

## **State of Conservation Report**

### **Planvormig opstelterrein voor treinen in werelderfgoed Stelling van Amsterdam**

**Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap**

**september 2015**

## **1. Inleiding**

Het Koninkrijk der Nederlanden maakt melding van de planvorming in het werelderfgoed Stelling van Amsterdam. Het betreft de ontwikkeling van een opstelterrein voor treinen, een onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Het doel van PHS is om elke 10 minuten een trein te laten rijden op de drukste spoorcorridors van Nederland. Het opstelterrein is gepland ten zuiden van Uitgeest aan de provinciale weg N203 in het deelgebied Uitgeest-Heemskerk-Krommenie-Assendelft van de Stelling van Amsterdam.

Het project bevindt zich in de laatste fase van de locatiekeuze waarbij de effecten van het opstelterrein op de uitzonderlijke universele waarde centraal staan. Doel van het project is het realiseren van voldoende opstelcapaciteit voor treinen met als eindpunt Uitgeest. Er is nu een tekort aan opstelruimte. Dit tekort neemt toe.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) is initiatiefnemer van dit project en tevens bevoegd gezag voor de te doorlopen 'Tracéwetprocedure'. ProRail (de railinfrastructuurbeheerder) voert in opdracht van I&M de planuitwerking uit.

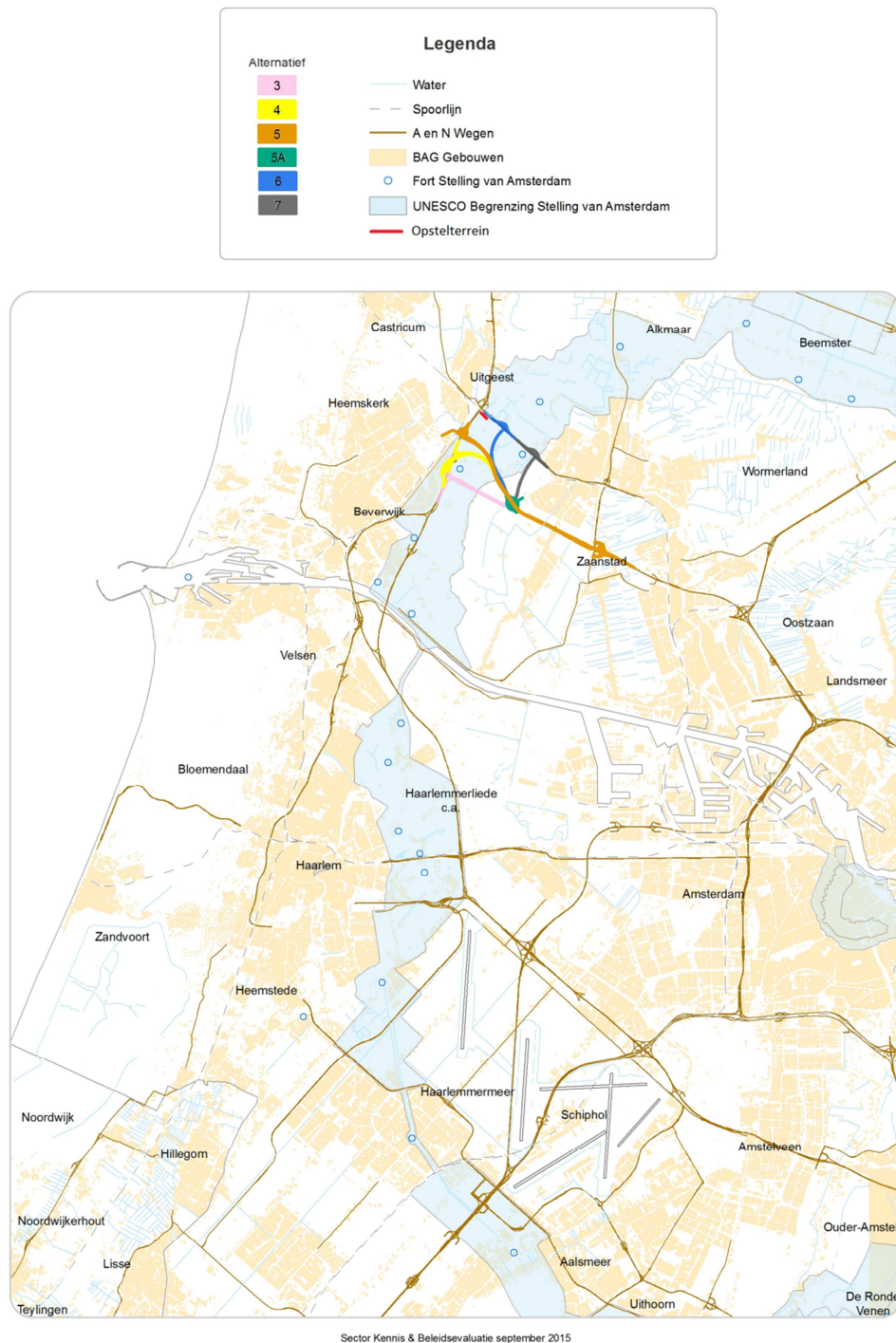
Conform paragraaf 172 van de Operational Guidelines informeert het Koninkrijk der Nederlanden het Werelderfgoedcomité van UNESCO over dit initiatief en de mogelijke impact ervan op de uitzonderlijke universele waarde (OUV) van de Stelling van Amsterdam. De zienswijze van het comité op de impact van het opstelterrein op de OUV van het werelderfgoed Stelling van Amsterdam betrekken het Ministerie van I&M, de betrokken gemeenten en de provincie Noord-Holland bij de locatiekeuze van het opstelterrein. Het bestuurlijk overleg hierover is voorzien op 15 december 2015. De mogelijke impact van dit plan is onderzocht middels de methodiek van de Heritage Impact Assessment<sup>1</sup> (HIA). Naast de bevindingen uit deze HIA bevat deze melding een beschrijving van het werelderfgoed Stelling van Amsterdam, een beschrijving van het project en zijn aanleiding en een beschrijving van het proces van besluitvorming.

