

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 $\pm 2,5$ 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 ongelooftwaardig 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 Golfbaanvariant.

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 $\pm 4 \text{ á } 5 \text{ km}$.
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 $\pm 2,5 \text{ km}$ 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.
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 $\pm 500.000 \text{ m}^3$ 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  De bedenker en uitwerker van De Trompetvariant.



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.