

Aan: de leden en de plv-leden van de Commissie Grondgebied

c.c. de fractievoorzitters (voor zover geen lid of plv-lid van de commissie)

Betreft: **verzoek om veto** over voorstel Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland om in te stemmen met de voorgestelde financiële bijdrage vanuit het regionale mobiliteitsfonds van € 1.400.000,= aan het structurele maatregelenpakket waarmee de frequentieverhoging op het spoortracé Haarlem-Zandvoort gerealiseerd kan worden.

Overveen, 29 september 2019

Samenvatting

- **afgesproken 20 treinen per uur heen en weer door Overveen bij 12 evenementen per jaar is niet acceptabel; er is geen enkele garantie dat het bij 12 evenementen blijft; Zandvoort wil ook op stranddagen buiten de evenementen 20 treinen per uur door Overveen;**
- **toename overlast in 200 tuinen in Overveen en Haarlem zal bij 20 treinen namelijk schrikbarend zijn (en niet : “niet of nauwelijks”);**
- **toename aantal treinen zal “structureel” zijn (en niet “niet structureel”);**
- **besluiten zijn genomen zonder overleg met inwoners van Overveen en Haarlem (en niet “na overleg”);**
- **de spoorwegovergang zal bij 20 treinen per uur heen en weer door Overveen niet of nauwelijks meer open zijn;**
- **derhalve zijn de aangenomen raadsmoties van 5/9 en 16/9 weliswaar omarmd door college van B&W, maar in het geheel niet uitgevoerd;**
- **de gemeenteraad dient B&W dan ook te dwingen om een ‘veto’ uit te spreken over investering van 1.4 miljoen uit mobiliteitsfonds voor deze opwaardering van het spoor, die dramatisch uitpakt voor Overveen en haar inwoners;**
- **opwaardering van het spoor naar 12 treinen per uur heen en weer door Overveen valt onder de nieuwe zomerdienstregeling 2020, valt derhalve niet onder dit voorstel, hoeft geen cent te kosten en is de maximaal aanvaardbare opwaardering van het spoor Haarlem-Zandvoort voor de gemeente Bloemendaal in het algemeen en de inwoners van Overveen in het bijzonder;**
- **het is absoluut gewenst en het ligt volstrekt in de rede dat de gemeente Bloemendaal dit heilloze plan van tafel probeert te krijgen middels een ‘veto’ over deze investering dan wel –samen met de inwoners van Overveen- via de rechter!**

Dames en Heren,

Inleiding

Binnenkort zult u zich buigen over een voorstel dat *“gaat over het verstrekken van een financiële bijdrage uit het mobiliteitsfonds Zuid Kennemerland voor structurele aanpassingen aan het spoortracé Haarlem-Zandvoort”* (zie de bijlage 1 bij deze mail). Dat wethouder Wijkhuizen iets later kwam met het gemeenschappelijke voorstel van de gemeenten

Haarlem, Heemstede, Zandvoort en Bloemendaal (samen de Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland <hierna: GRBZK> vormend) dan zijn Haarlemse collega laat zich waarschijnlijk verklaren doordat de tekst van de Bloemendaalse wethouder aanzienlijk verschilt van die van wethouder Berkhout van de gemeente Haarlem (zie bijlage 2 bij deze mail), terwijl het toch om hetzelfde voorstel gaat, te weten een investering van € 1.4 miljoen in het spoor Haarlem-Zandvoort vanuit het regionale mobiliteitsfonds.

Wethouder Wijkhuisen heeft aanzienlijk geschraapt, geplakt en geknipt in de gemeenschappelijke tekst (dan wel in de Haarlemse tekst) hetgeen ook duidelijk te zien is aan de verschillende lettertypen. Ook de opzet van het stuk is totaal veranderd. Soms laat wethouder Wijkhuisen enkele woorden weg, soms sneuvelen hele alinea's of paragrafen. Soms voegt wethouder Wijkhuisen teksten toe. Ook teksten met feitelijke onjuistheden, die in het Haarlemse stuk niet te vinden zijn.