Separaat aan deze melding stuurt het Koninkrijk der Nederlanden een tweede melding aan het Werelderfgoedcomité. Deze melding betreft het voornemen voor een ander infrastructureel project in het deelgebied van de Stelling van Amsterdam. Dit betreft de verbetering van de verbinding tussen de autosnelwegen A8 en A9. De provincie Noord-Holland is initiatiefnemer van dit project. Het bevindt zich in de fase van onderzoek naar en weging van zeven alternatieven. Voor dit project is een afzonderlijke HIA opgesteld.

De HIA's opstelterrein en "verbinding A8-A9" zijn verricht volgens dezelfde methodiek en uitgevoerd door hetzelfde onderzoeksbureau. De cumulatieve impact op de OUV van het project opstelterrein en van de verschillende alternatieven van de verbinding A8-A9 komen in beide HIA's en deze meldingen aan de orde.

---

<sup>1</sup> Guidance on Heritage Impact Assessments for Cultural World Heritage Properties; A publication of the International Council on Monuments and Sites; January 2011



Figuur: kaart westelijk deel Stelling van Amsterdam en de ligging van de twee initiatieven

## **2. The World Heritage site of the Defence Line of Amsterdam**

De Stelling van Amsterdam is op 6 december 1996 door The World Heritage Committee van UNESCO toegevoegd aan Werelderfgoedlijst. Basis van inschrijving zijn de criteria ii, iv en v. In 2012 heeft Nederland het Werelderfgoedcomité een 'Retrospective Statement of Outstanding Universal Value' (RSOUV) voorgelegd. Deze RSOUV is nog niet vastgesteld in het Werelderfgoedcomité. De tekst van deze concept RSOUV dient als basis voor de HIA en deze melding.

Date of inscription	1996
Ref	759
Criteria	(ii), (iv), (v)
Property	14953.3000 ha
	Provinces of Noord-Holland (NH) and Utrecht (UT)
	N52 22 28 E4 53 35

### *A Brief synthesis<sup>2</sup>*

The Stelling van Amsterdam (Defence Line of Amsterdam) is a complete ring of fortifications extending more than 135 km around the city of Amsterdam. Built between 1883 and 1920, the ring consists of an ingenious network of 45 forts, acting in concert with an intricate system of dikes, sluices, canals and inundation polders, and is a major example of a fortification based on the principle of temporary flooding of the land. Since the 16th century, the people of the Netherlands have used their special knowledge of hydraulic engineering for defence purposes. The area around the fortifications is divided into polders, each at a different level and surrounded by dikes. Each polder has its own flooding facilities. The depth of flooding was a critical factor in the Stelling's success; the water had to be too deep to wade and too shallow for boats to sail over. Water levels were maintained by means of inlet sluices and barrage sluices. Forts were built at strategic locations where roads or railroads cut through the defence line (accesses). They were carefully situated at intervals of no more than 3500 m, the spacing being determined by the range of the artillery in the forts. The earlier ones were built of brick, the later of massed concrete. The land forts have an important place in the development of military engineering worldwide. They mark the shift from the conspicuous brick/stone casemated forts of the Montalembert tradition, in favour of the steel and concrete structures that were to be brought to their highest level of sophistication in the Maginot and Atlantic Wall fortifications. The combination of fixed positions with the deployment of mobile artillery to the intervals between the forts was also advanced in its application.

### *B Management and protection requirements*

Protection of the sites is multi-level and comprehensive. The Province of Noord-Holland is the site-holder. Site management is also in the hands of the national government, the Province of Utrecht, 23 municipal authorities and three water boards. In addition, the many management bodies and owners of sections of the Stelling van Amsterdam (e.g. nature conservation organisations and private parties) play a role. The north side of the Stelling van Amsterdam overlaps with the Beemster Polder, another World Heritage Site. The Stelling van Amsterdam WHS has no buffer zone.

De provincies Noord-Holland en Utrecht stelden in 2015 het Managementplan 2015 vast. Het plan biedt duidelijkheid over wat de provincies, als siteholders, tot en met 2020 doen om de kernkwaliteiten van het Werelderfgoed te behouden en te beschermen. Daarnaast gaat de provincie Noord-Holland in het uitvoeringsprogramma Stelling van Amsterdam 2014-2016 in op de behoud van de Stelling van Amsterdam en de ontwikkeling van het werelderfgoed tot een herkenbaar en samenhangend gebied met een bijzondere beleefwaarde.

