straten' heb aangemeld.

En mijn ergernis over de voorafgaande gang van zaken (zie Zienswijze) heb ik de burgemeester in bedekte termen laten blijken door haar een niet mis te verstane passage uit mijn inspraak tijdens de gemeenteraad van 25-9-2017 te citeren over het bestuurlijk 'luchtje' dat als integriteitsprobleem aan wethouder Rob Opdam hangt.

Aan mijn ergernis over het onder tafel verdwijnen van de gemeentelijke Duurzaamheidsagenda met de 'People Planet Profit' (PPP) uitgangspunten en 'auto km's

minimaliseren' –zie ook de Zienswijze- kwam ik niet toe, omdat ik me consequent aan de afgesproken tijd van een uur wilde houden. Dat was jammer, want ik had die Duurzaamheidsagenda in vol ornaat óp tafel liggen.

18-10 kreeg ik een bericht van [redacted] namens de watZr campagne. Ze had mijn bijdrage doorgestuurd naar haar 'contactpersoon in de gemeente Heiloo'. 'Zij zullen verder contact met u opnemen over de Groene straten actie' melde ze mij. Ook vond ze het een 'mooie foto' die ik er bij had gedaan.

(Er is -nu alweer meer dan een maand later- nog steeds geen contact opgenomen. En de bijgaande recente foto met de 1.5 graad van 'Parijs' samen met de planeet voor het raampje onder de nok -dichtbij scrollen- is een actie van Grootouders voor het Klimaat (Bijlage). Klimaatadaptatie, mitigatie en 'Parijs' in één oogopslag.)

Wat kunnen, dit gehele communicatie-verloop in aanmerking genomen, nu 'de mogelijkheden om verder te komen' zijn?

Geen mogelijkheid is er voor de gemeenteraad om in te stemmen met de Zandzoomplannen. De Raad gaat er zich blijkbaar 20-12 voor het eerst over buigen (NHD 24-11). Want, respect voor de uitspraak van de Raad van State (Afslag primair, Zandzoom afgeleide) en loyaliteit aan de Rechtsstaat (Zienswijze) ontbreken. En het Klimaatakkoord, om 'met tempo' te komen tot een Regionale Mobiliteit Strategie (RMS) lijkt te zijn genegeerd. 'Business As Usual'.

Wél is er de mogelijkheid voor de gemeenteraad om primair de Afslag te heroverwegen (Zienswijze). Dus, 'een harde PPP-vergelijking tussen dit Afslag-Bp en die RMS zonder Afslag moet dan -met in acht name van de genoemde kwesties (Stikstof, Luchtkwaliteit, RMS)- uitsluitsel geven', 'als bittere noodzaak met de status van een noodsignaal'. No time to waste.

Maar, het zou in deze noodsituatie natuurlijk de beste 'mogelijkheid' zijn, wanneer er van de Afslag wordt afgezien en er volop wordt ingezet op een RMS overeenkomstig het Klimaatakkoord. Dan kunnen daarvan uitgaande de Zandzoomplannen verder worden ontwikkeld met als bouw- en stedenbouwkundig houvast dat stukje Groene straat aan de Rechte Hondsbosschelaan.

Kortom, de beste mogelijkheid om verder te komen is: instemmen met de Zandzoomplannen en tegelijkertijd afzien van de Afslag als conditio sine qua non.

Voor dat ik aan de tweede mogelijkheid toekom eerst een reactie op uw mail.

Maar goed dat ik u even heb opgebeld, anders was mijn input in het BUCH Klimaatpanel – Zienswijze Afslag A9 en link webinar Duurzame mobiliteit Grootouders voor het Klimaat- nog langer blijven liggen (mijn mails van resp. 6-5 en 1-6).

Want wat ik wilde weten was 'de stand van zaken', m.a.w. of, en zo ja wat, er met mijn input was gebeurd. Ik heb er in die 7 maanden namelijk niks van gemerkt. Bovendien, het BUCH Klimaatpanel. Wat speelt zich daar af? Wie zitten erin? En 'Team communicatie/Programma Klimaat', wat moet ik me daarbij voorstellen?

Verder vraagt u naar mijn 'exacte bedoelingen'. Die moet u toch uit het mailhoofd en de Zienswijze af kunnen leiden? En als u 'Hans de Man Heiloo' Googeld (of dat misschien wel hebt gedaan), dan komt u mij in het NOS journaal van 10-3-2019 tegen en weet u 'meteen

hoe laat' het is. Dat heb ik de burgemeester trouwens ook kenbaar gemaakt in de aanloop naar het kennismakingsgesprek met haar.

De tweede 'mogelijkheid om verder te komen'' is, met in acht name van deze reactie, dan:

Antwoord op de vraag wat er met de input in het Klimaatpanel sinds 6-5 en 1-6 is gebeurd of misschien nog staat te gebeuren, met name als het gaat om die Regionale Mobiliteit Strategie uit het Klimaatakkoord. (En natuurlijk ook antwoord op de overige vragen.)

De derde mogelijkheid spreekt eigenlijk voor zich:

Contact met de 'contactpersoon in de gemeente Heiloo' van de watZr campagne, zoals dat is aangekondigd.

Dit lijkt me alles bij elkaar genomen voor u als communicatie-adviseur een zeer uitdagende communicatie-klus.

Tenslotte, als Re op uw vraag, voor deze drie 'mogelijkheden om verder te komen' sta ik open.

Groet,

Hans de Man, secretaris Ver. Penn, mede eiser in de Urgenda Klimaatzaak en Grootouder voor het Klimaat.

From:
Sent: Friday, November 12, 2021 1:13 PM
To: 'Hans de Man'
Subject: Reactie

Goedemiddag mijnheer de Man,

Zoals afgesproken zou ik deze week even terugkomen met een reactie. Ik zou graag een keer met u afspreken om uw exacte bedoelingen door te spreken. Daarnaast zag ik dat u ook zelf bezig bent met het vergroenen en klimaatbestendig maken van uw eigen omgeving (door uw melding voor de Groenste Straat via de WatZr-campagne) en dat u dat ook graag in de straat terug zou zien. Genoeg stof dus om een keer af te spreken. Ik weet niet of u in de gelegenheid bent om dit digitaal te doen en anders kan ik ook een keer langskomen (wel even afhankelijk van de coronamaatregelen die vandaag bekend worden gemaakt).

Aan de hand van dit gesprek kan ik gericht met beleidsmedewerkers in contact om duidelijkheid te verschaffen wat de mogelijkheden zijn om verder te komen.

Staat u daarvoor open?

Ik hoor het graag.

Met vriendelijke groet,

Team Communicatie / Programma Klimaat

[redacted]

[redacted]

De BUCH werkt voor de gemeenten Bergen, Uitgeest, Castricum en Heiloo

Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Aansluiting A9 2021

27-4-2021

Hans de Man

Inleiding

Deze tweede zienswijze is een actualisatie van het beroepschrift 'Afslag A9 Heiloo als Casus' uit 2018 [1, Bijlage]. Dat beroepschrift zou door de Stichting Heilloze Weg bij de Raad van State geanonimiseerd worden ingebracht bij het verzoek om een Voorlopige Voorziening. Dit, om niet ontvankelijk verklaring wegens niet direct betrokken belangen te voorkomen, zoals in de Casus Parkeerkelder is gebeurd [2]. Maar, zoals bekend, is de Raad van State vanwege de Stikstofproblematiek aan behandeling niet toegekomen.

Daarom, voor een goed begrip, eerst een chronologisch overzicht van hoe dit alles zo kon escaleren. Het begint met een aanloop en wordt daarna een puntig 'j'accuse'. De referenties worden op de gebruikelijke wijze tussen haken [...] aangegeven, en zijn, om meer Bijlagen te voorkomen, op verzoek beschikbaar uit het dossier.

Deze zienswijze is op dit overzicht gebaseerd. 'Aansluiting A9 2021' heet gewoon Afslag.

Aanloop

1996 Duurzame Ontwikkeling op de kaart van de Volksgezondheid/Public Health (PH) sector gezet [3]. En het RIVM moest in de nieuwe Volksgezondheid Toekomst Verkenning verder vooruit kijken, naar het Klimaatprobleem.

1999 Londen, WHO Charter on Transport, Environment and Health getekend en wel, ook voor Heiloo. Boodschap: Human Power Healthy Power/Fossil Power Foolish Power [3, pag.45].

2000 Charter landde hier te lande niet.'Van A naar Beter' ging het 'van A naar Slechter' [2].

2005 Charter crashte in Heiloo. Gesjoemel met de EU januari 2005 fijnstof norm, verduistering van een brandbrief aan GS en gemeenteraad, geen raadenquête, en zo het ontstaan van een bestuurlijk integriteitsprobleem [2].

2012 PH sector 'verkeuteld', en, grote hiaten tussen wetenschap, beleid en praktijk in Heiloo [4]. Dat in aanloop naar de VN Rio+20 conferentie, leidend tot de Sustainable Development Goals.

2015 Mede eiser in de Urgenda Klimaatzaak. (En, als Grootouder voor het Klimaat, in 2017 opnieuw met die Londense boodschap op het Binnenhof -18 jaar later ...)

'j'accuse'

2015. Verzoek -twee dagen na 'Parijs'-aan Provinciale Staten van Noord Holland om het krediet voor de Afslag niet goed te keuren. En om -met de geneeskunde als voorbeeld- te abstineren en uit voorzorg de Afslag te heroverwegen.

Afgewezen, begin *'j'accuse*'.

2016 Essay 'Hoe Duurzaamheid verdween uit Heiloo' [5] met de bestuurders in de beklaagdenbank.

Muziektheaterstuk 'Ds. Nicolaas Beets' [6]. In het bijzijn van Hans Romeyn 'de Romeinen van het Asfaltrijk' en 'de Kapteins of Industry' aangeklaagd wegens groei-fundamentalisme. En Paus Fransiscus lachte in zijn vuistje, toen Ds. Nicolaas Beets Willibrordus gelijk gaf met zijn demonstratie tegen de Afslag.

Inspraak Voorontwerp Bestemmingsplan (Bp). Weer een verzoek om heroverweging vanwege 'Parijs' met als uitgangspunt 'minimaliseren van te rijden auto-km's' uit de eigen Duurzaamheidsagenda. Bijlagen waren verdwenen. Opnieuw een verduistering? Gemeenteraad controleerde niet.

'*Nog een klacht erbij betekende dat: de gemeenteraad verzaakte haar controlerende taak.'*

2017 3-5 Zienswijze ontwerp Bp met een aangepast verzoek om te heroverwegen. Niet serieus genomen. Dat was 'Kop in het zand', vrij naar Jan Terlouw's Klimaatnovelle 'Kop uit het zand', en leidde tot *"het is hopeloos met u'.*

2017 25-7 Zienswijze Concept Verkeersbeleid (Verkeersplan). Afslag heroverwegen door Verkeersplan te vergelijken met een nieuw Verkeersplan zonder Afslag aan de hand van de People Profit Planet (PPP) beginselen uit de eigen Duurzaamheidsagenda.

B&W trokken het Verkeersplan in en de zienswijze verdween alsof hij er nooit geweest was.

'*Klacht op klacht: bestuurlijke chaos met een onwaarschijnlijk grote verdwijntruc.'*

2017 25-9 Inspraak ontwerp Bp, schriftelijk, met het verzoek de behandeling van het Bp aan te houden en te anticiperen op de WHO richtwaarden voor luchtkwaliteit. Én een reactie op de Nota zienswijzen ontwerp Bp met het verzoek te heroverwegen aan de hand van de PPP beginselen.

'*Nog een klacht. Het houdt niet op, los van Parijs, reactie van B&W één groot vraagteken.'*

2017 10-10 Inspraak ontwerp Bp, mondeling, ten overstaan van de gemeenteraad met als eindresultaat de finale aanklacht:

"G*een loyaliteit aan de Rechtsstaat in het algemeen belang van de Volksgezondheid en onvoldoende respect voor de Democratie door een machteloos, krachteloos en onvoldoende integer systeem van overheden – Heiloo in het bijzonder."*

2018 8-1 Beroepsschrift Raad van State. Daarin werd, zoals in de inleiding is aangegeven, dit overzicht eerst uitgebreid opgesomd [1, Bijlage].

De verzoeken uit de inspraak om te heroverwegen, en om te toetsen aan de WHO richtwaarden voor luchtkwaliteit, zijn, als reactie op al dat negeren, eisen geworden.

2018 21-5 Input Klimaatberaad gebaseerd op [1, Bijlage]:

"U vraagt ideeën om de CO2-uitstoot te verminderen.
Het ideeënstadium ver voorbij is 'Zienswijze concept-kabinetsbesluit Aanpassing NSL 2018' [7] gebaseerd op 'Casus Afslag A9 Heiloo' .

De Zienswijze komt neer op het actualiseren van het WHO Charter on Transport Environment and Health uit 1999 o.a. met actuele WHO richtwaarden voor luchtkwaliteit en met 'Parijs' voor CO2-uitstoot vermindering. En alles zsm implementeren aub.

Om een idee te geven, afgeleid van [Charter B1]: het in stappen van 10 % tot 2030 afbouwen van High Tech 'motorised transport' op korte afstanden (ca. 50% op 7,5 km) ten gunste van Low Tech lopen en fietsen, en tevens korte afstanden oprekken met elektrische ondersteuning zonder daarbij in rebound effecten te vervallen. Gezondheidswinst door voorzorg en preventie en minder CO2-uitstoot gegarandeerd, een kleinere ecologische voetafdruk van het zorgsysteem door zorgreductie, nog meer minder CO2-uitstoot dus.

Zo zou het hele Charter dienen te worden geactualiseerd zoals 'internalize the health and environmental externalities' [D 2]. In 2000 kwam ik op een kwartje van Kok boven op de literprijs. (Het terugdraaien van die 130 km maatregel mag vanzelfsprekend geen punt meer zijn.)

Het ligt voor de hand het RIVM hiervoor aan het werk te zetten. Maar, 'environmental externalities' en kwantificeren van de vermindering van de CO2-uitstoot als bijdrage aan de mobiliteitsdoelstelling van het Klimaatberaad zijn uiteraard een PBL aangelegenheid. Een coproductie RIVM-PBL zou het moeten worden".

2019 15-1 Voorzet gesprek Wethoudster Elly Beens met Volksgezondheid in haar portefeuille als volgt:

"Dag Wethoudster van Volksgezondheid, dag Elly,

Dat was eind vorig jaar een goed idee van jou om eens te 'bomen', toen je mij loopfietsend in het Loo met mijn AH-boodschappen zag. Heel mooi voorbeeld van Nieuwe Volksgezondheid vind ik zelf. Ook al omdat het een brede basis heeft. AH werkt mee en het is de bedoeling dat Heiloo Energie tijdens de Duurzame Huizenroute dit jaar de loopfiets in de etalage van de winkel zet.
Die Nieuwe Volksgezondheid komt natuurlijk niet uit de lucht vallen. Daarom wat stof om, mocht het er van komen, eens over te 'bomen':
1. Nieuwe Volksgezondheid ('New Public Health') zette ik in het Tijdschrift voor Sociale Geneeskunde/Gezondheidswetenschappen op de kaart (Bijlage, [3]);
2. Nieuwe Volksgezondheid is ook mijn inspraakreactie op de beantwoording door GS van de inspraak op de Omgevingsvisie 2050 (OVNH2050). De reactie heeft ter kennisname gestaan op de agenda van de gemeenteraad van 12-11-2018 bij de ingekomen stukken;
3. Die Nieuwe Volksgezondheid diende zich eigenlijk al aan in een dialoog met je voorganger, Jacob Ouderkerken. Een hele grote 'Boom' was dat die dialoog. Het begon met 'Straf van God' (Bijlage, [8]), gevolgd door de dialoog (Bijlage, [9]). Ik ben daarom maar zo vrij om in alle openheid Jacob in de CC te zetten.
En ik ben benieuwd of het er dit jaar van zal komen eens een boom op te zetten over Nieuwe Volksgezondheid in Heiloo".

2019 29-5 Het kwam ervan, uitgerekend op de dag van de Stikstofuitspraak van de Raad van State.

2019 19-7 Die uitspraak kwam tegenstanders van de Afslag goed uit. Dat meende ik te moeten relativeren en ik reageerde met een impressie van het gesprek met Elly Beens. Elly Beens en Jacob Ouderkerken in CC, in een poging om met deze openheid alle stagnatie te doorbreken. Als volgt:

"Hoera, dat dacht ik 29 mei niet echt, toen ik vlak na de PAS-uitspraak van de Raad van State ging 'Bomen' met wethoudster van Volksgezondheid, Elly Beens, en BUCH ambtenaar, Jessey Jacobus, over Nieuwe Volksgezondheid in Heiloo. Wel voelde ik mij wat sterker in mijn schoenen staan, want dit faillissement van het stikstofbeleid ligt in het verlengde van het faillissement van het luchtkwaliteitsbeleid. Het werd er alleen maar nóg groter van."

Dan volgen de drie genoemde agendapunten van 15-1 en gaat het verder als volgt:

"Bij Nieuwe Volksgezondheid gaat het er vooral om, om voorzorg en preventie in ere te herstellen. Ik liet het beide dames ook zien op mijn loopfietsje, want ik beende ermee alsof ik een bewegingsbeperking had, en om zo denkbeeldig erger te voorkomen door gewoon in beweging te blijven, dwars door het gemeentehuis tot in Elly's werkkamer onder de noemer van tertiaire preventie.
En primaire preventie is het, als ik er boodschappen mee doe in het Loo -met medewerking van AH. Dus, op de korte afstanden geen auto, ook geen elektrische: geen luchtverontreiniging, CO2-reductie en volop beweging, heel erg gezond en overeenkomstig IV B art. 1 van het WHO Charter on Transport Environment and Health om precies te zijn. Oftewel, Volksgezondheid en Milieu moeten op lokaal niveau weer partners worden, net zoals ik dat voor WHO en UNEP op mondiaal niveau bepleitte -in het algemeen belang als tegenhanger van de deelbelangen van de veel te vrije markt (Zie Bijlage 1, [5]). En net zoals dat met zoveel woorden in die NSL-zienswijze op het Nationaal Aktieplan Luchtkwaliteit staat (NAL, gaat nu Schone Lucht Aktieplan, SLA heten). Lees de Zienswijze met Casus er ook maar op na (Bijlage 2 en 3). (Amsterdam heeft zoals jullie weten al een SLA en wil in 2030 de WHO richtwaarden voor luchtkwaliteit halen. Nu Heiloo, en de BUCH, en Alkmaar, en de Provincie nog!)
Bij die Nieuwe Volksgezondheid kwam ook het heroverwegen van de Afslag volgens de People Profit Planet systematiek ter sprake, evenals bestuurlijk lef wat daarvoor nodig is –met het duo Thorbecke-Penn als voorbeeld- (lees mijn inspraak in Bijlage 3 er nog maar eens maar op na).
En ook ging het over een actieve opstelling in het Algemeen Bestuur van GGD Hollands Noorden inzake Luchtkwaliteit met de Stationsweg als aanknopingspunt (Bijlage 2) n.a.v. het agendapunt over de Omgevingswetgeving in de GGD AB-vergadering van april.
(Tussen haakjes, waarom is van die provinciale OVNH2050 inspraak in de gemeenteraad geen bespreekstuk gemaakt voor de cie. OR? En waarom is er niks gedaan met de in CC gestuurde opmerkingen over de huisvesting van Landschap Noord-Holland en Kennemer Wonen van 19-4-2018 over de kap van 6 bomen en de aanleg van 43 parkeerplaatsen? Allemaal bedoeld om bij een heroverweging van de Afslag duurzame mobiliteit in beweging te krijgen. Wat is dit toch

voor gemeenteraadselachtige zelfgenoegzaamheid?)

Kortom, ik liep op 29 mei bij die 'boom' met Elly Beens en Jessey Jacobus eigenlijk op dit hoera vooruit. En mijn loopfietsje was een symbolische katalysator voor een nieuw Verkeersplan, uitgaande van dat vermaledijde WHO Charter, en ter heroverweging van de Afslag. M.a.w. katalysator voor Nieuwe Volksgezondheid in Heiloo.
En, al te veel hoera is hier niet op zijn plaats, lijkt mij, want de Klimaat- en Biodiversiteitscrisis grijpt onverminderd verder om zich heen.
De vakantie maar gebruiken om meteen na het zomerreces Nieuwe Volksgezondheid in Heiloo stevig op de kaart te zetten, zou ik zeggen."

2020 24-1 De toenmalige oppositie (D66, PvdA, GBH) diende een SLA motie in. Ik reageerde met de mail van 19-7 Fw als volgt:

"Ik zag vanochtend de stukken voor de gemeenteraad van 3 februari a.s. met jullie SLA motie.
Die motie sluit naadloos aan bij wat ik daarover 19 juli 2019 stuurde. Zie Fw **vet en onderstreept**, SLA was toen nog Actieplan en nu Akkoord.
Ik steun de motie van harte."

2021 10-3 Ontwerp Bp in de cie. OR. Wethouder Rob Opdam zei toen (citaat uit het NHD van 11-03). : ...de onderbouwing van het Ministerie van de stikstofbeoordeling af te wachten. 'En anders kunnen we de oplossing wellicht in saldering vinden. Dat is een scenario waar we rekening mee hebben gehouden'.

Riekt naar hetzelfde gesjoemel als dat met die EU fijn stof norm van een wethouder met een integriteitsprobleem, oftewel van een 'wethouder met een luchtje' [1].

2021 14-3 15:00 Klimaatalarm als Grootouder voor het Klimaat. Overal in het land gebeurde dat. Het had net zoals twee jaar geleden een Klimaatmars moeten worden, maar nu kon dat niet vanwege de Corona situatie en werd het gespreid 'op anderhalve meter'.

Bij de entree van het Gemeentehuis blies ik groot alarm op mijn hoorn. BE, BE, de tonen van het oorspronkelijke alarm. Dat wisselde ik af met BE's op de tekst:"Heroverwegen die Afslag". Afslag EE.

Terwijl ik daar zo stond te blazen luidde tegenover het gemeentehuis de Witte Kerk de noodklok. (Ik had de coördinator van de Witte Kerk, Annabel Vermeij, over het Klimaatalarm geïnformeerd, en ook, dat in 2009 de noodklok was geluid na een oproep van de Wereldraad van Kerken ten tijde van de mislukte Klimaatconferentie in Kopenhagen, zelfde tijd, 15:00.)

Groot Klimaatalarm was dat van een hoorn samen met een kerkklok,en dat onafhankelijk van elkaar. Daarbij zat voormalig wethoudster Ans Willemse, naar eigen zeggen, op een bankje voor de Witte Kerk zonder de hoorn te horen. Er was slechts één getuige. Een passant die mij eerst vroeg of ik op publiek stond te wachten en me daarna in de gaten hield, ik zag het vanuit mijn ooghoeken.

En ik blies daar in goed gezelschap met het standbeeld voor de ingang van het gemeentehuis. En wel [9], 'samen met dat Mansfiguur daarbuiten': "Een bestormer van een Bureauburcht met gezeten Bestuurders en slaafse Volksvertegenwoordigers. De Status Quo ... handhavende gevestigde orde werd daar in stand gehouden. Flinke opstapstoel erbij voor de bestorming. ... in zijn gelaat 'de schreeuw' van Edvard Munch, geluid van intense woede en diepe wanhoop: J'accuse."

(Had ook wel in het NOS journaal gemogen zoals twee jaar geleden tijdens de Klimaatmars in Amsterdam. Heleen Ekker vroeg me toen waarom ik daar liep. Als Grootouder voor het Klimaat, voor mijn kleinzoons dus. Hun namen stonden op mijn spandoekje. En 'ïk wil een betere wereld' en 'ik wil groene bomen' prijkte op dat van resp. kleinzoon Mans en Nicolas. De twee uit het Grootouder- filmpje n.a.v. de herdenking van de Watersnood in Zeeland.)

Zienswijze.

Dit chronologisch overzicht laat om te beginnen ruim 20 jaar falend bestuur zien op Rijks, Provinciaal en Gemeentelijk niveau. Het WHO Charter, waarin de belangen van Verkeer, Milieu en Volksgezondheid -inclusief de Economische consequenties daarvan- waren geïntegreerd, en waar achtereenvolgende kabinetten aan waren gecommitteerd, werd stelselmatig genegeerd. Het leidde tot steeds meer fragmentatie i.p.v. integratie in het beleid met als gevolg, infrastructuurontwikkeling waarvan die parkeerkelder en de Afslag typisch Heiloose voorbeelden zijn, en economische ontwikkeling, waarbij de gezondheidsschade annex milieuschade tot op de dag van vandaag niet werd beprijsd, in Heiloo met gratis parkeerbeleid. Tot op de dag van vandaag gecontinueerd in het vigerende coalitiedocument door een gemeentebestuur met een serieus integriteitsprobleem.'Heiloo fietsdorp' in dat document klinkt dan ook erg vals.

