

PS

INGEKOMEN 11 FEB. 2020

Uitgeest 11 -02-2020.

Geachte Gedeputeerde,

Voor de verbindingsweg A8 A9 bij deze mijn plan, zijnde " De Trompetvariant ", met als doel een alternatief te bieden voor De Golfbaanvariant. Tevens is toegevoegd een lijst met de belangrijkste nadelen van de Golfbaanvariant.

In mijn beleving is De Trompetvariant de oplossing voor de provincie Noord-Holland, gezien de grote weerstand en problemen waarvoor zij zich gesteld ziet om De Golfbaanvariant te realiseren.

Mijn plan heb ik met 2 verkeersdeskundigen besproken en vaststaat dat al de weeflengtes verlengd kunnen worden, waardoor dit plan zondermeer realiseerbaar is.

Voor vragen en of overleg sta ik geheel tot uw dienst

Met vriendelijke groet, .

Mijn contactgegevens bevinden zich op pagina 7 van het plan.

Provincie Noord-Holland.

De Trompetvariant voor verbindingsweg A8-A9.

Bedacht en ontworpen door [REDACTED].

Geachte heer, mevrouw,

Uit diverse A8-A9 varianten heeft de provincie Noord-Holland thans de keuze gemaakt voor de Golfbaanvariant en niet voor de Heemskerkvariant (zie bijlage 1). Deze laatste optie wordt vanwege het ruimtebeslag, de grote hoeveelheid kunstwerken en de hoge kosten terecht als niet realistisch en daarmee als onhaalbaar gezien. Blijft dus over de Golfbaanvariant.

Mijn plan betreft een aanpassing en verandering van de Heemskerkvariant met als doel een alternatief te bieden voor de Golfbaanvariant. Hierna noem ik mijn plan, De Trompetvariant, dit omdat mijn plan de bedrijventerreinen Trompet 1 en Trompet 2 in z'n geheel omzoomt

In dit plan worden 3 viaducten behandeld,

Viaduct nr 1: Het viaduct over de A9 bij de windmolen van Heemskerk.

Viaduct nr 2: Het viaduct over de A9 op de communicatieweg, bij bedrijventerrein De Trompet 1 en 2.

Viaduct nr 3: Het nieuw aan te leggen viaduct t.b.v. de golfbaanvariant.

2 rotondes,

Rotonde nr 1: Bij deze rotonde gelegen ten westen van de A9, gaat het verkeer vanuit Heemskerk naar de afslagen van de A9, en naar de richting Assendelft.

Rotonde nr 2: Bij deze nieuw aan te leggen rotonde op de communicatieweg gelegen ten oosten van de A9 gaat al het verkeer vanuit Heemskerk over de A9 richting Assendelft, Alkmaar, of naar de nieuw aan te leggen A8

En zijn 4 bijlagen toegevoegd

Bijlage nr 1: Ontwerp van De Heemskerkvariant. De rood gearceerde flyover gebruik ik ook bij de Trompetvariant.

Bijlage nr 2: Route van De Golfbaanvariant, De Nul-plusvariant de De Heemskerkvariant en of De Trompetvariant .

Bijlagen: nr 3 A en 3 B, deze kaarten geven het plan weer, horen bij elkaar en dienen gekoppeld te worden.

Bijlage: nr 4, deze kaart is een vergrote weergave van 2B, met de rood gearceerde de locatie van de nieuw aan te leggen eenbaans tunnel

Bijlage: nr 5, is een schets die laat zien hoe voetgangers en fietsers over rotonde nr 2 moeten gaan.

Bij de Golfbaanvariant wordt vlak naast Fort Veldhuis een nieuw viaduct, nr 3 aangelegd, ± 1200m ten zuiden van het viaduct nr 1 bij de windmolen.

In dit ontwerp worden de verkeersstromen over beide viaducten nr1 en nr3 verdeeld en als het ware uit elkaar getrokken.

Welnu, bij De Trompetvariant doe ik exact hetzelfde, maar maak ik gebruik van het reeds bestaande viaduct nr 1 bij de windmolen en het reeds bestaande viaduct nr 2 op de Communicatieweg bij De Trompet 1 en 2 die daar over de A9 gaat en op $\pm 600\text{m}$ ten zuiden van viaduct 1 is gelegen.