### *C Uitbreiding van de werelderfgoedsite*

Nederland werkt nu aan een uitbreiding van de Stelling van Amsterdam met de verdedigingslinie Nieuwe Hollandse Waterlinie<sup>3</sup>. Januari 2018 wil Nederland deze uitbreiding indienen bij het Werelderfgoedcomité van UNESCO. Nederland heeft ICOMOS gevraagd te adviseren over de aanpak

<sup>2</sup> De gehele tekst van de (R)SOUV is te lezen in bijlage 1 van Stelling van Amsterdam Heritage Impact Assessment Opstelsterrein nabij Uitgeest

<sup>3</sup> <http://whc.unesco.org/en/tentativelists/5631/>

van deze uitbreiding. De Upstream Assistance Mission vond op 21, 22 en 23 september 2015 plaats. De haalbaarheid van deze uitbreiding, vraagstukken over bescherming en beheer in relatie tot de grote ruimtelijke druk (urban development) en minor boundary modifications zijn onderwerpen van gesprek.

#### *D Ruimtelijke druk in de regio Amsterdam*

De Stelling van Amsterdam ligt als een ring in het economisch en stedelijk kerngebied van Nederland. In dit gebied spelen diverse ontwikkelingen op het terrein van woningbouw, bedrijvigheid, landbouw, recreatie en toerisme, integraal waterbeheer, infrastructuur, natuur, landschap en erfgoed. Al deze ontwikkelingen zijn van invloed op de Stelling van Amsterdam. Soms ontstaan er spanningen tussen behoud van erfgoed en de groei van de mobiliteit of bedrijvigheid. In het stuk hieronder staat beschreven hoe de overheden met deze ontwikkelingen en de bescherming van de OUV omgaan. Aan bod komen het planologische beschermingskader, het stelsel monumentenbeleid en de procedures voor planvorming van projecten.

#### *E Beschermingskader*

Het kader voor de instandhouding van de OUV van de Stelling van Amsterdam realiseert Nederland via de stelsels van ruimtelijke ordening en de monumentenzorg.

##### *Planologische bescherming*

In 2012 stelde het Rijk de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte<sup>4</sup> vast. Deze structuurvisie geeft een integraal kader voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid van het Rijk om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden. Dertien nationale belangen noemt het Rijk waar het verantwoordelijk voor is. Deze belangen zijn gelijkwaardig aan elkaar en beïnvloeden elkaar. Deze structuurvisie is bindend voor het handelen van het Rijk. Behoud en versterking van werelderfgoed is één van de dertien nationale belangen die het Rijk in deze structuurvisie vastlegde. Ontwikkelingen zijn in werelderfgoedgebieden als de Stelling van Amsterdam mogelijk, mits deze de aan de OUV verbonden kernkwaliteiten behouden of versterken. In de structuurvisie richt het Rijk zich ook op het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid. Het is verantwoordelijk voor een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen (nationaal belang vijf), betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem (nationaal belang zes) en het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen (nationaal belang zeven). Het Programma Hoogfrequent Spoor is in de structuurvisie vastgelegd als onderdeel van deze drie mobiliteitsbelangen.

Gemeenten en provincies zijn in hun handelen gehouden aan dit instandhoudingsbeleid van de Stelling van Amsterdam. Het Rijk regelde de doorwerking via de regelgeving van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Hierin legde het Rijk de begrenzing van de Stelling van Amsterdam en een regime voor ruimtelijke ontwikkelingen vast. Uitgangspunt van het Barro-regime is dat gemeenten en provincies binnen het werelderfgoed Stelling van Amsterdam geen activiteiten mogelijk zijn die de aan de OUV verbonden kernkwaliteiten<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> Summary National Policy Strategy for Infrastructure and Spatial Planning: <http://www.government.nl/issues/spatial-planning-and-infrastructure/documents-and-publications/publications/2013/07/24/summary-national-policy-strategy-for-infrastructure-and-spatial-planning.html>

<sup>5</sup> Kernkwaliteiten (ten dele samenvallend met World Heritage attributes):

1. Het unieke, samenhangende en goed bewaard gebleven, laatnegentiende-eeuwse en vroegtwintigste-eeuwse hydrologische en militair-landschappelijke geheel, bestaande uit:
  - een doorgaand stelsel van liniedijken in een grote ring om Amsterdam;
  - sluizen en voor- en achterkanalen;
  - de forten, liggend op regelmatige afstand, voornamelijk langs dijken;
  - inundatiegebieden;

aantasten. De kernkwaliteiten betreffen objecten (forten, sluizen, etc.), structuren (dijken, kanalen), gebieden (inundatiegebieden, schootsvelden) en de samenhang tussen deze drie elementen. De planologische bescherming richt zich met name op de gebieden buiten de forten.

#### Stelsel monumentbeleid

Forten en andere bouwwerken van de Stelling van Amsterdam zijn beschermd als monument. Het merendeel van deze forten en bouwwerken in het Noord-Hollandse deel van de Stelling van Amsterdam valt onder het regime van de provinciale monumentenverordening. Het overige deel van de Noord-Hollandse bouwwerken en forten en de bouwwerken en forten in het Utrechtse deel van de Stelling van Amsterdam vallen onder het regime van de nationale Monumentenwet 1988. Een initiatiefnemer heeft een monumentenvergunning nodig bij restauratie, sloop, verbouwing of het op een andere manier wijzigen van een monument, ongeacht of het een rijksmonument of provinciaal monument is. De gemeente is hierin het bevoegd gezag.

De planvorming voor het opstelterrein raakt geen monumenten die onderdeel zijn van de Stelling van Amsterdam.