Verder laat het overzicht ruim 5 jaar hardnekkige Business as Usual (BAU) zien. Voor 'Parijs' stond de Afslag vast, en na 'Parijs' bleef dat zo. Herhaalde verzoeken om de Afslag te heroverwegen deden er niet toe. Voor de vorm werden ze weggewimpeld met 'Wij onderschrijven Parijs' en op de inhoud was er geen weerwoord.

Ook escaleerden de verzoeken in die 5 jaar, om uiteindelijk te resulteren in een heroverwegingseis. Het begon meteen na 'Parijs', met het verzoek aan Provinciale Staten om geen krediet voor de Afslag goed te keuren, uit voorzorg, met een verwijzing naar de serieuze geneeskunde, waarin voorkomen altijd beter dan genezen is. Toen dat niet werkte volgde een essay, waarin de gemeentelijke opvatting over Duurzaamheid werd doorgeprikt. Kunst en religie waren in muziektheaterstuk Ds Nicolaas Beets een volgende poging om 'de Romeinen' tot heroverweging te bewegen. Een krachtige PPP-voorzet werd er bij het Afslag-Verkeersplan voor gedaan. Die werd genegeerd en leidde tot deze niet mis te verstane j'accuse met de heroverwegingseis. Na de vergadering van de cie. OR. van 10-3 jl. klonk voor het gemeentehuis 14-3 het slotakkord. Groot alarm 'heroverwegen die Afslag', terwijl de Witte Kerk de noodklok luidde.

Tevens blijkt uit het overzicht, dat 'het belang' Volksgezondheid deel van het probleem is.

De balans tussen zorg en preventie is grondig verstoort. Voorzorg is Achterzorg geworden. En bij preventie als zodanig legt primaire preventie (zoals corona voorkomen) het af tegen secundaire (vaccineren) en tertiaire (de anderhalve meter). Gezond gedrag is daarbij in alle gevallen cruciaal en dan niet ter compensatie, zoals gebrek aan beweging met sport, maar als vanzelfsprekend onderdeel van een gewone leefstijl.

Met achtereenvolgende wethouders, die Volksgezondheid in hun portefeuille hadden, is er over gesproken [8, 9 en citaat]. Daarbij kan in 'Human Power Healthy Power/Fossil Power Foolish Power" deze hele kwestie niet korter worden samengevat. En als het om innovatie van techniek (minder luchtweerstand en een betere ergonomie) én gedrag gaat, stond dat Human Powered Vehicle -'proves two wheels are better than four'- 20 jaar geleden al model. De loop-boodschappenfiets demonstreerde dat tot in de werkkamer van de wethoudster. Alles bedoeld om op korte en langere korte afstanden tot 2030 in stappen van 10% 'motorized transport' af te bouwen. [input Klimaatberaad, citaat]. En natuurlijk kan dat niet zonder ingrijpende bijbehorende infrastructuur- en economische ontwikkeling.

Oftewel, New Public Health moet deel van de oplossing worden en dat betekent mobiliteit op geleide van een geactualiseerd WHO Charter opnieuw uitvinden met lopen en fietsen op meer, en langere, korte afstanden.

Daarbij spelen er nog vier grote kwesties.

In de stikstof kwestie is het de vraag of, nu 'de onderbouwing van het Ministerie van de stikstofbeoordeling moet worden afgewacht', dit Bp nog wel deugt (Bp, Bijlage 11). Het geldt ook voor de ecologische effecten die de Wet Natuurbescherming overstijgen.in relatie tot de Biodiversiteitscrisis (Bp, Bijlage 12). En dat 'saldering-scenario' riekt vanwege het integriteit-'luchtje' nu ook niet bepaald fris.

Verder wordt in de kwestie van de verkeerseffecten het Verkeersmodel van de regio Alkmaar

gebruikt (Bp, Bijlage 15), terwijl in het Klimaatakkoord Regionale Mobiliteit Strategieën zijn voorzien in het verlengde van de Regionale Energie Strategieën -'tempo maken'. Zo bezien is dat Alkmaarse model dus achterhaald net zoals trouwens 'Heiloo fietsdorp' uit het coalitieakkoord en een Masterplan Centrum Heiloo met 32 'parkeervakken' erbij.

En in de kwestie van de luchtverontreiniging gaat het niet aan om te blijven hangen in de Wet Milieubeheer van 30-10-2007 (Bp, Bijlage 20) en voorbij te gaan aan het SLA waarin toegewerkt zal worden naar de WHO richtwaarden, die in 2030 behaald moeten zijn. (En waarvan wij, evenals het Longfonds (manifest van 21-4 jl) vinden, dat dat al in de komende kabinetsperiode gerealiseerd moet worden.) Deugt niet.

Maar bovenal is Corona een kwestie. Want als 'Corona' één ding heeft aangetoond, dan is het wel dat BAU niet langer kan. Dat was al duidelijk na 'Parijs'. En daar komt nu deze pandemie overheen, terwijl ondertussen de Klimaat- en Biodiversiteitscrisis verder blijft oplopen. In zo'n diepe crisis is het vanzelfsprekend verstandig om met 'heroverwegen' pas op de plaats te maken. Bezinning gevraagd dus. Daar komt nog wat bij. Want, is er geen steekje los als er in dit 'fietsdorp' 'parkeervakken' bij moeten komen in dat 'Masterplan Centrum Heiloo'? Dus, is het de vraag of deze Afslag-BAU niet een heuse aandoening is geworden. Overigens is er voor zo'n kwaal een goede remedie. Kalm aan doen en die vergeten Duurzaamheidsagenda met 'auto km's minimaliseren' er eens bij pakken om vervolgens dit Afslag-Bp systematisch heroverwegen. Oftewel, bezinnen en heroverwegen met New Public Health als conditio sine qua non.

Kortom, de zienswijze is sinds 'Parijs' ruim 5 jaar lang onveranderd gebleven: Heroverwegen!

En dat met als krachtige voorzet de zienswijze van 15-7-2017 op het toenmalige Verkeersplan zie [1, Bijlage]. De input voor het Klimaatberaad komt daar nu bij, zie het citaat van 21-5-2018. Dat geldt ook voor een Regionale Mobiliteit Strategie (RMS) zonder Afslag, die moet er volgens het Klimaatakkoord 'met tempo' komen. Een harde PPP-vergelijking tussen dit Afslag-Bp en die RMS zonder Afslag moet dan -met in acht name van de genoemde kwesties- uitsluitsel geven.

Heroverwegen dus, óók als bittere noodzaak met de status van een noodsignaal.

Referenties.

1. Beroepsschrift Afslag A9 Heiloo als Casus tegen het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan Aansluiting A9 door de gemeenteraad van Heiloo 9-10-2017.Vereniging Penn 8-1-2018.
2. Public Health en Mobiliteit. Casus Parkeerkelder Stationscentrum Heiloo. Ver. Penn februari 2006.
3. Man JCJ de. Duurzame Ontwikkeling en de betekenis voor milieu, gezondheid en gezondheidszorg. TSG/Tijdschrift voor Gezondheidswetenschappen 1996;74:356-61.
4. Man JCJ de. Duurzame ontwikkeling voor en na Rio+20. TSG/Tijdschrift voor Gezondheidswetenschappen 90, 210-212 (2012)
5. Duurzaamheden. Ver. Penn 10-5-2016.
6. Hans de Man. Ds. Nicolaas Beets. Muziektheaterstuk t.g.v. Music Meeting Heiloo voor blaaskwintet Vijf voor de Wind. Uitgevoerd Heiloo 4-6-2016 in de Cultuurkoepel.
7. Zienswijze concept-kabinetsbesluit Aanpassing NSL 2018. Ver. Penn 5-5-2018.
8. Hans de Man. Straf van God. Juni 2013.
9. Hans de Man. Dialoog met Jacob. Januari 2014.

Van: r.karst@raadzaanstad.nl <r.karst@raadzaanstad.nl>
Verzonden: donderdag 25 november 2021 13:08
Aan: Statengriffie <statengriffie@noord-holland.nl>
Onderwerp: Open brief overlast Coenbrug Zaanstad

Aan statengriffie provincie Noord-Holland.
Kunt U verzorgen dat bijgevoegde brief onder de woordvoerders mobiliteit en verkeer van de fracties wordt verspreid? Bij voorbaat dank.

Toelichting op de brief:
Vanaf 2005 proberen bewoners, met als trekkende kracht [redacted], de overlast rondom de Coenbrug in Koog a/d Zaan te beperken en vanaf 2016 gebeurt dat met hulp van de "Werkgroep A8-Coenbrug" met adviseur [redacted].
De Werkgroep attendeerde ons op een brief van Rijkswaterstaat met de aankondiging van groot onderhoud in 2024 van de Coenbrug. Daarin wordt vermeld dat er geen budget (ongeveer € 2 mln) voor hogere geluidschermen is.
Met de Open Brief proberen we in Zaanstad de lang gekoesterde wens hiervoor toch te kunnen honoreren.
De brief wordt vandaag verder verspreid aan:
Rijkswaterstaat
Provincie Noord-Holland
Provinciale en landelijke fracties van de ondertekenende partijen.

Namens de ondertekenaars.
Met vriendelijke groet,

Rob Karst
D66-Zaanstad
r.karst@raadzaanstad.nl

Zaanstad, 24-11-2021

OPEN BRIEF:

LUCHTKWALITEIT EN LEEFBAARHEID IN ZAANSTAD LANGS DE A8 TER HOOGTE VAN DE COENBRUG: HET MOET EN KAN ECHT BETER!

Al decennia lang wordt er op allerlei tafels gesproken over de problematiek rondom de A8-West (Nauernasche Vaart-Knooppunt Zaandam). Met grote teleurstelling hebben wij dan ook kennis genomen van het bericht van Rijkswaterstaat over het groot onderhoud dat in 2024 zal plaatsvinden aan de A8-Coenbrug. In dit bericht staat namelijk te lezen dat de geluidschermen van de Coenbrug en aanbruggen niet vervangen zullen worden door hogere exemplaren. De afgelopen jaren is regelmatig getracht de financiële middelen te vinden om de huidige schermen te verhogen. Dit geld is tot op heden niet gevonden, niet binnen de Gemeente Zaanstad, niet bij de Provincie Noord-Holland en niet bij Rijkswaterstaat. Om nieuwe schermen met de gewenste hoogte te plaatsen is een extra budget van ca. €2 miljoen nodig. Met dit bedrag kunnen we eindelijk iets doen aan de problematiek rond de Coenbrug!

Wij zijn van mening dat de problematiek rond de A8 tenminste net zo urgent is als die rond de N203 ter hoogte van Krommenie. Voor het verminderen van de overlast langs de N203 heeft de Provincie Noord-Holland een leefbaarheidsfonds beschikbaar gesteld. Uit diverse berichten blijkt echter dat de gelden daar niet zinvol geïnvesteerd kunnen worden . Bijna €2 miljoen uit dit leefbaarheidsbudget wordt inmiddels besteed aan de nieuwe rondweg Assendelft. Het Platform Krommenie heeft in een vorig jaar verschenen artikel in het Noord Hollands Dagblad aangegeven dat de voorgestelde maatregelen voor Krommenie in hun woorden “Zonde van het geld” zijn. Een herbestemming van de leefbaarheidsgelden van de Provincie zou dus een reële optie kunnen zijn. Maar natuurlijk zijn er ook andere mogelijkheden om de financiering te vinden.

De raad van de gemeente Zaanstad probeert al jaren een goede oplossing te vinden voor de bewoners in de buurt van de Coenbrug. Er zijn hiervoor moties in 2018 en 2019 met grote meerderheid aangenomen. Het is ons inziens onverteerbaar dat alle pogingen vanuit Zaanstad tot nu geen positieve bijdrage hebben gehad op de luchtkwaliteit en leefbaarheid voor de bewoners rondom de Coenbrug.

Samengevat komen wij tot volgende conclusies om de luchtkwaliteit en leefbaarheid in het gehele gebied rondom de N8 en A8 te verbeteren:

1. Ophoging van de geluidschermen langs de A8 ter hoogte van de Coenbrug en aanbruggen in 2024 samenvallend met groot onderhoud.
2. Verlaging van de maximum snelheid op het tracé A8 Nauernasche Vaart-Knooppunt Zaandam van 100km/uur naar 80km/uur.
3. Verlagen van de maximum snelheid van 100km/uur naar 80km/uur op de N246 tussen Krommenie en Westzaan.

De voorgestelde snelheidsbeperkingen zullen natuurlijk ook een positieve bijdrage leveren voor het verminderen van de CO_2 uitstoot in dit gebied, inclusief het Natura-2000 gedeelte van het Guisveld.

Namens de fractie van D66-Zaanstad: Rob Karst

Namens de fractie van de PvdA-Zaanstad: René Tuijn

Namens de fractie van de Christen Unie: Christa Neefjes

Namens de fractie van Groen Links: Jan de Laat

Namens de fractie van het CDA: Marc Wit

Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	8464
Extern Zaak ID	1663860
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	17 januari 2022
Agendapunt	9.e
Titel	Mobiliteit/Ruimte: Reserveringsaanvraag en intentieovereenkomst OV-knooppunten Haarlem (c-agenda RWK 10-1-2022 en M&B 17-1-2022)
Organisatieonderdeel	BEL/O&I

Bijlagen
Brief aan PS over reserveringsaanvraag en intentieovereenkomst OV-knooppunten Haarlem.pdf (c-agenda RWK 10-1 en M&B 17-1)

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Overdracht vanuit GS	29 november 2021
Ingekomen stukken ter kennisname	31 december 2021
Ruimte Wonen en Klimaat	10 januari 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	**17 januari 2022**

Toelichting

De provincie Noord-Holland werkt sinds 2017 samen met de gemeente Haarlem (en partners NS en ProRail) aan de integrale ontwikkeling van de OV-knooppunten in Haarlem. Vanuit deze samenwerking blijkt de komst van een nieuw OV-knooppunt buiten het centrum van Haarlem essentieel: Haarlem Nieuw-Zuid. De plannen voor dit knooppunt bevinden zich in een dusdanig vergevorderd stadium dat de gemeente een aanvraag heeft ingediend voor een reservering van een bijdrage uit het OV-fonds. Daarnaast gaan gemeente en provincie een intentieovereenkomst aan om de samenwerking op de overige knooppunten en voor de lange termijn te bestendigen.

Provincie Noord-Holland

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

J.A.P. Hengstmengel

BEL/OI

Telefoonnummer +31235143627

hengstmengej@noord-holland.nl

Verzenddatum

25 NOV. 2021

Kenmerk

1663860/1738060

Uw kenmerk

Betreft: Reserveringsaanvraag en intentieovereenkomst OV-knooppunten Haarlem

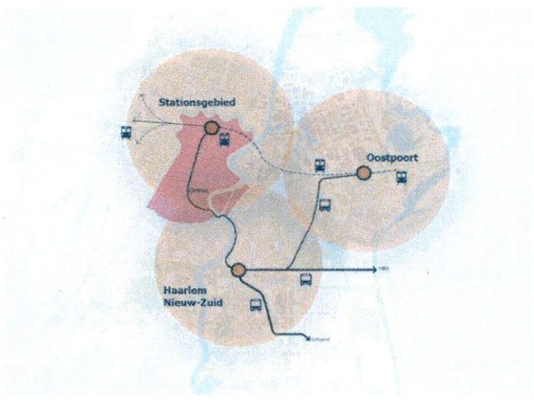
Geachte leden,

Op 28 juni 2021 hebben wij een brief van de gemeente Haarlem ontvangen waarin zij een reserveringsaanvraag doet voor een provinciale bijdrage van 10 miljoen euro aan de mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid uit het OV-fonds van de provincie Noord-Holland. Op 3 augustus 2021 hebben wij de gemeente Haarlem een brief gestuurd met het aanbod om hierover nader in gesprek te gaan (kenmerk 1663860/1668075). Dankzij de aanvullende onderbouwing van de reserveringsaanvraag hebben wij een besluit kunnen nemen.

Graag informeren wij u over ons besluit om een bedrag van maximaal € 8 miljoen te reserveren binnen het OV-fonds voor de ontwikkeling van OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. Daarnaast informeren wij u over ons besluit om een intentieovereenkomst met de gemeente Haarlem aan te gaan om de samenwerking op de lange termijn te bestendigen en de samenhang met de andere twee OV-knooppunten in Haarlem te borgen.

Inleiding

De provincie Noord-Holland werkt sinds 2017 samen met de gemeente Haarlem (en partners NS en ProRail) aan de integrale ontwikkeling van de drie OV-knooppunten in Haarlem. Vanuit deze samenwerking blijkt de komst van een nieuw OV-knooppunt buiten het centrum van Haarlem essentieel: Haarlem Nieuw-Zuid.



Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Voor Haarlem Nieuw-Zuid zijn in 2021 de mogelijkheden voor de inpassing van een mobiliteitshub onderzocht aan de hand van vier varianten. U bent in oktober j.l. per brief geïnformeerd over zowel de resultaten van dit onderzoek en het bijbehorende vervolgproces als de reserveringsaanvraag die de gemeente Haarlem heeft gedaan voor het OV-fonds, omdat zij zekerheid nodig heeft ten behoeve van de aanvraag bij het Rijk via het traject van Bereikbare Steden (kenmerk 1717061/1717065).

OV fonds
Op 14 september 2020 is door u het Bestedingsplan OV-fonds vastgesteld als kader voor bijdragen aan maatregelen op het gebied van OV, Ketenreis en OV-knooppunten (Voordracht 39 | 2020). Op 5 oktober 2021 hebben Gedeputeerde Staten de voortgangsrapportage van het OV-fonds vastgesteld (kenmerk 1413429/1712652) en bent u hierover per brief geïnformeerd (kenmerk 1413429/1712654).

De integrale ontwikkeling van de drie OV-knooppunten in Haarlem is in het Bestedingsplan aangeduid als prioritair project. Haarlem is een belangrijk regionaal centrum in enerzijds de regio Zuid-Kennemerland en anderzijds binnen de MRA en kan een rol spelen in het opvangen van de woningbehoefte van de MRA.

De realisatie van Haarlem Nieuw-Zuid is randvoorwaardelijk en een belangrijke eerste stap voor een duurzame en toekomstbestendige ontwikkeling van Haarlem, zowel op het gebied van verstedelijking als de bereikbaarheid met het OV. Daarom hebben wij op 23 november besloten om de resterende middelen van het OV-fonds á 8 miljoen euro (zie voortgangsrapportage OV-fonds) te reserveren voor Haarlem Nieuw-Zuid. Naast de inhoudelijke voorwaarden hebben wij vanwege de hoge druk op het OV-fonds enkele procesmatige voorwaarden aan deze reservering verbonden.

Voorwaarden
De twee overgebleven varianten (noord- en korte tunnelvariant) worden geraamd op circa €65 resp. €115 miljoen. Onze bijdrage van € 8 miljoen wordt specifiek ingezet voor de bijdrage aan de volgende elementen voor zover deze passen binnen de doelstellingen van het OV-fonds (Voordracht 39 | 2020):

- de realisatie van een nieuwe mobiliteitshub als schakel in het HOV-netwerk met Amsterdam en Schiphol met o.a.:
    - een goed functionerend en kwalitatief hoogwaardig busstation waarbij rekening is gehouden met de aandachtspunten voor de inrichting en vormgeving die naar voren komen in de nog lopende HOV-studie Haarlem - Schiphol/Amsterdam[1]
    - ruimte voor deelmobiliteit om het autobezit en aantal autobewegingen zo veel mogelijk te reduceren
    - voldoende en toekomstbestendig aanbod aan fietsparkeervoorzieningen
- de aansluiting op bestaande en nieuwe langzaam verkeersroutes
- een duurzame en toekomstbestendige inrichting van de openbare ruimte waarbij o.a. rekening wordt gehouden met

[1] Op 7 december vindt een informatiebijeenkomst plaats voor geïnteresseerde Provinciale Statenleden, Gemeenteraadsleden en Regioraadsleden over de resultaten van fase 1 en 2 van deze HOV-studie. Fase 3 volgt in 2022.

klimaatadaptatie, maar ook de aansluiting van de mobiliteitshub op de omliggende bebouwing die in de directe omgeving wordt gerealiseerd.

Omdat er nog geen voorkeursvariant gekozen is, is dit onder voorbehoud van de keuze voor de variant die zowel inhoudelijk als financieel het meest optimaal is. Dit betekent dat deze variant het meest tegemoet komt aan het realiseren van de opgaven en ambities, en daarmee ook bovenstaande voorwaarden, en tegelijkertijd een haalbare businesscase heeft.

Voor het definitieve plan waarvoor de subsidie wordt aangevraagd, is het van belang dat naast een haalbare business case ook de (financiële) risico's goed in beeld worden gebracht door de gemeente Haarlem. Vanwege de hoge druk op de middelen van het OV-fonds stellen wij aan de reservering de voorwaarde dat zij uiterlijk eind 2022 een subsidieaanvraag gedaan moet hebben.

Intentieovereenkomst OV-knooppunten Haarlem
Het besluit over de reserveringsaanvraag heeft betrekking op Haarlem Nieuw-Zuid. Voor de ontwikkeling van de andere twee OV-knooppunten (stationsgebied Haarlem en Haarlem Oostpoort) in samenhang met het regionale (H)OV-netwerk, willen wij onze rol als samenwerkingspartner meer bestendigen door het sluiten van een intentieovereenkomst. Op deze manier trekken gemeente en provincie gezamenlijk op in de uitwerking van de eerste stappen richting definitieve planvorming van de drie OV-knooppunten. De verwachting is dat deze samenwerking medio 2022 wordt uitgebreid met regionale en nationale samenwerkingspartners naar een samenwerkingsvorm in het kader van Bereikbare Steden[2].

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

[2] De gebiedsplannen van Bereikbare Steden vormen voor 2022 de basis voor nadere samenwerking en uitvoeringsafspraken tussen gemeenten, regio en Rijk. De samenwerkingsvorm wordt op dit moment nader uitgewerkt, in overleg met de betrokken gemeenten. Gedacht wordt aan meerjarige afspraken met de betrokken partijen, zoals gemeente, provincie, Vervoerregio Amsterdam, Ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en markt en corporaties, over financiering, organisatie en uitvoering van de gebiedsplannen.

Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	8669
Extern Zaak ID	1751677
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	17 januari 2022
Agendapunt	9.f
Titel	Bereikbaarheid: HOV Beverwijk (C-agenda M&B 17-01-2022)
Organisatieonderdeel	BU/INFRA

Bijlagen
Brief aan PS over informatievoorziening HOV Station Beverwijk.pdf

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Overdracht vanuit GS	20 december 2021
Ingekomen stukken ter kennisname	31 december 2021
Mobiliteit & Bereikbaarheid	**17 januari 2022**

Toelichting

Provincie Noord-Holland, de gemeenten Velsen en Beverwijk, ProRail en NS werken aan twee nieuwe busbanen tussen Beverwijk en Velsen en aan een voet- en fietsonderdoorgang onder de Velsertraverse. In het viaduct van de Velsertraverse zijn scheuren ontdekt. In afwachting van nader onderzoek door Rijkswaterstaat vertraagt het project HOV Station Beverwijk.

Provincie Noord-Holland

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

K. van der Stad

BU/INFRA/TO

Telefoonnummer +31235143946

katarina.van.der.stad@noord-holland.nl

Verzenddatum

15 DEC. 2021

Kenmerk

1751677/1751679

Uw kenmerk

Betreft: Informatievoorziening HOV Station Beverwijk

Geachte leden,

Graag informeren wij u over vertraging in de planning van het project HOV Station Beverwijk (HOV SB). De vertraging wordt veroorzaakt doordat wij moeten wachten op nader onderzoek naar de scheuren in de constructie van het viaduct over het spoor en de A22. Het viaduct is van Rijkswaterstaat.

De provincie Noord-Holland, de gemeenten Velsen en Beverwijk, ProRail en NS Stations werken aan twee nieuwe busbanen tussen Beverwijk en Velsen en aan een voet- en fietsonderdoorgang onder de Velsertraverse. De busbanen zijn onderdeel van het hoogwaardig openbaarvervoernetwerk (HOV-netwerk). Met de onderdoorgang ontstaat een regionale, snellere fietsroute met een verbinding tussen Velsen en station Beverwijk.

Eén busbaan komt tussen de Velsertraverse (N197) en het station Beverwijk te liggen. De busbaan zal op de Velsertraverse aansluiten op het viaduct over het spoor en de A22. Dit viaduct is van Rijkswaterstaat. Het plan is dat de huidige vluchtstrook over het viaduct een vrije busbaan wordt. Het project HOV SB staat op het punt aanbesteed te worden. Realisatie staat gepland voor 2023.

