

Geachte voorzitter, statenleden en gedeputeerde

Mijn naam is Willem Röling van Buurtcomité Busch en Dam, onderdeel van de grote Groene Combinatie, de brede vertegenwoordiging van maatschappelijke organisaties en bewonersgroepen. Ik had hier liever niet nog een keer gestaan, maar vanwege het doormodderen met de Verbinding A8-A9, en het besluit van GS om extra 1,9 miljoen in de projectvoorbereiding te steken en de Scopewijzigingen, zijn we hiertoe gedwongen.

Ik zie een aantal oude bekenden maar er zijn na de verkiezingen opvallend veel nieuwe statenleden.

Nu komt de nieuwe coalitie met een nieuw akkoord "Duurzaam doorpakken". Deze coalitie bestaat nu uit de PvdA - de partij die in oktober 2017 zei "Uit de rapporten blijkt dat het landschap zodanig word aangetast dat we geen mogelijkheid voor een weg zien" en D66 "Het doet pijn om vast te stellen dat de conclusies van dit onderzoek geen zicht geven op een weg".

Dit was nog voor het vernietigende rapport van Icomos uit november 2017. Daarbij nu ook Groen-Links, die een vaste bondgenoot was in het bestrijden van het vorige college en consequent een verbinding dwars door de polder afwees en met wie we nauw samenwerkten, toen na een Wob verzoek mijnerzijds de emails van Icomos boven water kwamen, waarin elke mogelijkheid voor een eventuele verdiepte variant naar het rijk der fabelen verwezen werd. Daarop volgend diende bijna de gehele oppositie een motie van wantrouwen in tegen het vorige College van Gedeputeerde Staten. En als vierde een partij die ook in het vorige college zat en waarvan je in de verte nog het geluid van een wegstervend Vroem Vroem kan horen - de VVD.

Het project de Verbinding A8-A9 krijgt steeds meer de allure van een kerstboom, rijk opgetuigd.

Elke keer word hij weer groter, fraaier uitgedost en worden er meer glimmende en grotere ballen in gehangen. Nu weer een mooie schijnende bal van maatregelen bij Krommenie Assendelft en een openbaar vervoer bal, een klimaatadaptatiebal en ook de fietsbal word niet vergeten. En als glimmende piek een onderzoek naar een verdiepte weg of tunnel en zelfs de mogelijkheid van een tunnel langs het hele tracé. Alleen om deze boom op te tuigen heeft Gedeputeerde Staten besloten 1,9 miljoen uit te trekken bovenop het al eerder gereserveerde miljoen, het aanleggen word nog exorbitant duurder. We praten nu al over 500 miljoen, zonder ballen.

Nu is het nadeel van een kerstboom dat altijd blijkt dat het een mooie illusie is.

Na geruime tijd blijkt dat er van het fundament, de boom zelf, langzaam de naaldjes afvallen, de zaak verdort en hij uiteindelijk op de brandstapel terecht komt en de ballen weer diep worden opgeborgen. Ook hier is dit nu het geval geachte statenleden, de kern van dit project, de aanleg van een nieuwe weg door de Polder Assendelft, heeft nooit gedeugd en is zeker niet duurzaam.

De grote vraag die boven dit project al deze tijd hangt en die eigenlijk door niemand beantwoord word is: Waarom is deze weg noodzakelijk?

In 2013 heeft het Rijk deze weg afgewezen als noodzakelijk voor uitbreiding van het Rijkswegennet en dus daarom is het een provinciaal project.

In de daarna geproduceerde rapporten, onderdeel van het MER-rapport, is nergens die onoverkomelijke noodzaak van de aanleg van die nieuwe weg aangetoond. Er wordt geschermd met de problemen bij Krommenie-Assendelft, echter de halvering van de verkeersbewegingen op de N203, veroorzaken nog steeds niet de sensatie van een stil bos. Uit de MER-rapportage blijkt dat met de keuze voor het Golfbaan Alternatief, de geluids- en milieuoverlast, nog meer wordt verspreid

over het hele onderzoeksgebied. Extra knelpunten bij de Coenbrug, bij Saendelft, extra geluidsoverlast in de polder en niet te vergeten, de toename van de belasting bij de bewoners van de Broekpolder. Als we de tekstschrijver van de provincie volgen, komen we allemaal permanent in een druk restaurant te zitten.

