Geachte Commissie,

2 jaar geleden hebben 80 bewoners, 2 crèches, 7 specialisten en 4 bedrijven een zienswijze ingediend; over een probleem dat al 20 jaar speelt:

- veel auto's,
- steeds meer auto's,
- door een te smalle straat.

En dan nog eens 2 bussen erbij.

We zitten al op 9.000 per dag en door nieuwbouw gaat dit naar 10.000 of meer.
Meer dan 80% ervan is doorgaand.
Volgens het CROW is het maximum 6.000. We zitten nu dus al heel ver daarboven.
En dat in die smalle straat; dat is slecht voor leefbaarheid en dat is slecht voor veiligheid.

Bij drie besluiten was de 1e Emma slachtoffer;

1. Leidsebrug dicht,
2. Prins Hendrikbrug 1-richting en
3. Schouwtjes 30km.

De 1e Emma is het "afvoerputje" van Haarlem.

Uw Structuurvisie begint bij betere circulatie.
Wijkeigen verkeer door de wijk, wijkvreemd verkeer over de ring.

Nu kun je dit invullen met beleid.
Nu gaat die weg open, dus nu is er een kans op een veilige inrichting.
Nu kun je kiezen voor die voetganger en die fietser.
En let op, asfalt wordt voor 30 jaar gelegd.

De beste oplossing van de consultants is:

- 1-richting op de 1e Emma.
- met eventueel 1-richting de andere kant op in de Schouwtjes.
- dit heet een "circuit".

Dit heeft 3 voordelen:

1. doorgaand verkeer over de Randweg,
2. de buurt bereikbaar via de Tempeliers,
3. de smalle Emma conform het CROW.

Die oplossing stuit echter op de bus: hiervoor zijn 2 richtingen nodig.
Veel strandt op die bus: geen 30 km, geen drempel, etc.
Dit creëert een dilemma:

Aan de ene kant vindt de gemeente voorlopig alleen de linksaffer haalbaar.
Een reductie van 20% draagt bij aan leefbaarheid en veiligheid.
In dat opzicht zijn wij blij met de geboden oplossing.

Aan de andere kant gaat dit ten koste van de bereikbaarheid.
En er is een risico dat het probleem gedeeltelijk wordt verlegd.
Wij hebben begrip voor de bezwaren uit de wijk.

Wij vragen jullie daarom:

- óf beide aannemen, dus DO en linksaffer;
  met zo nodig aanvullende maatregelen voor bereikbaarheid en tegen doorgaand verkeer. Kijk bijvoorbeeld naar het omdraaien van de 2e Emma.

- óf beide opschorten;
  en dan met Connexxion het circuit uitwerken; de enige optie in lijn met Duurzaam Veilig, het CROW en de SOR.

Het slechtste besluit is wel het DO en uitstel van de linksaffer.

Waarom?
1. inrichting staat niet los van verkeer. Dat is een naïeve gedachte. Het asfalt ligt voor 30 jaar.
2. het besluit is in strijd met het CROW en in strijd met uw SOR.
3. een oplossing voor een slepend probleem zou na 20 jaar wederom buiten bereik blijven.

Dus ons advies is simpel:

óf beide wel, óf beide niet.

Gemeente Haarlem
College van B&W
t.a.v. Afdeling GOB, dhr. J. Putter
Postbus 511
2003 PB HAARLEM

Haarlem, 3 maart 2017

Onderwerp: Inspraakreactie VO Julianastraat

Geacht college,

Hierbij de zienswijze van een groot aantal bewoners, instellingen en bedrijven van het traject Eerste Emmastraat-Koninginneweg-Tempeliersstraat – van de brug tot de van Eedenstraat – alsmede de Wijkraad Koninginnebuurt, op het voorlopig ontwerp (VO) van de nieuwe inrichting van Julianastraat e.o., onlangs vrijgegeven voor inspraak. In de bijlage treft u namen, adressen en handtekeningen van degenen aan, namens wie deze zienswijze wordt ingediend. De afgelopen maanden heeft een comité namens deze bewoners contact onderhouden met de projectleiding en andere betrokkenen. Dit contact is als constructief en plezierig ervaren, in het bijzonder de snelheid en openheid van de communicatie. Eerder stuurden wij op 23 juni 2016 een brief aan de projectleiding en politiek in Haarlem.