Wat is het doel van al dat geplak, geknip en geschrijf door de Bloemendaalse wethouder? Dat noemen we tegenwoordig 'framing'. De feiten worden nauwkeurig geselecteerd, want de Bloemendaalse raad moet ergens heen geleid worden.

Volgt nu een bespreking per bladzijde van de Bloemendaalse notitie.

Bladzijde 1 / voorblad

Het begint direct op het voorblad met het voorstel onder 2, waar in Haarlem alleen over voorstel onder 1 besloten wordt. Afgezien van het feit dat het vreemd is om te besluiten dat je van iets kennis neemt, is de vraag aan de orde of het wel waar is wat daar staat. Waaruit blijkt dat de stuurgroep GRBZK heeft besloten "*de standpunten en verzoeken van uw raad, conform de beide aangenomen moties (nrs 2019006599 en 2019006756) onverkort in te brengen voor de nog te sluiten bestuursovereenkomst met de derde partijen.*" Uit het voorstel van Haarlem blijkt dat in ieder geval niet, waarbij ik er niet aan voorbij zie dat in de bullets op blz 3 (Bloemendaal's voorstel) en blz 7 (Haarlem's voorstel) enkele punten in afgeslankte, dus onvolledige en inadequate vorm terugkeren uit de 2e motie van 16/9, die zullen worden ingebracht bij de onderhandelingen over de bestuursovereenkomst, maar nergens blijkt dat de inhoud van beide moties "onverkort" wordt ingebracht. Borstklopperij op niks af van wethouder Wijkhuisen.

Curieus in dit verband is dat hij op blz 3 van het voorstel van de motie van 5/9 slechts 1 van de 3 verzoeken van uw raad weergeeft, te weten het verzoek om in overleg te treden met betrokken partijen en omwonenden. De unanieme verzoeken van de raad dat de opwaardering niet of nauwelijks meer overlast met zich mag meebrengen in Overveen en dat er voor gewaakt moet worden dat de opwaardering niet structureel wordt laat de wethouder gewoon weg. Heeft hij deze twee punten ook niet ingebracht in de stuurgroep? Het lijkt het geval, want ook in het Haarlemse stuk komen ze nergens terug. Belangrijker: de moties zijn nergens te vinden in het Haarlemse stuk en ook nergens de grote bezwaren van uw raad op 5/9 en 16/9 door de wethouder omarmd.

Wel in het Haarlemse en Bloemendaalse voorstel de vermelding van grote bezwaren uit Heemstede, die later nog behandeld gaan worden.

Het enkele feit dat besloten is om 20 treinen per uur heen en weer door Overveen te laten rijden jaarlijks tijdens 12 evenementen met als gevolg een schrikbarende overlast in Overveen (in plaats van niet of nauwelijks overlast conform de motie van 5/9) met een structureel karakter (in plaats van geen structureel karakter conform de motie van 5/9) bewijst dat de Bloemendaalse moties niet of nauwelijks een rol hebben gespeeld bij de besluitvorming van de stuurgroep GRBZK of van NS en ProRail en dus ook niet of nauwelijks een rol zullen spelen bij de onderhandelingen over de bestuursovereenkomst. Dat is heel ernstig!

Bladzijde 2

Het schrappen van hele alinea's op deze bladzijde (en op dit punt ook elders in het Haarlemse stuk) laat zien dat wethouder Wijkhuisen er geen behoefte aan heeft dat u kennis neemt van de feiten rond jarenlange lobby's rond de opwaardering van het spoor Haarlem-Zandvoort (op blz 4 wijdt de wethouder er slechts 4 woorden aan!) en van de feiten rond maandenlange onderhandelingen over de wijze van opwaardering met NS en ProRail. Waarom niet? Omdat deze feiten de volstrekt huilerige wethoudersbrief van wethouder Wijkhuisen van 12/9 in een heel vreemd daglicht plaatsen. In deze brief heeft hij het doen voor willen komen alsof hij vreselijk verrast was over de besluiten rond de 7 miljoen en de opwaardering van het spoor naar 20 treinen per uur heen en weer door Overveen. Door de jarenlange lobby, maar vooral door de maandenlange onderhandelingen wist hij dat natuurlijk allang. De Haarlemse wethouder is er in het Haarlemse voorstel volstrekt duidelijk over:

"Afgelopen periode hebben de leden van de stuurgroep GR ZKL dan ook meerdere gesprekken en onderhandelingen gevoerd ten aanzien van de verbetering spoorverbinding Haarlem – Zandvoort. Naast deze bestuurlijk inzet verloopt de lobby ook via de ambtelijke lijn in projecten en programma's. Voorbeelden hiervan zijn bijvoorbeeld: het programma OV Toekomstbeeld, en via gesprekken met ministerie I&W, provincie, binnen de MRA en met partners als Rover, NS en ProRail."

En wethouder Wijkhuisen was geheel verrast op 11 september jl, zoals hij een dag later in zijn wethoudersbrief schrijft? Oordeelt u zelf.

In de wethoudersbrief is hij overigens ook helemaal niet tegen de uitkomst (de wethouder heeft het nooit over de overlast voor 200 Overveense gezinnen!), nee, hij vond het vervelend dat het naar buiten kwam voordat hij het bij uw raad had kunnen inmasseren. Had de wethouder ook maar iets gegeven om de Overveense problemen, dan was hij allang bij ons langs gekomen om in onze tuinen te kijken. Nu mag ProRail binnenkort de ellende aan Overveen komen uitleggen. Daar zit Overveen niet op te wachten. Genomen besluiten aanhoren heeft niets met overleg en inspraak te maken!

Bladzijde 3

Op deze bladzijde wil de wethouder u doen geloven dat beide moties van 5/9 en 16/9 geheel worden uitgevoerd. Dat is zoals ik al betoogde hiervoor bij **Bladzijde 1/Voorblad** niet het geval. Van de motie van 5/9 is 2/3e deel door de wethouder verdonkeremaand! Zoals hiervoor ook al betoogd is het eindresultaat (20 treinen per uur heen en weer door

Overveen bij 12 evenementen) compleet in strijd met deze door de raad unaniem aangenomen motie van 5/9 en ook met de bedoeling van de motie van 16/9.

Maar de meer gedetailleerde motie van 16/9 (met overigens opzichtige fouten daarin en veel zaken waaraan Overveen helemaal niks heeft) heeft slechts een heel karige vertaling gekregen in de bullets op blz 3 (Bloemendaal's voorstel) en blz 7 (Haarlem's voorstel). Leest u het er maar op na.

Bizar is dat wethouder Wijkhuisen toch ook weer gaat schrappen in de Haarlemse bullets om goede sier te maken. Bij de 4e en 6e bullet (akoestisch onderzoek en de veiligheid spoorbomen) staat in de Haarlemse bullets dat dit conform "de landelijke regels" gaat. Waarom laat wethouder Wijkhuisen dit weg? Omdat de landelijke regels op beide punten helemaal niets in petto hebben voor Overveen.

Los daarvan (en als kritiek op de motie van 16/9):

De 200 gezinnen langs het spoor hebben helemaal niets aan geluidmeting aan de gevel. Bij Park Wimbledon is in 2016 gebleken dat het spoor 60 tot 80 dB geluid de wijk ingooit per trein (ter vergelijking: de geluidsnorm voor bedrijfsgeluid in een woonwijk is 40 dB!). Is er iets gebeurd in Park Wimbledon op grond van de landelijke regels qua geluidsschermen? Idem bij Vijverpark? Nee, de huizen zijn iets beter geïsoleerd tegen geluid. En voor Vijverpark is destijds een hogere grenswaarde vastgesteld. Een vorm van bedrog. Maar het gaat in dit geval de 200 gezinnen in Overveen niet om het geluid aan de gevel (binnen in huis) van 1 trein. Het gaat om 20 treinen per uur heen en weer door Overveen in de zomer. Dan willen wij (200 gezinnen; 600 inwoners van Overveen en Haarlem) in de tuin zitten. Dat wordt onmogelijk met deze aantallen treinen. Elke 3 minuten een trein! Daar word je gek van in de tuin. Een gesprek is niet meer mogelijk. NB De geluidmeting aan de gevel betreft het geluid van 1 trein; niet van de optelsom van 20 treinen!