Volgens de provincie in de scope, wijzen de onderzoeken tijdens de PlanMER fase uit dat een extra wegverbinding nodig is voor een andere en meer robuuste oost-west verbinding voor het autoverkeer dan via de huidige N203. In tegenstelling tot deze claim komt uit de rapporten:

- De files blijven gelijk en kunnen toenemen.
- Bij een calamiteit is de robuustheid niet voldoende en staan we dus allemaal vast.

Dan de werelderfgoedstatus van de Stelling van Amsterdam.

In de MER-rapportage is de status van de Stelling van Amsterdam niet als showstopper aangemerkt omdat in de Structuurvisie 2040 de clausule is opgenomen dat de staten altijd mogen besluiten iets aan te tasten. Nu staan we voor de bizarre situatie dat uw Staten en het College aangeven PAL TE STAAN voor de Werelderfgoedstatus van de Stelling van Amsterdam. Daadwerkelijk de Outstanding Universal Value te willen handhaven en beschermen.

Feitelijk geeft uzelf aan dat hier sprake is van een SHOWSTOPPER. En wij snappen dus niet waarom u doorgaat met plannen om het Golfbaanalternatief aan te leggen en het Werelderfgoed aan te tasten.

Uit de Scope blijkt ook een cynische kijk op de eigen verantwoordelijkheid van het College op het behoud van de Werelderfgoedstatus. In 1995 was de provincie zelf aanvrager van deze status voor de Stelling van Amsterdam en na toekenning is de provincie benoemd als siteholder. Het siteholderschap houdt in dat u verantwoordelijk bent voor het onderhoud en het koesteren van het Werelderfgoed. Echter uit het rapport van Icomos, november 2017, blijkt al dat de provincie de laatste 20-jaar zeer nalatig in deze taak is geweest en de schade moet herstellen. En nu trekt u helemaal uw handen daarvan af. Schande, elke overheidsinstantie dient het behoud van haar cultuur binnen haar grenzen te waarborgen.

In de brief van het college en bijgevoegde scope is een plek van stilte ingeruimd voor het stikstofvraagstuk. Geen woord over de Stikstof-problematiek en de gevolgen hiervan voor de mogelijkheid om een Verbinding A8-A9 aan te kunnen leggen.

Als we kijken naar de besluiten van de Rijksoverheid om de stikstofklem wat losser te krijgen, zal Noord-Holland alle zeilen bij moeten zetten om onder andere de woningbouw te kunnen faciliteren. Alleen daar zullen al afwegingen gemaakt moeten worden wat wel en niet door kan gaan en dat er geen ruimte zal zijn voor de aanleg en het gebruik van de Verbinding A8-A9. De weg loopt namelijk strak tussen twee Natura-2000-gebieden.

Het aanleggen van de laatste 5.000 meter van de A8 met de aansluiting op de A9, is een soort doorpolder wens van de Noord-Hollandse politiek geworden.

Los van nieuwe inzichten ten aanzien van de inrichting van een metropool als de Amsterdamregio, los van nieuwe inzichten ten aanzien van de organisatie van mobiliteit en leefbaarheid en los van inzichten op het terrein van te lang door hobbelen met milieuproblemen, verergeren de gezondheidsproblemen van hele regio Kennemerland. Koning auto moet rijden. In feite een kadoetje van 500 miljoen, minimaal, aan de autobezitter. En dit terwijl dit open gebied, deze groene long onmisbaar is voor alle bewoners van Noord Holland.

Continuïteit van bestuur, een belangrijk goed, betekend voor dit project Verbinding A8-A9 doorrijden op het enkelvoudige spoor van ongebreideld autorijden. Een fietspad hier, een bus daar, verbeterd noch de leefbaarheid in Krommenie-Assendelft of in het hele onderzoeksgebied van dit project, noch geeft het een adequaat antwoord op een goede inrichting van het platteland waarin kringloop-landbouw de kans krijgt zich waar te maken, waarin burgers, consumenten, recreanten en toeristen zich kunnen verstaan met de kwaliteiten van de Stelling van Amsterdam, met het omliggende landschap en de daar aanwezige biodiversiteit.

Straks kun je overal komen, maar nergens meer zijn.

Ik dank u voor uw aandacht.

Willem Röling

Roelof de Haan

Uitgeest 30-11-2019