#### Procedures voor planvorming

Naast de bescherming van het werelderfgoed via de regelgeving van het Barro, zijn er diverse procedures waaraan de planvorming van initiatieven in Nederland moet voldoen. De plan- en besluitvorming voor de hoofdspoorwegen valt onder de procedure van de Tracéwet. Het Rijk zal met de planvorming voor het opstelterrein deze rijksplanologische procedure doorlopen. Het Rijk is initiatiefnemer en bevoegd gezag. Conform de internationale verplichting instandhouding werelderfgoed en het nationale belang werelderfgoed uit de structuurvisie (National Policy Strategy for Infrastructure and Spatial Planning), zijn de effecten van de ingreep op de OUV een essentieel onderdeel van de besluitvorming. De HIA en deze melding maken hier deel van uit.

- 
- voormalige schootsvelden (visueel open) en verboden kringen (merendeels onbebouwd gebied);
  - de landschappelijke inpassing en camouflage van de voormalige militaire objecten;
  - 2. Relatief grote openheid;
  - 3. Groene en relatief stille ring rond Amsterdam.

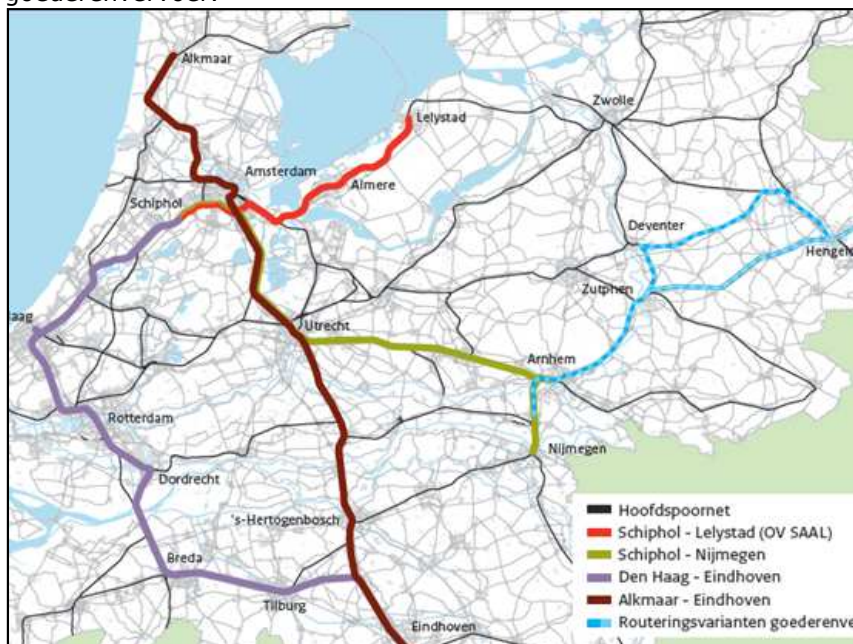
### 3. De voorgenomen ruimtelijke ingreep

Het opstelterrein is gepland ten zuidoosten van de A9 bij Uitgeest, aan de provinciale weg N203. Deze voorlopige locatiekeuze is tot stand gekomen na een onderzoek naar acht locaties langs de spoorwegen tussen Velsen, Uitgeest, Castricum en Krommenie. Zeven locaties bevinden zich buiten het werelderfgoed. De locatie langs de N203 ligt in het werelderfgoed.

#### 3.1 Aanleiding opstelterrein

De groei van de mobiliteitsbehoefte, welvaart en werkgelegenheid en de stijging van het aantal eenpersoonshuishoudens zorgen ervoor dat de mobiliteit richting 2040 blijft toenemen. Het spoorvervoer in Nederland vervult een belangrijke functie in de bereikbaarheid en leefbaarheid van stedelijke gebieden, de verbinding met de landsdelen en de bereikbaarheid van havens en industriecomplexen.

De capaciteit van het spoor schiet op een aantal plaatsen tekort. Op een aantal trajecten is onvoldoende capaciteit en kwaliteit om de toekomstige reizigersstromen te kunnen verwerken. De rijksoverheid stelde in 2010 het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) vast. In 2014 is, op basis van de meest actuele vervoersprognoses, de invoering van PHS herbevestigd in de Lange Termijn Spoor Agenda (LTSA) van het Rijk. Doel van dit PHS programma is een hoogfrequent spoorvervoer voor personen in de brede Randstad en het verwerken van het groeiende goederenvervoer.



Figuur: PHS trajecten

Eén van de PHS-trajecten is dat tussen de steden Alkmaar, Amsterdam, Utrecht en Eindhoven. Door realisatie van PHS verbetert de betrouwbaarheid van het spoorstelsel. Het ontvlecht treinstromen zodat treinen elkaar bij verstoring niet beïnvloeden en vergroot de capaciteit van het spoor. Straks rijden er 6 intercity's en 6 sprinters per uur op deze corridor ten opzichte van 4 intercity's en 4 sprinters nu.