Het grote voordeel hiervan is dat het nieuw te bouwen viaduct, nr 3, vlak naast Ford Veldhuis niet hoeft te worden aangelegd. In feite komt hiermee de Golfbaanvariant te vervallen.

Aan de hand van de kaarten, bijlagen, 2A, 2B en 3 zal ik mijn plan uitleggen .
Hoewel de kaarten amateuristisch aandoen is de bedoeling glashelder. De lijnen met pijlen spreken voor zich.

In de huidige situatie gaat het verkeer vanuit Heemskerk richting Beverwijk via rotonde nr 1 naar de A9, om daar rechtsaf te slaan. Het verkeer richting Alkmaar gaat via de rotonde, nr 1 naar viaduct, nr1, om over de A9 te gaan en slaat vervolgens linksaf richting Alkmaar.

Bij De Trompervariant is dit laatste niet meer mogelijk, het verkeer richting Alkmaar gaat nu via rotonde, nr1, naar en over viaduct, nr 2, naar de nieuw aan te leggen rotonde aan het eind van het viaduct, rotonde nr 2.

Het verkeer richting Alkmaar slaat bij rotonde, nr 2, rechtsaf, richting invoegstrook A9, zoals op de kaart is aangegeven.

Het verkeer vanuit Heemskerk dat wil aansluiten op de A8 richting Zaandam neemt bij rotonde, nr 2, de derde afslag, zoals op de kaart is aangegeven.

Het verkeer vanuit Heemskerk richting Beverwijk / Haarlem gaat via rotonde, nr 1, richting viaduct, nr 1 en buigt voor het viaduct af naar rechts om via een nieuw aan te leggen invoegstrook aan te sluiten op de A9.

De afrit en invoegstrook ten noordoosten van viaduct, nr 1, richting Alkmaar / Uitgeest, kan niet meer als zodanig gebruikt worden.

Het verkeer vanuit de richting Beverwijk naar Heemskerk heeft al eerder de A9 verlaten en wel als volgt.

Her verkeer vanuit de richting Beverwijk naar de richtingen Heemskerk en Assendelft, zal nu gebruik gaan maken van de afslag naar restaurant De Twaalfmaat en het tankstation. In dit plan zal deze afslag uit 2 rijstroken bestaan. De rechter rijstrook leidt naar rotonde nr 2, alwaar men kiest voor de richtingen Heemskerk, of Assendelft en De Heemskerkse Golfclub Het verkeer vanuit de richting Beverwijk dat naar restaurant De Twaalfmaat wil, of aldaar wil tanken, maakt gebruik van de linker rijstrook.

Deze verkeersstroom kruist echter het verkeer dat vanaf rotonde nr 2 aldaar invoegt op de A9 richting Alkmaar en zal daar gebruik moeten gaan maken van een nieuw aan te leggen kleine eenbaans tunnel die onder het verkeer door gaat, dat daar invoegt op de A9 richting Alkmaar Na het verlaten van De Twaalfmaat omgeving kan dit verkeer geen gebruik meer maken van de oorspronkelijk uitvoegstrook, maar zal omgeleid worden om De Twaalfmaat heen, om vervolgens te ritsen met het verkeer dat vanaf rotonde nr 2 naar de invoegstrook A9 gaat. Groot bijkomend voordeel is, dat deze invoegstrook een stuk zuidelijker ligt dan de oorspronkelijke invoegstrook. Hierdoor wordt de A9 in- en uitvoegstrook naar de A8 aanzienlijk verlengd.

Bijlage nr 3 is een kaart met vergroot overzicht van rotonde, nr 2 en de verkeersstromen bij het tankstation en De Twaalfmaat. De kaarten bijlagen 2A, 2B en 3 spreken verder voor zich. Zoals u kunt zien maak ik zoveel mogelijk gebruik van de bestaande infrastructuur. Het enige bouwwerk over de A9, wat nieuw aangelegd dient te worden, is een eenbaansweg flyover over de A9 en over viaduct nr 1. Deze is bedoelt voor het verkeer dat vanuit de richting Alkmaar, Uitgeest, Castricum, Limmen en Heiloo wil aansluiten op de A8 richting Zaandam. Deze verkeersstroom voegt dus niet in op de A9.

