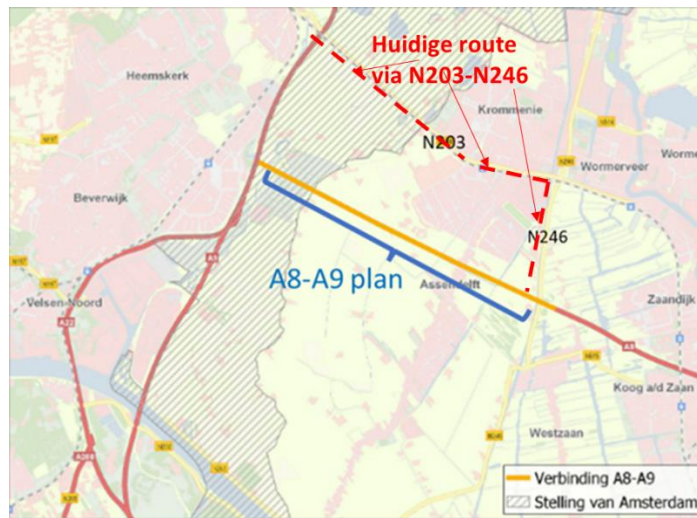


De lange geschiedenis van de A8 - A9



Dagelijks rijden tienduizenden forensen uit Noord Holland via de provinciale wegen N203 en N246 van de A9 naar de A8 en visa versa. Zowel in de ochtend- als in de avondspits staan er lange files bij de verkeerslichten en bij de oprit van de A8. Een paar kilometer extra weg tussen de A8 en de A9 heeft veel voordelen waar de VVD voor strijdt:

- **Betere doorstroming voor het woon-werkverkeer in Noord-Holland;**
- **Betere ontsluiting van autoverkeer in en uit Krommenie en Saendelft;**
- **De scholen en woningen zullen geen last meer hebben van verhoogde uitstoot van het verkeer. Dat is bevorderlijk voor de gezondheid van duizenden mensen;**
- **Geluidsoverlast door remmende en optrekkende auto's zal sterk verminderen;**
- **De provinciale wegen N203 en N246 kunnen afgewaardeerd tot één rijbaan met twee rijstroken waar 50 km de maximum snelheid is waardoor veel minder stikstof uitstoot zal plaatsvinden.**
- **Geplande woningbouw in Zaanstad Noord kan starten.**

Een strijd die in 1959 is begonnen. Een korte samenvatting van de geschiedenis kun je in de bijlage lezen. Lees hier alles over de [A8-A9 verbinding - Provincie Noord-Holland](#)



Tjeerd Rienstra, raadslid VVD Zaanstad



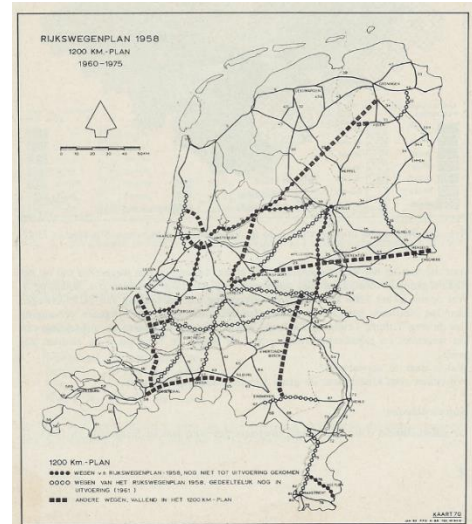
Klaas-Jeroen Terwal, statenlid VVD Noord-Holland

1959 Het 1200 kilometer plan

In 1959 werd het 1200 km-plan gelanceerd onder het motto

MASSAMOTORISATIE VRAAGT OM TEMPOVERHOOGING WEGAANLEG EN EEN APART RIJKSWEGENFONDS.

