Van: Stichting Natuur en Milieubescherming Kennemerland [mailto:stichtingmnk@gmail.com]
Verzonden: dinsdag 28 november 2017 14:49
Aan: Griffiebureau
Onderwerp: Brief aan leden commissies Beheer en Ontwikkeling

Geachte leden van de raadscommissies Beheer en Ontwikkeling,

De afdeling Haarlem van Milieudefensie heeft, naast waardering voor een aantal goede keuzes, enkele belangrijke bedenkingen bij de SOR. Wellicht kunt u die bij de voorbereiding van de gecombineerde commissie vergadering van 30 november meenemen.

Onze belangrijkste bedenkingen zijn:

1. De klimaatopgave ontbreekt volledig als doelstelling. Daardoor zijn belangrijke gemaakte keuzes in strijd met klimaatneutraliteit
2. Natte vingerwerk bij verkeersprognoses
3. De tunnel is niet nodig voor de goede onderdelen van de SOR
4. Het verkeersgedeelte is een stap terug tov het nu nog vigerende HVVP.

Nadere toelichting.

1. De klimaatopgave ontbreekt

Op blz 21 worden de 4 doelen van de SOR opgesomd:

1. Aantrekkelijke stad,
2. Gezonde stad,
3. Metropolitane economie,
4. Bereikbare stad

Hier ontbreekt op oorverdovende wijze:

5. Klimaatneutrale stad.

De SOR pretendeert alle belangrijke beleidsopgaven samen te brengen. Zo zou consistente beleidsvorming mogelijk worden. Door één van de belangrijkste en meest ingrijpende doelstellingen voor 2030, klimaatneutraliteit, weg te laten ontstaat echter direct al inconsistent beleid.
Immers: het verkeer stoot 25% van alle CO2 in Haarlem uit. Elektrisch rijden lost niets op, want dit geeft een enorme extra vraag naar elektriciteit. Bovenop de toch al uiterst moeilijke opgave om het Haarlemse elektriciteitsgebruik klimaatneutraal op te wekken is het ondenkbaar ook de elektriciteitsvraag vanuit het verkeer nog klimaatneutraal te leveren.

Was klimaatneutraliteit als 5^{e} doelstelling meegenomen, dan had de keus nooit kunnen vallen op 20^{e} eeuwse oplossingen zoals een autotunnel, verbreding van de Waarderweg, verbreding van de Oudeweg en een extra rijstrook op de Prinsenbrug. Want dit zijn uitgesproken auto-aantrekkende maatregelen, die de CO2-uitstoot vergroten.

Het had dan veel meer in de rede gelegen om te stoppen met de eeuwige asfaltcyclus en op zoek te gaan naar manieren om het autoverkeer te beperken.

Het wordt daarom hoog tijd om werk te maken van wegbeprijzing als middel om het autoverkeer te beheersen. In de hele Randstad is congestie al vele decennia een probleem dat men vergeefs probeert op te lossen met meer asfalt. Eerdere pogingen tot rekeningrijden sneuvelden door lobbies, politieke onwil en de naieve verwachting dat de asfaltmachine de problemen zou oplossen. De gemeenten, dus ook Haarlem, moeten samen optrekken naar de minister om dit nu eens te regelen. Het alternatief is eeuwig blijven doormodderen met het oplossen van knelpunten. Haarlem moet toch naar de minister (maar dan juist in concurrentie met andere gemeenten die ook geld willen) voor de honderden miljoenen die de tunnel gaat kosten.
Treinkaartjes zijn al jaren in de spitsuren duurder dan daarbuiten. Waarom spitsheffing op de weg niet zou mogen heeft geen rationele reden.

Naar aanleiding van de inspraak zijn op pag 103 enkele regels toegevoegd over energietransitie. Die zijn samen te vatten als: “het college heeft hier geen enkel idee over”.
Wel wordt er ineens veel gezegd over klimaatadaptatie, maar dan hebben we het dus over symptoombestrijding. Dat is niet wat wij als Milieudefensie met onze inspraakreactie beoogden. Het ging ons erom dat terugbrengen van CO2-uitstoot als doelstelling prominent moet zijn opgenomen, en in de beleidskeuzes wordt meegenomen. Het zou dus ook terug moeten komen in de “afwegingsmethodiek”.