Voor de rest zijn al de invoegstroken, uitvoegstroken en viaducten reeds aanwezig, wat een enorme kostenbesparing genereert.

De Trompetvariant is gesitueerd in een bedrijventerrein gebied. Bewoonde gebieden worden volledig ontzien.

Wel is het zo dat bepaalde zaken aandacht vergen en dat het onvermijdelijk is dat noodzakelijke aanpassingen plaatsvinden.

Bij rotonde, nr 2, is het voor de doorstroming en de veiligheid ongewenst dat fietsers en wandelaars gebruik maken van de rotonde en is het in mijn beleving onvermijdelijk dat hier een fiets- en wandelbrug geplaatst wordt. Zie bijlage 4.

Vlak bij rotonde, nr 2, staan een paar huizen en een bedrijfspand en die zullen helaas verplaatst dienen te worden. Aan de betrokkenen zal een goed alternatief aangeboden moeten worden.

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 zelfde geldt ook verzorgingsplaats Akermaat en het tankstation aan de westkant aldaar, ook daar verandert helemaal niets, alles blijft zoals het is. Dit zal een besparing opleveren van minimaal € 80.000.000,- en er hoeft voor beide tankstations geen alternatieve locatie gezocht te worden.

In dit plan is verplaatsing van de Heemskerkse golfbaan ook niet aan de orde, wat een besparing oplevert van

± € 30.000.000,-.

Deze 3 items alleen al genereren ten opzichte van de Golfbaanvariant een besparing van ± € 110.000.000,-

Voor een goede verkeersdoorstroming is het zeer aan te bevelen dat de spoorwegovergang op de Communicatieweg vervangen wordt door een spoorwegonderdoorgang.

En misschien is het wel een goed idee de huidige spoorwegovergang ± 50 m naar het noorden te verplaatsen, zodat De Trompet 1 en De Trompet 2 intern met elkaar zijn verbonden.

Tevens kan deze interne verbinding dan gebruikt worden als wegomleiding bij de aanleg van de spoorwegonderdoorgang.

De Golfbaanvariant heeft verkeerstechnisch gezien zeer grote nadelen ten opzichte van De Trompetvariant en wel om de volgende redenen.

In de huidige situatie maakt het verkeer vanuit de richtingen Alkmaar, Castricum, Limmen Heiloo, Uitgeest en Heemskerk richting A8 Zaandam en vice versa gebruik van de N203 en voegen deze verkeersstromen niet in op de A9.

Bij de Golfbaanvariant zullen de verkeersstromen vanuit de richtingen Alkmaar, Castricum, Limmen, Heiloo Uitgeest en Heemskerk richting A8 Zaandam geen gebruik meer maken van de N203, maar zullen deze grote extra verkeersstromen bij Uitgeest en Heemskerk invoegen op de A9.

Vooraf tijdens de ochtendspits worden deze verkeersstromen tussen het verkeer geperst dat zich al op de A9 bevindt, om ± 2.5 km verder, bij de nieuw aan te leggen afslag van de Golfbaanvariant de A9 weer verlaten om in te voegen op de nieuw aan te leggen A8. Dit zal een bottleneck situatie tot gevolg hebben, op de tijdens de ochtendspits toch al overbelaste A9. Het onvermijdelijke gevolg van dit alles zal zijn, dat automobilisten voor de richting A8 Zaandam, die bij Uitgeest de file op de A9 zien staan, de A8 route via de A9 zullen mijden en gaan dan alsnog de N203 route nemen. Want waarom zou men er tijdens de spits voor kiezen om in het vastgelopen verkeer op de A9 te gaan staan, terwijl men via de N203 al na 3,3 km in Krommenie aankomt. De doelstelling, het ontlasten van de N203 aldaar wordt hierdoor volledig teniet gedaan.