Dan de spoorwegovergang. In bullet 6 wordt aangegeven dat het gaat om "veiligheid" dus zullen alleen de halve bomen mogelijk verlengd worden tot hele bomen. Maar als de halve bomen conform de landelijke regels zijn gebeurt er helemaal niks. Ook onder hele bomen kan iedere voetganger overigens onderdoor kruipen, maar dat terzijde. Hele bomen zijn bij 20 treinen per uur heen en weer door Overveen om de 3 minuten een paar minuten dicht (net als halve bomen). Dus het in 2-en verdelen van ons dorp wordt daarmee niet tegen gegaan. Met alle mogelijke gevolgen voor het noord-zuid verkeer en de daaruit voortvloeiende verstoring van het oost-west verkeer. "Snelle" spoorwegovergangen bestaan niet, zoals een deel van uw raad denkt. Hoogstens kan in Overveen er voor gezorgd worden dat de machinist van de van Overveen naar Haarlem vertrekkende trein de bomen niet te vroeg sluit. Verder heeft elke trein een vaste tijd dat de bomen dicht zijn. Bij 20 treinen per uur zal dat ongeveer 40 minuten per uur "bomen dicht" zijn, ben ik bang. Onacceptabel, om vele redenen.

Ten slotte. Onlangs is door NS en ProRail de zomerdienstregeling 2020 opgewaardeerd van 8 treinen per uur heen en weer door Overveen naar 12 treinen per uur heen en weer door Overveen. Ik zie niet in waarom niet al deze 12 treinen conform de normale dienstregeling, waarin ze worden opgenomen, zouden moeten stoppen in Overveen. In de 3e bullet wordt

ten onrechte gesproken over slechts 4 “halteringen” in Overveen. Ik vrees op basis van fouten in de motie van 16/9.

Bladzijde 4

In de eerste alinea van deze bladzijde stipt de wethouder in 5 woorden de lobby voor de opwaardering van het spoor aan, waar –nogmaals- de Haarlemse wethouder bij de lobby uitvoerig stilstaat. Waarom niet? De wethouder vervolgt met de onverwachte kans die er kwam door de F1-races. De onverwachte kans die er daardoor ontstond om de zomerdienstregeling aan te passen naar 6 treinen per uur per rijrichting en naar 12 treinen per uur heen en weer door Overveen al vóór mei 2020. Het spijt me, maar het is gewoon niet waar. NS en ProRail hebben deze opwaardering op 1 februari 2019 volgens de normale procedure bekend gemaakt en de consumentenorganisaties verenigd in het Locov mochten voor 15 maart 2019 reageren op deze voorstellen. Op dat moment was nog in het geheel niet bekend dat de F1-races naar Zandvoort zouden komen. Pas op 14 mei jl. maakte de Amerikaanse organisator van de F1-races bekend dat Zandvoort weer in de prijzen was gevallen.

Overigens wezen de consumentenorganisaties verenigd in het Locov er op dat voor 12 treinen per uur heen en weer door Overveen geen opwaardering van het spoor nodig is. Zij wijzen er op dat bij de Jumbo-racedagen van 2017 (en van 2018, TS) dit aantal treinen zonder problemen heeft gereden.

Kortom, het kost geen cent om 12 treinen per uur heen en weer te laten rijden door Overveen voor de zomerdienstregeling 2020 en dat plan heeft niets te maken met de F1-races en ook niet met de nu voorgestelde investering van € 1.4 miljoen in de opwaardering van het spoor.