Tijdens een regulier onderzoek naar de betonsterkte van het viaduct heeft de projectorganisatie in juni 2021 scheuren aangetroffen. Deze constatering is per ommegaande aan Rijkswaterstaat kenbaar gemaakt. Op basis daarvan heeft Rijkswaterstaat eind juni 2021 de vluchtstrook afgesloten voor het verkeer. Rijkswaterstaat heeft aangegeven dat HOV SB tot nader order geen gebruik kan maken van de betreffende vluchtstrook over de Velsertraverse. Dit is wel nodig om de busbaan in gebruik te kunnen nemen in 2023.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Om de omvang van het probleem vast te stellen, moet Rijkswaterstaat eerst onderzoek (laten) doen. Op grond daarvan kan zij de maatregelen bepalen en inplannen. Pas daarna kan de impact op het project HOV Station Beverwijk geduid worden. Voor de voortgang van ons project is het van belang dat dit onderzoek snel plaatsvindt. Daarom wordt het onderzoek naar de staat van het viaduct in opdracht van de provincie uitgevoerd. Met Rijkswaterstaat is afgesproken dat zij de onderzoekskosten vergoedt.

Indien uiterlijk in april 2022 blijkt dat de mogelijk noodzakelijke maatregelen tijdig (voor 2023) door Rijkswaterstaat uitgevoerd kunnen worden, kan het project HOV Station Beverwijk de aanbesteding opstarten met als doel om het project in 2023 te realiseren. Mocht blijken dat Rijkswaterstaat niet tijdig maatregelen kan treffen dan zal het uitvoeringsjaar 2023 niet haalbaar zijn en moeten wij onze plannen herzien.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	8632
Extern Zaak ID	1725851
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	17 januari 2022
Agendapunt	9.g
Titel	Mobiliteit: Vaststelling gedragssubsidies verkeersveiligheid 2022 en SWOV-rapport N-wegen (C-agenda M&B 17-01-2022)
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Bijlagen
Publicatiebesluit UVR Verkeerseducatie 2022.pdf
Publicatiebesluit UVR Doortrappen 2022.pdf
Verkeersveiligheid van provinciale wegen in Noord-Holland (SWOV, 2021).pdf
Brief aan PS over verkeersveiligheid - gedragssubsidies 2022 en SWOV-rapport N-wegen.pdf

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Overdracht vanuit GS	20 december 2021
Ingekomen stukken ter kennisname	31 december 2021
Mobiliteit & Bereikbaarheid	**17 januari 2022**

Toelichting

De provincie vindt het belangrijk om de verkeersveiligheid te verbeteren door weggebruikers te stimuleren om veiliger gedrag aan te leren. Uit onderzoek blijkt dat met name schoolgaande kinderen en senioren op de fiets een groter risico lopen in het verkeer. Daarom geeft de provincie subsidie aan projecten die specifiek voor deze doelgroepen educatie aanbieden. Subsidie voor verkeerseducatie kan worden aangevraagd door organisaties die verkeerseducatie op scholen aanbieden of gemeenten die het programma Doortrappen willen uitrollen.

Besluit van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland van 14 december 2021, nr. 1725851/1738909, houdende regels omtrent de subsidie voor verkeerseducatie voor scholieren (Uitvoeringsregeling subsidie verkeerseducatie scholieren Noord-Holland 2022)

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

Overwegende dat uit onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid is gebleken dat verkeerseducatie en -voorlichting tot verkeersveiliger gedrag leiden en dat het gewenst is verkeersveilig gedrag te bevorderen door educatieve activiteiten, niet zijnde activiteiten die zijn gericht op aanpassing van de infrastructuur, te subsidiëren;

Gelet op artikel 2 van de Algemene subsidieverordening Noord-Holland 2011;

Besluiten vast te stellen:

Uitvoeringsregeling subsidie verkeerseducatie scholieren Noord-Holland 2022

Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:

a. basisonderwijs: onderwijs op een basisschool als bedoeld in artikel 1 van de Wet op het primair onderwijs;

b. voortgezet onderwijs: onderwijs op een school voor het voortgezet onderwijs als bedoeld in artikel 1 van de Wet op het voortgezet onderwijs;

c. CROW: Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek;

d. Toolkit Verkeerseducatie van het CROW: overzicht lijst educatieve projecten die door het CROW zijn getoetst op kwaliteit, zoals weergegeven op de website van het CROW: https://www.crow.nl/mobiliteit-en-gedrag/tools/toolkit.

Artikel 2

Subsidie wordt verstrekt aan:

a. privaatrechtelijke rechtspersonen;

b. publiekrechtelijke rechtspersonen, met uitzondering van de rijksoverheid.

Artikel 3

1. Subsidie kan worden verstrekt voor:

a. het verrichten van activiteiten met een educatief karakter, gericht op het basisonderwijs, die verkeersveilig gedrag van scholieren bevorderen;

b. het verrichten van activiteiten met een educatief karakter, gericht op het voortgezet onderwijs, die verkeersveilig gedrag van scholieren bevorderen.

2. De in het eerste lid genoemde activiteiten dienen:

a. plaats te vinden in de provincie Noord-Holland, maar buiten de Vervoerregio Amsterdam;

b .opgenomen te zijn in de Toolkit Verkeerseducatie van het CROW en door het CROW te zijn getoetst;

c. waar het betreft de methodiek en de doelgroep te worden uitgevoerd zoals beschreven in de Toolkit Verkeerseducatie van het CROW.

Artikel 4

Een aanvraag om subsidie bevat tenminste:

a. de naam van het educatieve project zoals vermeld in de Toolkit verkeerseducatie van het CROW;

b. een vermelding van de score (sterren) zoals vermeld in de Toolkit Verkeerseducatie van het CROW;

c. een voorstel van de beoogde te bereiken scholen;

d. een begroting van de kosten van de activiteit;

e. een financieringsplan van de kosten van de activiteit.

Artikel 5

1. Een aanvraag om subsidie is tijdig ingediend indien de aanvraag in de periode van 3 januari 2022 tot en met 17 februari 2022, vóór 17:00 uur is ontvangen.

2. Gedeputeerde staten beslissen binnen 16 weken na 17 februari 2022 op de aanvraag om subsidie.

Artikel 6

1. Het subsidieplafond van het jaar 2022 voor de activiteiten genoemd in artikel 3, eerste lid, onderdeel a, bedraagt € 987.600,-;

2. Het subsidieplafond van het jaar 2022 voor de activiteiten genoemd in artikel 3, eerste lid, onderdeel b, bedraagt € 658.400,-.

Artikel 7

1. Indien het subsidieplafond wordt bereikt, worden aanvragen die voor subsidie in aanmerking komen gerangschikt op een prioriteitenlijst.

2. De rangschikking wordt bepaald door het aantal punten (sterren) zoals vermeld in de Toolkit Verkeerseducatie van het CROW, zoals deze luidt op 18 februari 2022, tot een maximum van 50 punten.

3. De aanvragen worden gehonoreerd naar de volgorde op de prioriteitenlijst.

4. Indien meerdere aanvragen op dezelfde plaats op de prioriteitenlijst worden gerangschikt en door honorering van deze aanvragen het subsidieplafond wordt overschreden, wordt de aanvraag met de laagste projectkosten als eerste gehonoreerd.

5. Indien toepassing van het vorige lid er toe leidt dat aanvragen gelijk eindigen, wordt rangschikking van die aanvragen bepaald door loting.

Artikel 8

Subsidie wordt geweigerd:

a. indien de activiteit niet financieel haalbaar is;

b. indien de activiteit niet is gericht op uitvoering in het schooljaar 2022-2023;

c. indien de aanvraag om subsidie buiten de in artikel 5, eerste lid, genoemde periode wordt ontvangen.

Artikel 9

1. Subsidie wordt uitsluitend verstrekt voor de volgende kosten, voor zover deze kosten direct noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de activiteit:

a. acquisitie, voorbereiding en planning van de uitgevoerde activiteiten;

b. lesmateriaal;

c. inzet van docenten en andere bij de activiteit noodzakelijke medewerkers;

d. reiskosten tot maximaal € 0,19 per kilometer tot een maximum van 50 euro per cursusdag op locatie;

e. de kosten van het verstrekken van digitale lespakketten, mits (bij de verantwoording van de subsidie) een verklaring van de desbetreffende schoolleiding is gevoegd, waarin wordt bevestigd dat het pakket door de school in de klas is behandeld.

2. Subsidie wordt niet verstrekt voor de kosten van het ontwikkelen van lesmateriaal of lespakketten.

Artikel 10

1. De subsidie bedraagt 100% van de subsidiabele kosten tot maximaal € 75.000,- per aanvraag.
2. Indien toepassing van het eerste lid zou leiden tot het overtreden van het verbod op het geven van staatsteun in de zin van artikel 107, eerste lid, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, wordt het subsidiebedrag in afwijking van het eerste lid zodanig vastgesteld dat het totaal van alle subsidies voor de activiteit niet hoger is dan het bedrag dat op grond van de van toepassing zijnde vrijstellingsverordeningen van de Europese Commissie verstrekt mag worden.

3. Gedeputeerde Staten verstrekken geen subsidies van minder dan € 5.000,-.

4. Bij subsidies tot € 10.000,- wordt volstaan met subsidievaststelling zonder voorafgaande subsidieverlening.

Artikel 11

Aan de subsidieontvanger wordt in ieder geval de verplichting opgelegd om de activiteit af te ronden vóór 1 augustus 2023.

Artikel 12

1. Een aanvraag tot vaststelling wordt ingediend binnen 13 weken na voltooiing van de activiteit.

2. Indien de subsidieontvanger een gemeente, of een openbaar lichaam dat is ingesteld op grond van hoofdstuk I, II of IV van de Wet gemeenschappelijke regelingen is, wordt de aanvraag tot vaststelling van de subsidie ingediend uiterlijk 1 augustus van het jaar volgend op het jaar waarin de activiteit is voltooid.

3. Gedeputeerde Staten stellen voor de aanvraag tot vaststelling een formulier beschikbaar op www.noord-holland.nl/Loket/Subsidies.

4. Gedeputeerde staten beslissen binnen 13 weken na ontvangst van de aanvraag tot vaststelling van de subsidie.

Artikel 13

1. Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het provinciaal blad waarin zij is geplaatst.

2. Deze regeling vervalt op 1 januari 2023.

3. Deze regeling wordt aangehaald als Uitvoeringsregeling subsidie verkeerseducatie scholieren Noord-Holland 2022.

Ondertekening

Haarlem, 2021,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A.Th.H van Dijk, voorzitter

R.M. Bergkamp, provinciesecretaris

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 14 december nr. … /… tot vaststelling van de Uitvoeringsregeling subsidie Doortrappen Noord-Holland 2022

Gedeputeerde staten van Noord-Holland;

Overwegende dat het wenselijk is om door subsidieverlening aan gemeenten in Noord-Holland uitvoering te geven aan het programma 'Doortrappen', om zodoende activiteiten te stimuleren waardoor fietsers van 60 jaar en ouder veilig blijven deelnemen aan het verkeer;

Gelet op artikel 2 van de Algemene subsidieverordening Noord-Holland 2011;

Besluiten vast te stellen:

Uitvoeringsregeling subsidie Doortrappen Noord-Holland 2022

Artikel 1
Op deze regeling is titel 4.2 van de Algemene wet bestuursrecht van overeenkomstige toepassing.

Artikel 2
Subsidie kan worden verstrekt voor het uitvoeren van een plan van aanpak voor activiteiten die ertoe leiden dat fietsers van 60 jaar en ouder veilig blijven deelnemen aan het verkeer.

Artikel 3
Subsidie wordt verstrekt aan gemeenten in de provincie Noord-Holland, uitgezonderd gemeenten binnen de Vervoerregio Amsterdam.

Artikel 4
Subsidies van minder dan € 5.000,- worden niet verstrekt.

Artikel 5
Bij een subsidie gaat geen subsidieverlening aan de subsidievaststelling vooraf.

Artikel 6
Een aanvraag om subsidie wordt ingediend door middel van een door Gedeputeerde Staten beschikbaar gesteld formulier en bevat tenminste:
a. een plan van aanpak waarin wordt beschreven welke activiteiten zullen worden uitgevoerd die ertoe leiden dat fietsers van 60 jaar en ouder veilig blijven deelnemen aan het verkeer;
b. een begroting van de kosten van de activiteiten.

Artikel 7
Gedeputeerde Staten stellen een subsidieplafond vast van € 110.000,-.

Artikel 8
1. Een aanvraag om subsidie is tijdig ingediend indien de aanvraag uiterlijkvrijdag 1 april 2022 om 17.00 uur is ontvangen.
2. Een aanvraag om subsidie die buiten de in het vorige lid genoemde periode is ontvangen, wordt geweigerd.

Artikel 9
1. Aanvragen om subsidie worden behandeld op volgorde van ontvangst.
2. Wanneer een aanvrager op grond van artikel 4:5 van de Algemene wet bestuursrecht de gelegenheid heeft gehad de aanvraag aan te vullen, geldt als datum van ontvangst van de aanvraag, de datum waarop de aanvraag is aangevuld.
3. Indien meerdere aanvragen op dezelfde dag worden ontvangen en door honorering van deze aanvragen het subsidieplafond wordt overschreden, wordt de aanvraag afkomstig uit de regio met de minste gehonoreerde aanvragen, als eerste in behandeling genomen.
4. Gedeputeerde Staten beslissen binnen 8 weken na ontvangst van de aanvraag om subsidie.

Artikel 10
Per gemeente wordt maximaal één aanvraag ingewilligd per jaar van openstelling.

Artikel 11
Subsidie wordt geweigerd indien de activiteiten zoals beschreven in het plan van aanpak naar het oordeel van Gedeputeerde Staten niet eraan bijdragen dat fietsers van 60 jaar en ouder verkeersveiliger aan het verkeer deelnemen.

Artikel 12
1. Subsidie wordt verstrekt voor de kosten die direct samenhangen met de uitvoering van de activiteit.
2. Subsidie wordt niet verstrekt voor de reguliere personeels- en bedrijfsvoeringskosten van de aanvrager.

Artikel 13
1. De subsidie bedraagt maximaal € 10.000,- voor een gemeente die niet eerder subsidie heeft ontvangen op grond van deze Uitvoeringsregeling subsidie doortrappen Noord-Holland 2020 of 2021.
2. De subsidie bedraagt € 5.000,- voor een gemeente die reeds eerder subsidie heeft ontvangen op grond van de Uitvoeringsregeling subsidie doortrappen Noord-Holland 2020 of 2021.

Artikel 14
Aan de subsidieontvanger worden de volgende verplichtingen opgelegd:
a. de subsidieontvanger rondt de uitvoering van het plan van aanpak uiterlijk 15 september 2022 af;
b. de subsidieontvanger stuurt uiterlijk 29 september 2022 een ingevuld evaluatieformulier aan de Provincie Noord-Holland.
c. Gedeputeerde Staten kunnen in verband met de uitbraak van COVID-19 afwijken van onderdeel a van deze bepaling.

Artikel 15
1. Deze regeling treedt in werking met ingang van maandag 3 januari 2022.
2. Deze regeling vervalt met ingang van 1 januari 2023.
3. Deze regeling wordt aangehaald als Uitvoeringsregeling subsidie Doortrappen Noord-Holland 2022.

Haarlem, X

Gedeputeerde staten van Noord-Holland,

A.T.H. van Dijk, voorzitter.

R.M. Bergkamp, provinciesecretaris.

Verkeersveiligheid van provinciale wegen in Noord-Holland

Veiligheid van verkeersinfrastructuur methodisch in beeld gebracht

R-2021-10

SWOV



Auteurs



Dr. ir. A. Dijkstra



Ing. G. Schermers



Dr. F. Hermens

Ongevallen **voorkomen**
Letsel **beperken**
Levens **redden**

Documentbeschrijving

Rapportnummer:	R-2021-10
Titel:	Verkeersveiligheid van provinciale wegen in Noord-Holland
Ondertitel:	Veiligheid van verkeersinfrastructuur methodisch in beeld gebracht
Auteur(s):	Dr. ir. A. Dijkstra, ing. G. Schermers & dr. F. Hermens
Projectleider:	Ing. G. Schermers
Projectnummer SWOV:	E19.23
Projectcode opdrachtgever:	Opdrachtnr 1200004523/Project INHI
Opdrachtgever:	Provincie Noord-Holland
Projectinhoud:	De provincie Noord-Holland wil de verkeersveiligheid van haar infrastructuur graag in kaart hebben, op basis van een methode die betrouwbaar en valide is en ook wetenschappelijk is onderbouwd. SWOV is daarom gevraagd een vernieuwd verkeersveiligheidsmodel te ontwikkelen dat is afgeleid van het bestaande SWOV-instrument ProMeV Light. Dit rapport bespreekt in het kort de opzet, de toepassing en de resultaten van de methode en geeft aanknopingspunten voor prioritering van de trajecten in Noord-Holland die als eerste in aanmerking zouden kunnen komen voor aanpassing van de infrastructuur. De methode en analyses zijn uitgebreider beschreven in het achtergrondrapport *Verkeersveiligheidsmodel provinciale wegen van Noord-Holland* (R-2021-10A).
Aantal pagina's:	39
Fotografen:	Paul Voorham (omslag) – Peter de Graaff (portretten)
Uitgave:	SWOV, Den Haag, 2021

De informatie in deze publicatie is openbaar.
Overname is toegestaan met bronvermelding.

SWOV – Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
Bezuidenhoutseweg 62, 2594 AW Den Haag – Postbus 93113, 2509 AC Den Haag
070 – 317 33 33 – info@swov.nl – www.swov.nl

@swov_nl / @swov **linkedin.com**/company/swov

Samenvatting

De provincie Noord-Holland heeft SWOV gevraagd een betrouwbare, valide en doelmatige methode te ontwikkelen om de verkeersveiligheidskwaliteit van de provinciale wegen in Noord-Holland in beeld te brengen. Deze methode is gebaseerd op de aanpak volgens Duurzaam Veilig Wegverkeer en is vervolgens toegepast op de provinciale wegen, zodat proactief inzicht is verkregen in de mate van verkeersveiligheid van wegvakken, kruispunten en trajecten (samengesteld uit opeenvolgende wegvakken en kruispunten).

Elementair in de methode is het verzamelen van kenmerken van wegvakken en kruispunten om na te kunnen gaan of deze voldoen aan de ontwerprichtlijnen. Op basis van die vergelijking worden scores berekend voor wegvakken, kruispunten en trajecten.

De berekende scores voor wegvakken laten zien dat er op provinciale wegen in Noord-Holland verbeteringen gewenst zijn op het gebied van rijrichtingscheiding en obstakelafstand: de rijrichtingscheiding zou in meer gevallen ten minste moeilijk overrijdbaar moeten zijn en de obstakelafstand groter. Op wegvakken met een limiet van 80 km/uur zijn erfaansluitingen aangetroffen: volgens de richtlijnen zijn die ongewenst.

Bij de kruispunten is onderscheid gemaakt tussen rotondes, voorrangskruispunten, VRI-kruispunten en gelijkwaardige kruispunten. Gelijkwaardige kruispunten worden nauwelijks gevonden op de provinciale wegen van Noord-Holland. Van de overige kruispunten scoren rotondes over het algemeen het hoogst (veiligst) en laten de scores ook de minste variatie in zien. Voorrangskruispunten scoren gemiddeld het laagste en hebben de grootste variatie in scores. Met name wat betreft oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers en wat betreft snelheidsremmende maatregelen zijn verbeteringen mogelijk.

Ook per traject is een score bepaald uit de scores van de wegvakken en kruispunten waaruit de trajecten bestaan. Wanneer deze trajectscore uitgedrukt wordt als een percentage van de hoogst haalbare score, wordt de perfecte score van 100% voor geen enkel traject gevonden; 20 van de 129 trajecten scoren 70% of hoger.

Een logische aanbeveling is om de wegvakken en kruispunten te verbeteren die laag scoren. Bij een prioritering moet echter ook rekening gehouden worden met hoeveel verkeer er rijdt (verkeersintensiteit) en met ongevallenstatistieken. Het combineren van deze verschillende gegevens kan met verschillende methodes. Er zijn vier methodes uitgewerkt om te bepalen welke trajecten het eerst moeten worden aangepakt. De geschetste methodes leiden, door hun verschillende opzet, tot verschillende groepen trajecten die prioriteit zouden moeten krijgen. Ze bieden de provincie aanknopingspunten om tot een prioritering te komen waarbij de verkeersveiligheid van de infrastructuur wordt meegenomen. De feitelijke keuze van trajecten die het eerst moeten worden aangepakt is aan de provincie en bij deze afweging kunnen ook andere aspecten, zoals kosten, milieu en doorstroming, een rol spelen.

Inhoud

Begrippenlijst 6

1 Inleiding 8
1.1 Vraagstelling 8
1.2 Aanpak en leeswijzer 8

2 Selectie en inventarisatie kenmerken 10
2.1 Selectie van kenmerken 10
2.2 Werkwijze inventarisatie 11

3 Beschrijving van de belangrijkste verzamelde kenmerken 13
3.1 Kenmerken van wegvakken 13
3.2 Kenmerken van kruispunten 17

4 Veiligheid van wegvakken en kruispunten 'gescoord' 19
4.1 Wegvakken 19
4.2 Kruispunten 22
4.3 Trajecten 24

5 Prioritering: welk traject eerst? 26
5.1 Rangorde 26
5.2 Sorteren op kwantielen 27
5.3 Clustering 28
5.4 Grenswaarden 30
5.5 Conclusies 31

6 Discussie, conclusies en aanbevelingen 33
6.1 Discussie 33
6.2 Conclusies 33
6.2.1 Wegvakken 33
6.2.2 Kruispunten 34
6.2.3 Scores op wegvakken, kruispunten en trajecten 35
6.2.4 Prioritering 35
6.3 Aanbevelingen 35

Literatuur 37

Bijlage A Trajecten op de provinciale wegen in Noord-Holland 38

Begrippenlijst

Begrip	Omschrijving
Erfaansluiting	Een oprit naar woonhuis, perceel, parkeerterrein, kantoor e.d. Elke oprit op een wegvak geldt als één erfaansluiting, ook als er bijvoorbeeld vier garageboxen aan grenzen/van dezelfde oprit gebruikmaken.
Etmaalintensiteit	Het aantal voertuigen dat een bepaald punt op een weg passeert in 24 uur.
Fietsvoorziening	Infrastructuur aangelegd specifiek om het fietsen te vergemakkelijken, denk aan fietspaden, fietsstroken, OFOS (opgeblazen fietsopstelstroken) en oversteekvoorzieningen.
Kruispuntscore	De score per kruispunt, bepaald op basis van een nieuw ontwikkelde set van criteria voor kruispunten. Afhankelijk van het soort kruipunt zijn scores toegekend voor drie of vier specifieke kenmerken en voor twee algemene kenmerken, namelijk aantal kruispunttakken en gewenst kruispunttype gegeven de kruisende wegcategorieën. Rotondes kunnen maximaal 14 punten scoren (negen voor de specifieke kenmerken en vijf voor de algemene kenmerken); voorrangskruispunten, gelijkwaardige kruispunten en VRI-kruispunten scoren maximaal 12 punten (zeven voor de specifieke kenmerken en vijf voor de algemene kenmerken).
Kruispunttak / Tak	Kruispunten ontstaan daar waar wegen elkaar kruisen of aansluiten. Een kruispunttak is het gedeelte dat naar een kruispunt toe leidt. Het aantal takken hangt af van hoeveel weggedeeltes bij elkaar komen op het kruispunt, typisch zijn dat er drie (T-splitsing) of vier (kruispunt).
Kruispuntvlak	Het gedeelte van de kruising waar de rijbanen van de ontmoetende wegen samenvallen, ook bekend als het kruis*ings*vlak.
Letselongeval	Een ongeval dat plaatsvindt op de openbare weg en in het verkeer met lichamelijk (of geestelijk) letsel tot gevolg.
Meetpunt	Het punt op de weg waar de wegkenmerken zijn bepaald. Dit is vaak gelijk aan een hectometer-punt.
Motorvoertuigintensiteit	De intensiteit van motorvoertuigen die een punt op een weg passeren in een vastgestelde tijdsperiode (meestal uur of etmaal).
Obstakelafstand	De afstand tussen de binnenkant van de kantstreep en een obstakel; bij afwezigheid van een kantstreep: de afstand tussen de kant van de verharding en het obstakel.
Oversteekvoorziening	Een voorziening bedoeld voor overstekende (brom/snor)fietsers, voetgangers, ruiters of andere kwetsbare weggebruikers. Deze voorzieningen op wegvakken of bij kruispunten zijn bedoeld om het oversteken van wegen veiliger te maken voor deze weggebruikers. Voorbeelden zijn zebrapaden (met/zonder VRI), fietsoversteekvoorzieningen, fiets- en voetpaden.
Rijbaan	Een rijbaan is het deel van de weg dat bedoeld is voor rijdende voertuigen (inclusief fietsen) en beslaat de volledige breedte van de weg (dus inclusief fietsstroken en vlucht- en redresseerstroken). Een rijbaan bestaat uit een of meer rijstroken. In- en uitvoegstroken en afritten kunnen onderdeel van een rijbaan zijn.

