

Samen leven in Zuid-Kennemerland

Behoud de regionale functies van duinen en strand voor natuur, recreatie en landschap in Zuid-Kennemerland.

De Provincie Noord-Holland en de gemeenten in Kennemerland streven het behoud van rust en de landschappelijke kwaliteit van het duingebied na. (zie Provinciale omgevingsvisie, structuurvisies, bestemmingsplannen en ontwikkelperspectief Binnenduinrand)).

De Kennemerduinen zijn aangewezen als Natura 2000 gebied. Er is en wordt veel geïnvesteerd om deze waardevolle omgeving te beheren en behouden.

De Kennemerduinen behoren tot het Nationaal Park Zuid-Kennemerland waar jaarlijks miljoenen mensen op bezoek komen om te genieten van de natuur. Duurzaam toerisme, natuur en rust staan hoog in het vaandel van de doelstellingen van het Nationaal Park.

Zandvoort speelt een belangrijke recreatieve rol in de regio als badplaats. Voor veel mensen uit de regio is Zandvoort goed bereikbaar per fiets, bus en trein.

Het circuit van Zandvoort is een onderneming die in toenemende mate overlast en herrie veroorzaakt tot ver in de regio Kennemerland. Niet alleen op de 12 zogenaamde UBO "lawaai" dagen maar het hele jaar door. Op het circuit worden door het jaar heen vele activiteiten georganiseerd die hinder en overlast veroorzaken in het naastliggende natuurgebied en de omliggende woongebieden.

Nu de gemeente Zandvoort heeft ingestemd met een F1 evenement op het circuit bepleiten we dat de hinder en overlast tijdens het evenement en vooral in de rest van het jaar beperkt gaat worden.

We vragen de omliggende gemeenten en de Provincie NH om dit algemeen belang te behartigen en te bewerkstelligen dat dit algemeen belang door de gemeente Zandvoort beter behartigd wordt.

Hieronder lichten we de onderwerpen toe:

1. Bereikbaarheid:

- Op zomerse dagen is de regio vol: nog meer toeristen hier naar toe halen vinden we daarom ongewenst. De ambitie van de Metropool Regio Amsterdam om de overflow van de toeristenstroom uit het buitenland naar strand en duinen te sturen (Amsterdam Beach, Amsterdam Dunes) moet een halt toegeroepen worden. Deze ambitie is te groot voor de draagkracht van het gebied. **Richt het beleid primair op de recreatieve functies voor de regio.**

- Zeeweg: deze weg door het Nationaal Park is ontworpen door de landschapsarchitect Leonard Springer. De weg meandert door het duinlandschap

waardoor het landschap zich ontvouwt aan de bezoeker. Herrie en maximum snelheid worden nu vaak overschreden waardoor de verkeersveiligheid, leefomgeving en verkeersdoorstroming geschaad worden.

We bepleiten een max. snelheid van 60 km en goede handhaving met trajectcontrole en controle op de geluidsproductie van voertuigen.

- Bereikbaarheid: Er is een maximum aan ruimte en parkeerplaatsen. Met een verkeersmodel kan berekend worden wat daarbinnen de beste methode van verkeersmanagement is. Het vervoersplan dat het circuit verplicht is op te stellen voor evenementen zal hiermee onderbouwd moeten worden.

Een optimale mix van de vervoersmodaliteiten fiets/OV/auto kan inzicht geven in een optimale benutting van de huidige verkeersinfrastructuur in relatie tot de beschikbare ruimte voor badgasten of circuit bezoekers. **Provincie en omliggende gemeenten kunnen in het regionale bereikbaarheidsoverleg een dergelijk onderzoek entameren.**

- Impact **verhogen trein frequentie**: suggesties om de frequentie van trein op te voeren van 8 naar 24 treinen per uur vergt een forse investering. Deze investering vinden we **ongewenst** omdat dit leidt tot grote verstoring. Relatief rustige Sprinters zouden dan op zomerse dagen vervangen worden door 3x zoveel lawaai makende dubbeldekkers; overwegen in Overveen en Zandvoort gaan nauwelijks meer open, waardoor het verkeer ernstige hinder ervaart. De dubbeldekkers gaan op zomerse dagen niet meer in Overveen stoppen. Dit levert aanzienlijk minder service op wat het betreft het OV voor inwoners en bezoekers van Overveen.