Overveen kan leven met dit aantal van 12 treinen per uur heen en weer in de zomerdienstregeling 2020, maar wel als het maximale aantal treinen dat door ons dorpskern mag gaan rijden. Overveen is dan ook tegen een opwaardering van het spoor die meer dan 12 treinen per uur mogelijk maakt. Immers, kunnen er meer treinen rijden, dan gaan ze ook rijden, zoals blijkt uit het onderhavige voorstel. Bovendien is er geen enkele garantie dat het bij 12 evenementen blijft per jaar en wil Zandvoort dat er ook op stranddagen buiten de evenementen 20 treinen per uur door Overveen gaan rijden.

In de tweede alinea benadrukt het college dat de investering van € 1.4 miljoen uit het mobiliteitsfonds wordt besteed aan “structurele maatregelen.” Dat dachten we al. En dat is in strijd met de motie van 5/9. Zoals hiervoor betoogd heeft deze investering niets te maken met de nieuwe zomerdienstregeling 2020 en wordt het geld gebruikt om het spoor structureel geschikt te maken voor 20 treinen per uur heen en weer door Overveen. Dat moet de gemeente Bloemendaal niet willen. Overveen wil het in ieder geval niet. De gemeenteraad, u zou het college van B&W derhalve moeten dwingen over de investering een veto uit te spreken, waarna deze niet door kan gaan. NB1 Er zijn mensen die zeggen dat het het geld uit het mobiliteitsfonds helemaal niet voor het nu aangewende doel bestemd is. Ik kan dat niet beoordelen, maar u ongetwijfeld wel. NB2 Het is volkomen misleidend om – net als de Staatssecretaris van I en W doet, omdat de Regering had gezegd niet mee te betalen aan de F1-races- hier te beweren dat het geld van de GRBKZ niet gebruikt wordt

voor de F1-races. Dat is helemaal niet te scheiden. Bij de F1-races gaan immers ook 20 treinen per uur rijden. Bovendien gaan de 20 treinen per uur heen en weer door Overveen rijden op “12 (UBO) dagen” (Voorstel Haarlem, blz 7 middenin). Dat zijn de 12 dagen waarop het Circuit Zandvoort mag racen met overschrijding van de geluidsnormen. Kortom, het circuit wordt hier geheel op zijn wenken bediend: tijdens de 3 F1 racedagen en tijdens de andere 12 racedagen. Met publiek geld. Kan de wethouder uitleggen wat het circuit allemaal gaat betalen aan het spoor ten behoeve van de F1-races, zoals hij stelt, als daar al € 7 miljoen publiek geld in zit?

In de laatste alinea focust het college wederom volstrekt ten onrechte op de nieuwe zomerdienstregeling. Daarover gaat –nogmaals- deze investering niet. Het is volkomen vals om in deze alinea de 20 treinen per uur heen en weer door Overveen niet te noemen. Daarvoor wordt immers geïnvesteerd.

Bladzijde 5

Onder “Communicatie” lezen we dat de stuurgroep GRBZK eerst in gesprek gaat met “ProRail/NS/ministerie om antwoord te krijgen op de gewenste technische aanpassingen aan de overweg en de mogelijkheden voor mitigerende maatregelen.” Zoals niet in het Bloemendaalse, maar wel in het Haarlemse voorstel staat conformeert de GRBZK zich hier op beide –voor Overveen irrelevante punten- aan de bestaande “landelijke regels”. Dat gaat –zoals hiervoor uitvoerig uiteengezet- niets opleveren. Misschien hele bomen op de spoorwegovergang in plaats van de huidige halve bomen. Misschien ook niet. Misschien stelt de provincie na de geluidmeting de grenswaarde wat hoger af. Misschien ook niet. **Het enige dat hier echt helpt is het afzien van 20 treinen per uur heen en weer door Overveen en het maximum stellen op de 12 treinen per uur heen en weer uit de zomerdienstregling 2020.**

Daarvoor lezen we onder “Participatie” dat het college van B&W “met ProRail/NS/ministerie in gesprek gaat met de omwonenden van het spoor over de uitwerking van het ‘spoorse’ maatregelenpakket (lees: 20 treinen per uur heen en weer door Overveen bij 12 evenementen; TS) en de mitigerende maatregel (nogmaals: zinloze geluidmeting aan onze gevels van 1 langskomende trein;TS). Het aan bewoners gaan meedelen wat er al besloten is, kan niet als “participatie” gekwalificeerd worden. Alleen een open gesprek met alle opties nog op tafel heeft zin.