De bewoners trekken, telkens met nieuwe comités, al tientallen jaren aan de bel over de verkeersveiligheid van de straat. Het antwoord van de gemeente in al die jaren is steevast geweest dat aan onze bezwaren pas tegemoet gekomen kon worden, als er sprake zou zijn van herinrichting. Dat moment is nu.

Drie kernpunten van de bewoners

De bewonersbelangen die voortdurend bij betrokken partijen onder de aandacht zijn gebracht, betreffen de leefbaarheid en veiligheid van deze woonstraten voor nu en in de toekomst. Deze zijn:

i. Veiligheid voor alle verkeersdeelnemers, in het bijzonder voetgangers en fietsers:
   a) *Verkeersintensiteit omlaag*
   b) *Snelheid omlaag* door goede weginrichting en snelheidsbeperkende maatregelen;
ii. Zwaar verkeer de straat uit;
iii. Goede fundering om trillingen aan huizen te voorkomen – de meeste huizen aan het traject zijn Gemeentemonument.

Feitelijke situatie

- Aan en om het traject bevinden zich woonhuizen, twee kinderdagverblijven, een basisschool, een middelbare school, een gezondheidscentrum en enkele bedrijven. Het traject vormt een belangrijke fiets[1]- en wandelverbinding van achtergelegen wijken naar de stad en een verbinding van de stad naar de Kathedrale Basiliek Sint Bavo. Er wonen en passeren dientengevolge dagelijks veel kwetsbare verkeersdeelnemers.
- Het traject blijkt in de praktijk tegelijkertijd een belangrijke oostwest verbinding voor verkeer in en rondom Haarlem. Bij een meting in 2010 constateert men 8.000 autobewegingen per

1 De Eerste Emmastraat is prioriteit 1 in het Uitvoeringsprogramma fietsinfrastructuur (2007), dat uitgaat van 'werk met werk' maken; namelijk dat fietsinfra-projecten zoveel mogelijk meeliften in onderhoudsprojecten voor riool, bruggen en wegen.

dag en een V85 snelheid van 47 km/u. Het merendeel van het verkeer op het traject is wijkvreemd verkeer. Tevens gaat er veel zwaar verkeer door de straat. Vrachtwagens met vier assen- 32 ton – of zes assen – 44 ton – zijn geen uitzondering.

- De doorgang van andere bruggen over de Leidsevaart is recent beperkt: (i) de Leidsebrug is afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, (ii) de Prins Hendrikbrug werd eenrichtingsverkeer en (iii) de Schouwtjeslaan is een 30 km/h weg geworden.
- Het weggedeelte Eerste Emmastraat – Koninginneweg, tussen de Emmabrug en de bocht naar de Tempeliersstraat is slechts 11,7m breed, met een verhardingsbreedte van 7,6m en stoepen van 1 tot 2m breed (variërend over het traject).
- Er zijn geen buffers, zoals groenstroken en parkeerplaatsen, die voetgangers bescherming bieden tegen verkeer. Aan de even zijde van de Eerste Emmastraat en Koninginneweg zijn er geen voortuinen, zodat, wanneer bewoners de voordeur verlaten, zij direct op 1 tot 2 meter afstand van het verkeer tot 50km/h staan.