Voor de meeste dagen is de bestaande railverbinding voldoende. Voor ca. 10-20 stranddagen en enkele evenementen een grote investering in het spoor doen lijkt ons minder prioritair. Dit geld kan beter besteed worden voor structureel drukke trajecten.

- Transport van materiaal en bezoekers voor het F1 evenement: er wordt een megatransport voorzien. Hiervoor is een **dienstregeling voor routes en tijden** gewenst zodat de hinder van aan- en afvoer zoveel mogelijk beperkt worden. Bezoekers op de dag van het evenement zouden bij voorkeur van opstapplaatsen met bussen vervoerd kunnen worden zoals gebruikelijk is voor supporters bij sportevenementen. Combicketts kunnen hiervoor een regulerend mechanisme zijn.

In het regionale bereikbaarheidsoverleg kunnen deze punten afgesproken worden.

- Helikopter transporten voor VIP's en coureurs vinden we vanwege geluidhinder en de negatieve effecten op de natuur ongewenst.

2. Milieu en hinder aspecten

- Geluid: er wordt veel geluidhinder ervaren van races op het circuit en het verkeer op de wegen naar Zandvoort. Deze hinder is extra verstorend wanneer daar een onverwachte component in zit. De huidige, verouderde milieuvergunning staat veel geluidproductie toe. De middeling over de dag maakt dat de storende piekgeluiden worden uitgemiddeld en daarmee toch in de vergunning zijn toegestaan. Dit wordt als extra hinderlijk ervaren omdat dit op heel veel dagen in het jaar het geval is. **We bepleiten daarom een herziening van de milieuvergunning.**

Hierbij zou bij het reguliere gebruik de geluidsproductie terug gebracht moeten worden naar het niveau dat past bij de ligging van het circuit midden in een natuurgebied. Daarnaast zou het maximum van 12 UBO dagen dat wettelijk geregeld is blijven bestaan.

Geluidhinder door het wegverkeer zou met handhaving door politie beter gecontroleerd kunnen worden. Enkele jaren gelden is hiervoor speciale apparatuur aangeschaft.

- Bij het actualiseren van de milieuvergunning zou nadrukkelijk gekeken moeten worden naar het toepassen van de best beschikbare technieken voor het beperken van de geluidhinder. Dit is een wettelijke verplichting bij verouderde vergunningen zoals het geval is bij het circuit van Zandvoort. Hierbij kan gedacht worden aan de overschakeling naar elektrisch rijden en het niet toestaan van sportuitlaten.

- Geluidmetingen: de gemeente Zandvoort heeft € 15.000, = beschikbaar gesteld aan de omgevingsdienst IJmond voor geluid metingen. We stellen voor dat **omliggende gemeenten samen met Zandvoort een monitoring onderzoek voor de regio laten doen.** Doelen en meetpunten kunnen in zo'n gezamenlijk onderzoek goed onderbouwd worden. Dit voorkomt dat resultaten van metingen voor meerdere uitleg vatbaar zijn. Zeker bij geluid is dit belangrijk.

- Emissies: race evenementen geven nog meer luchtverontreiniging dan het reguliere autoverkeer. Naast uitlaatgassen is er ook veel fijnstof emissie door slijtage van race banden. In het milieubeleid is bestrijding aan de bron het uitgangspunt Duurzame races bestaan niet. **Emissie zou verminderd kunnen worden door elektrisch te rijden en in te zetten op E-races.**

- Verspilling: energie besparing is een belangrijke doelstelling van het milieubeleid. De ambities op dit vlak staan in schril contrast met de hoeveelheid brandstof die bij de races verbruikt worden. Daarnaast is het transport van het F1 circus over de wereld energieverslindend.