Begrip	Omschrijving
Snelheidsremmer	Snelheidsremmers zijn verkeersmaatregelen die als primair doel hebben de snelheid van het gemotoriseerde verkeer te beperken. Voorbeelden zijn drempels, slingers en plateaus.
Tak / Kruispunttak	Kruispunten ontstaan daar waar wegen elkaar kruisen of aansluiten. Een kruispunttak is het gedeelte dat naar een kruispunt toe leidt. Het aantal takken hangt af van hoeveel weggedeeltes bij elkaar komen op het kruispunt, typisch zijn dat er drie (T-splitsing) of vier (kruispunt).
Traject	Een traject is een door de provincie Noord-Holland samengestelde groep aaneengesloten wegen die een route uitmaken.
Wegvak	Een wegvak kan in dit rapport op twee manieren worden gelezen. Meestal wordt bedoeld het 100m-stuk weg tussen twee hectometerpalen. Een wegvak kan echter ook het deel van de weg tussen twee kruispunten zijn.
Wegvakscore	De score berekend aan de hand van een viertal wegvakkenmerken en van toepassing op elk 100m-wegvak.
UMS-ongeval	Verkeersongevallen met uitsluitend materiële schade.

1 Inleiding

De provincie Noord-Holland heeft in 2013 met de *Investeringsstrategie* een afwegingsmodel voor prioritering en programmering van de infrastructuur ontwikkeld. Hierbij staan doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid centraal. Voor het onderdeel verkeersveiligheid heeft de provincie SWOV nu gevraagd een vernieuwd verkeersveiligheidsmodel te ontwikkelen dat is afgeleid van het bestaande SWOV-instrument ProMeV Light.

Met de *Investeringsstrategie* in 2013 werd door de provincie voor het onderdeel verkeersveiligheid een risicomodel ontwikkeld waarmee op verantwoorde en transparante wijze de grootste verkeersveiligheidsrisico's inzichtelijk konden worden gemaakt. Gezien de ontwikkeling rondom landelijke risicomodellen en de proactieve en risicogestuurde aanpak binnen het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030*, wil de provincie nu naar een verkeersveiligheidsmodel dat is afgeleid van ProMeV Light (Bax et al., 2017). De provincie heeft SWOV gevraagd deze methode (verder) te ontwikkelen, toe te passen op het huidige provinciale wegennetwerk, en om de verkeersveiligheids-risico's van de verschillende wegvakken en kruispunten inzichtelijk te maken en te prioriteren.

1.1 Vraagstelling

De provincie Noord-Holland wil graag een beeld van de mate van verkeersveiligheid van hun weginfrastructuur, op basis van een methode die betrouwbaar en valide is en ook wetenschappelijk is onderbouwd. De provincie heeft SWOV het volgende gevraagd:

1. Ontwikkel op basis van de aanpak bij ProMeV Light een betrouwbare, valide en doelmatige methode om de verkeersveiligheidskwaliteit van de provinciale wegen in Noord-Holland in beeld te brengen. Voeg ten opzichte van de ProMeV Light-aanpak één (on)veiligheidskenmerk toe: de dichtheid van kruispunten waarop de wegcategorieën gebiedsontsluitingsweg (GOW) en erftoegangsweg (ETW) onderling kruisen.
2. Werk deze methode ook uit voor de beoordeling van kruispunten tussen gebiedsontsluitingswegen (GOW-GOW), gebaseerd op de Duurzaam Veilig-aanpak.
3. Pas de aangepaste methode toe op de provinciale wegen in Noord-Holland, zodat proactief inzicht wordt verkregen in de mate van verkeersveiligheid van de wegvakken en GOW-GOW-kruispunten.

De ontwikkeling van de methode richt zich op de provinciale wegen met een snelheidslimiet van 60, 80 en 100 km/uur.

1.2 Aanpak en leeswijzer

Dit rapport bespreekt de opzet, toepassing en resultaten van de methode om de verkeersveiligheidskwaliteit van provinciale wegen in Noord-Holland in kaart te brengen en geeft aanknopingspunten voor prioritering in de wegen waarvan de infrastructuur als eerste zou moeten worden aangepast.

De eerste stap in de methode betreft de selectie en inventarisatie van de kenmerken van wegvakken en kruispunten op grond waarvan de provinciale wegen in Noord-Holland zullen worden beoordeeld (*Hoofdstuk 2*). *Hoofdstuk 3* beschrijft vervolgens de resultaten van deze inventarisatie.

De tweede stap in de methode betreft de beoordeling zelf: het bepalen van verkeersveiligheidsscores op basis van een vergelijking van de geïnventariseerde kenmerken met de richtlijnen. Deze stap wordt besproken in *Hoofdstuk 4*.

Vervolgens worden in *Hoofdstuk 5* verschillende methoden besproken op basis waarvan een prioritering gemaakt zou kunnen worden in trajecten die het eerst moeten worden aangepakt. Het rapport sluit af met discussie, conclusies en aanbevelingen in *Hoofdstuk 6*.

De inventarisatie, de verzamelde gegevens en de analyses zijn uitgebreider beschreven in het achtergrondrapport (Hermens et al., 2021).

2 Selectie en inventarisatie kenmerken

Dit hoofdstuk bespreekt welke kenmerken van wegvakken en kruispunten zijn meegenomen in de beoordeling van de infrastructuur (*Paragraaf 2.1*) en welke methode is gevolgd bij het inventariseren en annoteren van deze kenmerken (*Paragraaf 2.2*).

2.1 Selectie van kenmerken

Wegvakken en kruispunten zijn opgebouwd uit verschillende onderdelen, en worden gekenmerkt door bijvoorbeeld rijbaanbreedte, afstand tot bomen langs de weg, aantal kruispunttakken en de aan- of afwezigheid van een fietsoversteek. Allereerst is een selectie gemaakt van kenmerken die van belang zijn voor de verkeersveiligheid en die we gebruiken bij de ontwikkelde methode. Elk kenmerk heeft een aantal mogelijke waarden of eigenschappen; bijvoorbeeld rijrichtingscheiding kan bestaan uit 'niet aanwezig', een asmarkering of een fysieke scheiding.

Voor wegvakken op 80km/uur-wegen bestaat een gevalideerd beoordelingsmodel (Bax et al., 2017) waarin wegvakken worden beoordeeld op drie vaste kenmerken, te weten de aard van de rijrichtingscheiding, de omvang van de obstakelvrije zone en de aanwezigheid van erfaansluitingen. De provincie Noord-Holland heeft verzocht een wegkenmerk toe te voegen, namelijk de aanwezigheid (en dichtheid) van kruispunten tussen erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen (ETW-GOW). Ook voor wegen met een limiet van 60 of 100 km/uur wil de provincie de genoemde kenmerken laten verzamelen en evalueren.

Behalve van wegvakken zijn op verzoek van de provincie ook kenmerken van kruispunten tussen gebiedsontsluitingswegen (GOW-GOW) geselecteerd. Deze selectie omvat meer kenmerken dan bij de wegvakken. Voor kruispunten is namelijk veel minder bekend welke kenmerken primair de veiligheid beïnvloeden dan voor wegvakken. Daarom is een selectie gemaakt die bestaat uit:

- elementen op het kruispuntvlak (markering, snelheidsremmer(s), middeneiland(en);
- elementen op kruispunttakken (verkeersregelinstallatie (VRI) voor fiets en/of voetganger);
- takken (aantal);
- fietsers-/voetgangerstunnel of -brug (wel/niet);
- tunnel voor motorvoertuigen (wel/niet).

Per tak:

- snelheidslimiet (km/uur);
- opstelstroken (aantal);
- middeneiland(en) (aan-/afwezig);
- snelheidsremmers (type);
- oversteekvoorzieningen voor fietser en voetganger (aan-/afwezig).

Voor rotondes zijn er extra kenmerken bepaald:

- fietsstrook op rotonde (ja/nee);
- fietspad rondom rotonde (ja/nee);
- voorrang fietser (in/uit de voorrang);
- aantal rijstroken op de rotonde.

In de meeste gevallen wordt van een kenmerk een aantal bepaald. Soms is een eigenschap met wel of niet te omschrijven (zoals voorrang voor fietsers) of door een soort (elementen op het kruispuntvlak). Al met al is het aantal kruispuntkenmerken drie keer zo groot als het aantal wegvakkenmerken.

In beginsel zijn alle waargenomen eigenschappen (aanwezigheid, afmetingen) van de kenmerken afgezet tegen de richtlijnen van CROW (2013) en, waar relevant, richtlijnen van de provincie Noord-Holland. Het scoren wordt verder besproken in *Hoofdstuk 4*.

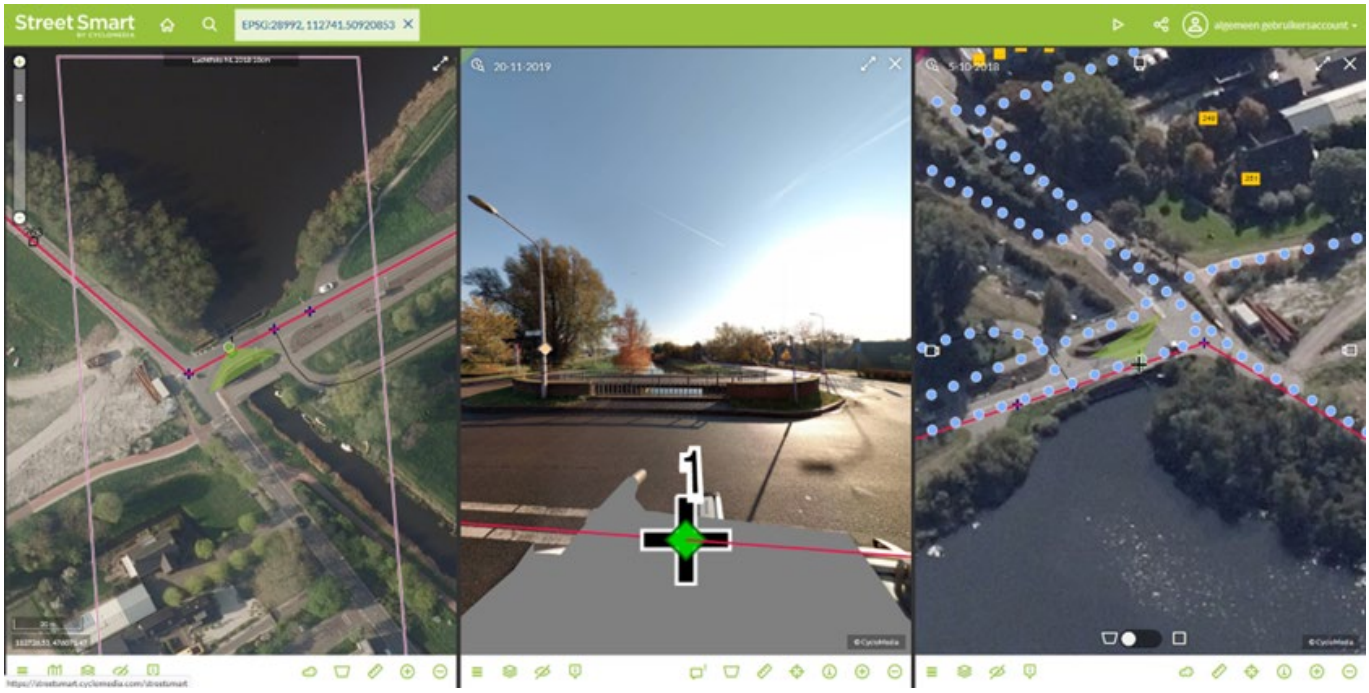
2.2 Werkwijze inventarisatie

Op wegvakken zijn er verschillende manieren om de aanwezigheid van kenmerken en hun eigenschappen te inventariseren. Een belangrijk onderscheid daarbij is of die kenmerken bijna constant gemeten worden of om de 'X' meter. In dit project zijn de kenmerken vastgelegd om de 100 m (bij een zogeheten meetpunt, in beginsel een hectometerpaal) tenzij een van de wegkenmerken verandert in waarde tussen twee meetpunten in. Sommige kenmerken zijn daarbij gescoord op het meetpunt (zoals enkel-/dubbelbaans), maar andere kenmerken (zoals de rijrichtingscheiding, het aantal erfaansluitingen en de aanwezigheid van obstakels) zijn vastgelegd tussen de meetpunten in. Van een kenmerk wordt die eigenschap vastgelegd die voor meer dan de helft aanwezig is tussen twee meetpunten. Bij het kenmerk obstakelafstand wordt tussen twee meetpunten de afstand tot het dichtstbijzijnde obstakel (zowel links als rechts) genoteerd.

Wegvakken omvatten vaak meer dan een meetpunt; de lengte van elk wegvak wordt bepaald door de afstand tussen de twee kruispunten waartussen ze liggen (kruispunten tussen Regionale Stroomweg (RSW) en GOW en/of kruispunten tussen GOW en GOW). Kruispunten met erftoegangswegen worden, net als de erfaansluitingen, geteld tussen de meetpunten in.

De inventarisatie is uitgevoerd door annoteurs. De annoteurs zijn door SWOV getraind en begeleid ten aanzien van de inhoud van het diagnose-instrument en de procedure van annoteren (Wijlhuizen et al., 2017). Om de kwaliteit te bewaken is een beperkt deel van de beelden onafhankelijk door meerdere annoteurs beoordeeld en zijn de resultaten vergeleken en daar waar nodig besproken. Bij het annoteren is regelmatig teruggekoppeld om onzekere situaties in groepsverband (alle annoteurs en een SWOV-begeleider) te bespreken en beslissingen te nemen. Na annotatie zijn de verdelingen van annotaties per kenmerk tussen annoteurs vergeleken. Inconsistenties die daarbij werden gevonden (bijvoorbeeld of een annoteur bij afwezigheid van een obstakel 0 invulde voor de obstakelafstand of de waarde leeg liet), zijn gecorrigeerd.

Bij de inventarisatie van wegkenmerken is gebruikgemaakt van beelden die beschikbaar zijn in Street Smart van Cyclomedia. De bestanden van Cyclomedia bevatten beelden die om de vijf meter worden vastgelegd en in alle richtingen (360°) bekeken kunnen worden (*Afbeelding 2.1*). Dit geeft een nagenoeg continu beeld van de weg en zijn omgeving. De eerste stap bij de inventarisatie was om alle wegen in beheer van de provincie te voorzien van een coördinaten-stelsel (in de lengterichting). Dit is gedaan in een digitaal wegenbestand met de wegvakken opgedeeld in gelijke lengten van 100 m. Daarnaast zijn alle coördinaten van de RSW-GOW- en GOW-GOW-kruispunten vastgelegd. Het wegenbestand is vervolgens gekoppeld aan de Cyclomedia-wegbeelden. De annoteurs begonnen met het coderen van een wegvak vanaf een van deze kruispunten. Daarna volgden ze de beelden en legden ze iedere 100 m – tot het volgende kruispunt – de relevante wegkenmerken vast in een Access-bestand. De kruispunten werden afzonderlijk gecodeerd.



Afbeelding 2.1 Screenshot van het Access formulier waarmee kenmerken van rijbanen zijn ingevoerd: beelden uit Cyclomedia voor een bepaald meetpunt. Links is het bovenaanzicht van het meetpunt en de naaste omgeving zichtbaar, in het midden de situatie op het meetpunt en rechts de overige beschikbare meetpunten in de omgeving van het meetpunt. Uit: Handleiding voor annoteurs, versie april 2020.

Na de dataverzameling zijn er aanvullende analyses uitgevoerd om er zeker van te zijn dat alle meetpunten correct en consistent geannoteerd zijn door de verschillende annoteurs. De invoer is gecontroleerd op ontbrekende waarden (wat is de reden voor een leeg gelaten veld?) en op consistentie tussen de annoteurs. Op basis van deze analyses is er een aantal correcties toegepast, zoals het invullen van de waarde 999 bij afwezigheid van een obstakel, en het invullen van de waarde 0 bij afwezigheid van erfaansluitingen.

3 Beschrijving van de belangrijkste verzamelde kenmerken

Dit hoofdstuk bespreekt de resultaten van de inventarisatie op provinciale wegen in Noord-Holland. Voor wegvakken op wegen met een limiet van 60, 80 en 100 km/uur geven we inzicht in de eigenschappen van de kenmerken rijrichtingscheiding, obstakelafstand, geleiderails, aantal erfaansluitingen en aansluitingen op erftoegangswegen. Voor de kruispunten laten we zien welke kruispunttypen op de wegen met verschillende limieten zijn aangetroffen, en wat de belangrijke kenmerken zijn van die kruispunten.

3.1 Kenmerken van wegvakken

In deze paragraaf worden de verschillende wegvakkenmerken weergegeven als een verdeling over het aantal meetpunten, met andere woorden: als een aandeel van het aantal meetpunten met die eigenschap. Afhankelijk van het kenmerk, is de aanwezigheid daarvan – of zijn de eigenschappen daarvan – waargenomen óp de meetpunten of juist ertussenin (zie *Paragraaf 2.2*).

Snelheidslimiet

Het merendeel van de meetpunten ligt op wegvakken met een snelheidslimiet van 80 km/uur, namelijk 80,6% van alle wegvakken met een limiet van 60, 80 of 100 km/uur; zie *Tabel 3.1*.

Tabel 3.1. Aantallen meetpunten per snelheidslimiet.

Snelheidslimiet	Aantal meetpunten	Aandeel
60 km/uur	569	11,4%
80 km/uur	4.034	80,6%
100 km/uur	405	8,1%
Totaal	**5.008**	**100%**

Verder zijn er nog 668 meetpunten geïnventariseerd op wegvakken met een limiet van 30, 50 en 70 km/uur. Kenmerken van deze meetpunten wordt besproken in de bijlage van het achtergrondrapport (Hermens et al., 2021). Hier gaan we verder met alleen de meetpunten op wegvakken met een limiet van 60, 80 en 100 km/uur; dat is 88,2% van alle geïnventariseerde meetpunten.

Rijrichtingscheiding

Een belangrijk kenmerk voor verkeersveiligheid is de rijrichtingscheiding. Een moeilijk of niet overrijdbare rijrichtingscheiding helpt frontale botsingen tussen tegenliggers te voorkomen. De rijrichtingscheiding kan afwezig zijn of bestaan uit een markering (enkel of dubbel), een moeilijk overrijdbare scheiding of een niet-overrijdbare scheiding. Op wegen met een hoge snelheidslimiet is een moeilijk (80 km/uur) of niet overrijdbare (80 km/uur, 100 km/uur) rijrichtingscheiding gewenst. Voor de herkenbaarheid is bij een limiet van 60 km/uur een rijrichtingscheiding niet wenselijk (CROW, 2013). Toch wordt er op meer dan de helft van de meetpunten met een limiet van 60 km/uur een vorm van scheiding aangetroffen; zie *Tabel 3.2*.

Op wegen met een snelheidslimiet van 80 km/uur en een enkelbaans uitvoering wordt slechts bij 9,3% van de meetpunten een moeilijk of niet overrijdbare rijrichtingscheiding gevonden. Op de dubbelbaans wegen met een limiet van 80 km/uur ligt het anders: daar is op 68,9 % een moeilijk overrijdbare scheiding aangebracht en op 25% van de meetpunten een niet-overrijdbare scheiding. Op wegen met een limiet van 100 km/uur is er op de enkelbaans uitvoering op meer dan de helft van de meetpunten slechts een dubbele asmarkering en op 45,9% een niet-overrijdbare scheiding. Op de dubbelbaans uitvoering is er op alle meetpunten ten minste een moeilijk overrijdbare scheiding.

Op wegvakken met een limiet van 80 km/uur is de rijbaan bij 3.403 meetpunten enkelbaans (84%) en bij 628 meetpunten dubbelbaans (16%). Op wegvakken met een limiet van 100 km/uur is de rijbaan bij 290 meetpunten enkelbaans (72%) en bij 111 meetpunten dubbelbaans (28%).

Tabel 3.2. Aandeel van elk soort rijrichtingscheiding bij verschillende snelheidslimieten.

Snelheids-limiet	Aantal rijbanen	Dubbele lijn	Enkele lijn	Geen	Moeilijk overrijdbaar	Niet overrijdbaar
60 km/uur	Enkele rijbaan	29,5%	14,8%	43,9%	4,3%	0,4%
80 km/uur	Enkele rijbaan	66,4%	15,2%	0,2%	9,3%	1,4%
80 km/uur	Dubbele rijbaan	4,6%	0%	0,2%	68,9%	25%
100 km/uur	Enkele rijbaan	51,4%	0%	1,4%	1%	45,9%
100 km/uur	Dubbele rijbaan	0%	0%	0%	70,3%	29,7%

Obstakelafstand

CROW (2013) stelt eisen aan de obstakelvrije ruimte en aan de afscherming van obstakels. In dit onderzoek is tussen twee meetpunten (een afstand van 100 m) telkens het dichtstbijzijnde object in de linker- en de rechterberm genoteerd. Deze werkwijze geeft dus niet alle obstakels weer die mogelijk aanwezig zijn langs de rijbaan maar alleen het obstakel dat het dichtst bij de rijbaan staat. De afstand tussen een obstakel en de rijbaan is gemeten vanaf de binnenkant van de kantstreep.

Tabel 3.3 geeft per snelheidslimiet het gemiddelde en de standaardafwijking van de waargenomen obstakelafstanden.

Tabel 3.3. Gemiddelde en standaardafwijking van de obstakelvrije afstand (in meters) van aanwezige obstakels (links of rechts).

Snelheidslimiet	Aantal rijbanen	Gemiddelde (m)	Standaardafwijking (m)
60 km/uur	Enkele rijbaan	3,76 m	3,34 m
80 km/uur	Enkele rijbaan	6,73 m	5,21 m
80 km/uur	Dubbele rijbaan	5,62 m	4,38 m
100 km/uur	Enkele rijbaan	9,43 m	4,60 m
100 km/uur	Dubbele rijbaan	9,34 m	3,70 m

De gemiddelde waarde van de obstakelafstand geeft echter weinig informatie over het aandeel van de obstakels dat aan de richtlijn voldoet. *Tabel 3.4* geeft daarom het percentage meetpunten waarbij de obstakelafstand voldoet (bij aanwezigheid van een obstakel). Hierbij is uitgegaan van

de richtwaarden die de provincie aanhoudt (3 m bij 60 km/uur, 5 m bij 80 km/uur en 6 m bij 100 km/uur).

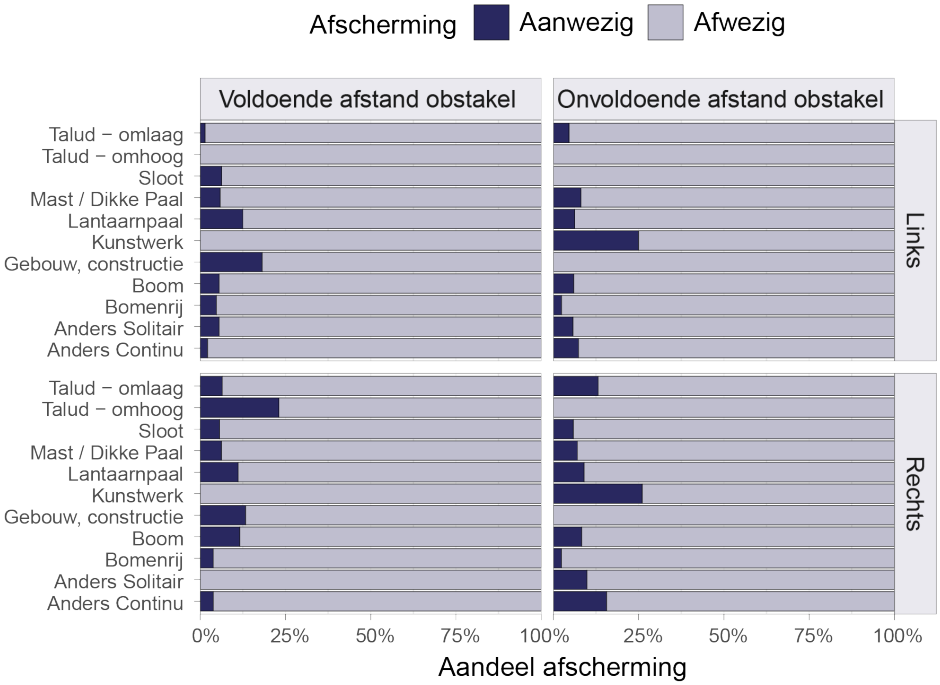
Lang niet alle wegen met een limiet van 60 en 80 km/uur voldoen aan deze richtlijn van de provincie: de enkelbaanswegen met een limiet van 80 km/uur voldoen er voor 55% aan, de overige voor minder dan de helft. Op wegen met een limiet van 100 km/uur voldoet ongeveer 80% er wel aan.
Overigens zijn in *Tabel 3.4* alle obstakels opgenomen, afgeschermd of niet. Afscherming komt hierna aan de orde.

Tabel 3.4. Aandeel van de meetpunten met obstakel waarbij de obstakelvrije afstand voldoende is volgens de richtlijn van de provincie Noord-Holland.

