

Subject: HET SPOOR ingekomen post: SUCCES én GELDVERSPIJLING

Aan: de gemeenteraad van Bloemendaal
cc: het college van B&W en enkele ambtenaren

Betreft: ingekomen post raad 22 december as: succes én geldverspilling VERZOEK BEHANDELING BRIEVEN EN RAPPORT

Geachte leden van de raad,

Op de agenda van de raadsvergadering van 22 december as. treft u onder punt 21 *“Lijst ingekomen stukken aan de gemeenteraad”* over het spoor Haarlem-Zandvoort de volgende stukken aan:

1. onder A1 en de bijlage A1c mijn brieven van 22 en 24 november over het verhogen door NS van de grenswaarde van 17 graden naar 22 graden waarbij ‘extra’ treinen tussen Haarlem en Zandvoort v.v. gaan rijden en over het daadwerkelijke aantal extra treinen op bovenvermeld spoor na invoering van de grenswaarde van 17 graden leidende tot een halvering van het aantal extra treinen;
2. onder C11 de collegebrief en in de bijlage C11a het memo over de geluidsmetingen door Omgevingsdienst IJmond (Hierna: ODIJ) in 2020 en 2021 met als voornaamster conclusie dat op het spoor Haarlem-Zandvoort *“wordt voldaan aan de wettelijke geluidsnormen waar ProRail zich aan moet houden.”* Het rapport zelve van de ODIJ ontbreekt helaas.

Hierbij verzoek ik u al deze stukken te agenderen voor een commissievergadering (inclusief het rapport van de ODIJ) ten einde een fundamentele discussie te voeren over het spoor Haarlem-Zandvoort.

In dat verband wijs ik er op dat het college van B&W (lees: wethouder Wijkhuizen) al 2 jaar lang op het verkeerde spoor zit en de bewoners van Overveen langs het spoor aan het lijntje houdt met onder meer genoemde geluidsmetingen. Al voorafgaande aan de bouw van Vijverpark en daarna Park Wimbledon, beiden langs het spoor, zijn uitvoerige geluidsmetingen verricht en toen was de conclusie al dat geen wettelijke normen werden overschreden. Sindsdien zijn de langzaam rijdende treinen alleen maar stiller geworden, zoals ook wordt opgemerkt in het memo van de ODIJ. Kortom, het twee jaar lang meten van het geluid van het spoor, waarvoor in de Vervoersregio € 50.000,— is gereserveerd, is een grote verspilling van geld geweest. Dat de brug over de Westelijke Randweg extra lawaai maakt (binnen de wettelijke geluidsnormen) is met het ‘gewone oor’ ook vast te stellen. Nu ODIJ tot dit oordeel komt op basis van de metingen bij het meetpunt Prins Hendriklaan kant Westelijke Randweg mist ODIJ de nog veel oudere brug aan de andere kant van de Prins Hendriklaan bij de Julianalaan. Ook voor de al jaren ook bij ProRail bekende trillings-problematiek bij de Tetterodeweg, waren geluidsmetingen niet nodig.

Voor zover mogelijk zullen de trillingen bij de Tetterodeweg en de oude bruggen aangepakt moeten worden om zo de overlast ter plaatse aan te pakken.

Nog steeds wordt ook in de collegebrief echter gesuggereerd dat verdere overlast mitigerende maatregelen mogelijk zijn. In dat verband wordt ook verwezen naar een door TOOS al weer geruime tijd geleden gehouden enquête onder bewoners. Waar blijven de resultaten? In deze enquête wordt overigens in de begeleidende brief en in de toelichting bij de vragen meerdere malen gesuggereerd dat in 2022 het aantal treinen is toegenomen, terwijl u in mijn brief van 24 november jl. kunt lezen dat het aantal extra treinen in 2022 tov 2021 gehalveerd is en door verhoging van de grenswaarde naar 22 graden nog verder zal afnemen. Dit sturen en op het verkeerde been zetten van de respondenten is bij het formuleren van een enquête een doodzonde, zodat de uitkomsten op voorhand niet te gebruiken zijn.

Voor zover het college van B&W de bewoners wil wijsmaken dat er verdere mitigerende maatregelen gaan komen na gesprekken met ProRail, dan moet dat naar het rijk der fabelen worden verwezen. Stillere treinen dan nu gaan er niet komen, minder treinen dan nu gaan er niet komen, en geluidsschermen gaan er ook nooit komen bij een spoor waar 6 maanden van het jaar slechts 4 treinen per uur heen en weer rijden zonder dat de wettelijke geluidsnormen worden overschreden, 3 maanden van het jaar (april, mei en september) in het weekend en 3 maanden van het jaar (juni t/m augustus) de hele week extra treinen rijden bij 22 graden of meer, ook zonder overschrijding van de wettelijke normen. Zelf zou ik ook absoluut in mijn tuin niet tegen een dergelijk scherm willen aankijken bij deze geringe overlast in de zomer.

Daarmee zijn we bij de kern van het probleem en van de overlast, te weten het enorme aantal extra treinen dat in 2020 en 2021 leeg of nagenoeg leeg door Overveen reed nadat voor € 7 miljoen het spoor opgewaardeerd was. Dat probleem is dus inmiddels opgelost is door de unieke stap van de NS om het aantal extra treinen te relateren aan de temperatuur. In 2022 17 graden, volgend jaar 22 graden. Het college hoeft hier dus niets meer aan te doen, het werk is voor haar gedaan. Het enige dat het college van B&W moet doen (en uw raad zou dat middels een motie moeten afdwingen) is eens wat dapperder en steviger optreden richting Zandvoort, de MRA en de gemeente Amsterdam! Laat de MRA en de gemeente Amsterdam stoppen met het “Amsterdam Beach”-concept en laat de gemeente Zandvoort stoppen met van haar gemeente een ‘Las Vegas’ te maken. Ook veel Zandvoorters vinden het genoeg. Een duidelijke limiet aan alle race- en overige evenementen in de badplaats, zal het aantal extra treinen en het aantal auto’s richting Zandvoort binnen de perken houden.

Laat het college van B&W van Bloemendaal ook zorgen dat ze een stem in het kapittel krijgt bij het ‘ja of nee’ mbt de F1-wedstrijden na 2025 en alle andere races en festiviteiten in Zandvoort vanaf 2023. En laat het Circuit en de gemeente Zandvoort in ieder geval betalen voor onze medewerking.

Met vriendelijke groeten,