#### 3.2 Probleemstelling

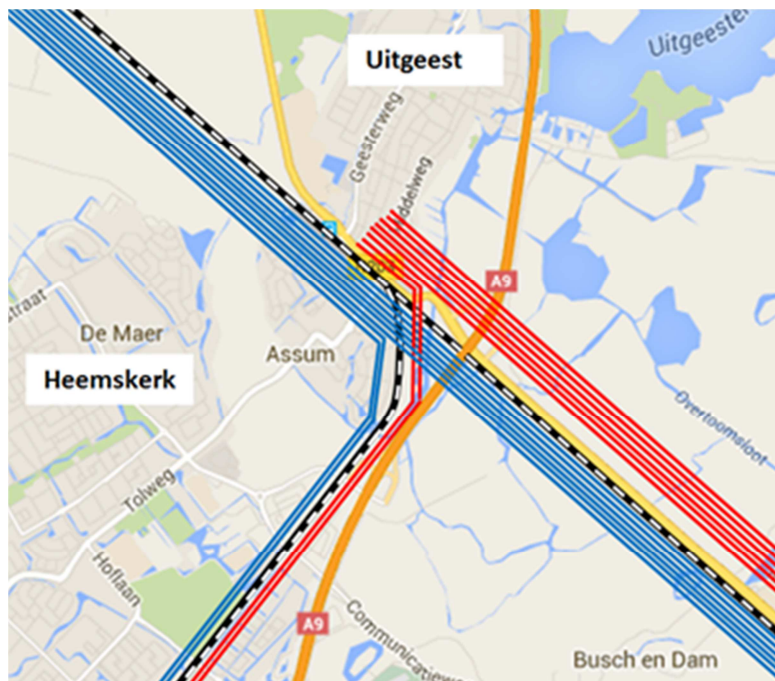
Om meer treinen te kunnen rijden is meer opstelruimte (parkeerplaatsen) nodig voor treinen. De invoering van PHS vergroot het al bestaande opsteltekort van treinen in Noord-Holland.



Op een opstelterrein parkeert het spoorbedrijf treinen die het tijdelijk niet gebruikt: een deel van de treinen buiten de spijtijden (circa 40%) en alle treinen 's nachts. Schoonmaak en technische inspecties vinden op het opstelterrein plaats.

Tussen Amsterdam en Uitgeest is de vervoersvraag door forenzen hoog. De begin-/ eindhalte voor de regionale treinen ligt daarom in Uitgeest. Op basis van milieu-, geluid-, logistieke- en kostenoverwegingen dient het opstelterrein zo dicht mogelijk bij het station Uitgeest gerealiseerd te worden.

Het opstelterrein heeft een capaciteit voor circa 10 treinen van elk 220 m lengte. Vanaf het begin van de dienstregeling stroomt een opstelruimte leeg en aan het einde van de dienstregeling weer vol. Naast de (milieu-)impact op de directe omgeving van een opstelterrein (geluid, licht) heeft de vervoersstroom tussen het opstelterrein en station Uitgeest impact op de leefomgeving: bijvoorbeeld op woningen (geluid) en op overwegen (die vaker dicht zijn). Een opstelterrein betekent, naast het reguliere treinverkeer, extra treinbewegingen.



Figuur: PHS lijnvoering treindienst bij Uitgeest bij 6 intercity's per uur op traject Alkmaar – Amsterdam en 6 sprinters per uur op traject Uitgeest - Amsterdam (1 lijn is 1 trein per uur per 2 richtingen)

### 3.3 Locatiekeuze

De druk op de ruimte in dit deel van de provincie Noord-Holland (het noordelijk deel van de Metropoolregio Amsterdam) als onderdeel van de Randstad, is groot. Er is milieubelasting van treinen, wegverkeer, aanvliegroute Schiphol Airport over Uitgeest, havens en bedrijvigheid. Binnen die dynamiek voeren alle overheden een ruimtelijk beleid van zoveel mogelijk herontwikkeling binnen stedelijk gebied en bundeling van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling.

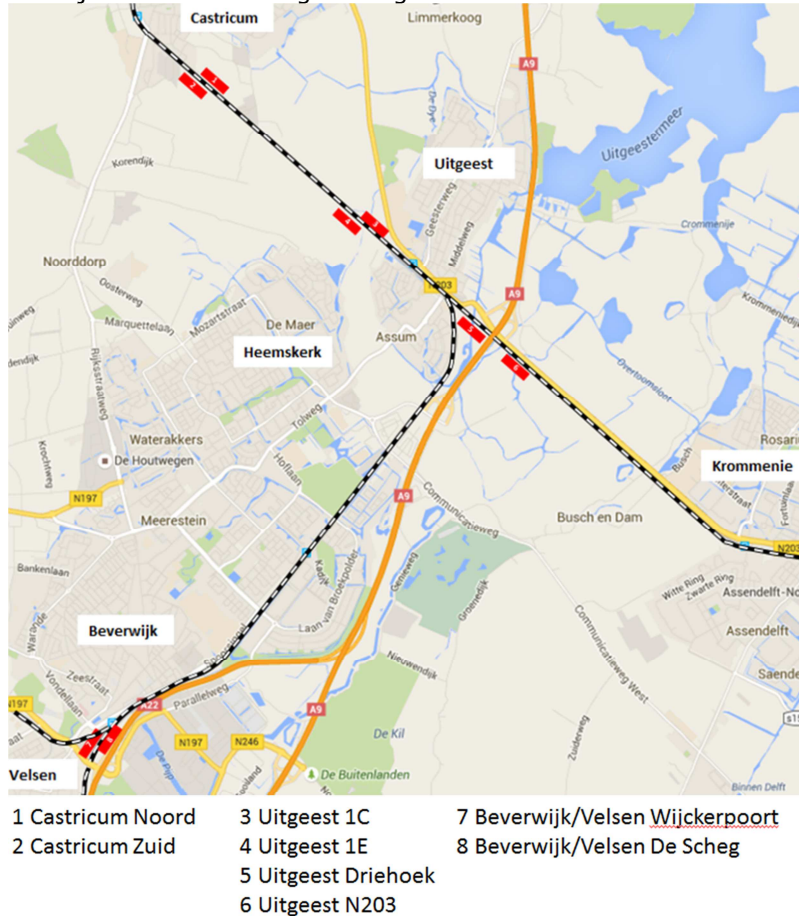
Bewoners- en belangenorganisaties zijn intensief betrokken bij het locatieonderzoek voor het treinopstelterrein. In de regio leven veel zorgen over licht- en geluidoverlast (ook in de nacht), hoge geluidschermen (aantasting openheid) en de aantasting van natuurwaarden (waaronder voor beschermde weidevogelgebieden) en cultuurhistorische waarden (Stelling van Amsterdam, Oer-IJ<sup>6</sup>).