Snelheidslimiet	Aantal rijbanen	Aandeel dat voldoet aan richtlijn
60 km/uur	Enkele rijbaan	38,4%
80 km/uur	Enkele rijbaan	54,5%
80 km/uur	Dubbele rijbaan	44,9%
100 km/uur	Enkele rijbaan	78,0%
100 km/uur	Dubbele rijbaan	80,6%

Afschermingsconstructies

Obstakels langs de weg kunnen bij een aanrijding leiden tot ernstig letsel voor de inzittenden. Een afschermingsconstructie (geleiderail of barrier) kan een botsing met het obstakel verhinderen of een onvermijdelijke botsing minder ernstig doen aflopen. *Afbeelding 3.1* laat zien dat geleiderails op wegen met een limiet van 80 km/uur relatief weinig toegepast worden en dat het gebruik van een afschermingsconstructie weinig lijkt samen te hangen met het type obstakel en met het feit of het obstakel op voldoende afstand staat (in donkerblauw is het aandeel obstakels met een afschermingsconstructie getoond).



Afbeelding 3.1. Aanwezigheid van een afschermingsconstructie (geleiderail, betonnen barrier e.d.) bij de obstakels op 80km/uur-meetpunten op wegvakken

Afbeelding 3.1 toont alleen de aan- of afwezigheid van een afschermingsconstructie. De afschermingsconstructie moet echter ook zelf op voldoende afstand staan. Die afstand is 1,5 m op wegvakken met een limiet van 60 of 80 km/uur en 2,5 m bij 100 km/uur.
Dit is niet altijd het geval. Op meetpunten van enkelbaanswegen met een limiet van 80 km/uur komt de geleiderail het meest voor en deze staat vaker (N=337) te dichtbij dan op voldoende afstand (N=273). De betonnen barrier staat vrijwel altijd (N=29 van 34) op onvoldoende afstand.

Erfaansluitingen

Op wegvakken van wegen met een limiet van 80 en 100 km/uur zijn erfaansluitingen ongewenst (CROW, 2013). Op wegen met 60 km/uur zijn erfaansluitingen toegestaan, dit vergroot onder meer de herkenbaarheid van dit wegtype. *Tabel 3.5* laat zien dat op enkelbaans wegen met een limiet van 80 km/uur 16% van de wegvakken ten minste een erfaansluiting heeft. Bij de dubbelbaans uitvoering heeft 2% van de meetpunten een erfaansluiting. Bij 60 km/uur komen erfaansluitingen op ongeveer de helft van de meetpunten voor en wordt gemiddeld ongeveer 1 erfaansluiting per meetpunt gevonden. Erfaansluitingen op wegvakken met limiet van 100 km/uur komen nauwelijks voor.

Tabel 3.5. Gemiddeld aantal erfaansluitingen en standaarddeviatie tussen twee meetpunten en percentage wegvakken (tussen twee meetpunten) met ten minste een erfaansluiting.

Snelheidslimiet	Aantal rijbanen	Gemiddelde	Standaard-deviatie	Aandeel met ten minste een aansluiting
60 km/uur	Enkele rijbaan	0,95	1,34	46,6%
80 km/uur	Enkele rijbaan	0,22	0,56	16,2%
80 km/uur	Dubbele rijbaan	0,02	0,14	2,1%
100 km/uur	Enkele rijbaan	0,00	0,00	0%
100 km/uur	Dubbele rijbaan	0,02	0,13	1,8%

ETW-kruispunten

Aansluitingen met erftoegangswegen zijn niet gewenst op wegen met een limiet van 100 km/uur. Op wegen met een limiet van 80km/uur zijn ze toegestaan, maar dient de dichtheid (aantal per strekkende km) te worden beperkt. *Tabel 3.6* laat zien dat bij 100 km/uur ETW-kruispunten niet voorkomen. Bij 80 km/uur worden wel ETW-kruispunten gevonden (op 3,4% van de enkelbaans wegvakken en 1,4% van de dubbelbaans wegvakken).

Tabel 3.6. Aandeel meetpunten met en zonder ETW-aansluiting.

Snelheids-limiet	Aantal rijbanen	Met ETW-kruispunt	Zonder ETW-kruispunt
60 km/uur	Enkele rijbaan	7,2%	92,8%
80 km/uur	Enkele rijbaan	3,4%	96,6%
80 km/uur	Dubbele rijbaan	1,4%	98,6%
100 km/uur	Enkele rijbaan	0%	100%
100 km/uur	Dubbele rijbaan	0%	100%

3.2 Kenmerken van kruispunten

Kruispunttype

Voor de evaluatie van kruispunten zijn deze eerst opgedeeld in rotondes, voorrangskruispunten en VRI-kruispunten.[1] Naast GOW-GOW-kruispunten zijn daarbij ook andere kruisende weg-categorieën beschouwd. *Tabel 3.7* laat zien dat er met name GOW-GOW- en GOW-ETW-kruispunten worden gevonden. Er zijn meer voorrangskruispunten en kruispunten met VRI's dan rotondes.

Kruispunten van erftoegangswegen onderling en tussen gebiedsontsluitingsweg en erftoegangs-weg zijn meestal voorrangskruispunten (*Tabel 3.7*). Kruispunten tussen gebiedsontsluitingsweg en regionale stroomweg hebben meestal een VRI. Op kruispunten van gebiedsontsluitingswegen onderling komen de types voorrang en VRI veel voor.

Tabel 3.7. Aantal kruispunten naar kruispunttype en kruisende wegcategorieën.

Kruispunttype	ETW-ETW*	GOW-ETW*	GOW-GOW*	RSW-GOW*	Totaal
Rotonde	3	56	32	0	91
Voorrang	49	151	67	3	270
VRI	11	63	118	20	212
Totaal	**63**	**270**	**217**	**23**	**573**

* ETW = Erftoegangsweg; GOW = Gebiedsontsluitingsweg; RSW = Regionale stroomweg

Plateau op het kruispuntvlak

Om de snelheid op het kruispuntvlak te verlagen wordt soms een plateau toegepast. Dit is aangetroffen op ongeveer 5% van alle voorrangskruispunten en op slechts 1% van alle VRI-kruispunten; zie *Tabel 3.8*.

Tabel 3.8. Aandeel kruispunten met of zonder een plateau op het kruisingsvlak.

Soort kruising	Met plateau	Zonder plateau
VRI	0,9%	99,1%
Voorrang	4,8%	95,2%

Voorziening voor fietsers en voetgangers

Op sommige kruispunttakken zijn voorzieningen voor fietsers en/of voetgangers aangebracht. Er is vaker een oversteekvoorziening voor fietsers dan voor voetgangers. De reden hiervoor ligt waarschijnlijk in de geringe aantallen voetgangers op de provinciale wegen. Voor deze kenmerken is per kruispunttype het aantal takken met een oversteekvoorziening gedeeld door het totaal aantal takken. Op rotondes is op bijna de helft van de takken een oversteekvoorziening voor fietsers, op voorrangskruispunten is dit 22% en bij een VRI 28%. In het geval van een VRI is op 26% van de takken een speciale voorziening (bedieningsknop of signaalgever) aangetroffen: dat houdt in dat de fietser mogelijk apart opgenomen is in de regeling; zie *Tabel 3.9*. Het is niet mogelijk met de waargenomen kenmerken te bepalen of een VRI-regeling conflictvrij is.

[1] Gegevens over gelijkwaardige kruispunten worden hier niet getoond: die komen op provinciale wegen in Noord-Holland nauwelijks voor.

Tabel 3.9. Aandeel van de kruispunttakken met een voorziening voor fietsers en voetgangers.

Soort kruising	Oversteek Fietser	Oversteek Voetganger	Fietser apart in VRI	Voetganger apart in VRI
Rotonde	47%	9%	n.v.t.	n.v.t.
Voorrang	22%	2%	1%	0%
VRI	28%	11%	26%	11%

Snelheidsremmer op een kruispunttak

Om de snelheid al vóór het kruispuntvlak te remmen kan er gebruik worden gemaakt van snelheidsremmers op de takken (bijvoorbeeld met een drempel of uitbuiging). Een dergelijke voorziening wordt gevonden op 42,4 % van de takken bij rotondes en op 34,1% van de takken bij een VRI-kruispunt. Bij voorrangskruispunten is het veel minder vaak het geval, namelijk 14,5%; zie *Tabel 3.10*.

Tabel 3.10. Gemiddeld aandeel van de takken met een snelheidsremmer.

Soort kruising	Met snelheidsremmer
Rotonde	42,4%
Voorrang	14,5%
VRI	34,1%

4 Veiligheid van wegvakken en kruispunten ‘gescoord’

Dit hoofdstuk bespreekt hoe de scores voor de (on)veiligheid van wegvakken (*Paragraaf 4.1*) en kruispunten (*Paragraaf 4.2*) zijn bepaald. De scores worden vervolgens ook toegepast op zogeheten trajecten, een serie aaneengeschakelde wegvakken en kruispunten (*Paragraaf 4.3*).

De onveiligheid van de provinciale wegen kan zoals vanouds worden uitgedrukt met de indicatoren ongevallen en slachtoffers. In dit onderzoek is een andere indicator gehanteerd, namelijk een score die uitdrukt in welke mate wegvakken en kruispunten voldoen aan de ontwerprichtlijnen en aan eisen die door de provincie zijn gesteld. Een dergelijke indicator kan helpen ongevallen te voorkomen voordat deze plaatsvinden (Bax et al., 2017).

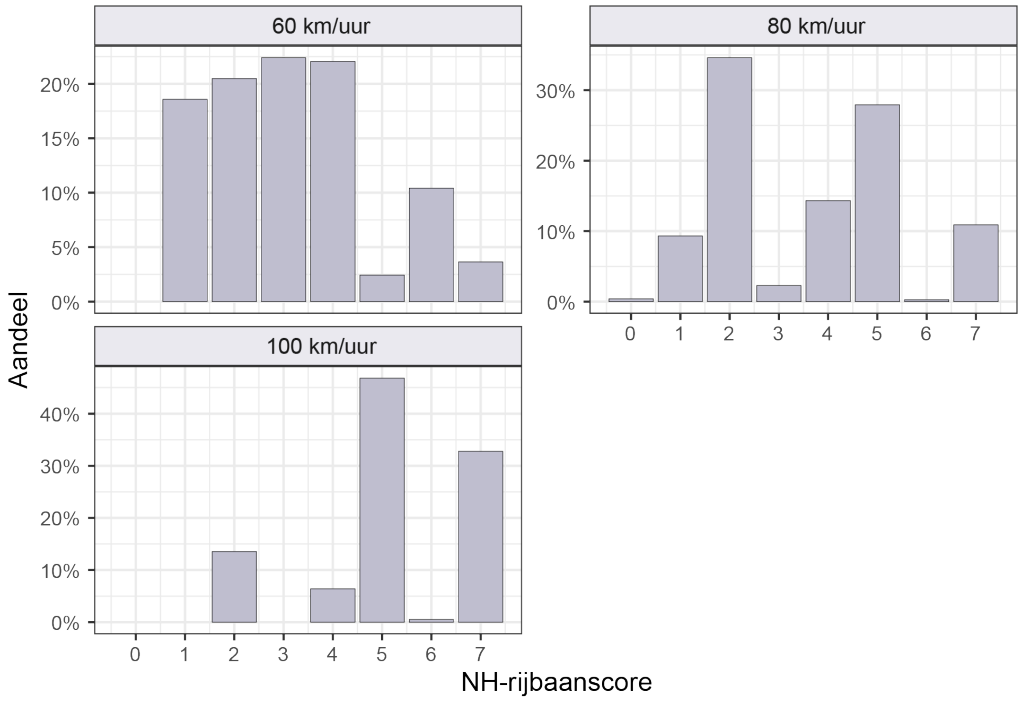
4.1 Wegvakken

Op wegvakken zijn er vier kenmerken die een score krijgen: obstakelvrije afstand, rijrichtingscheiding, erfaansluitingen en kruispunten met erftoegangswegen. Voor de wegen met verschillende snelheidslimieten gelden ook verschillende eisen, waardoor de scores daarvan afhankelijk zijn; zie *Tabel 4.1*. Er worden alleen scores toegekend als aan de eisen wordt voldaan. Merk op dat voor 60km/uur-wegen voor de herkenbaarheid geen rijrichtingscheiding, maar wel erfaansluitingen en kruispunten met erftoegangswegen gewenst zijn. Bij de score op obstakelvrije afstand is rekening gehouden met het geval waarin het dichtstbijzijnde obstakel ‘botsvriendelijk’ is uitgevoerd, zoals een lichtmast. Wanneer deze niet voldoende is afgeschermd en op een te korte afstand staat, dan wordt een score van 1 toegekend, omdat onduidelijk is of direct daarachter een minder botsvriendelijk obstakel staat.

Tabel 4.1. Punten die maximaal per voorziening worden toegekend, uitgesplitst naar snelheidslimiet.

Kenmerk	60 km/uur	80 km/uur	100 km/uur
Obstakelvrije afstand volgens richtlijn	3	3	3
Rijrichtingscheiding			
› bij 60 geen of asmarkering	2		
› bij 80 moeilijk of niet overrijdbaar		2	
› bij 100 niet overrijdbaar			2
Erfaansluitingen			
› bij 60 wel	1		
› bij 80 en 100 niet		1	1
Kruispunten met erftoegangswegen			
› bij 60 wel	1		
› bij 80 en 100 niet		1	1
Totaal	**7**	**7**	**7**

De maximale score van een wegvak, ongeacht de snelheidslimiet, is ‘7’ (3 punten voor de obstakelafstand, 2 punten voor de rijrichtingscheiding, 1 punt voor de erfaansluitingen, en 1 punt voor ETW-aansluitingen). In *Afbeelding 4.1* wordt voor elke snelheidslimiet het aandeel meetpunten met een bepaalde score weergegeven. Bij 80 km/uur-wegen (die ca. 80% van de meetpunten uitmaken) komen de scores ‘2’ en ‘5’ veel voor. De scores ‘1’ en ‘7’ worden minder vaak gevonden (elk op ca. 10% van de meetpunten op 80km/uur-wegen). Het verschil tussen de score ‘2’ en ‘5’ komt door de score voor de obstakelafstand, respectievelijk niet of wel volgens de richtlijn.



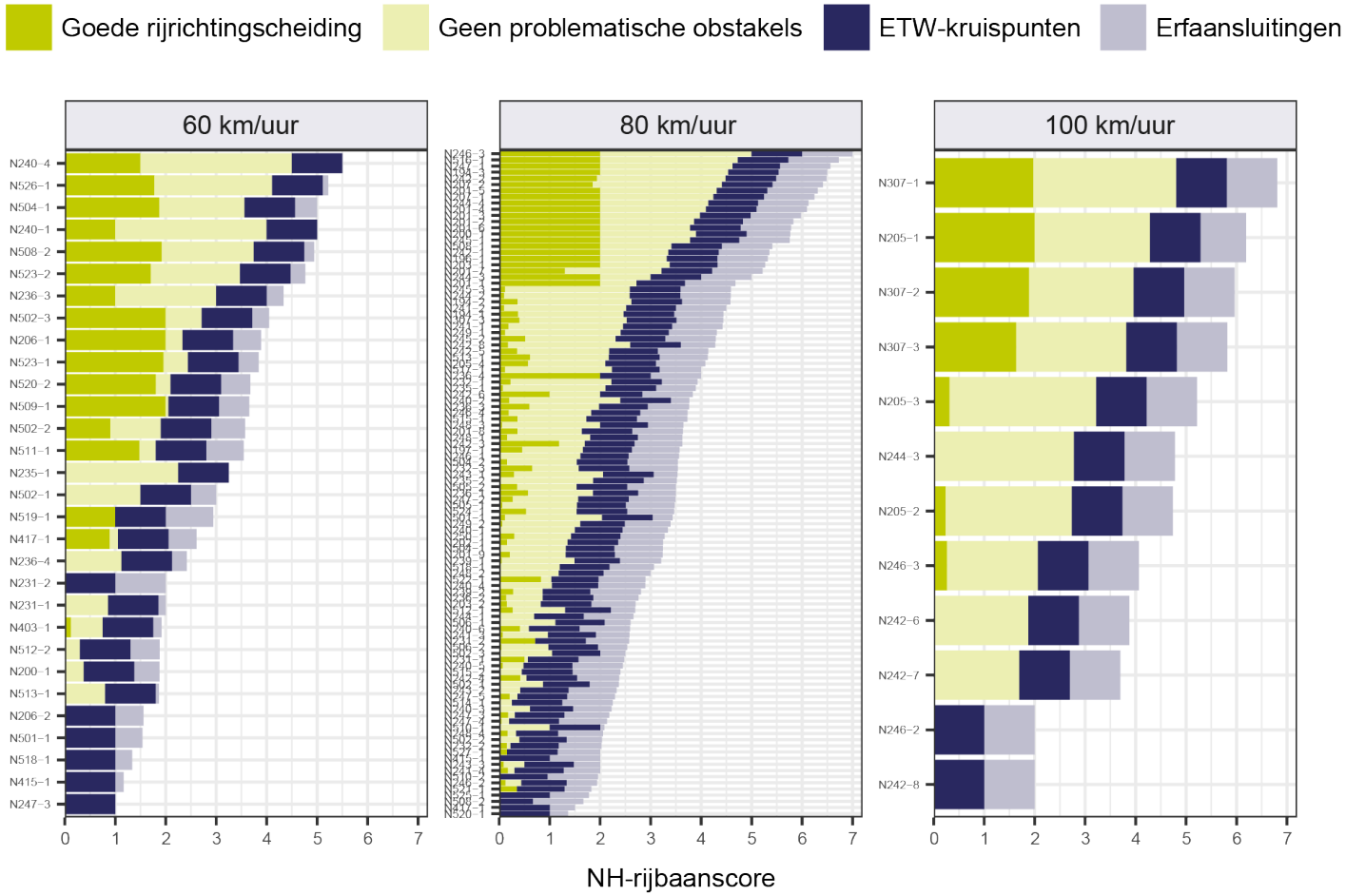
Afbeelding 4.1. Verdeling van de meetpunten over verschillende scores op de wegvakken voor drie snelheidslimieten: 60, 80 en 100 km/uur.

Wegvakken op trajecten

De provincie gaat bij het beheer uit van trajecten: een serie aaneengeschakelde wegvakken en kruispunten; zie *Bijlage A.* Er zijn 129 trajecten in Noord-Holland; ze bestaan uit negen (N206-1) tot 89 (N247-4) meetpunten (gemiddeld circa 45 meetpunten per traject).

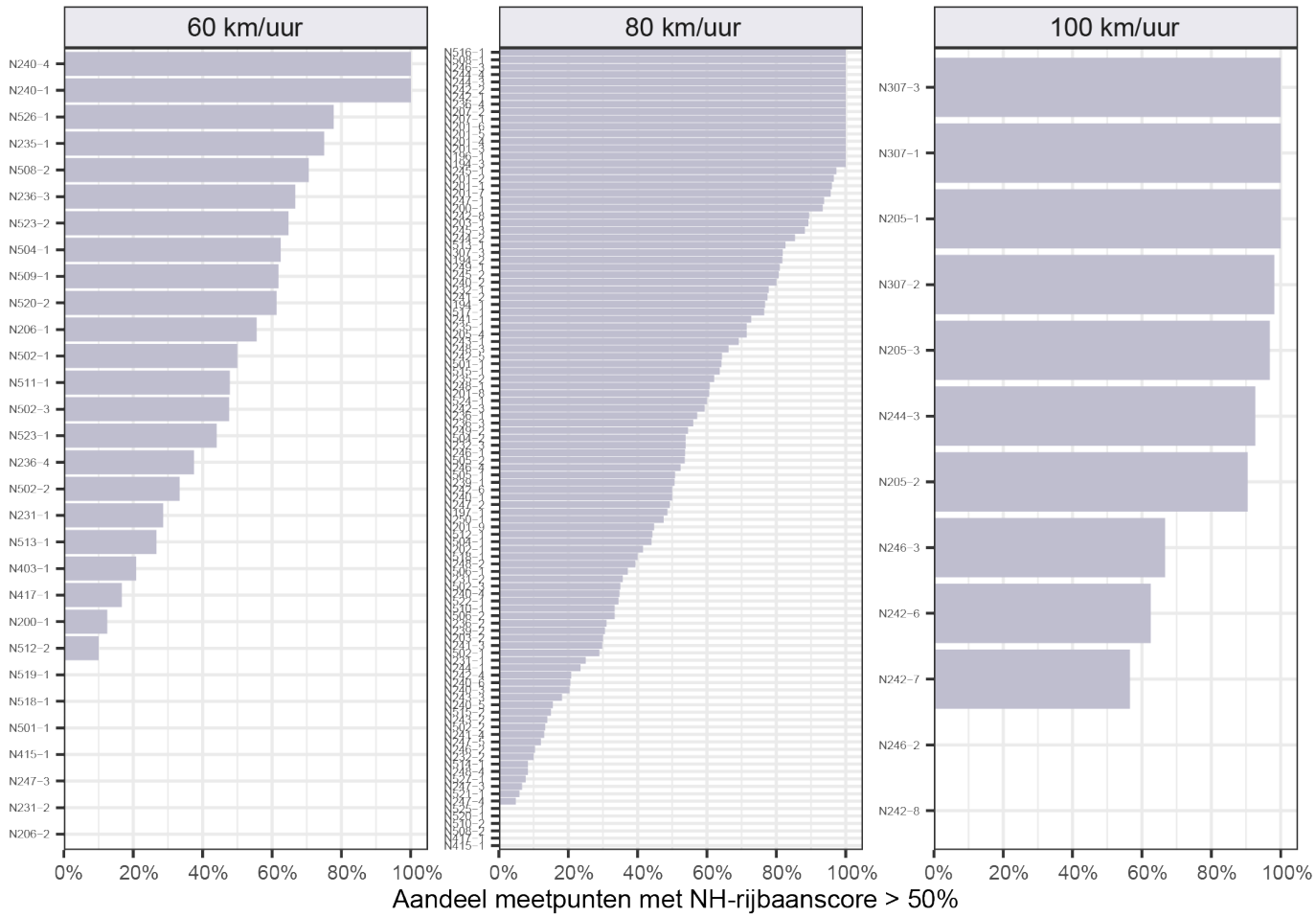
Rijbaanscores kunnen per traject worden bepaald door voor de betreffende wegvakken de gemiddelde score op elk van de vier kenmerken te bepalen en deze vier gemiddelde scores op te tellen. In *Afbeelding 4.2* staan de gemiddelde scores weergegeven voor alle trajecten en voor elk van de vier kenmerken: rijrichtingscheiding, obstakelafstand, erfaansluitingen en kruispunten met ETW. Merk op dat voor de verschillende kenmerken een verschillend maximum aantal punten behaald kan worden (1 t/m 3). De totale lengte van elke horizontale staaf geeft de totale score voor dat traject aan.

Er zijn relatief veel trajecten die niet voldoen aan de richtlijnen: op wegvakken met limiet van 80 km/uur zijn het vooral de rijrichtingscheiding en obstakelafstand die niet voldoen (korte groene en lichtgroene segmenten). Er is veel variatie in de behaalde scores binnen een bepaalde snelheidslimiet (de totale lengte van de staven). Er zijn weinig trajecten die de maximale score krijgen (de staven zijn meestal korter dan zeven eenheden).
Over het geheel scoort ruim de helft van de wegvakken met limiet van 60 en 80 km/uur minder dan vier punten. De wegvakken met 100 km/uur scoren hoger, vooral door de vaak toegepaste rijbaanscheiding en minder obstakels in de obstakelvrije zone.



Afbeelding 4.2. Verdeling van gemiddelde wegvakscore per traject en snelheidslimiet (60, 80 en 100 km/uur). Elk van de horizontale staven is een traject. Delen van trajecten kunnen verschillende snelheidslimieten hebben en dus komen sommige trajecten in twee of drie van de sub-afbeeldingen voor.

Uit de gemiddelde score volgt niet automatisch het aandeel meetpunten dat voldoet. Een gemiddelde score volgt uit verschillende hoge en lage scores. Belangrijker is het om te weten welk deel van de meetpunten een relatief hoge score heeft. *Afbeelding 4.3* geeft het aandeel van de meetpunten binnen elk traject dat ten minste 50% van de maximaal te behalen score haalt (dus een score van 3,5 of meer – een vrij ruime definitie van 'voldoen'). *Afbeelding 4.3* laat zien dat dit aandeel meetpunten per traject snel afloopt voor meetpunten met een limiet van 60 of 80 km/uur. Bij de 60km/uur-wegen dient te worden opgemerkt dat voor de kenmerken rijrichtingscheiding, erfaansluitingen, en ETW-aansluitingen de beoordeling uitgaat van geen rijrichtingscheiding en juist wel erf- en ETW-aansluitingen, en dat deze mogelijk strenger uitvalt dan op basis van de ontwerprichtlijn.



Afbeelding 4.3 Aandeel meetpunten per traject dat een wegvakscore van ten minste 50% van de maximale score (score 3,5 of hoger) haalt, uitgesplitst naar snelheidslimiet. Merk op dat bij 60 km/uur relatief strenge eisen zijn toegepast ten aanzien van de rijrichtingscheiding, erf- en ETW-aansluitingen.