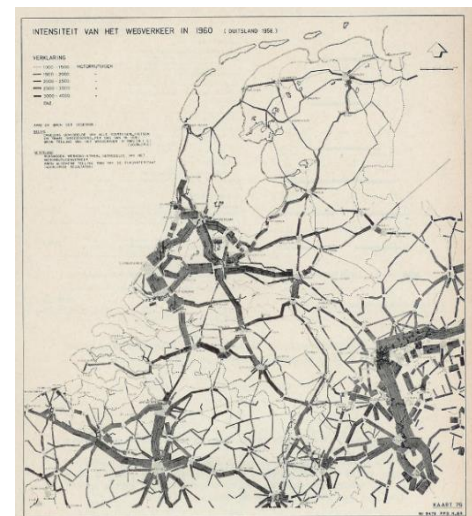
Minister drs. H.A. Korthals (VVD, 19 mei 1957 - 24 juli 1963) erkende vervolgens dat het noodzakelijk was om tot een tempo­verhoging in de wegebouw te komen en lanceerde het 1200-kilometerplan. Dit plan was een goede aanzet naar een beter wegennet. Om te komen tot een snelle uitvoering, werden begin jaren '60 de nodige tracébesluiten genomen. Hier verschijnt voor het eerste een weg die de A8 zou worden van Amsterdam langs Zaandam naar de A9. De Coentunnelweg van Amsterdam naar Heemskerk.



1960 De eerste files

Op een kaartje uit 1960 zien we voor het eerst het resultaat van een studie over de intensiteit van het wegverkeer. De eerste files gaan ontstaan.

De Hempont vormde de belangrijkste wegverbinding tussen Amsterdam en Zaandam. Deze was een groot knelpunt voor het autoverkeer. In 1960 werden er dagelijks 6500 auto's vervoerd. Wacht­tijden voor het verkeer van drie kwartier waren geen uitzondering. De Hempont wordt tegenwoordig voornamelijk voor lokaal (fiets)verkeer gebruikt en voor transport van gevaarlijke stoffen die niet door de tunnel mogen. In 1960 wordt door het Rijk het tracé-besluit voor de aanleg van de weg tussen de Coentunnel en Beverwijk, inclusief het deel van Westzaan tot Heemskerk genomen. Dat was de vaststelling van het tracé voor de gehele Coentunnelweg in het kader van het 1200 km-plan.



1961 Coentunnel

Met de bouw van de Coentunnel werd in 1961 begonnen. De kosten van de bouw bedroegen 45 miljoen gulden. Op 21 juni 1966 werd de tunnel door Koningin Juliana geopend.

1966 – 1974 Aanleg A8

Als je een tunnel hebt moet je ook een weg hebben, dus werd in 1966 gestart met de aanleg van de A8 die de verbinding met de rijksweg bij Heemskerk (A9) zou worden. Tussen 1966 en 1974 noteren wij de volgende hoog­tepunten:

- Opening eerste deel tussen Coentunnel en afrit Zaandam-Zuid.
- Doortrekking tot aan wat nu knooppunt Zaandam is.
- Verlenging tot Zaandijk inclusief de aansluiting met de provinciale weg naar Wormerveer, de huidige N203
- Opening aansluitende verbinding van knooppunt Zaandam naar Purmerend (de latere A7);
- In 1974 bereikt de A8 Westzaan, waar hij nu nog steeds ophoudt. De verdere uitvoering van de aanleg is na 1974 stopgezet, officieus omdat er filevorming was voor de Coentunnel, en die zou dan alleen maar groter worden. Feitelijk was het echter een bezuinigingsmaatregel van minister Westerterp. De weg bleef echter met een vastgestelde tracé besluit wel onderdeel van het Rijkswegenplan.

2004 A8-A9 krijgt nieuw leven

Minister Peijs lanceerde de Nota Mobiliteit oftewel de NoMo, die streeft naar een vergroting van de samenhang tussen ruimte, verkeer en vervoer en economie. Belangrijk doel van de NoMo was de economische situatie te verbeteren via de bereikbaarheid, daarbij de milieuschade beperkend.

Belangrijke trendbreuk was dat de doelstelling om de verkeersgroei in te dammen is verlaten: groei van verkeer en vervoer moest worden gefaciliteerd. De positie van de verbinding A8 – A9 zal na 2010 worden gezien. De Provincie Noord Holland en Gemeente Zaanstad zijn het hier niet mee eens en stellen structuurplan Randzone Saendelft op in 2004. Een reservering is opgenomen om de A8-A9 ruimtelijk mogelijk te maken. De A8-A9 verbinding staat weer op de agenda, maar nu op die van de provincie.

2006 Nieuwe Stuurgroep

In 2006 worden de koppen bij elkaar gestoken tussen alle belanghebbenden en er wordt een stuurgroep opgericht met het doel om samen op te trekken en zaken met elkaar af te stemmen. Deze stuurgroep bestaat uit :

- Provincie Noord-Holland
- De stadsregio Amsterdam
- Rijkswaterstaat Noord-Holland
- Gemeente Zaanstad, Heemskerk, Beverwijk, Uitgeest en vanaf 2009 Velsen.