<sup>6</sup> Stroomgebied van het Oer-IJ. De meest noordwestelijke vertakking van de Rijn stroomde door het gebied en mondde bij Castricum uit in zee (van 2500 BC tot 100 AD). Het landschap met strandwallen, kwelders en kreken raakte voor een deel bedekt door het veen.



Om tot een locatiekeuze te komen voor het opstelterrein voerde ProRail een alternatievenonderzoek uit. Acht mogelijke locaties voor een opstelterrein zijn onderzocht. Een van deze locaties (Uitgeest N203, locatie 6, zie kaartje) ligt in de Stelling van Amsterdam. Deze locatie is door bewoners en belanghebbende ingebracht.

De acht locaties zijn onderzocht op verschillende aspecten: spoorlogistiek en duurzaamheid, leefmilieu (geluid, licht en uitzicht), natuur en water, ruimtelijke inpassing en cultuurhistorie (waaronder werelderfgoed), kosten (bouw, exploitatie en onderhoud). Voor een aantal aspecten, onder andere weidevogels, werelderfgoed, de effecten van de rangeerbewegingen van treinen, is aangegeven dat het bij de besluitvorming bovengemiddelde aandacht verdient.



Figuur: de acht onderzochte locaties voor een opstelterrein voor sprinters met als eindhalte Uitgeest

Op woensdag 28 januari 2015 vond een bestuurlijk plaats overleg tussen het Rijk (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, spoorvervoer; Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, werelderfgoed), de gemeenten (Uitgeest, Castricum, Heemskerk, Beverwijk en Velsen) en de provincie Noord-Holland.

De betrokken vijf gemeenten en bewoners (verenigd in verschillende belangengroepen) gaven al eerder aan dat zij een voorkeur hebben voor de "Uitgeest N203" (locatie 6), ondanks de ligging in het werelderfgoed Stelling van Amsterdam met als reden:

- De andere zeven locaties leiden tot een onacceptabele aantasting van de leefomgeving door extra overlast voor mens en milieu: geluid- en lichtoverlast, hoge geluidschermen, het vaker dicht zijn van overwegen (slechtere doorstroming van het omliggende wegennet);
- De locaties in het groene gebied tussen Castricum, Heemskerk en Uitgeest leiden tot de aantasting van cultuurhistorische, natuurlijke en landschappelijke waarden zoals internationaal belangrijke vogelweidegebieden, het Oer-IJ en Rijksmonumenten;

- De bundeling met bestaande infrastructuur (kruising snelweg A9 en provinciale weg N203) en de afwezigheid van omwonenden leidt ertoe dat wordt ingeschat dat deze locatie nauwelijks impact zou hebben op de omgeving en de OUV van de Stelling van Amsterdam.

De vijf gemeenten hebben in het bestuurlijk overleg nogmaals hun voorkeur toegelicht voor de locatie "langs de N203". Het Rijk gaf aan deze voorkeur te willen overnemen onder de nadrukkelijke voorwaarde van het uitvoeren van een Heritage Impact Assessment (HIA). Het Rijk en de Provincie Noord-Holland hebben daarbij aangegeven dat uit deze HIA moet blijken of de aanleg van een opstelterrein op de locatie Uitgeest langs de N203 de OUV van het werelderfgoed Stelling van Amsterdam" niet (wezenlijk) aantast.

*De samenhang met de Verbinding A8-A9*

De mobiliteitsinitiatieven "opstelterrein" en "verbinding A8-A9" zijn geprojecteerd in hetzelfde gebied. Om de gecombineerde effecten van beide initiatieven vast te kunnen stellen zijn de HIA-studies op elkaar afgestemd. Gebruik is gemaakt van dezelfde gebiedsbeschrijving en beoordelingskader.

#### 4 Heritage Impact Assessment

In opdracht van ProRail hebben de bureaus LandID en Cultuurhistorische Projecten de Heritage Impact Assessment PHS Alkmaar uitgevoerd. Het mogelijke effect van het opstelsterrein op het plangebied en de Stelling als geheel (studiegebied) is in beeld gebracht. Voorstellen zijn gedaan voor oplossingen om een negatieve impact op de OUV te verminderen. Daarnaast brachten de onderzoekers in beeld wat de gezamenlijke impact is van de realisatie van het opstelsterrein en de realisatie van één van de zeven alternatieven voor de verbinding A8-A9.