4.2 Kruispunten

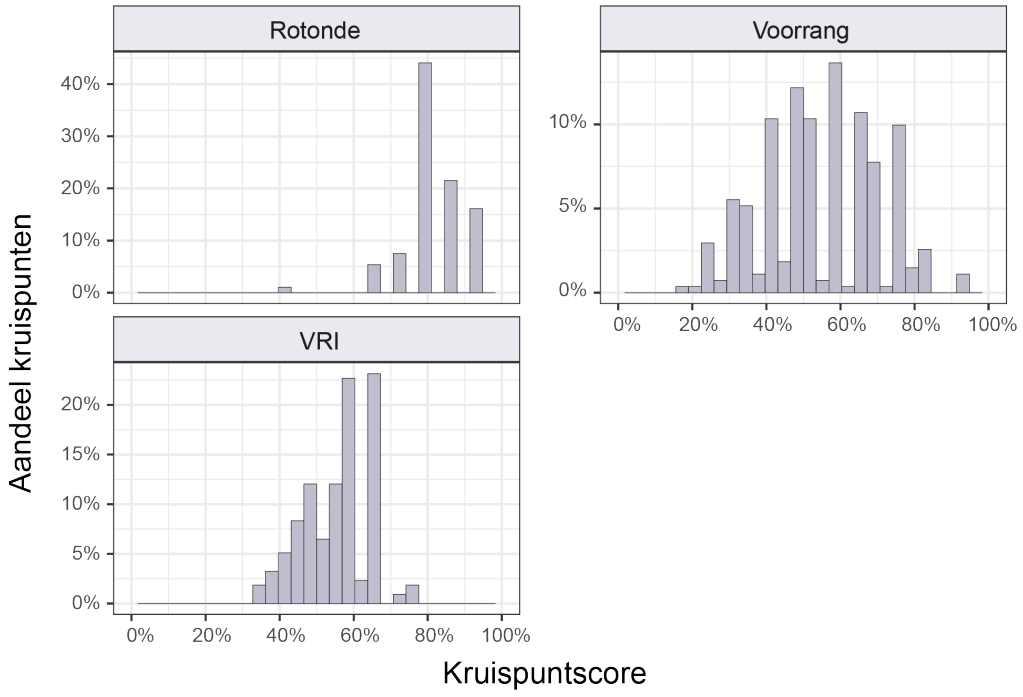
Per kruispunt is een score bepaald op basis van een nieuw ontwikkelde set van criteria die SWOV-experts in onderling overleg hebben samengesteld. De scores zijn in *Tabel 4.2* toegelicht. Elk kruispunttype wordt op de eigen karakteristieken beoordeeld. Vervolgens zijn er nog twee algemene kenmerken die voor elk kruispunttype gelden, namelijk het aantal kruispunttakken en het gewenste kruispunttype gegeven de kruisende wegcategorieën.
Bij een deel van de kenmerken, zoals oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers en snelheidsremmers, wordt het maximale aantal punten alleen toegekend als alle takken dat kenmerk hebben; in andere gevallen is de score naar rato van het aandeel takken met dat kenmerk. Andere kenmerken zijn aan- of afwezigheid (zoals een vrijliggend fietspad rondom een rotonde) en worden daarom met geen of de maximale score gewaardeerd. Details over de toekenning van de scores kunnen in het achtergrondrapport (Hermens et al., 2021) worden gevonden.

Tabel 4.2. Punten die maximaal per voorziening worden toegekend, uitgesplitst naar kruispunttype

Kenmerk	Algemeen	Rotonde	Voorrang en gelijkwaardig	VRI
Fietsers en voetgangers apart geregeld				2
Middeneiland op alle takken				1
Opstelstroken op alle takken			2	1
Snelheidsremmer op alle takken			3	3
Oversteekvoorziening fietser en/of voetganger op alle takken			2	
Type fietsvoorziening op rotonde		3		
Oversteekvoorziening voetganger rotonde		2		
Aantal stroken rotondebaan		2		
Voorrang fietser op vrijliggende fietspaden		2		
Kruispunttype gegeven wegcategorie	3			
Aantal takken (max. 4)	2			
Totaal	**5**	**9**	**7**	**7**

Rotondes kunnen maximaal 14 punten scoren (negen voor de specifieke kenmerken en vijf voor de algemene kenmerken); voorrangskruispunten, gelijkwaardige kruispunten en VRI-kruispunten scoren maximaal 12 punten (zeven voor de specifieke kenmerken en vijf voor de algemene kenmerken). De verdeling van kruispuntscores wordt per kruispunttype weergegeven in *Afbeelding 4.4*. Omdat de kruispunttypen verschillende maximale scores hebben zijn de percentages gegeven ten opzichte van de maximale score. De scores van gelijkwaardige kruispunten liggen tussen 25 en 75% van de maximale score, van rotondes tussen 40 en 95%, van voorrangskruispunten tussen 15 en 95% en van VRI-kruispunten tussen 35 en 75%. Bij voorrangskruispunten zijn de verschillen tussen de scores erg groot, bij rotondes tamelijk gering.

Afbeelding 4.4. Verdeling van de kruispuntscore (als percentage van de maximaal haalbare score) per kruispunttype.



4.3 Trajecten

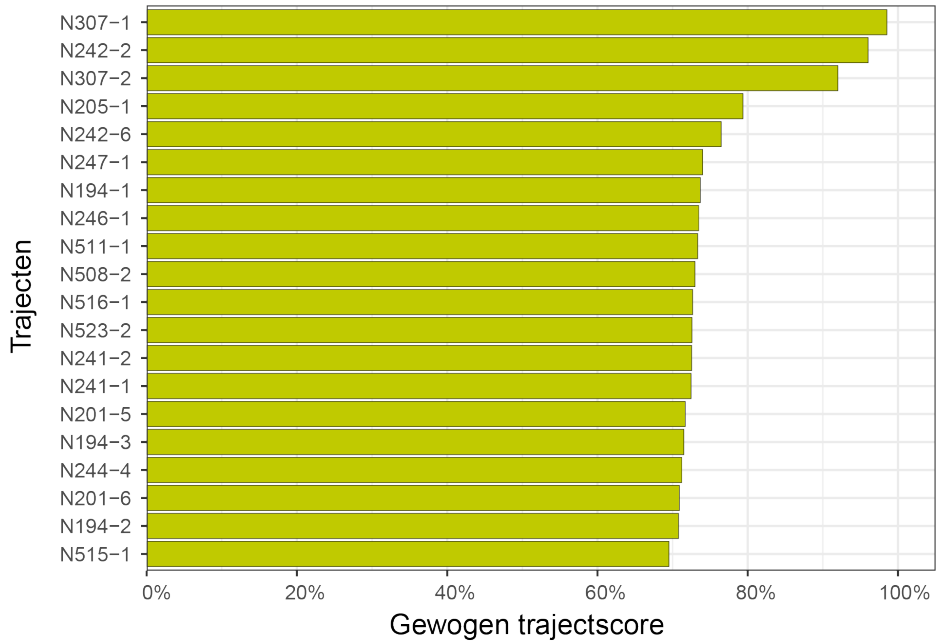
Zoals eerder toegelicht bestaan trajecten uit aaneengesloten wegvakken en kruispunten. Voor de totaalscore per traject wordt voor de wegvakken de gemiddelde wegvakscore binnen het traject bepaald (als in *Paragraaf 4.1*) en ook voor de kruispunten het gemiddelde van de behaalde kruispuntscores. Zowel wegvak- als kruispuntscore worden uitgedrukt als aandeel van de maximaal haalbare scores.

Een score voor trajecten is niet zonder meer de optelling van de wegvak- en kruispuntscores per traject. Er is rekening gehouden met de gemiddelde verhouding tussen kruispunt- en wegvak-ongevallen. Er gebeuren iets meer wegvakongevallen dan kruispuntongevallen. Om deze verhouding mee te nemen in de trajectscores is de kruispuntscore vermenigvuldigd met 0,46 en de wegvakscore met 0,54. De trajectscore is dus:

0,46 x kruispuntscore + 0,54 x wegvakscore.

Ter illustratie toont *Afbeelding 4.5* de trajecten die het hoogste scoren. De verdeling van de scores van alle 129 trajecten wordt gegeven in de bijlage van het achtergrondrapport (Hermens et al., 2021; *Bijlage H*). Geen enkel traject scoort 100%, maar de afgebeelde twintig trajecten scoren ten minste 70% van de maximale score.

Afbeelding 4.5. Hoogst scorende trajecten. De maximale score is 100%.



Tabel 4.3 toont hoe de tien hoogste trajectscores zijn opgebouwd uit wegvak- en kruispuntscore. Sommige trajecten scoren hoog op de kruispunten (100%). Dat kan betekenen dat de kruispunten aan alle voorgeschreven kenmerken voldoen of dat een traject geen kruispunten bevat. De wegvakscores zijn bij deze trajecten nooit 100%.

Tabel 4.3. Trajecten met de hoogste scores.

Trajectnummer	Lengte van het traject in km	Wegvakscore	Kruispuntscore	Trajectscore (gewogen som)
N307-1	8,6	97,3	100,0	98,5
N242-2	3,5	92,6	100,0	96,0
N307-2	5,9	85,2	100,0	92,0
N205-1	3,5	89,5	67,5	79,4
N242-6	4,6	56,4	100,0	76,5
N247-1	2,0	94,4	50,0	74,0
N194-1	5,7	66,8	81,7	73,7
N246-1	4,1	50,9	100,0	73,5
N511-1	4,8	50,6	100,0	73,3
N508-2	5,6	68,9	77,8	73,0

5 Prioritering: welk traject eerst?

In de eerdere hoofdstukken is nagegaan in welke mate de wegvakken en kruispunten voldoen aan de richtlijnen. Deze informatie kan gebruikt worden voor de prioritering van trajecten voor infrastructuurmaatregelen. Naast een veiligheidsscore is daarvoor echter ook andere informatie van belang, zoals het aantal geregistreerde ongevallen en incidenten en het aantal passerende motorvoertuigen. Dit hoofdstuk bespreekt vier verschillende priorteringsmethoden.[2] Deze bieden de provincie aanknopingspunten voor prioritering op basis van verkeersveiligheid. Bij de daadwerkelijke prioritering kan de provincie ook andere aspecten, zoals onderhoud en doorstroming, laten meespelen.

5.1 Rangorde

De eerste methode betreft scores die elk traject krijgt voor vier criteria: trajectscore, ongevallen, incidenten en motorvoertuigintensiteiten. Binnen elk criterium wordt de rangorde van de lijst met trajecten bepaald, dat wil zeggen het rangnummer van elk traject bij het ordenen van de trajecten van laag naar hoog. De criteria worden hierbij zo geordend dat een hoge rangorde gelijk staat aan iets wat een hoge prioriteit vraagt, zoals een hoge intensiteit, een groot aantal ongevallen of een *lage* trajectscore op basis van de weg- en kruispuntkenmerken.

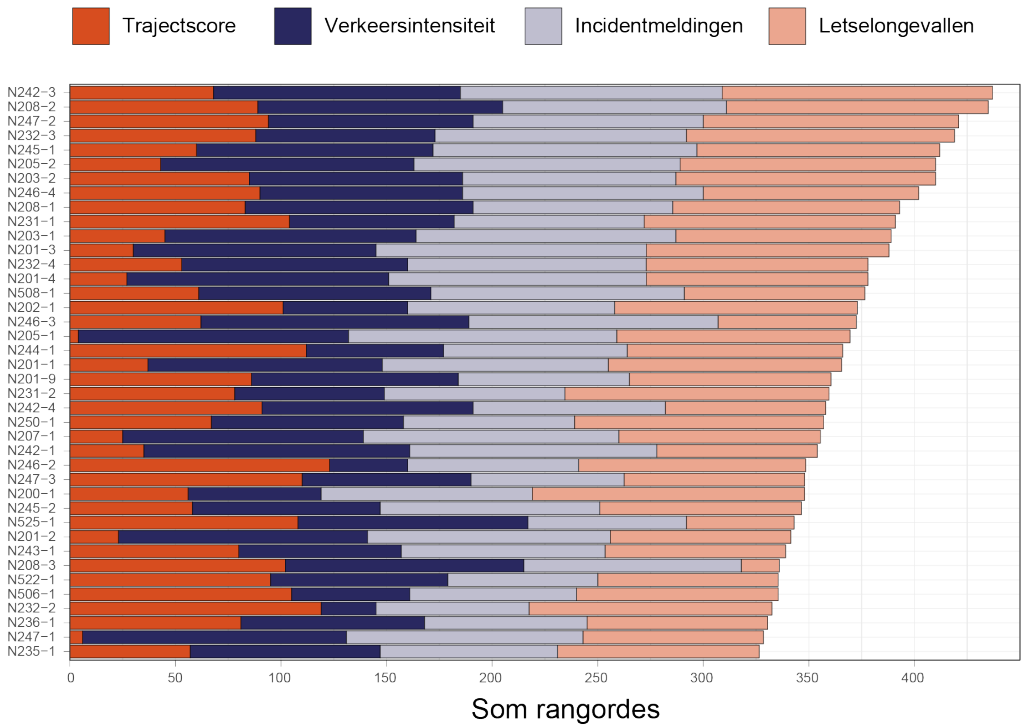
Afbeelding 5.1 toont de berekende som voor de trajecten met de hoogste prioriteit volgens deze methode. De onderliggende rangordes gaan uit van de richting van de kenmerken: prioriteit hebben een lage trajectscore, een hoge intensiteit, een groot aantal incidentmeldingen en een groot aantal ongevallen.

Voor- en nadelen van het gebruik van prioritering op basis van rangordes zijn:

- Er kunnen geen gewichten worden toegekend aan de criteria en er hoeven daarvoor dus ook geen keuzen te worden gemaakt.
- Er kunnen criteria met verschillende schalen (scores, aantallen motorvoertuigen of aantallen incidenten/ongevallen) gecombineerd worden.
- Kleine verschillen op een bepaald criterium wegen even zwaar als grote verschillen.

[2] Van elke methode is de gehele sortering van trajecten terug te vinden in *Bijlage I* van Hermens et al. (2021).

Afbeelding 5.1. Prioritering op basis van de gesommeerde rangordes op vier criteria.



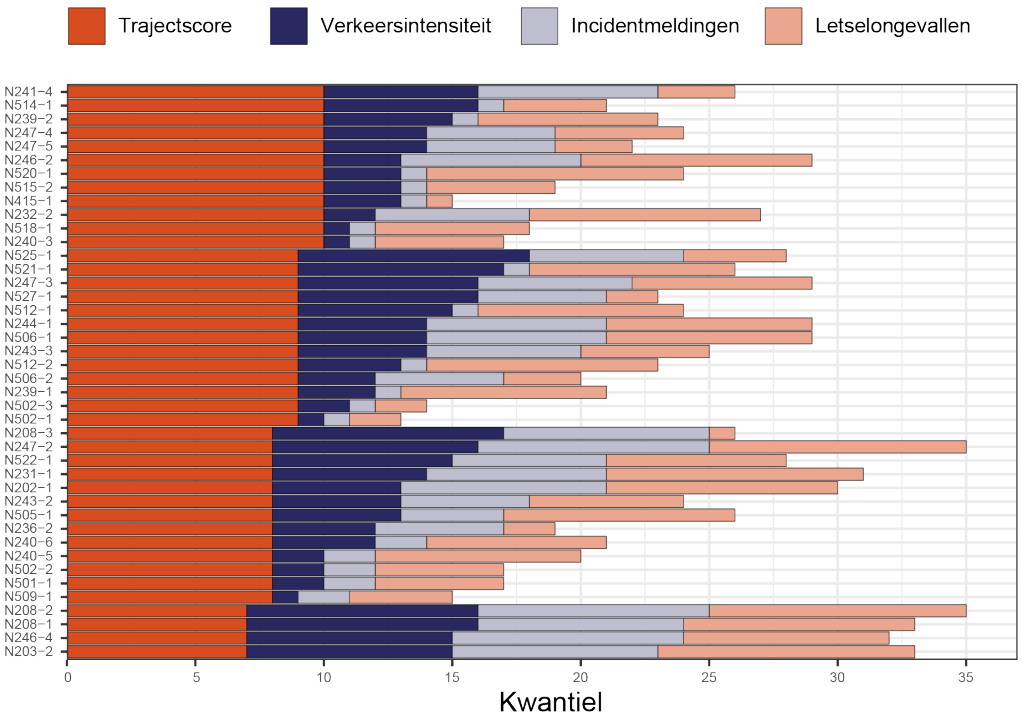
5.2 Sorteren op kwantielen

Een andere methode om tot een prioritering te komen is om opeenvolgend op de vier verschillende criteria te sorteren. Om te beginnen op het belangrijkst geachte criterium, vervolgens op het een-na-belangrijkste, enzovoort. Deze methode is alleen zinvol als in de eerste sorteringsstap een *groepje* trajecten prioriteit krijgt, dat vervolgens verder uitgesorteerd kan worden op grond van de volgende criteria. Elk criterium is daarom eerst in kleine stukjes ingedeeld (zogeheten kwantielen): kleine verschillen in scores op dat criterium zijn daarmee 'gladgestreken'. Dit is uitgevoerd met tien kwantielen per criterium.
Bij het indelen van de kwantielen zijn eerst alle scores geordend, en vervolgens zijn klassen toegekend voor de eerste 10% van de trajecten, de volgende 10% van de trajecten enzovoort. Zo krijgen de eerste 10% van de scores op een criterium op deze manier een score van 1 en bijvoorbeeld de 90-100% hoogste scores een score van 10. We sorteren vervolgens eerst op het criterium trajectscore, dan op etmaalintensiteit, dan op het aantal incidentmeldingen en daarna op het aantal ongevallen.

Afbeelding 5.2 illustreert een dergelijke sortering voor de trajecten met de hoogste prioriteit. Te zien is dat alle trajecten met het hoogste kwantiel voor de trajectscores bovenaan komen te staan (oranjerood gekleurd: de trajecten met de slechtste score qua inrichting). Binnen de groep met gelijke kwantielen, wordt een nadere sortering gevolgd op het kwantiel van verkeersintensiteit (blauw gekleurd), en daarna volgen de aantallen incidentmeldingen en het aantal ongevallen (grijsblauw en lichtoranje gekleurd).

De verschillende criteria dragen niet in gelijke mate bij aan de prioritering: de totale lengte van de staven verschilt duidelijk. De trajectscore overheerst: het hoogste kwantiel van dat criterium bepaalt de hoogste prioriteiten. De gedachte daarachter is dat een traject alleen verbeterd kan worden als het slecht scoort; daarom wordt met dit criterium gestart. De mate van 'gladstrijken' van verschillen binnen een criterium kan worden bijgesteld door het aantal kwantielen te verhogen of te verlagen.

Afbeelding 5.2. Illustratie van sorteren op kwantielen. Het belang van elk criterium loopt van links naar rechts: het kwantiel van de trajectscore domineert de prioritering.



5.3 Clustering

Een derde methode, clustering, levert geen rangordening op, maar verdeelt de trajecten in clusters. Per cluster zijn er op elkaar lijkende kenmerken. Vervolgens kan worden onderzocht of een bepaald cluster met op elkaar lijkende trajecten (qua scores op de kenmerken) eruit springt qua verkeers(on)veiligheid. Het voordeel van deze methode is dat alle kenmerken (dus ook die *bínnen* de criteria trajectscore, verkeersintensiteit, ongevallen en incidentmeldingen) zonder meer meegenomen kunnen worden: de methode zal vergelijkbare informatie (bijvoorbeeld over letselongevallen en letsel- plus UMS-ongevallen) ook als vergelijkbaar beschouwen. We gebruiken in dit geval een zogeheten hiërarchische clustering, waarbij het aantal clusters kan worden gekozen door de resulterende boomstructuur op een bepaalde hoogte af te snijden (voor details, zie het achtergrondrapport Hermens et al., 2021). Vervolgens kan per cluster de gemiddelde waarde van elk criterium worden bepaald. *Tabel 5.1* toont deze gemiddelden bij een keuze voor drie clusters.

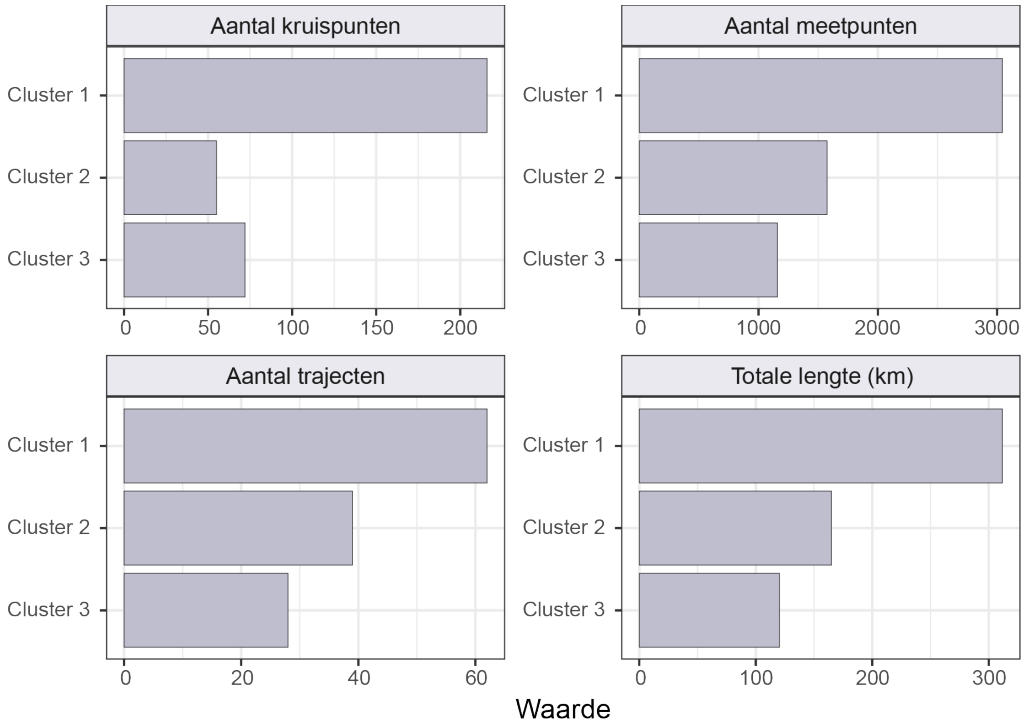
Tabel 5.1. Gemiddelde waarden per cluster.

Criterium	Cluster 1	Cluster 2	Cluster 3
Letselongevallen (gem. aantal per traject)	9,9	3,2	11,6
Incidenten (gem. aantal per traject)	60,3	13,4	265,8
Trajectscore (%)	43,3	62,3	67,6
Kruispuntscore (%)	55,3	77,7	63,6
Wegvakscore (%)	42,0	51,9	80,1
Etmaalintensiteit	14.124	8.409	32.417
Trajectlengte (km)	5,0	4,2	4,3

Behalve naar de gemiddelde waarden in elk cluster, is het ook van belang te kijken naar de totalen per cluster (*Afbeelding 5.3*). Cluster 1 is groter dan de andere twee clusters: heeft meer kruispunten, heeft meer meetpunten, heeft meer trajecten en heeft een grotere totale lengte. De gemiddelde lengte per traject is voor de drie clusters echter ongeveer even groot (*Tabel 5.1*),

waardoor de gemiddelde ongevallendichtheid (per weglengte) tussen clusters vergeleken kan worden uit de gemiddelde aantallen ongevallen.

Afbeelding 5.3. Aantallen kruispunten, meetpunten, trajecten en de som van de lengte van de trajecten in elk cluster.



Karakteristieken van de clusters:

Cluster 1:

- veel meetpunten, kruispunten, trajecten en totale weglengte;
- een iets lager aantal ongevallen per traject dan cluster 3, maar duidelijk meer dan cluster 2;
- lage scores voor de wegvak- en kruispuntkenmerken;
- lage verkeersintensiteit ten opzichte van cluster 3;
- veel meetpunten met een snelheidslimiet van 50 km/uur;
- veel voorrangskruispunten.

Cluster 2:

- weinig kruispunten t.o.v. cluster 3;
- minder letselongevallen en UMS-ongevallen;
- lage verkeersintensiteit;
- minder kruispuntongevallen dan clusters 1 en 3;
- hoge scores op kruispunten, maar een relatief lagere score voor de wegvakken;
- veel meetpunten met een snelheidslimiet van 60 km/uur;
- veel rotondes.

Cluster 3:

- relatief veel kruispunten t.o.v. cluster 2;
- veel letselongevallen en UMS-ongevallen;
- hoge etmaalintensiteit;
- hoge scores voor wegvakken, maar een lagere score voor kruispunten;
- veel meetpunten met een snelheidslimiet van 100 km/uur;
- veel VRI-kruispunten.