Problemen die aanleiding gaven tot het formuleren van de drie kernpunten

- Zonder uitzondering ervaren de betrokkenen de combinatie van de geringe wegbreedte en de verkeersintensiteit en snelheden, als onveilig. De stoepen langs de Koninginneweg – Eerste Emmastraat worden om deze reden door ouderen en gezinnen met jonge kinderen zelfs, indien mogelijk, vermeden.
- Zowel op de Emmabrug als op de kruising Tempeliersstraat-van Eedenstraat hebben dodelijke ongevallen met fietsers plaatsgevonden. Bij de Emmabrug ging het om een ongeval met een vrachtwagen.
- Meermalen vloog er een auto uit de bocht, met als resultaat gestrande auto's in tuinen, tegen schuttingen, lantaarnpalen, gesneuvelde parkeerpaaltjes en zelfs een auto tegen een voordeur tot gevolg.
- De wegfundering van het traject is niet berekend op zwaar verkeer en busverkeer, resulterend in ernstige trillingsoverlast in de aanliggende woningen, waarvan veel Gemeentemonumenten.
- Het zwaar verkeer draagt tevens in belangrijke mate bij aan de uitstoot van uitlaatgassen en (ultra) fijnstof.
- Ook de zichtbaar toegenomen filevorming is ongunstig voor luchtkwaliteit en gezondheid van omwonenden.

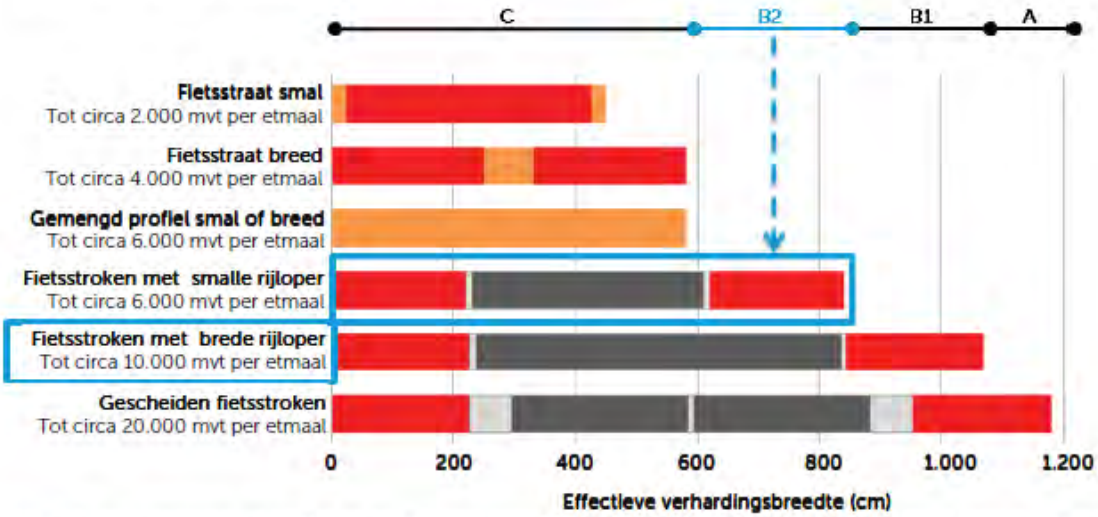
Zienswijze met betrekking tot het Voorlopig Ontwerp

- De gemeente kiest voor een profiel met een brede rijloper van 4.8m en fietsstroken van 1.55m. Dat is niet in lijn met wat het CROW[2] aanbeveelt voor de breedte van de weg en voldoet dus niet aan de richtlijnen van Duurzaam Veilig.
- Het CROW behandelt in haar document letterlijk onze casus van 8.000 bewegingen per etmaal en een verhardingsbreedte < 8,4m. Het advies is: *"een smalle middenrijloper in combinatie met verkeerscirculatiemaatregelen om de auto-intensiteit onder de 6.000 motorvoertuigen per etmaal te brengen"*; zie onderstaande afbeelding.
- Aangezien de weg niet kan worden verbreed, moet de intensiteit tot maximaal 6.000 bewegingen per dag worden teruggebracht om conform CROW tot een veilig profiel te komen. De bewoners pleiten hier met klem voor.