De onderzoekers stelden de HIA op volgens de richtlijnen die ICOMOS in 2011 formuleerde in Guidance on Heritage Impact Assessments for Cultural World Heritage Properties. In de begeleidingsgroep hadden vertegenwoordigers van de volgende organisaties zitting: gemeente Uitgeest (opstelsterrein ligt in gemeente Uitgeest; namens de gemeenten in het deelgebied van de Stelling van Amsterdam), provincie Noord-Holland (siteholder; namens de stuurgroep Verbinding A8-A9; bevoegd gezag Verbinding A8-A9), Ministerie van Infrastructuur en Milieu (bevoegd gezag PHS-aanleg opstelsterrein; initiatiefnemer opstelsterrein), ProRail (uitvoerder planstudie en aanleg opstelsterrein), Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (werelderfgoed), [Cultural Heritage Agency of the Netherlands](#) [Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed](#) (expertisecentrum cultureel erfgoed, focal point werelderfgoed Nederland).

De opzet en uitwerking van de HIA is te lezen in het rapport in de bijlage. Een samenvatting van de belangrijkste effecten van de geplande ingrepen staat hieronder.

##### A Effect van aanleg opstelsterrein

De aanleg van het treinopstelsterrein op de locatie langs de N203 heeft op een schaal van 0 tot en met -4 een effect van -2 (matig) op de OUV van het plangebied en een effect van -1 (gering) op het studiegebied (het gehele werelderfgoed). De aanleg van het opstelsterrein heeft effecten op de leesbaarheid van het acces en de openheid van het inundatievlak.

Beoordeling van de ingreep	positief effect				negatief effect			
	4 zeer goed	3 goed	2 matig	1 gering	0 neutraal	1 gering	2 matig	3 goed
Opstelsterrein uitgangssituatie								
Integriteit								
Hoofdverdedigingslijn								
Watermanagementsysteem								
Militair systeem								
Authenticiteit								
Hoofdverdedigingslijn								
Watermanagementsysteem								
Militair systeem								
Totaal plangebied								
Totaal studiegebied								

##### B Oplossingsrichtingen

Instandhouding van de OUV is het uitgangspunt. Gezocht is naar optimale oplossingen om de negatieve impact van het opstelsterrein op de OUV zo klein mogelijk te maken. Variabelen zijn de exacte ligging in de voorgestelde locatie, vorm van het terrein, profiel en hoogte van de aan te leggen objecten, ligging van gebouw, inrichting rand en compensatie.

Een alternatieve invulling van het opstelsterrein blijkt invloed te hebben op de OUV. De impact van het alternatief 2A op de OUV is geminimaliseerd ten opzichte van het oorspronkelijke plan. Op een schaal van 0 tot en met -4 scoort het alternatief 2A -1 (gering) voor het studiegebied en -1 (gering) voor het gehele werelderfgoed. Voorwaarden voor deze beperktere impact van dit alternatief zijn:

- Opstelsterrein en dienstgebouw zo dicht mogelijk tegen de A9 aan positioneren
- Zorgvuldige vormgeving van het dienstgebouw: aandacht voor vorm, materiaal (hout) dat verbonden is aan de Stelling van Amsterdam; niet historiserend, maximaal één bouwlaag met kap
- Gebiedseigen beplanting; boomgroepen, geen laanbeplanting
- Natuurlijke vormgeving en oevers waterpartij

- Verbeteringen voor recreatie en educatie: informatiebord bij station Krommenie en aanleg nieuw fietspad tussen nieuwe ontsluitingsweg opstelterrein en de Hoogedijk. Dit vergroot de belevingswaarde en de bereikbaarheid van de Stelling.

VARIANTEN (OPTIMAAL)	PLANGEBIED	STUDIEGEBIED	RISICO
OPSTELTERREIN	GERING NEGATIEF (-1)	GERING NEGATIEF (-1)	BEPERKT RISICO

**Tabel 1:** Conclusie ~~tabel~~ effectbeoordeling optimale variant; ~~1~~

**S**chaal van beoordeling: neutraal (0) tot en met zeer groot (-4)

Op basis van de bevindingen over de geoptimaliseerde inrichting van het opstelterrein aan de N203 hebben de onderzoekers een inschatting gemaakt van het risico voor de aantasting van de OUV van het werelderfgoed en de status van het werelderfgoed. Bij een gering effect (-1) op het plangebied en het studiegebied van het gehele werelderfgoed loopt het werelderfgoed een beperkt risico voor de status als werelderfgoed

#### C combinaties opstelterrein en alternatieven Verbinding A8-A9

De gecombineerde effecten van initiatieven Verbinding A8-A9 en het opstelterrein op de OUV zijn te zien in de tabel hieronder. De risico inschatting van de combinatie van de ingrepen op het behoud van de OUV van het werelderfgoed en de status van het werelderfgoed is tevens in de tabel verwerkt. Het gaat steeds om de effecten van de geoptimaliseerde alternatieven.

Eén van de combinaties gaat in op alternatief 5 en een andere locatie van het opstelterrein, langs de A9 ligt. Beoordeeld is wat de impact zou zijn van de bundeling van het opstelterrein en A8-A9.