- De milieu vergunning is sinds 1997 meerdere keren uitgebreid. De vergunning reguleert de dag hinder. Het aantal dagen waarop raceactiviteiten plaats vinden is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Daardoor is er een aanmerkelijk cumulatie van hinder. De vergunning dekt dit niet af. **Omliggende gemeenten kunnen er bij de gemeente Zandvoort op aan dringen om de vergunning te herzien. De hinder zou daarmee gereduceerd kunnen worden.**

3. Natuur doelstellingen

- De vergunning van het circuit is verouderd. Het toestaan voor een grote mate van geluidoverlast en de luchtverontreiniging door o.a. stikstof en rubber door banden slijtage is niet meer van deze tijd.

Stikstofdepositie van het circuit is schadelijk voor de omgeving. De stikstof depositie leidt tot verzuivering van de duinen met ruderaal planten.

Er wordt veel geld uitgegeven om de duinen te herstellen. Wanneer de bron niet wordt aangepakt, dan is het uitgangspunt van het milieubeleid: "de vervuiler betaalt".

De beheerders van de natuurgebieden hebben extra beheerkosten door de stikstofdepositie. **Het ligt in de rede dat het circuit als vervuiler deze beheerkosten vergoedt, zolang er geen maatregelen worden getroffen voor schoner gebruik van het circuit.**

- Helikoptervluchten verstoren de rust in de leefomgeving. Bovendien worden de broedvogelpopulaties geschaad. Daarom is het gewenst dat helikopter vluchten worden beperkt tot calamiteiten diensten. **Zeker in het vogelbroedseizoen zou de Provincie geen ontheffingen moeten verlenen voor rondvluchten en VIP-vervoer.**

Conclusie

We vragen gemeenten Bloemendaal, Heemstede, Haarlem en Velsen

- in het regionale bereikbaarheidsoverleg
 - a. een bereikbaarheidsonderzoek entameren gebaseerd op draagkracht van het gebied en optimale benutting van de bestaande infrastructuur.
 - b. in het vervoerplan van het circuit voor de F1 races een dienstregeling voor routes en tijden van grote transporten t.b.v. de F1 races te vereisen om overlast voor bewoners tot een minimum te beperken.
 - c. in het vervoerplan van het circuit voor de F1 races routes en opstapplaatsen voor shuttle bussen te vereisen.
- bij Zandvoort aan te dringen op herziening van de vergunning ten einde het algemeen belang van de leefbaarheid in de regio Zuid-Kennemerland gedurende het hele jaar beter te borgen. Hierbij kan ingezet worden op de best bestaande technieken om de emissies en geluidhinder te verminderen. Zolang dit niet gebeurt een vergoeding van het circuit te verlangen voor de extra beheerkosten voor de terrein beherende natuurinstanties in het omliggende Natura 2000 gebied.
- in het driehoeksoverleg te agenderen dat geluidhinder door het wegverkeer beter gecontroleerd moet worden.
- tezamen met de gemeente Zandvoort een monitoring onderzoek naar geluidhinder van het circuit in de regio te laten uitvoeren.

We vragen de provincie NH

- op de Zeeweg over het hele traject van Overveen tot Zandvoort een max. snelheid van 60 km in te voeren.
- in overleg met OM en politie de max snelheid met trajectcontrole te handhaven en frequent controle op de geluidsproductie van voertuigen uit te voeren.
- in overleg met het ministerie van Infrastructuur en Milieu te laten onderzoeken hoe de treinverbinding Haarlem-Zandvoort optimaal benut kan worden binnen de bestaande woon- en railinfrastructuur.
- geen ontheffingen te verlenen voor helikopter rondvluchten en VIP-vervoer, zeker niet in het vogelbroedseizoen.

Uw reacties zien we belangstellend tegemoet.

Deze kunt u richten aan: info@vriendenvanmiddenduin.nl

Namens de Stichting Vrienden van Middenduin,
Ed Prins , Voorzitter SVvM

18 juni 2019