2 Zie pagina 5 in 'Aanbevelingen fiets- en kantstroken', Utrecht, december 2015, versie 2; Fietsberaad CROW.

Bron: Figuur 3, pg 5 nota 'Aanbevelingen fiets- en kantstroken', CROW december 2015

We illustreren de grafiek aan de hand van een voorbeeld: een weg met een effectieve verhardingsbreedte van 700 centimeter en een intensiteit van 8.000 motorvoertuigen per etmaal. Op basis van de auto-intensiteiten is minimaal een fietsstrokenprofiel met een **brede** middenrijloper gewenst (blauwe, rechthoekige markering links). Kijken we naar de beschikbare verhardingsbreedte, dan is een fietsstrokenprofiel met een **smalle** middenrijloper de best passende wegindeling (blauwe, rechthoekige markering rechts). De wegbeheerder staat nu voor de afweging: de weg verbreden en het fietsstrokenprofiel met een **brede** middenrijloper toepassen. Als dit niet mogelijk of wenselijk is, wordt aanbevolen het strokenprofiel met een **smalle** middenrijloper toe te passen in combinatie met verkeerscirculatiemaatregelen om de auto-intensiteit onder de 6.000 motorvoertuigen per etmaal te brengen.



Figuur 3 Keuzeschema voor het bepalen van de aanbevolen weginrichting binnen de bebouwde kom, afhankelijk van de intensiteit (blauwe, rechthoekige markering links) en de beschikbare effectieve verhardingsbreedte (blauwe, rechthoekige markering rechts). Rood = fietsstrook; grijs = rijloper.

- De bewoners hebben in de enquête met ruime meerderheid de voorkeur uitgesproken voor een profiel met een smalle rijloper. In de enquête was als enige profiel met een smalle rijloper een optie van 3.8m en fietsstroken van 2.05m breed opgenomen.
- In de voorliggende situatie is de meest veilige keuze het verlagen van de wegstatus van GOW B naar ETW met 30km/h, in combinatie met een profiel met smalle rijloper van 2.0m – 3.0m – 2.0m; en met bredere - en dus veiliger - stoepen (conform Schouwtjeslaan).

- Daarnaast verzoeken wij het college tot het instellen van een inrijverbod voor vrachtverkeer op het traject Eerste Emmastraat – Tempeliersstraat, waarbij uw besluit invulling geeft aan de motie 'Vrachtwagens veilig op de weg' (november 2014). Dit inrijverbod kan vervolgens beleidsmatig worden verwerkt in het voorstel en besluit inzake de Stedelijke Distributie.

- De bewoners voelen zich, mede door de reacties van de wethouder en raadsfracties tijdens de commissievergadering op 3 november, gehoord op het punt dat de fundering in de aanbesteding specifieke aandacht behoeft. In de vrijgave van het VO is dit helaas niet als aandachtspunt benoemd. De bewoners pleiten voor een bij de verkeersbelasting passende fundering. Graag verwijzen wij in dit verband naar vergelijkbare problematiek bij trillingen door bussen op de hoek Turfmarkt - Gedempte Oude Gracht waar een betonnen wegdek nodig bleek.

- Het zebrapad bij de onoverzichtelijke bocht, wordt gebruikt door kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals scholieren van de nabijgelegen basisschool, ouders die kinderen naar de crèche brengen en patiënten van het gezondheidscentrum. We zien de zebra graag aangevuld met Flex-drempels in combinatie met wegbebakeningen en goed zichtbare Nijntje-bebording op ruime afstand van de zebra, aan beide kanten. Zie onderstaande afbeeldingen:

- Tot slot spreken wij onze waardering uit voor de volgende keuzes in het Voorlopig Ontwerp:
  - Het zebrapad blijft behouden;
  - Geluidsarm asfalt;
  - Extra groen dichtbij de rijloper;
  - Extra parkeerplekken;
  - Geen middenas-streep;
  - Een goede kwaliteit van de gebruikte materialen voor verlichting (≤2700k) en stoepen.

Wij zijn uiteraard graag bereid deze zienswijze toe te lichten en zien graag uw inhoudelijke reactie op onze zienswijze tegemoet.