2007 MIT rapport

In een MIT (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport) verkenning, uitgevoerd door DHV (latere Haskoning DHV) komen een aantal concrete conclusies naar voren over de A8-A9 verbinding die het Nut en noodzaak aantonen:

- **Robuustheid netwerk**

In het netwerk van autosnelwegen ontbreekt een schakel tussen de A8 en de A9. Bij een ernstig incident(stremming) op bijvoorbeeld de A9 biedt het netwerk geen mogelijkheid om de gevolgen van de capaciteitsvermindering op te vangen. Het verkeer kan niet over andere routes worden geleid, omdat de bestaande verbindingen al zwaar belast zijn en geen restcapaciteit hebben. Voor economische centra als de IJmond en de regio Alkmaar, die onder andere door de A9 verbonden worden met economische centra als Amsterdam, Schiphol en de Zaanstreek, is dit een onwenselijke situatie. Afhankelijk van tijdstip en duur van de stremming betekent dit dat mogelijk duizenden (vracht)auto's geen goed alternatief hebben en het bedrijfsleven met aanzienlijke financiële schade wordt geconfronteerd.

- **Bovenregionale bereikbaarheid**

In 2007 maken ongeveer 20.000 motorvoertuigen per etmaal gebruik van de bestaande verbinding tussen de A8 en de A9, de provinciale route over de N246 en N203. Analyse van de herkomsten en bestemmingen heeft uitgewezen dat circa 25% van het verkeer op de N203 bovenregionaal is (dat wil zeggen: een afstand aflegt van meer dan 50 km). Bij autonome ontwikkeling wordt in het jaar 2020 een etmaalintensiteit verwacht van circa 30.000 motorvoertuigen op de N203 en circa 44.000 motorvoertuigen op de N246. De capaciteit van de provinciale route is volstrekt onvoldoende om dit grote verkeersaanbod te kunnen verwerken. In de spitsuren komt het verkeer volkomen vast te staan. Daarnaast zijn er structureel files te verwachten op onder andere de A9 (ter hoogte van Uitgeest), de A8 (knooppunt Coenplein - Zaandijk) en de A10 Noord (knooppunt Coenplein - Zeeburgertunnel / N200). Op enkele relaties over langere afstanden (o.a. Alkmaar - Amstelveen) is sprake van overschrijding van de streefwaarden voor bereikbaarheid uit de Nota Mobiliteit.

- **Regionale bereikbaarheid**

De verwachting is dat de bereikbaarheid van de regio IJmond – Zaanstreek in de toekomst ernstig tekort zal schieten. Verkeersberekeningen laten zien dat in het jaar 2020 de capaciteit van de meeste wegvakken van het hoofdwegennet en onderliggende wegnen in de regio ontoereikend is. De vertragingen hebben tot gevolg dat op een flink aantal regionale relaties via de N203 en N246 (o.a. tussen IJmond en Zaanstreek) de streefwaarden voor bereikbaarheid uit het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan van de Stadsregio Amsterdam en de Netwerkanalyse Noordvleugel worden overschreden.

- **Negatieve effecten**

Door de ontbrekende schakel in het hoofdwegennet maakt veel verkeer noodgedwongen gebruik van het onderliggende wegnen. Daar is op zich niets op tegen indien dit regionale wegnen het verkeer kan verwerken en leefbaarheidsproblemen uitblijven. Op de huidige verbinding tussen de A8 en de A9, die bestaat uit een gedeelte van de N246 en een gedeelte van de N203, is dat niet het geval. Al op dit moment zoeken veel weggebruikers een sluiproute door het gebied via wegen als de Communicatieweg om de ernstige congestie op de route N246 - N203 te vermijden. De N246 - N203 loopt door/langs de kernen Krommenie en Wormerveer en zorgt daar door de grote verkeersdrukte voor ernstige aantasting van het woon- en leefmilieu. Door het grote verkeersaanbod ontstaat bovendien een verkeersveiligheidsprobleem. De N246 is één van de acht meest onveilige provinciale wegen in Noord-Holland.