Bij De Trompetvariant maakt het verkeer vanuit de richtingen Alkmaar, Castricum, Limmen, Heiloo en Uitgeest naar de A8, richting Zaandam, gebruik van de aansluiting op de A9 bij Uitgeest, maar voegt daar niet in op de A9, maar maakt gebruik van de nieuw aan te leggen flyover over de A9 richting Zaandam en voegt in op de nieuw aan te leggen A8. Het verkeer vanuit Heemskerk naar de A8 richting Zaandam maakt gebruik van viaduct 2, om via rotonde 2 linksaf te slaan om aan te sluiten op de A8 en voegt dus ook niet in op de A9. Een bottleneck situatie zoals hierboven beschreven blijft achterwege.

Bij de Golfbaanvariant zal de verkeersstroom vanuit Zaandam richting Heemskerk bestaan uit grofweg 3 verkeersstromen, n.l. 1 richting Heemskerk, 2 richting Uitgeest, Castricum, Limmen en Heiloo, 3 richting Alkmaar. Omdat het de bedoeling is dat deze verkeersstromen geen gebruik meer zullen gaan maken van de N203, worden deze grote extra verkeersstromen er tijdens de avondspits, vanaf de A8 bij de golfbaanaansluiting op de A9 tussen het verkeer dat zich reeds op A9 bevindt geperst, om ± 2.5 km verder, bij de afslag Heemskerk en Uitgeest de A9 weer te verlaten. Alleen het verkeer richting Alkmaar vervolgt zijn weg op de A9. Dit zal, op de tijdens de spits toch al overbelaste A9 een bottleneck situatie tot gevolg hebben.

Bij De Trompetvariant gaat het verkeer vanuit de richting Zaandam, naar Heemskerk en Beverwijk via viaduct nr 1 over de A9 heen, daarbij slaat het verkeer voor de richting Beverwijk op het viaduct rechtsaf en gaat het verkeer naar Heemskerk rechtdoor. Het verkeer naar de richting Uitgeest, Castricum, Limmen en Heiloo slaat bij de afslag van Uitgeest voor de A9 rechtsaf en voegt dus niet in op de A9

Uitsluitend het verkeer richting Alkmaar voegt in op de A9, waardoor een bottleneck situatie zoals hierboven beschreven achterwege blijft.

Een bijkomend voordeel van De Trompetvariant is dat de invoegstrook voor het verkeer vanaf de A8 naar de A9 richting Alkmaar al veel eerder kan beginnen met invoegen op de A9 ten opzichte van de huidige situatie, waardoor de afstand tussen deze invoegstrook en de afslag Uitgeest aanzienlijk wordt verlengd, waardoor het invoeg- en uitvoegverkeer minder conflicteert.

Op de kaart is, zoals eerder omschreven, te zien dat hier 2 rijstroken zijn aangebracht, met als doel het verkeer richting Uitgeest, Castricum, Limmen en Heiloo vooraf te scheiden van het verkeer richting Alkmaar, waardoor het verkeer richting Uitgeest, Castricum, Limmen en Heiloo het overige in en uitvoegend verkeer niet meer in de weg zit

De Golfbaanvariant heeft gevolgen voor de verkeersdoorstroming op de A9. Omdat Rijkswaterstaat als eis hanteert dat de doorstroming niet mag verslechteren, is het noodzakelijk dat er vanaf de aansluiting op de A9 bij Uitgeest tot aan de aansluiting van de A9 op de A8 bij de Golfbaanvariant, de A9 over een afstand van $\pm 2,5$ km aan beide zijden moet worden verbreed met een extra rijstrook. Van een betrouwbare betrokkene van Rijkswaterstaat heb ik vernomen dat er waarschijnlijk aan beide zijden dubbele extra rijstroken bij komen. Dit zal tot gevolg hebben dat viaduct nr 1 bij de windmolen en viaduct nr 2 van de Communicatieweg gesloopt en vervangen zullen worden.