Met vriendelijke groet,
De bewoners, bedrijven en instellingen van de Eerste Emmastraat, Koninginneweg en Tempeliersstraat, en de Wijkraad van de Koninginnebuurt

Een kopie van deze brief is aan de griffie van de gemeente Haarlem gezonden.

Bijlage1 aanvulling op deze Zienswijze van de Wijkraad van de Koninginnebuurt
Bijlage2 aanvulling op deze Zienswijze van de crèches Pipoka en Pimpernel
Bijlage3 namen en adressen van betrokken bewoners en andere aanwonende belanghebbenden, incl. contactpersonen.
Bijlage 4 handtekeningen

Gemeente Haarlem t.a.v. mw. A. de Groot
Postbus 511
2003 PB Haarlem

Verzonden aan:

- sor@haarlem.nl
- cc: agroot@haarlem.nl

Haarlem, 21 september 2017

Onderwerp: Inspraakreactie Structuurvisie Openbare Ruimte

Geacht college,

Bij deze dienen wij de zienswijze in van een groot aantal bewoners, instellingen en bedrijven van het traject Eerste Emmastraat-Koninginneweg-Tempeliersstraat – van de van Eedenstraat tot de Emmabrug – op het voorlopig ontwerp (VO) van de *"Structuurvisie Openbare Ruimte, Haarlem 2040: groen en bereikbaar"*. Deze zienswijze bouwt voort op de *'Inspraakreactie VO Julianastraat'* d.d. 3 maart 2017.

Drie kernpunten

Wij werken, specifiek met het oog op de bereikbaarheid, drie aanbevelingen uit:

1. **Verbeterde verkeerscirculatie: scheiden van lokaal en regionaal verkeer**
2. **Geen zwaar verkeer op lokale wegen**
3. **Prioriteiten: 1. Voetgangers, 2. fietsers, 3. gemotoriseerd verkeer**

Vooraf

Wij spreken onze waardering uit over de brede en gedegen aanpak die aan de SOR ten grondslag ligt. In grote lijnen herkennen wij ons in de genoemde doelen: een Aantrekkelijke Stad, een Gezonde stad, een Metropolitane economie en een Bereikbare stad. Met name uw inzet om via het duurzaam verbeteren van de mobiliteit ook extra ruimte voor ontwikkeling te creëren - en het daarmee toewerken naar andere gestelde doelen - kan op onze steun rekenen.

Tegelijk beseffen wij ons dat het realiseren van deze doelen niet over één nacht ijs zal gaan. Zij vragen wel om pro-actief en gedurfd beleid. Ook moet elk project van de SOR in het kader van de (impact op de) hele binnenstad en het Centraal Stedelijk gebied gezien worden.
Onze reacties richten zich daarom niet alleen op de lange termijn en evenmin alleen op het traject waar wij wonen.
Verder benadrukken wij de noodzaak van duidelijke keuzes die op de gewenste eindsituatie voorsorteren. Deze keuzes zouden al op kortere termijn moeten worden gemaakt. Omgekeerd, suboptimale tussenoplossingen die dit perspectief blokkeren, proberen wij juist te vermijden.
Ook doen wij voorstellen voor quick wins, die weliswaar altijd enige voorbereiding vragen, maar relatief snel en tegen geringe kosten kunnen worden uitgevoerd. Dat is naar ons idee voor veel zaken mogelijk. De doelen van de SOR liggen op de lange termijn, maar het werken daarnaartoe begint vandaag.