COMBINATIES (CUMULATIE)	PLANGEBIED	STUDIEGEBIED	RISICO
ALTERNATIEF 2 + OPSTEL (combinatie 2)	GERING NEGATIEF (-1)	GERING NEGATIEF (-1)	BEPERKT RISICO
ALTERNATIEF 3 + OPSTEL (combinatie 3)	MATIG/GROOT NEGATIEF (-2/-3)	MATIG/GROOT NEGATIEF (-2/-3)	BEHOORLIJK TOT WEZENLIJK RISICO
ALTERNATIEF 4 + OPSTEL (combinatie 4)	GROOT NEGATIEF (-3)	GROOT NEGATIEF (-3)	WEZENLIJK RISICO
ALTERNATIEF 5 + OPSTEL (combinatie 5)	MATIG/GROOT NEGATIEF (-2/-3)	MATIG/GROOT NEGATIEF (-2/-3)	BEHOORLIJK TOT WEZENLIJK
ALTERNATIEF 6 + OPSTEL (combinatie 6)	GROOT NEGATIEF (-3)	GROOT NEGATIEF (-3)	WEZENLIJK RISICO
ALTERNATIEF 7 + OPSTEL (combinatie 7)	GERING NEGATIEF (-1)	GERING NEGATIEF (-1)	BEPERKT RISICO
ALTERNATIEF 5 + OPSTEL A9 (combinatie 8)	GROOT NEGATIEF (-3)	GROOT NEGATIEF (-3)	WEZENLIJK RISICO

**Tabel 2:** Conclusie ~~tabel~~ effectbeoordeling cumulatie (op basis van de optimale varianten); ~~1~~

**S**chaal van beoordeling: neutraal (0) tot en met zeer groot (-4)

## **5 Huidige stand van zaken en vervolgstappen**

15 december 2015 wil Nederland een definitief besluit nemen over realisatie van het opstelterrein langs de N203 (2A) de locatie van het opstelterrein. De verdere planontwikkeling van het opstelterrein hangt samen met de planontwikkeling van de PHS corridor Amsterdam–Alkmaar. Conform de Tracéwetprocedure wordt vervolgens in stappen toegewerkt naar een Ontwerp Tracébesluit voor de gehele PHS corridor spoorlijn Amsterdam–Alkmaar (techniek, beveiliging, milieumaatregelen). Dit ontwerpbesluit moet in 2019 gereed zijn, definitieve vaststelling van het Tracébesluit is gepland medio 2020. De ingebruikname van het nieuwe spoorsysteem, inclusief opstelterrein is voorzien eind 2024.

## **6 Verzoek aan het UNESCO Werelderfgoedcentrum**

De Stelling van Amsterdam ligt als een smalle ring midden in het economisch kerngebied van Nederland. In dit kerngebied spelen diverse ontwikkelingen op het terrein van woningbouw, bedrijvigheid, recreatie, waterbeheer, infrastructuur en natuur. Al deze ontwikkelingen kunnen van invloed zijn op de uitzonderlijke universele waarde van het werelderfgoed. De Nederlandse regering maakt voortdurend afwegingen of het deze ontwikkelingen wel of niet kan combineren met de internationale verplichting voor instandhouding van de OUV en op welke wijze deze ontwikkelingen dan met de instandhoudingsopgave te combineren zijn.

Op dit moment is er nog geen onomkeerbaar, juridisch bindend besluit genomen over de ligging van het opstelterrein of de keuze voor een verbinding A8-A9. In december 2015 willen gemeenten, ministerie van I&M (mede namens het ministerie van OCW) en de provincie Noord-Holland in een bestuurlijk overleg een definitieve keuze maken over de locatie van het opstelterrein. In april 2016 neemt de provincie Noord-Holland een voorkeursbesluit over de verbinding A8-A9. Ten behoeve van de besluitvorming zijn twee HIA's opgesteld om het afzonderlijke en gecombineerde effect van de initiatieven inzichtelijk te maken. Daarnaast is op verschillende manieren het belang van het werelderfgoed geborgd in de procedures voor de planvorming.

De Nederlandse regering vraagt het UNESCO Werelderfgoedcentrum te adviseren over de aanpak van beide initiatieven, gelegen in een werelderfgoed te midden van het stedelijke en economische kerngebied van Nederland. Middels deze melding vraagt Nederland het Werelderfgoedcomité van UNESCO zijn zienswijze op de initiatieven te geven en mee te denken over oplossingen die de impact op het werelderfgoed minimaliseren. De Nederlandse regering vraagt UNESCO in de zienswijze de volgende punten te betrekken:

1. Is het HIA-onderzoek inhoudelijk voldoende uitgewerkt en navolgbaar?
2. Deelt u de conclusies over de effecten van het opstelterrein op de OUV en de mate van risico hiervan op de instandhouding van het werelderfgoed?
3. Deelt u de conclusies over de effecten van de combinaties van alternatieven voor verbinding A8-A9 en het opstelterrein op de OUV en de mate van risico hiervan op de instandhoudingsverplichting van het werelderfgoed?
4. Welke combinaties van alternatieven voor de verbinding A8-A9 en het opstelterrein acht u acceptabel in relatie tot de instandhoudingsverplichting van het werelderfgoed?
5. Heeft u aanvullende opmerkingen over de voorgestelde oplossingsrichting voor het opstelterrein die het risico op aantasting van het werelderfgoed moet minimaliseren?
6. Aan te geven op welke wijze u uw betrokkenheid ziet in de verdere uitwerking van het opstelterrein?

Op 15 december 2015 wordt een regionaal bestuurlijk overleg gehouden over het opstelterrein. De zienswijze van UNESCO betreft Nederland in dit overleg. Vanwege de tijd die nodig is voor de inhoudelijke en bestuurlijke voorbereiding, vraagt de regering het UNESCO Werelderfgoedcentrum om binnen zes weken na ontvangst van deze melding zijn zienswijze te willen geven.

### **Bijlagen**

- 1) Heritage Impact Assessments opstelterrein en verbinding A8-A9