2 Natte vingerwerk bij verkeersprognoses

Alle verkeersvoorspellingen voor de situatie in 2030/2040 zijn waardeloos.

De voorspellingen voor de “autonome situatie” zijn gemaakt met een het totaal verouderde Global Economy (GE) scenario, dat stamt uit 2004, dus voor de crisis. Het was destijds het hoogste van 4 groeiscenio’s en gaat uit van absurd hoge groei die anno 2017 belachelijk is. Het diende in 2006 eigenlijk al alleen maar om de extremen te onderzoeken. De “autonome” prognoses zijn daardoor veel te hoog en dus waardeloos.

De voorspellingen voor de “situatie na invoering SOR” zijn **niet** berekend met een verkeersmodel, hoewel dat overal in de SOR wordt gesuggereerd. Er is wel een verkeersmodel gebruikt, maar op een zinloze manier. Normaal wordt een verkeersmodel als volgt gebruikt: je stopt de beoogde verkeersmaatregelen erin als input en dan berekent het model hoe het verkeer zal reageren.
Bij deze SOR is dat niet gebeurd. Men heeft niet de maatregelen, maar de verwachte uitkomst in het model gestopt. Dus de 15%, rep 7,5% gewenste verkeersreductie tov de trend is geforceerd in het model gestopt. Dat heet ergens in de stukken “de automatrices aangepast”. Daarna heeft het model alleen berekend hoe het verkeer zich dan gaat verdelen.

Ergo: er is geen enkele zekerheid dat de in de SOR voorgestelde maatregelen ook werkelijk tot die gewenste reducties leiden, want dat is helemaal niet berekend.
Dus ook de “met SOR” prognoses zijn waardeloos.

Dat heeft ernstige gevolgen. Alle conclusies over te verwachten geluidsbelastingen, emissies van gevaarlijke stoffen, CO2-uitstoot en leefbaarheid zijn hierdoor uit de (vieze) lucht gegrepen.

3 De tunnel is niet nodig voor de goede onderdelen van de SOR

In de uitvoeringsagenda, die in de concept-SOR in één plaatje duidelijk aangaf wat de logische volgorde van uitvoering is, is in de nieuwe SOR verdwenen en vervangen door een tekst van 4 pagina’s. Dat maakt het er niet duidelijker op, maar op pag 120 is nog steeds te zien dat er slechts 2 sleutelprojecten zijn waarvoor een tunnel nodig wordt geacht: stadsstraat Schalkwijk en de herinrichting van de omgeving van de Wagenweg.

In 2035, als de tunnel gerealiseerd zou worden, is wegbeprijzing ongetwijfeld allang ingevoerd, want het is onvermijdelijk. Zulke sleutelprojecten zijn dan niet meer aan de orde.

4 Het verkeersgedeelte is een stap terug tov het nu nog vigerende HVVP

Het is mooi om voetgangers, fietsers en ov-gebruikers voorrang te geven, maar dit staat ook al in het HVVP.
Maar er staat nog meer in het HVVP, dat in de SOR niet terug te vinden is. Namelijk dat we ervoor kiezen om niet meer door te gaan met de asfaltmachine, maar het verkeer te doseren, zodat zich niet meer aanbiedt dan de wegen aankunnen.

Nu de klimaatopgave zo prominent is geworden is het een stap terug in de tijd om nu weer aan te komen zetten met een tunnel en wegverbredingen.

Het HVVP is nu 14 jaar oud en voor het laatst in 2011 geactualiseerd. Het wordt al jaren niet meer serieus toegepast, omdat het te oud zou zijn.
Dat betekent een belangrijke relativering mbt de SOR:
Een stadsbestuur kan wel pretenderen om lange-termijn beleid te maken, zoals de SOR meent tot 2040 te moeten gaan, maar toekomstige stadsbesturen leven bij de waan van de dag en gebruiken zulke plannen alleen voor cherrypicking. Zoals ook met het HVVP is gebeurd.

Vriendelijke groet,
K. van Broekhoven
Milieudefensie Haarlem