Volgens Rijkswaterstaat is nu nog niet exact bekend hoe bovengenoemde aanpassingen uitgevoerd gaan worden, laat staan dat de kosten hiervan bekend zijn. Men gaat pas aan de slag nadat de provincie Noord-Holland besloten heeft om de verbinding A8-A9 nader uit te werken. Overigens zal het nog een hele uitdaging blijken te zijn om de breedte van de A9 te verdubbelen en dat over een lengte van ± 2.5 km.

Het mag als opmerkelijk worden beschouwd, dat men niet vooraf berekend hoe hoog de kosten van deze ingrijpende operaties zullen uitpakken.

En dan nog staat niet vast of het een oplossing zal bieden voor de bottleneck situaties die zich zullen voordoen.

Wel staat vast dat het hele project een ingrijpende en enorme kostbare operatie zal worden, waarbij de kosten voor het realiseren van De Trompetvariant in het niet zullen vallen.

De € 300.000.000,- 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, met dezelfde boortechniek die wordt toegepast bij de verbindingsweg N434 tussen A4 en de A44 in de Rijnlandroute.

Daar komt nog bij dat bij De Golfbaanvariant, de A8 vanaf Assendelft de Dorpsstraat, de Communicatieweg, de Groendijk en de Genieweg kruist, daar zullen dus 4 viaducten aangelegd moeten worden. Dit heeft tot gevolg dat er dus totaal 8 nieuwe viaducten gebouwd gaan worden. De laatst genoemde 4 zullen een onacceptabele verandering en aantasting van de natuur en het landschap tot gevolg hebben, bovendien gaat de A8 dan dwars door het UNESCO wereld erfgoed gebied heen.

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 door middel van een tunnel, ondergronds aan te leggen, met dezelfde boortechniek die wordt toegepast bij de verbindingsweg N434 tussen A4 en de A44 in de Rijnlandroute.

De tunnelboor die wordt gebruikt bij Rijnlandroute is daar speciaal voor gebouwd en kan zo worden toegepast bij de A8 route.

Dit zal de kostprijs zeer ten goede komen en als men een lagere tunnel wil aanleggen is het zo, dat hoe langer de tunnel, des te goedkoper hij wordt per strekkende meter.

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 aangebracht.

Dit zal het bodemleven in het meer en het zoute kwelwater aldaar ten goede komen.

In eerste instantie was de provincie Zuid-Holland vanwege de hoge kosten mordicus tegen de tunnel optie van de rijnlandroute

Actiegroepen hebben toen afgedwongen dat de tunnel optie alsnog uitgerekend zou worden en toen bleek, dat afgezien van de enorme voordelen, die optie ook nog eens aanzienlijk goedkoper uitpakte.

Men komt dan volledig tegemoet aan de wensen van ICOMOS, de bewoners van Assendelft, Busch en Dam, landschap-, natuurorganisaties en vele anderen.

Verder doorgaan met de ontwikkeling en uitwerking van de Golbaanvariant dient, gelet op het bovenstaande ten sterkste te worden afgeraden.

Het kan toch niet zo zijn dat men honderden miljoenen euro's gaat uitgeven aan een plan dat in plaats van een verbetering, een aanzienlijke verslechtering van de verkeersdoorstroming zal veroorzaken.

Dit alles overziend blijven er maar 2 opties over.

Optie 1:

te raden, bovengenoemde tunnel toe te passen.

Optie 2:

Men doet niets, alles blijft zoals het is, beter geen plan dan een slecht plan.

Tegenstanders van de A8 zullen mijn goed onderbouwde argumenten tegen de Golbaanvariant met open armen ontvangen en overnemen.

De belangrijkste voordelen van De Trompetvariant op een rij ;

1. Er komt geen snelweg door de golfbaan, wat een kapitaalvernietiging van minimaal € 25.000.000,- á € 30.000.000,- 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 geluidsoverlast, fijn stof, geen 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 mogelijk 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 Alkmaar bij de afslag Uitgeest wordt aanzienlijk verlengd, waardoor het invoeg- en Uitvoegverkeer minder conflicteert.