Ten slotte nog enkele losse punten.

1. Zonder enig bewijs wordt er in de voorstellen van uit gegaan dat meer treinen ook minder auto’s door Overveen en Aerdenhout oplevert. Daarvan is nog nooit iets gebleken in ons land. Het gaat hier om grotendeels niet inwisselbare groepen mensen.

2. In het Haarlemse voorstel lezen we (blz 6) dat ProRail “eind juli-begin augustus 2019 is gestart met de voorbereidende werkzaamheden.” Nog op 19 juli jl. plaatste wethouder Wijkhuizen op de site van de gemeente Bloemendaal een persbericht waarin staat (het staat er nog steeds op!) dat dit ging om regulier onderhoud. In het zelfde persbericht staat overigens ook dat meer dan 12 treinen per uur heen en weer door Overveen uitsluitend tijdens de F1-races gaan rijden. Hoe vaak heeft deze wethouder uw raad en de inwoners van Overveen onjuist voorgelicht? In de politiek wordt dat een “doodzonde” genoemd. In de gemeente Bloemendaal is het kennelijk geen enkel probleem.

3. In het voorstel van Haarlem wordt aangevoerd (blz 6) dat NS/ProRail tijdens de F1-races en tijdens evenementen geen treinen gaan laten rijden als er geen opwaardering van het spoor naar meer dan 12 treinen per uur heen en weer door Overveen komt. Dit lijkt me de omgekeerde wereld. Vanaf 14 mei jl roepen woordvoerders van ProRail dat er 24 treinen per uur heen en weer door Overveen gaan rijden en de organisatie van de F1 maakt constant bekend dat er geen auto's naar Zandvoort mogen komen en dat 40.000 mensen met de trein moeten komen. Dan roep je een enorme vraag naar treinen zelf op en ontstaan er problemen als die niet gaan rijden. Maar wiens schuld is dat? Ik kan me ook niet aan de indruk onttrekken dat hier de vraag gerechtvaardigd is of NS en ProRail hier niet bezig zijn met onaanvaardbare druk op de besluitvorming, die kennelijk al succes heeft gehad.

4. Beide voorstellen beginnen met de vaststelling dat de GRBZK is ontstaan op initiatief van het georganiseerde bedrijfsleven. Dat is aan elke bladzijde van de voorstellen te merken.

Conclusie

Naar de vaste overtuiging van de inwoners van Overveen zal de gemeenteraad het college van B&W moeten dwingen om een 'veto' uit te spreken over investering van 1.4 miljoen uit mobiliteitsfonds voor deze opwaardering van het spoor, die dramatisch uitpakt voor Overveen; in dat geval gaat deze investering niet door en mogelijk ook de rest-investering tot € 7 miljoen niet. In dat verband verwijs ik naar de inhoud van deze notitie en naar de samenvatting aan het begin daarvan.

Namens 188 boze en bezorgde Overveners en adhesiebetuigers aan de stelling "**Geen 16 t/m 24 treinen per uur heen en weer door Overveen in de zomer**" (162 in Juliana- en Regentesselaan (gemeente Haarlem), Prins Hendriklaan, Ernst Casimirlaan Oost, Maria Louiselaan (Park Wimbledon), Ernst Casimirlaan West, Bloemendaalseweg, Vijverpark, Tetterodeweg, allen direct langs het spoor en 26 andere Overveners),

Met vriendelijke groeten,

w.g.