5.4 Grenswaarden

De methode met clusters is voor de gebruiker complex. Eenvoudiger uit te voeren is een methode op basis van te kiezen grenswaarden per criterium. Daarbij worden – te beginnen met het belangrijkst geachte criterium – stap voor stap trajecten *uitgesloten* die niet voldoen aan die grenswaarde. We hebben hiervoor de volgende criteria gebruikt:

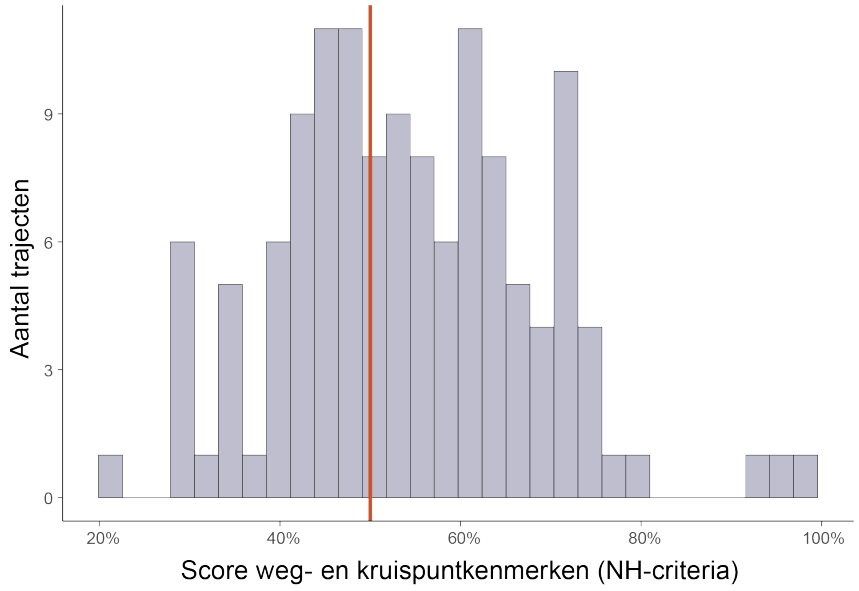
1. Trajectscore op basis van wegvak- en kruispuntkenmerken (gewogen gemiddelde): een traject kan alleen verbeterd worden als deze laag scoort; daarom wordt met dit criterium gestart.
2. Etmaalintensiteit: als er weinig verkeer op een weg rijdt, is er minder noodzaak om de weg aan te passen.
3. Aantal ongevallen: als er ondanks een hoge verkeersintensiteit weinig ongevallen plaatsvinden, dan heeft aanpakken van het traject een lagere prioriteit.

De grenswaarden worden gekozen op basis van de verdeling van de waarden.

Stap 1

Deze stap begint met alle 129 trajecten, *Afbeelding 5.4* toont de verdeling van de trajectscores. De grenswaarde leggen we bij 50%. We nemen hierna alleen trajecten mee met een score onder de 50%; er blijven 54 trajecten over.

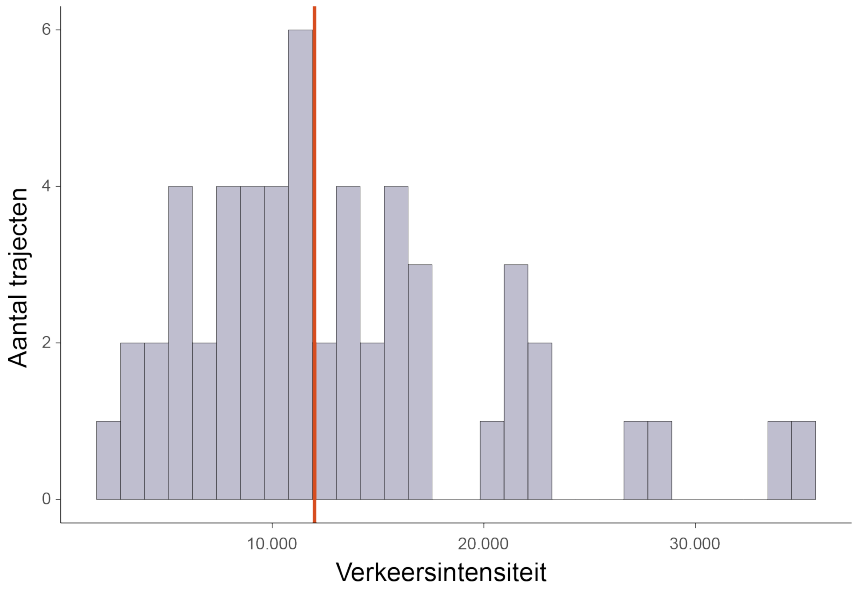
Afbeelding 5.4. Verdeling van de trajectscores (gewogen gemiddelde van wegvak- en kruispuntscore). De grenswaarde is op 50% gesteld.



Stap 2

In deze stap analyseren we de verdeling van de etmaalintensiteit op de overgebleven 54 trajecten (*Afbeelding 5.5*). We leggen de grenswaarde bij 12.000 motorvoertuigen per etmaal en gaan vervolgens verder met nog 25 trajecten in stap 3.

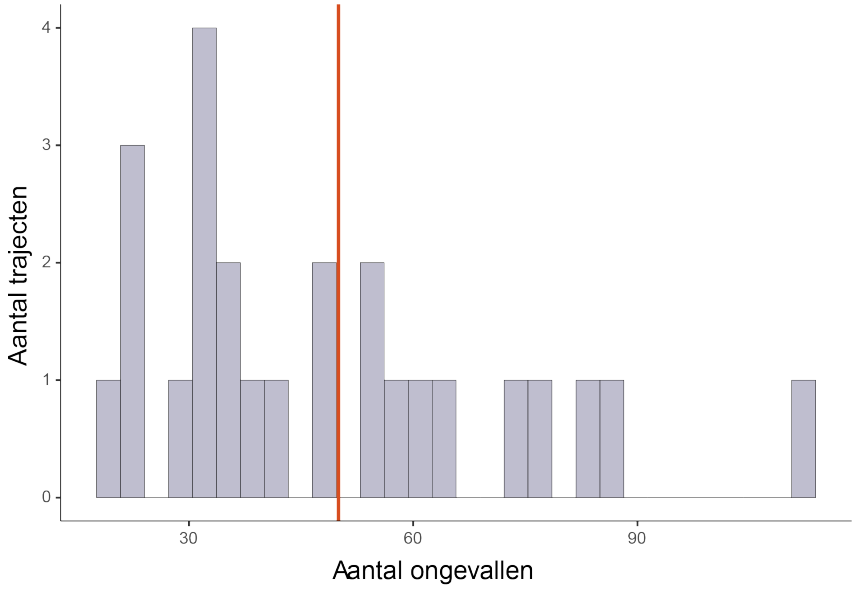
Afbeelding 5.5. Verdeling van de etmaalintensiteit van de overgebleven trajecten. De grenswaarde is op 12.000 motorvoertuigen per etmaal gesteld.



Stap 3

In de laatste stap selecteren we trajecten met meer dan 50 ongevallen (ongevallen met letsel en met uitsluitend materiële schade tussen 2011 en 2019). Er blijven tien trajecten over (*Afbeelding 5.6*), namelijk N203-2, N208-1, N208-2, N231-2, N232-3, N241-4, N242-4, N243-1, N246-4, N247-2.

Afbeelding 5.6. Verdeling van het aantal ongevallen (letsel- en UMS-ongevallen in de periode 2011-2019) op de overgebleven 25 trajecten. De grenswaarde is op 50 ongevallen gesteld.



5.5 Conclusies

Vier methoden van prioritering zijn besproken, namelijk op basis van rangorde, kwantielen, clustering en grenswaarden.

De methode met een rangorde houdt in dat een hoge rangorde van een traject gelijk staat aan iets wat een hoge prioritering vraagt, zoals een hoge intensiteit, een hoog aantal ongevallen of incidenten, en een lage score op basis van de weg- en kruispuntkenmerken. Per traject worden de rangordes van deze vier criteria opgeteld.

De methode met kwantielen bepaalt eerst het kwantiel voor elk criterium: het aantal klassen waarin de scores/waarden op dat criterium worden verdeeld. Vervolgens worden de trajecten op het volgnummer van het kwantiel geordend, achtereenvolgens voor alle vier criteria, te beginnen

met het belangrijkste. De grootte van het kwantiel bepaalt in welke mate (kleine) verschillen tussen trajecten worden 'gladgestreken' voordat tot ordening wordt overgegaan.
De methode van clustering heeft als voordeel dat kenmerken met vergelijkbare informatie niet bovenmatig bijdragen aan de prioritering. Deze methode geeft strikt gezien geen prioritering, maar een ordening in vergelijkbare trajecten wat betreft de verschillende kenmerken. De clusteranalyse is echter complex, niet alleen in de uitvoering, maar ook wat betreft de interpretatie.
De methode met grenswaarden sluit stap voor stap, te beginnen met het belangrijkste criterium, trajecten uit op basis van een te kiezen waarde op een criterium.

De geschetste methodes geven, door hun verschillende opzet, verschillende groepen trajecten een hoge prioriteit. De uiteindelijke keuze voor prioritering ligt bij de provincie en kan tevens rekening houden met bijvoorbeeld onderhoud of andere beleidsoverwegingen.

6 Discussie, conclusies en aanbevelingen

Dit hoofdstuk houdt de ontwikkelde methode kort tegen het licht (*Paragraaf 6.1*) en vat de resultaten voor de provinciale wegen in Noord-Holland samen (*Paragraaf 6.2*). Aanbevelingen voor Noord-Holland volgen in *Paragraaf 6.3*.

6.1 Discussie

In dit rapport spelen scores van infrastructuur een belangrijke rol. De score drukt uit in hoeverre een wegvakkenmerk of kruispuntkenmerk overeenkomt met de ontwerprichtlijnen. Een ontwerprichtlijn is niet per definitie verkeersveilig (Schermers et al., 2013), maar komt tot stand op basis van kennis uit onderzoek, meningen van experts, praktijkervaring en niet in het minst door een weging van verschillende aspecten, waaronder verkeersveiligheid. Naleving van ontwerprichtlijnen kan wel de uniformiteit en daardoor de herkenbaarheid van verkeerssituaties voor weggebruikers vergroten. Maar uiteindelijk zijn ongevallen de ultieme indicatie voor onveiligheid. Daarom is die indicator ook meegenomen als een van de criteria bij de prioritering van trajecten die moeten worden aangepakt.

Als belangrijkste criterium bij de prioritering van trajecten zijn de scores op de infrastructuur gehanteerd: er moeten wel mogelijkheden zijn voor verbetering daarvan, het liefst vóórdat er ongevallen gebeuren. Maar ook de etmaalintensiteit is van belang als criterium, want op een drukke weg met slechte scores zouden bij voorkeur eerder verbeteringen moeten worden doorgevoerd dan op een rustige weg met slechte scores. Ook het aantal ongevallen en eventueel het aantal incidenten zijn criteria die de prioriteit mede kunnen bepalen. In de provincie Noord-Holland is op dit moment echter nog geen goede basis voor het geven van een weging aan de genoemde criteria. Met dit onderzoek is geprobeerd daar een richting aan te geven.

6.2 Conclusies

6.2.1 Wegvakken

Rijrichtingscheiding
Op wegen met een limiet van 60 km/uur is een rijrichtingscheiding niet noodzakelijk en in principe niet gewenst. Toch is op meer dan de helft van de meetpunten een vorm van scheiding aangetroffen, meestal in de vorm van een enkele of dubbele asmarkering. Een dergelijke vormgeving maakt de herkenbaarheid moeilijker en kan leiden tot verkeerd rijgedrag (hogere snelheden).

De rijrichtingscheiding op wegen met een limiet van 80 km/uur zou moeilijk of niet overrijdbaar moeten zijn. Bij enkelbaans wegvakken (84% van alle 80km/uur wegen in beheer van de provincie) heeft slechts 11% van de meetpunten een moeilijk of niet overrijdbare scheiding. Op de dubbelbaans wegen met een limiet van 80 km/uur (16% van dat areaal) ligt het anders: daar is

op 69% een moeilijk overrijdbare scheiding aangebracht en op 25% van de meetpunten een niet-overrijdbare scheiding.
Op wegen met een limiet van 100 km/uur is er op de enkelbaans wegvakken (72% van dit areaal) op meer dan de helft van de meetpunten slechts een dubbele asmarkering en op 46% een niet-overrijdbare scheiding. Op de dubbelbaans wegvakken is er op alle meetpunten ten minste een moeilijk overrijdbare scheiding.

Obstakelafstand
Wat de toegestane minimale obstakelafstand betreft is de richtlijn van de provincie: 3 m bij een limiet van 60 km/uur, 5 m bij 80 km/uur en 6 m bij 100 km/uur. Lang niet alle wegen met een limiet van 60 en 80 km/uur voldoen aan deze richtwaarden: de enkelbaanswegen met een limiet van 80 km/uur voldoen er voor 55% aan, de dubbelbaans voor minder dan de helft. Van de 60km/uur-wegen voldoet minder dan 40% aan de minimale obstakelafstand. Op wegen met een limiet van 100 km/uur voldoet ongeveer 80% er aan.
Op wegen met een limiet van 80 km/uur worden geleiderails of betonnen barriers relatief weinig toegepast. Daar waar ze wel worden toegepast, staan ze niet altijd op voldoende afstand van de rijbaan. Op wegvakken van enkelbaanswegen met een limiet van 80 km/uur staat de geleiderail vaker te dichtbij dan op voldoende afstand. De minder vaak toegepaste betonnen barrier staat vrijwel altijd op onvoldoende afstand.

Erfaansluitingen
Op wegen met een limiet van 80 km/uur zijn erfaansluitingen ongewenst. Er is vastgesteld dat 16% van de enkelbaans wegvakken ten minste een erfaansluiting heeft en 2% van de dubbelbaans wegvakken.

Aansluitingen met erftoegangswegen
Aansluitingen met erftoegangswegen op wegvakken zijn volgens de richtlijn niet gewenst op wegen met een limiet van 80 en 100 km/uur. Op 3,4% van de enkelbaans wegvakken met een limiet van 80 km/uur zijn er wel aansluitingen met erftoegangswegen, en op 1,4% van de dubbelbaans wegvakken. De percentages zijn weliswaar laag maar de situatie is niet wenselijk. Bij 100 km/uur zijn er, conform de richtlijn, geen aansluitingen met erftoegangswegen.

6.2.2 Kruispunten
Kruispunten van erftoegangswegen onderling en tussen gebiedsontsluitingsweg en erftoegangsweg hebben meestal een voorrangsregeling. Kruispunten tussen een gebiedsontsluitingsweg en regionale stroomweg hebben meestal een verkeersregelinstallatie (VRI). Op kruispunten van gebiedsontsluitingswegen onderling komen de types voorrang en VRI veel voor. Rotondes zijn wat betreft verkeersveiligheid het veiligste kruispunttype; 14% van alle kruispunten op provinciale wegen in Noord-Holland is een rotonde, voor het grootste deel op kruispunten van gebiedsontsluitingswegen.

Op sommige kruispunttakken zijn oversteekvoorzieningen voor fietsers en/of voetgangers aangebracht. Een dergelijke voorziening is er vaker voor fietsers dan voor voetgangers. De reden hiervoor is waarschijnlijk het geringe aantal voetgangers op provinciale wegen. Op rotondes is er op bijna de helft van de takken een oversteekvoorziening voor fietsers, op voorrangskruispunten is dit op 22% en bij een VRI op 28% van de takken. In het geval van een VRI is op 26% van de takken de fietser apart opgenomen in de regeling.

Snelheidsremmende maatregelen zijn lang niet op alle kruispunten aangetroffen. Op ongeveer 5% van de voorrangskruispunten en 1% van de VRI-kruispunten zijn plateaus op het kruispuntvlak aanwezig. Op ongeveer een derde van de takken bij een VRI-kruispunt en circa 15% van de takken van voorrangskruispunten zijn snelheidsremmende maatregelen aanwezig.

6.2.3 Scores op wegvakken, kruispunten en trajecten

Wegvakken
De maximale score van een meetpunt op een wegvak, ongeacht de snelheidslimiet, is ‘7’. Op de 80km/uur-wegen komen de score ‘2’ en ‘5’ relatief veel voor en de scores ‘1’ en ‘7’ veel minder. Het verschil tussen de score ‘2’ en ‘5’ komt meestal door de score voor de obstakelafstand, respectievelijk niet of wel volgens de richtlijn.

Wegvakken binnen een traject
Er is nagegaan hoe trajecten gemiddeld scoren door scores van alle meetpunten binnen het traject samen te nemen. Er zijn relatief veel trajecten die niet voldoen aan de richtlijnen: op wegvakken met limiet van 80 km/uur zijn het vooral de rijrichtingscheiding en obstakelafstand die niet voldoen. Er is veel variatie in de behaalde score binnen een bepaalde snelheidslimiet. Er zijn weinig trajecten die de maximale score krijgen. Van ruim de helft van de trajecten met limiet van 60 en 80 km/uur scoren de daarbinnen liggende meetpunten minder dan vier (van de zeven) punten. De meetpunten met 100 km/uur hebben hogere scores.

Kruispunten
De scores van gelijkwaardige kruispunten liggen tussen 25 en 75% van de maximale score, van rotondes tussen 40 en 95%, van voorrangskruispunten tussen 15 en 95% en van VRI-kruispunten tussen 35 en 75%. Bij voorrangskruispunten zijn de verschillen tussen de scores erg groot, bij rotondes tamelijk gering.

Trajecten
De trajectscore is de gewogen som van wegvak- en kruispuntscores. Geen enkel traject scoort maximaal, dus 100%, maar twintig trajecten scoren 70% of hoger. Sommige trajecten scoren hoog op de kruispunten (100%); wegvakscores zijn bij deze trajecten nooit 100%.

6.2.4 Prioritering

Er zijn vier methodes uitgewerkt om de te bepalen welke trajecten het eerst moeten worden aangepakt. Bij drie van de methoden zijn hierbij motorvoertuigintensiteiten, trajectscores, aantal ongevallen en aantal incidenten als criterium inbegrepen. Een vierde methode, die gebruikmaakt van clusters, kon worden toegepast op alle beschikbare kenmerken, zelfs als deze vergelijkbare informatie overbrengen. De geschetste methodes leiden, door hun verschillende opzet, tot verschillende groepen trajecten die prioriteit zouden moeten krijgen.

De methoden om deze prioritering vorm te geven staan in dit rapport voorop. De feitelijke keuze van trajecten die het eerst moeten worden aangepakt is niet het hoofddoel van dit rapport. Bovendien spelen bij die keuze ook andere aspecten, zoals kosten, milieu, doorstroming en onderhoud.

6.3 Aanbevelingen

Op basis van de resultaten is de algemene aanbeveling om de wegvakken en kruispunten te verbeteren die laag scoren op de wegvak- en kruispuntscores: op de wegvakken betreft het de mate van rijrichtingscheiding en te geringe obstakelafstanden. Verder zijn er op wegvakken met een limiet van 80 km/uur ongewenste aansluitingen van erven en van erftoegangswegen.
Op kruispunten zijn de laagste scores vastgesteld op gelijkwaardige kruispunten en VRI-kruispunten, waarbij met name oversteekvoorzieningen en snelheidsremmers kunnen worden overwogen.

Met een aantal mogelijke prioriteringsmethoden is een aanzet gegeven om trajecten te selecteren die het eerst in aanmerking komen voor verbetering. Toepassing van deze methoden geeft zicht op de trajecten waar op grond van verschillende criteria, – maar om te beginnen de veiligheidsscore – verbeteringen zouden moeten worden aangebracht.

Puntsgewijs kunnen de volgende aanbevelingen worden geformuleerd om de veiligheid op provinciale wegen in Noord-Holland te verbeteren:

- Verbeter de rijrichtingscheiding: zorg voor moeilijk of niet-overrijdbare rijrichtingscheiding op 80km/uur- en 100km/uur-segmenten.
- Overweeg het verwijderen van rijrichtingscheiding op 60km/uur-wegvakken om zo de herkenbaarheid te verhogen.
- Verwijder obstakels uit de obstakelvrije zones van bermen of – indien dit niet mogelijk is – zorg voor een afschermingsconstructie die op voldoende afstand staat.
- Verbeter met name de GOW-GOW-kruispunten met een voorrangsregeling. Vervang deze kruispunten waar mogelijk door rotondes. Wanneer dit niet mogelijk is, zorg voor snelheidsremmers en oversteekvoorzieningen voor voetgangers en fietsers (als deze op deze wegen aanwezig mogen zijn).
- Overweeg ook het aanpassen van de snelheidslimiet van segmenten die wel voldoen aan de criteria voor 60 km/uur, maar momenteel nog een snelheid van 80 km/uur toestaan.
- Het is aan te raden om te beginnen met prioritering op basis van rangordes of op basis van grenswaarden, aangezien deze beide methoden vrij makkelijk zijn toe te passen.

De gegevens die in dit onderzoek zijn verzameld, zijn voor de provincie beschikbaar. Ze zijn op zo'n manier opgeslagen en gestructureerd dat allerlei vervolgvragen door de provincie zelf kunnen worden beantwoord. Dit bestand kan vooral bij de prioritering worden gebruikt en worden gecombineerd met gegevens over andere aspecten zoals kosten, milieu en doorstroming.

Literatuur

Bax, C.A., Eenink, R.G., Commandeur, J. & Loenis, B.J.C. (2017). *ProMeV Light : Een invulling van risicogestuurde aanpak van weginfrastructuur.* R-2017-7. SWOV, Den Haag.

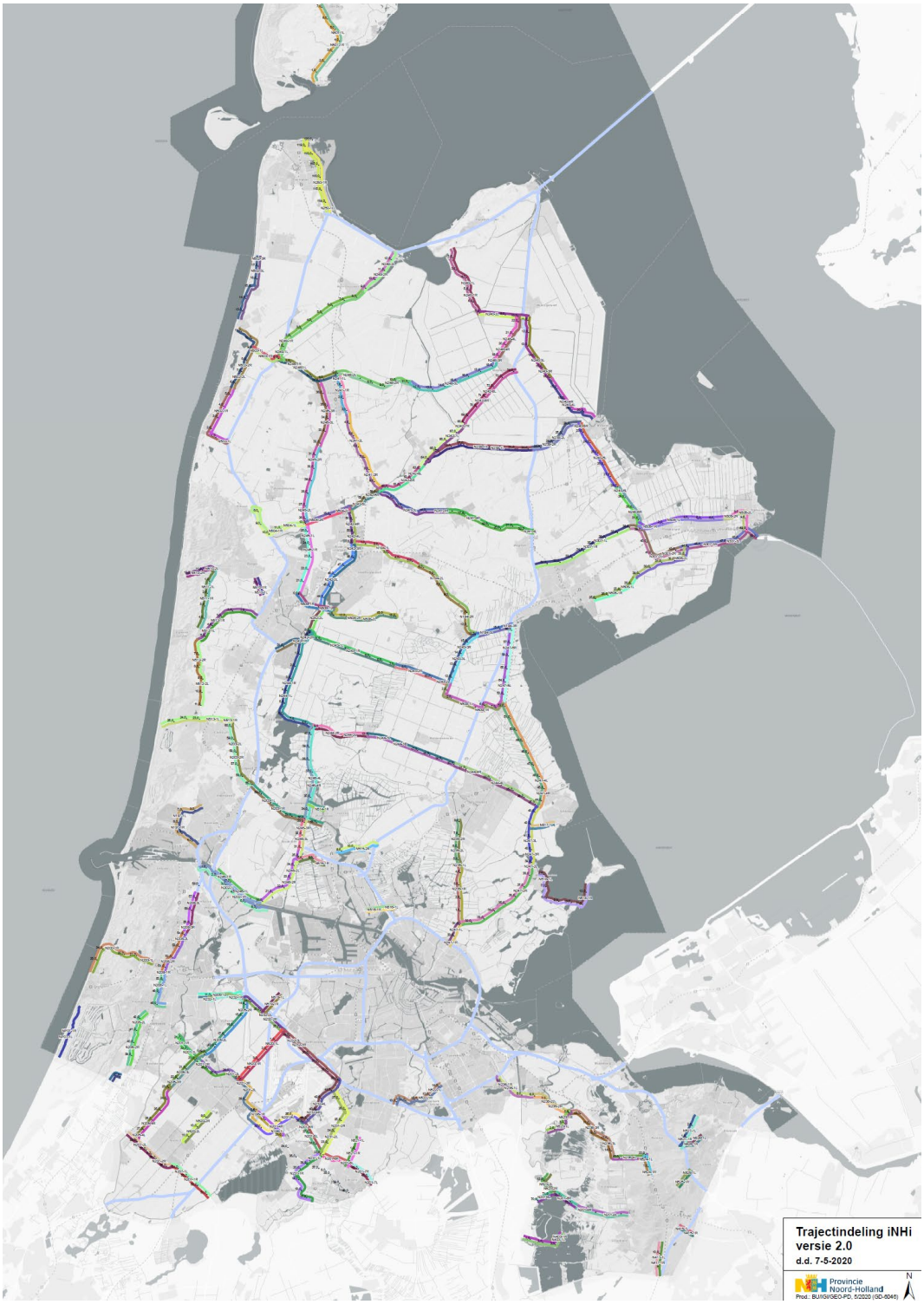
CROW (2013). *Handboek Wegontwerp 2013*. Publicatie HWO13. CROW, Ede.