11. Er worden enorme kosten bespaart omdat 2 viaducten niet vervangen hoeven te worden, het viaduct bij de golfbaanaansluiting niet gebouwd gaat worden en er geen dubbele rijstroken worden aangelegd op A9 over een afstand van $\pm 2,5$ km.
12. Bij de Golfbaanvariant is het noodzakelijk dat heel veel verkeersstromen, invoegen op de A9 bij Uitgeest, om $\pm 2,5$ km verder weer uit te voegen en creëren zo nieuwe bottlenecken, 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.
13. 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, 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 aangebracht.
Dit zal het bodemleven in het meer en het zoute kwelwater aldaar ten goede komen.

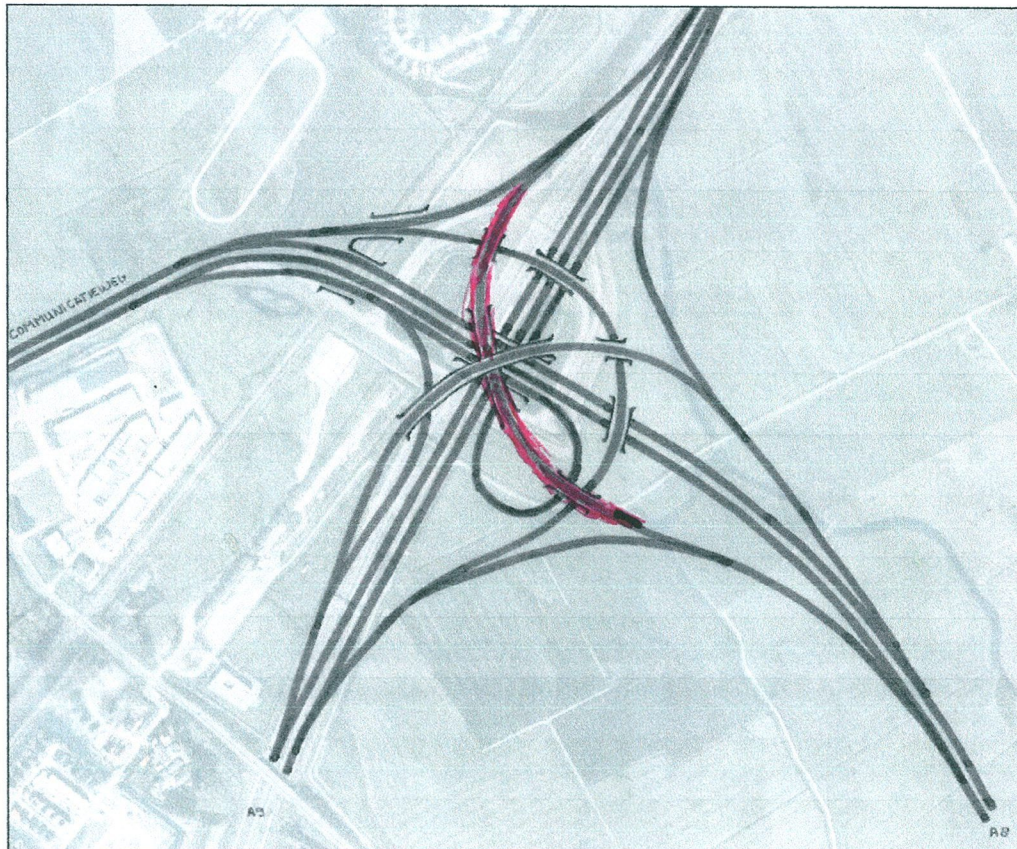
Men komt door gebruik te maken van deze tunnel volledig tegemoet aan de wensen van ICOMOS, Assendelft, Bus en Dam, landschap-, natuurorganisaties en vele anderen. De huidige discussie over bovengenoemde problematiek, is definitief van de baan.