Oplossingsrichtingen uit het MIT rapport

De verkenning A8 – A9 wijst uit dat additionele infrastructuur in de vorm van een nieuwe verbinding tussen de A8 en de A9 noodzakelijk is om de hierboven beschreven (huidige en toekomstige) problemen aan te pakken. Verbetering van het openbaar vervoer, beprijzen van het weggebruik en optimale benutting van de beschikbare wegcapaciteit helpen onvoldoende. Aanbevolen wordt om de combinatie van nieuwe infrastructuur en beprijzen in een planstudie nader te onderzoeken.

Er zijn vier hoofdvarianten voor uitbreiding van de wegcapaciteit onderzocht:

1. De Golfbaanvariant
2. De Heemskerkvariant
3. De Uitgeestvariant
4. De N203-variant

Bij alle varianten wordt gelijktijdig de huidige N203 tussen de westelijke grens van Krommenie en de N246 teruggebracht tot een 2x1-strooksweg met een maximum snelheid van 50 km/uur.

2013-2017 Regionale Mobiliteitsvisie

Het onderzoek toont aan dat de doortrekking van de A8 in 2030 zonder aanvullende maatregelen leidt tot vergroting van de knelpunten in Knooppunt Zaandam maar wel nodig om een robuuster netwerk te krijgen. Het Rijk, Stadsregio Amsterdam en de provincie stellen samen Uitvoeringsagenda Aanpak Noordkant Amsterdam vast met o.a.:

- De provincie Noord-Holland stelt samen met betrokken regionale partijen een samenwerkingsovereenkomst op met als doel in 2014 te starten met het opstellen van een 1e fase planstudie Doortrekking A8;
- Het Rijk stemt in met een Verbinding A8-A9 als provinciale weg;
- Het Rijk draagt niet financieel bij aan de doortrekking A8;

- Verbinding A8-A9 wordt opgenomen in Regionale Mobiliteitsvisie;
- De partijen in de stuurgroep spreken de voorkeur uit voor een 2x2 autoweg;
- Om de bereikbaarheid en leefbaarheid in het gebied tussen de A8 en A9 te verbeteren zijn het Golfbaan- en Heemskerkalternatief de beste oplossingen. Het Nul-plusalternatief is maatschappelijk onrendabel.

2018 Inpassing in Stelling van Amsterdam

Provincie wil A8-A9-verbinding in Stelling van Amsterdam inpassen met de Golfbaanvariant als besluit. In een landschapsplan worden de eerdere richtinggevende aanbevelingen over herstel en inpassing van een verbinding van het adviesorgaan van UNESCO, ICOMOS, meegenomen.

2021

De uitwerking van dit inpassingsplan loopt tot eind 2021, waarna besluitvorming zal plaatsvinden.

2022

Bron: Website Provincie Noord-Holland:

Ruime meerderheid Provinciale Staten stemt in met Landschapsplan

(03 februari 2022)

Het landschapsplan voor de Stelling van Amsterdam en de Verbinding A8-A9 werd op 31 januari behandeld door Provinciale Staten. Na een uitvoerig debat werd het besluit met 47 stemmen voor en 7 stemmen tegen aangenomen.

Met het besluit is de planstudiefase van het project afgerond.

Het besluit van PS houdt in dat zij de maatregelen uit het Landschapsplan als samenhangend pakket vaststellen. Voordat PS een besluit nemen over het starten van de volgende fase moet er eerst zicht zijn op financiering en moet duidelijk zijn dat de werelderfgoedstatus van de Stelling van Amsterdam behouden blijft.

Vervolg

De provincie gaat nu in gesprek met het Rijk en de partners om te komen tot een strategie voor de financiering van het project. Gedeputeerde Jeroen Olthof: “De investeringskosten van het landschapsplan bedragen ruim **€ 900 miljoen**. De provincie kan deze kosten onmogelijk alleen dragen en zonder zicht op financiering beginnen we niet aan een volgende fase.” Ondertussen werken de partijen aan korte termijnmaatregelen om de huidige overlast op de N203 zoveel mogelijk te beperken.

Daarnaast wordt het landschapsplan door de minister van OCW aangeboden aan UNESCO. Het is vervolgens aan UNESCO zelf wat zij hiermee doet. Maar de verwachting is dat het landschapsplan wordt behandeld tijdens het Werelderfgoed Comité in juni/juli 2023.

In het landschapsplan wordt een pakket van 40 maatregelen geadviseerd. Hiermee kan de Verbinding A8-A9 gerealiseerd worden én wordt de Stelling van Amsterdam verbeterd.