Schermers, G., Dijkstra, A., Mesken, J. & Baan, D. de (2013). *Richtlijnen voor wegontwerp tegen het licht gehouden*; *De mate van onderbouwing van bestaande richtlijnen voor het ontwerp van gebiedsontsluitingswegen binnen en buiten de bebouwde kom en van stroomwegen*. D-2013-5. SWOV, Leidschendam.

Hermens, F., Schermers, G., Dijkstra, A. & Schepers, J.P. (2021). *Verkeersveiligheidsmodel provinciale wegen van Noord-Holland*; *Weg- en verkeerskenmerken gerelateerd aan verkeersveiligheidscijfers.* R-2021-10A. SWOV, Den Haag.

Wijlhuizen, G.J., Petegem, J.W.H. van, Schermers, G., Bruin, J. de, et al. (2017). *Ontwikkeling Netwerk Safety Index gemeente Amsterdam.* R-2017-10. SWOV, Den Haag.

Bijlage A Trajecten op de provinciale wegen in Noord-Holland



Ongevallen **voorkomen**
Letsel **beperken**
Levens **redden**

SWOV

Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

Postbus 93113

2509 AC Den Haag

Bezuidenhoutseweg 62

070 – 317 33 33

info@swov.nl

www.swov.nl

@swov_nl / @swov

linkedin.com/company/swov

Provincie Noord-Holland

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. O.G. Jonker
BEL/MOB

Telefoonnummer 023-514 3521
jonkero@noord-holland.nl

Verzenddatum
17 DEC. 2021

Kenmerk
1725851/1757162

Uw kenmerk

Betreft: Verkeersveiligheid: gedragssubsidies 2022 en SWOV-rapport N-wegen

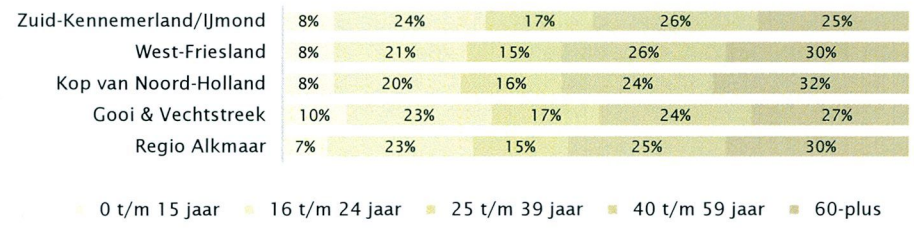
Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:

Op 14 december jongstleden hebben wij de Uitvoeringsregeling subsidie Verkeerseducatie Scholieren Noord-Holland 2022 (verder: UvR Verkeerseducatie) en de Uitvoeringsregeling subsidie Doortrappen Noord-Holland 2022 (verder: UvR Doortrappen) vastgesteld. Daarnaast delen wij bijgevoegd rapport van de SWOV over de verkeersveiligheid van de provinciale wegen in Noord-Holland.

Aanleiding

De provincie geeft samen met gemeenten en maatschappelijke organisaties een impuls aan de verkeersveiligheid. Dat doen wij vanuit het landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030). Het gezamenlijke einddoel: nul verkeersslachtoffers in 2050. Vanuit het SPV2030 is de Noord-Hollandse aanpak uitgewerkt in de Opgave Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030.



Figuur 1. Aandeel door politie geregistreerde verkeersdoden en -gewonden per leeftijdsgroep in vijf Noord-Hollandse regio's (excl. Vervoerregio Amsterdam) van 2015 t/m 2020. Bron: BRON/STAR.

Het aantal verkeersslachtoffers is met name hoog onder fietsers en kwetsbare leeftijdsgroepen, zoals ouderen. In figuur 1 is zichtbaar dat onder de verkeersslachtoffers van 2015 t/m 2020 in de vijf Noord-Hollandse regio's buiten de Vervoerregio Amsterdam, de groep 60-plussers het grootst is. Ouderen blijven langer doorfietsen dan vroeger. Dat is goed voor de gezondheid, maar brengt ook risico's met zich

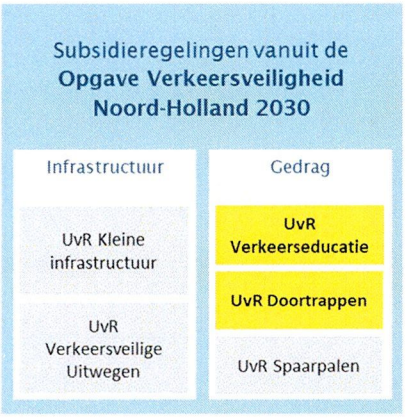
Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Dreef 3
2012 HR Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk nummer 34362354
Btw nummer NL.0010.03.124.B.08

mee. Het aantal verkeersslachtoffers onder jongeren t/m 15 jaar is gelukkig relatief beperkt, maar ieder kind dat verongelukt raakt op weg naar school of de sportclub is er één te veel.

Gedragssubsidies verkeersveiligheid 2022

Vanuit de Opgave Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030 worden in 2022 naar verwachting vijf subsidieregelingen van kracht (zie figuur 2). Naast het verkeersveiliger maken van wegen en fietspaden richt de provincie zich daarom ook op het bevorderen van verkeersveilig gedrag bij specifieke doelgroepen. Dat doet de provincie onder meer door subsidies te verlenen die veilig gedrag in het verkeer stimuleren. In dat kader heeft het college op 14 november jongstleden de UvR Verkeerseducatie 2022 en de UvR Doortrappen 2022 vastgesteld.
Het college heeft in dat kader het volgende besloten:



Figuur 2. Provinciale subsidieregelingen verkeersveiligheid 2022. In geel de regelingen die op 14 november jl. zijn vastgesteld.

1. de Uitvoeringsregeling subsidie Verkeerseducatie Scholieren Noord-Holland 2022 vast te stellen;
2. het subsidieplafond behorend bij de Uitvoeringsregeling Verkeerseducatie Scholieren Noord-Holland 2022 vast te stellen op € 1.646.000;
3. het onder 2 bedoelde subsidieplafond als volgt te verdelen:
   - basisonderwijs: € 987.600
   - voortgezet onderwijs: € 658.400
4. de Uitvoeringsregeling subsidie Doortrappen Noord-Holland 2022 vast te stellen;
5. het subsidieplafond behorend bij de Uitvoeringsregeling Doortrappen Noord-Holland 2022 vast te stellen op € 110.000.

<u>UvR Verkeerseducatie 2022</u>

Ingediende subsidieaanvragen worden in 2022 beoordeeld aan de hand van de score die zij hebben gekregen in de Toolkit Permanente Verkeerseducatie van het CROW. Anders dan voorgaande jaren krijgen verkeerseducatiepakketten waarin extra aandacht wordt besteed aan afleiding geen extra punten buiten de CROW-toolkit om. Dit onderwerp is namelijk voldoende geborgd in de landelijke toolkit zelf
Tot slot vragen wij in de nieuwe UvR Verkeerseducatie schriftelijke verklaringen voor educatiepakketten die digitaal worden aangeboden aan scholen.

<u>UvR Doortrappen 2022</u>

Het belangrijkste doel van de subsidieregeling Doortrappen blijft het bevorderen van verkeersveilig gedrag onder oudere fietsers, zodat fietsers van 60 jaar en ouder veilig kunnen blijven deelnemen aan het verkeer. Voorbeelden van Doortrappen-projecten met dit doel zijn lokale fietstrainingen, het verstrekken van informatie over het veilig gebruik van de elektrische fiets, het stimuleren van beschermings-middelen en het uitzetten van seniorproof fietsroutes.

De uitvoeringsregeling Doortrappen 2022 kent de volgende wijzigingen in vergelijking met de regeling van 2021:

- De nadruk ligt in 2022 meer op beschermingsmiddelen, zoals het gebruik van de fietshelm. De fietshelm vermindert het risico op ernstig letsel bij oudere fietsers namelijk aanzienlijk.
- De verwachting is dat er in 2022 meer deelnemende gemeenten zullen zijn dan voorheen. Daarom zullen organisaties binnen gemeenten die eerder hebben deelgenomen 5000 euro subsidie ontvangen, en zal € 10.000 voor organisaties van nieuw aangesloten gemeenten beschikbaar blijven. Laatstgenoemde organisaties dienen een netwerk op te bouwen en bijvoorbeeld personeel op te leiden om de verkeersveiligheid van de oudere fietsers te bevorderen. In de gemeenten die al eerder deelnamen is dit netwerk (en personeel) al grotendeels opgebouwd.
- In 2022 zal de uitvoeringsregeling 2022 eerder worden opengesteld, zodat Doortrappen-activiteiten al bij aanvang van het fietsseizoen in het voorjaar van start kunnen gaan.

SWOV-rapport
Bijgevoegd treft u het rapport "Verkeersveiligheid van provinciale wegen in Noord-Holland" dat de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) in opdracht van de provincie heeft ontwikkeld. Daarin zijn alle provinciale wegtrajecten (exclusief fietspaden) beoordeeld aan de hand van landelijke normen over veilige weginrichting. De gegevens vormen een van de bouwstenen voor de verkeersveiligheidsindicator, die wij binnen de Investeringsstrategie Noord-Hollande Infrastructuur (iNHi) ontwikkelen. Het resultaat hiervan delen wij medio 2022 met u. Bijgevoegd treft u de publieksversie van dit rapport aan. Dit rapport wordt samen met het achterliggende document met technische achtergrond binnenkort op de website van de SWOV gepubliceerd.

Vooruitblik 2022
In januari 2022 zullen wij de subsidieregelingen voor verkeersveilige infrastructuur voor 2022 vaststellen. Dat zijn de UvR Kleine Infrastructuur en UvR Verkeersveilige Uitwegen. Wij geven u dan ook een terugblik op de activiteiten en resultaten vanuit de Opgave Verkeersveiligheid Noord-Holland in 2021 en een vooruitblik op de activiteiten in 2022.

Dit jaar heeft in het kader van de verkeersveiligheid een vijfde subsidieregeling gelopen: de subsidieregeling voor Spaarpalen. De vijf huidige Spaarpaal-projecten[1] hebben een uitvoeringstermijn tot maart 2022. Daarna zal deze subsidieregeling worden geëvalueerd, en wordt bekeken of de regeling wordt voortgezet in het volgende jaar.

[1] Pilotprojecten lopen in de gemeenten Bergen, Hilversum, Langedijk, Schagen en Hollands Kroon.

In 2022 werken wij verder aan regionale uitvoeringsagenda's in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Die zullen wij in februari 2022 met u delen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

3 bijlagen:
- Uitvoeringsregeling subsidie verkeerseducatie scholieren Noord-Holland 2022
- Uitvoeringsregeling subsidie Doortrappen Noord-Holland 2022
- SWOV (2021) Verkeersveiligheid van provinciale wegen in Noord-Holland

metropool
regioamsterdam

Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht (editie 55 - 14 december 2021)

Geachte Raadsleden en Statenleden in de Metropoolregio Amsterdam,

Met deze maandelijkse brief informeren wij u graag in het kort over actuele ontwikkelingen van de samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Het maandelijkse Bericht wordt ook gearchiveerd op de MRA-website.

Nieuws uit de Metropoolregio Amsterdam

- State of the Region 2021: 'We staan aan het begin van een nieuw tijdperk'
- Toost tijdens State of the Region: nieuwe samenwerkingsafspraken Metropoolregio Amsterdam
- EVMRA: economie Metropoolregio Amsterdam groeit na recordkrimp met ruim 4 procent in 2021
- Inzicht in ontwikkelingen: Cultuurmonitor MRA nu online
- Noord-Holland vraagt Europese steun voor waterstofplannen
- MRA-bestuurder Kroese ondertekent de 'EMA Political Declaration' in Porto

Terugblik op de State of the Region van de Metropoolregio Amsterdam

Het evenement State of the Region vond dit jaar voor de vierde keer plaats, deze keer net als vorig jaar online. De deelnemers werpen met elkaar een blik op de gezamenlijke uitdagingen, de kracht en het vermogen van onze regio. Het centrale thema dit jaar was 'Investeren in de Metropool Amsterdam': in een duurzame route uit de coronacrisis, in het onderwijs en de arbeidsmarkt, in de energietransitie en in de samenwerking.

Voorzitter Femke Halsema van de Metropoolregio Amsterdam ging in haar toespraak in op de nieuwe samenwerkingsafspraken tussen de 35 deelnemers in de MRA, die het afgelopen jaar tot stand zijn gekomen. 'Een onderneming, die in omvang bescheidener is dan een van de grootste drooglegginge uit onze geschiedenis, maar toch: een bescheiden succes', sprak Halsema. 'Het is de moeite waard om te blijven investeren in onze regionale samenwerking, waarin slagkracht en daadkracht voorop staan.'

- Uitzending gemist van de State of the Region 2021 - compleet (1:16:15)
- Download de tekst of bekijk de video van de speech van Femke Halsema (7:59)
- Download het rapport van de Economische Verkenningen MRA 2021 (EVMRA)
- Wanneer u een papieren exemplaar wenst te ontvangen van de EVMRA 2021, dan kunt u een aanvraag doen via dit formulier.

Strawinskylaan 1779 (WTC, I-toren)
1077 XX Amsterdam
info@metropoolregioamsterdam.nl
www.metropoolregioamsterdam.nl

Kalender op website MRA

Op de website van de MRA staat de kalender met alle activiteiten op MRA-schaal. De kalender wordt continu bijgehouden en geeft een actueel beeld.
Tevens vindt u hier een eenvoudig pdf-overzicht van de jaarplanning 2022 met alle nu bekende MRA-overleggen, waaronder alle bijeenkomsten van het Bestuur, de Algemene Vergadering, de Raadtafel en de Platforms.

De MRA Agenda

De MRA Agenda, die in april 2020 is gelanceerd, vormt de inhoudelijke basis van de samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam en heeft een looptijd tot 2024. U kunt de MRA Agenda lezen in een pdf-formaat en in de vorm van een e-magazine.
Op de pagina op de MRA-website over de MRA Agenda vindt u alle informatie over de agenda en de voortgangsmonitor.

Het eerstvolgende bericht aan raden en Staten wordt volgende maand verzonden.

Middels deze brief hopen wij u voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd. Voor vragen of opmerkingen ben ik altijd bereikbaar.

Met vriendelijke groet,
Emiel Reiding - Directeur MRA
e.reiding@metropoolregioamsterdam.nl
06 - 39 36 20 77

*) De 35 deelnemers van de MRA zijn de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel, Uithoorn, Amsterdam, Almere, Lelystad, Blaricum, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren, Weesp, Wijdemeren, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Velsen, Beemster, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Waterland, Wormerland, Zaanstad, Bloemendaal, Haarlem, Heemstede, Zandvoort, de provincies Noord-Holland en Flevoland, en de Vervoerregio Amsterdam.
**) De 7 deelregio's zijn: Almere-Lelystad, Amstelland-Meerlanden, Amsterdam, Gooi en Vechtstreek, IJmond, Zaanstreek-Waterland en Zuid-Kennemerland.

Dit digitale 'MRA Raads- en Statenleden Bericht' verschijnt maandelijks, met uitzondering van de zomermaanden.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

ORS KCCA
t.a.v. [redacted]

kcca.orsbewoners@gmail.com

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
S. Willemsen
BEL/RO

Telefoonnummer +31235143654
Willemsens@noord-holland.nl

Verzenddatum

23 DEC. 2021

Kenmerk
1750742/ 1750768

Uw kenmerk

Betreft: Beantwoording vragen ORS KCCA over luchtvaart in relatie tot de CO_2-impactanalyse Noord-Holland

Geachte [redacted],

In reactie op uw brief van 21 november 2021 aan de commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid met daarin vragen aan gedeputeerde Olthof inzake het dossier luchtvaart, ontvangt u hierbij schriftelijk antwoord op deze vragen.

Vraag 1:
Het rapport 'CO_2 - impactanalyse Noord-Holland' van CE Delft geeft op een aantal geselecteerde beleidsterreinen weer wat de impact is van het ondersteunende beleid dat de provincie voert op het gebied van de reductie van CO_2-emissies in 2030. Waarom is de luchtvaart niet meegenomen in de onderzoeksopdracht?

Antwoord 1:
Als provincie gaan wij niet over de wettelijke kaders voor luchtvaart, hiervoor is het Rijk bevoegd gezag. Dit geldt ook voor normering van de uitstoot van regionale luchtvaart. Ten aanzien van CO_2-reductie wordt hier onder meer vanuit de EU op gestuurd.
De provincie speelt een rol bij de vergunningverlening voor de productie van duurzame brandstoffen in onze regio. Omdat de effecten van de verschillende soorten duurzame brandstoffen op de leefomgeving, ruimtelijke ordening en de economie van elkaar verschillen, willen we onze kennis over duurzame brandstoffen vergroten. Hiertoe wordt nu een opdracht geformuleerd die binnen het programma energietransitie kan worden opgepakt. In die opdracht moeten onder andere de mogelijke transitiepaden naar verduurzaming worden meegenomen.

Vraag 2:
Is de provincie voornemens een vervolgonderzoek te laten uitvoeren waarin de impact van de luchtvaart wel wordt meegenomen? Zo niet, waarom niet?

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Dreef 3
2012 HR Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Antwoord 2:
Nee, voor het vervolgonderzoek stellen we voor een CO_2-impactanalyse voor de provincie Noord-Holland op te stellen naar analogie van de landelijke Klimaat- en Energieverkenning (KEV). Deze wordt conform de Klimaatwet jaarlijks door het Planbureau van de Leefomgeving (PBL) in het najaar aan de Tweede kamer gepresenteerd. De broeikasgasemissies die gepaard gaan met het verbruik van bunkerbrandstof voor de luchtvaart, moet Nederland conform de richtlijnen van het IPCC rapporteren. Ze worden echter niet tot het nationale emissietotaal gerekend. Zie ook de Klimaat- en Energieverkenning 2021 van het PBL. Gezien ook de rol van de provincie (zie antwoord 1) wordt luchtvaart niet (apart) meegenomen in onze provinciale CO_2 impactanalyse.

Vraag 3:
Is de provincie bekend met het CE Delft rapport 'CO_2-emissies van KLM en Schiphol' d.d. 26 juni 2019?

Antwoord 3:
Nee

Vraag 4:
Volgens voornoemd rapport bedraagt de totale CO_2-emissie van de Schiphol Group (alle luchthavens) 155 Kton in 2018, waarmee luchthaven Schiphol op dit moment al een aanzienlijke bijdrage aan de totale CO_2-uitstoot levert in de provincie. Bij groei van het aantal vliegtuigbewegingen (zoals voorzien in de Luchtvaartnota) zal dit verder toenemen. Welk ondersteunend beleid heeft de provincie ontwikkeld ten aanzien van het terugbrengen van de CO_2-emissies door de luchtvaart (inclusief het autoverkeer van en naar de luchthaven) in 2030? Indien de provincie geen ondersteunend beleid heeft ontwikkeld of van plan is te ontwikkelen, wat zijn de redenen daarvoor?

Antwoord 4:
De provincie heeft hier geen beleid op ontwikkeld, zie het antwoord op vraag 1. Wel is provincie actief op onder meer de volgende onderwerpen die bijdragen aan de beperking van CO_2-emissies als gevolg van luchthavengebonden mobiliteit.

<u>Openbaar vervoer</u>

- Binnen het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) Flevoland en Noord-Holland geven de provincies Noord-Holland en Flevoland, de Vervoerregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam invulling aan maatregelen die voortkomen uit het Klimaatakkoord voor de sector mobiliteit. Eén maatregel binnen het RMP is het aantrekkelijker maken van OV gebruik, o.a. door het aanbieden van concurrerend hoogwaardig OV, zoals snelbussystemen of railgebonden oplossingen.
- Naar verwachting wordt in Q1 2022 het rapport over de corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam naar verschillende hoogwaardige OV-systemen die nodig zijn om tot 2040 reizigers tussen Haarlem en Amsterdam te vervoeren besproken met de Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid. In deze studie richten we ons op zowel de verwachte reizigers als de potentiële reizigers die kunnen worden verleid met het OV te reizen. Hiervoor is een opwaardering van het OV-systeem (schaalsprong) nodig. Door het toegenomen aandeel OV-reizen t.o.v. autoreizen van het totaal (de Modal Shift) wordt uitstoot van CO_2 vermeden.

- De provincie maakt deel uit van een nationale alliantie die zich inzet voor het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp. Deze alliantie bestaat verder uit de Vervoerregio Amsterdam, de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer, Schiphol, de NS en KLM. Als de metro's gaan rijden, is het capaciteitsprobleem rondom station Schiphol grotendeels opgelost en kan het regionale en nationale railnetwerk ontvlochten worden, waardoor meer ruimte vrijkomt op het Hoofdrailnet. De metro kan de sprinter tussen Amsterdam Centraal en Schiphol vervangen. Op die manier komen er mogelijk acht treinpaden per uur vrij in de Schipholtunnel. Het wordt mogelijk meer treinen te laten rijden op de routes Schiphol – Zaanstad – Alkmaar, Schiphol – Utrecht - Eindhoven – Maastricht/Heerlen en Schiphol – Leiden – Den Haag en korte afstandsvluchten naar onder andere Brussel, Londen en Parijs te vervangen door internationale treinen. Het aanleggen van de metrolijn draagt daarmee ook bij aan de klimaatdoelstellingen.

Logistiek
Schiphol bereidt samen met de gemeente Haarlemmermeer de invoering van een zero emissie zone (ZE zone) voor. Deze ZE zone is bedoeld voor ZE bevoorrading van Schiphol. De provincie is gestart (samen met de Vervoerregio) met een regionale uitvoeringsagenda stadslogistiek waarin de ZE zone Schiphol en aanvullende maatregelen worden opgenomen. De provincie draagt in 2022 ook bij aan het project zero emissie corridor voor het vrachtverkeer van en naar Schiphol.

Elektrisch vervoer
De provincie heeft er via MRA-Elektrisch (MRA-E) voor gepleit dat in principe alle taxibewegingen vanaf Schiphol met elektrische – dus o-emissie voertuigen - plaatsvinden. De provincie faciliteert daarnaast via MRA-E laadinfrastructuur voor de taxi's. Omdat taxi's veel kilometers maken levert het vervangen van dieseltaxi's door elektrische taxi's een substantiële bijdrage aan de CO_2-reductie.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Deze beslissing is namens Gedeputeerde Staten genomen door het lid van het college dat met dit onderwerp is belast.

Kiescollege Cluster Aalsmeerbaan

Provincie Noord-Holland
T.a.v. Mariette van Boheemen, commissieadviseur
boheemenm@noord-holland.nl

Aalsmeer/Uithoorn, 21 november 2021

Betreft: Schriftelijke bijdrage ORS KCCA ten behoeve van de vergadering van de commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid op 29 november 2021

Geachte commissieleden,

Ter inbreng (punt 3) en ter beantwoording in punt 9 (Rondvraag gedeputeerde Olthof) heeft de KCCA de volgende vragen aan de gedeputeerde inzake het dossier luchtvaart. Indien deze vragen niet in de commissievergadering kunnen worden beantwoord, ontvangen wij graag na de vergadering schriftelijk antwoord.

1. Het rapport 'CO2 – impactanalyse Noord-Holland' van CE Delft (punt 11.a) geeft op een aantal geselecteerde beleidsterreinen weer wat de impact is van het ondersteunende beleid dat de provincie voert op het gebied van de reductie van CO2-emissies in 2030. Waarom is de luchtvaart niet meegenomen in de onderzoeksopdracht?

2. Is de provincie voornemens een vervolgonderzoek te laten uitvoeren waarin de impact van de luchtvaart wel wordt meegenomen? Zo niet, waarom niet?

3. Is de provincie bekend met het CE Delft rapport 'CO2-emissies van KLM en Schiphol' d.d. 26 juni 2019?

4. Volgens voornoemd rapport bedraagt de totale CO2-emissie van de Schiphol Group (alle luchthavens) 155 Kton in 2018, waarmee luchthaven Schiphol op dit moment al een aanzienlijke bijdrage aan de totale CO2-uitstoot levert in de provincie. Bij groei van het aantal vliegtuigbewegingen (zoals voorzien in de Luchtvaartnota) zal dit verder toenemen. Welk ondersteunend beleid heeft de provincie ontwikkeld ten aanzien van het terugbrengen van de CO2-emissies door de luchtvaart (inclusief het autoverkeer van en naar de luchthaven) in 2030? Indien de provincie geen ondersteunend beleid heeft ontwikkeld of van plan is te ontwikkelen, wat zijn de redenen daarvoor?

Dank voor uw aandacht en de beantwoording.

Met vriendelijke groeten, namens de bewonersdelegatie KCCA,
[redacted]
Email: kcca.orsbewoners@gmail.com