Met vriendelijke groet,

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
tel nr: [Redacted]
Mobiel : [Redacted]
E-mail adres: [Redacted]

Heemskerkvariant

In de Heemskerkvariant zou de aansluiting van de verbindingsweg A8-A9 op de A9 gecombineerd moeten worden met de bestaande aansluiting Heemskerk (Communicatieweg). Hierdoor zou bij vormgeving als een volledige knoop een volledig verkeersknooppunt ontstaan, met het bijbehorende ruimtebeslag. De implicaties hiervan zijn te zien in Figuur 3-7⁶. Gezien het vereiste ruimtebeslag (wat in tegenstelling tot de Golfbaan hier nog niet gereserveerd is), de benodigde aanpassingen aan de A9, de grote hoeveelheid kunstwerken, en het ruimtelijk beeld dat zo ontstaat, en de kosten die hiermee gemoeid zullen zijn, wordt deze variant als niet-realistisch en daarmee onhaalbaar gezien. Voor de Heemskerkvariant gaan we er daarom vanuit dat de aansluiting op de A9 *niet* als volledige knoop vormgegeven zal worden.



Figuur 3-6 Aansluiting verbindingsweg A8-A9 op A9 als volledige knoop in Heemskerkvariant

Ook bij de vormgeving als aansluiting dient de bestaande aansluiting Heemskerk aanzienlijk uitgebreid te worden. In Figuur 3-7 is deze aansluiting geschetst. De bestaande viaducten over het spoor en over de A9 moeten worden vervangen door een nieuw viaduct van veel grotere omvang. In verband met het verschuiven van de toe- en afritten hierdoor zal ook extra grondaankoop nodig zijn.

In deze oplossing worden beide kruispunten van de afritten met de Communicatieweg/A8 zo druk dat het plaatsen van een verkeersregelinstantie (VRI) op beide kruispunten noodzakelijk is. Dit zal de doorstroming nadelig beïnvloeden. Bovendien is niet ondenkbaar dat de zware aansluiting die zo ontstaat, tot serieuze weefproblemen op de A9 leidt tussen de aansluiting

⁶ Een beknoptere variant zou een traditioneel klaverblad zijn, zoals knooppunt Hoevelaken. Zo een vormgeving valt echter niet te combineren met het bedrijventerrein De Trompet.

2



Golfbaanalternatief: oranje
Nul-plusalternatief: paars
Heemskerkalternatief: blauw EN OF
DE TROMPETVARIANT

3A

A9



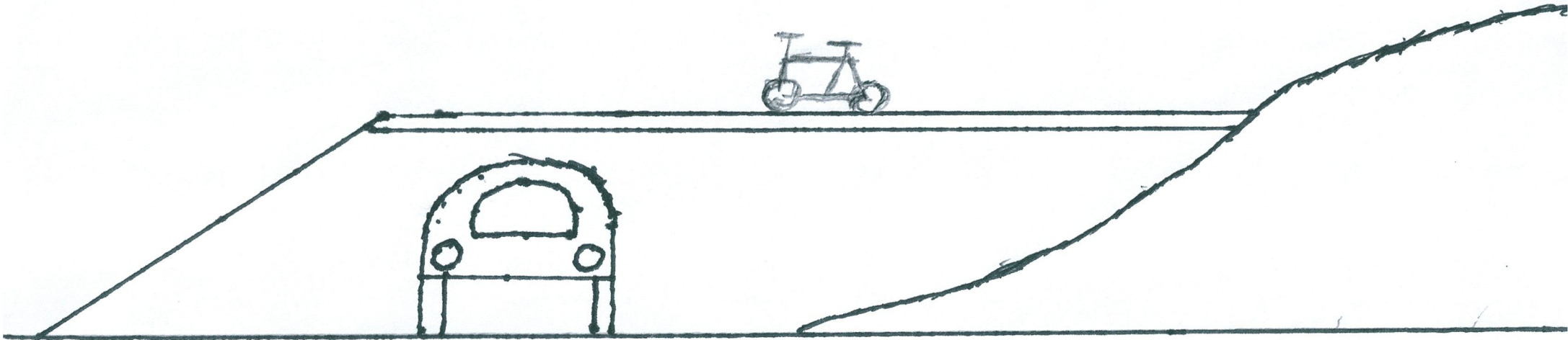
A8

3B

4



5



ROTONDE

VIADUCT

Nadelen van de Golfbaanvariant.

- 1: Er komt een snelweg pal naast Fort Veldhuis, onderdeel van het Unesco Wereld Erfgoed.
- 2: Het restaurant de Twaalfmaat en het aldaar gelegen tankstation moeten gesloopt en verplaatst worden naar Uitgeest.
- 3: De verzorgingsplaats Akermaat en het aldaar gelegen tankstation moeten gesloopt en verplaatst worden naar Uitgeest,
- 4: Over een afstand van $\pm 2,5$ km, moet de huidige A9 met 4 rijstroken en 2 vluchtstroken vervangen worden door 8 rijstroken en 2 vluchtstroken.
- 5: De 4 viaducten over de A9 in de omgeving van Uitgeest, moeten gesloopt en vervangen worden door 4 hele grote viaducten.
- 6: Bij de broekpolder moet een geluidswal geplaatst worden.
- 7: De A8 gaat dwars door de Heemskerkse golfbaan en vernietigt deze.
- 8: De A8 gaat over een lengte van ± 5 km dwars door het Unesco Wereld Erfgoed en veroorzaakt daardoor, een onacceptabele aantasting van dit Wereld Erfgoed.
- 9: Op deze ± 5 km lange route zullen 4 nieuwe viaducten en waterovergangen. gebouwd moeten worden. Bovendien heeft dit een onacceptabele verandering en aantasting van het landschap en de natuur aldaar tot gevolg.
- 10: Zowel bij de grondaankoop t.b.v. de 2 tankstations, de grondaankoop voor het A8 tracé, als wel voor de kapitaal vernietiging en compensatie van de Heemskerkse golfbaan, zijn enorme bedragen gemoeid.
- 11: Bij veel boeren komt er een snelweg door hun bedrijf en wordt hun bedrijf in tweeën gesplitst.

De Trompetvariant.

Indien de Trompetvariant in combinatie met een tunnel wordt uitgevoerd, zoals is toegepast bij de Rijnlandroute op de N434, zijn bovengenoemde nadelen niet aan de orde.

Bovendien zal deze variant zeer waarschijnlijk goedkoper uitpakken.

De verbindingsweg A8 A9 is bedoeld als oplossing voor de verkeers- en andere overlast problemen in dat gebied.

De Golfbaanvariant is niet de oplossing voor deze problemen maar het probleem voor de oplossing.

Toelichting betreffende de nadelen van De Golfbaanvariant.

Deze lijst met nadelen van de Golfbaanvariant, is feitelijk ook een lijst van betrokkenen die heel veel nadelen van De Golfbaanvariant zullen ondervinden.

En ze hebben allemaal één ding gemeen, het zijn allemaal kleine spelers met weinig invloed. Maar gezamenlijk wordt het een heel ander verhaal, dan is het maken van een vuist wel mogelijk.

Wat zich nu voordoet is een kopie van wat zich voordeed bij de Rijnlandroute.

De provincie Zuid-Holland wees alle bezwaren van omwonenden van de hand en een tunnel was te duur.

Pas toen alle betrokkenen samen gingen werken hebben ze het tij kunnen keren en bleek ook nog eens dat de Rijnlandroute met tunnel goedkoper uitpakte dan zonder tunnel.

De Trompetvariant is het enige alternatief dat er voor kan zorgen dat De Golfbaanvariant van de baan is en dit laatste bedoel ik ook letterlijk.

Dit is in het belang van alle betrokkenen inclusief de provincie Noord-Holland.

Het bovengenoemde is niet bedoeld als kritiek maar als aanbeveling.

Met vriendelijk groet, 

ONTVANGEN

ONTVANGEN 1 FEB. 2020

Datum: 11-2-20 Tijd:

Hierbij verklaar ik te hebben ontvangen:

Brief | pakket | of anders:

Van Dhr. | Mevr.: [Redacted]

Firma:

Afzender:

Bestemd voor: Geed. Staten

Naam ontvanger PNH: [Redacted]

Paraaf: [Signature]

INTERNE DOORGELEIDING

Gebeld om uur

Afgehaald om uur

Door:

NH0050

Paraaf:
[Signature]

T.A.V. Gedeputeerde Staten
Van de provincie Noord-Holland
In afschift aan Statenleden