Huidige situatie

Wij vragen aandacht voor de verkeerssituatie m.b.t. de veiligheid, de aantrekkelijkheid, de gezondheid en de bereikbaarheid van onze straten; dit alles in relatie tot de verkeerscirculatie van de gehele stad. Er is in de loop van vele decennia een situatie ontstaan, die onzes inziens niet gehandhaafd kan worden:

1. Onze wegen maken deel uit van het Centraal Stedelijk gebied. Mede door de historie als zijstraat van de hoofdweg (Koninginneweg), zijn zij voor een belangrijk deel smal en kronkelig:

tussen de bocht en de Emmabrug is sprake van een flessenhals. Deze situatie lijkt duidelijk meer op de situatie in de binnenstad dan in het Centraal Stedelijk gebied.
Niettemin is dit traject een drukke O-W-route; een van de weinige over de Leidsevaart. Van deze verbindingen zijn er in de loop der jaren een aantal afgesloten, wat de druk op dit traject verder verhoogt. Er zijn, inclusief zwaar verkeer, nu al 8.000 verkeersbewegingen per etmaal geteld. Met de autonome groei van het autoverkeer én de realisatie van Plaza West zal dit zonder maatregelen binnen enkele jaren kunnen oplopen tot 10.000 of meer. Als referentie: wegen in de binnenstad worden in de SOR begroot op maximaal 5.000 verkeersbewegingen per etmaal.

2. Het is van belang de verkeersafwikkeling te beschouwen op het niveau van de gehele stad. De SOR heeft o.i. hier (nog) te weinig oog voor. De Binnenstad krijgt ruime aandacht t.o.v. het Centraal Stedelijk gebied (wordt 113x versus 35x genoemd).Het traject 'van Eedenstraat tot Emmabrug' wordt, ondanks bovenstaande feiten, niet genoemd. De status quo wordt dus gehandhaafd, inclusief het risico op verdere verslechtering.

3. De SOR wil de historische context behouden en waar nodig de kwaliteit versterken. Dit gegeven is zeker op onze wijk van toepassing. Het is een gebied met ruim een eeuw geschiedenis, gemeentelijke monumenten en instituties zoals de Stadsschouwburg en de Kathedrale Basiliek. Het wordt druk door Haarlemmers en toeristen bezocht, onder meer te voet, per fiets en te water. Dit leidt tot het in de SOR genoemde streven om middels een autoluw centrum en Centraal Stedelijk gebied, het gebied zelf te verbeteren en de leefkwaliteit erin te verhogen. Dat verhoudt zich zeer slecht tot een zo smalle, bochtige en tegelijkertijd zwaarbelaste en doorgaande weg.

4. Wij zien een aantal keuzes vanuit de SOR, die voor de ene plek in de stad een verbetering inhouden, maar elders voor problemen kunnen zorgen. Wij noemen de volgende voorbeelden, die effect hebben op het traject van Eedenstraat tot Emmabrug:

Vb.1: De Wagenweg wordt voor fietsers geprioriteerd. Daarmee wordt deze als N-Z-route voor gemotoriseerd verkeer minder aantrekkelijk. Dit zal voor een deel via de Eerste Emmastraat naar de Leidsevaart gaan rijden; het Z-N-verkeer zal hetzelfde traject andersom kiezen. Dit effect bleek in extremis bij recente afsluiting van de Wagenweg.
Vb. 2: De knip Houtplein: de van Eedenstraat loopt verder vol omdat men niet meer langs de Rustenburgerlaan de stad kan verlaten. Ook het traject van Eedenstraat tot Emmabrug zal hierdoor meer gaan dichtslibben (zie simulatie Bureau Goudappel)
Vb.3 Het autoluw maken van het Bolwerk – nu nog een van de belangrijke O-W-verbindingen, betekent een grotere verkeersdruk op andere doorgaande O-W-routes. Dit zal wederom ook te merken zijn op het traject van Eedenstraat tot Emmabrug.
Vb. 4: De SOR streeft naar 15% afname verkeer t.o.v. de trend in het Centraal Stedelijk gebied. Dat wordt dus niet overal gehaald – op het traject van Eedenstraat tot Emmabrug zal het zeer waarschijnlijk zelfs sterk toenemen.

Conclusie: begin nu al met de ring veel aantrekkelijker te maken- en belangrijker nog, doe tegelijkertijd het omgekeerde; maak de andere routes onaantrekkelijker.

Voorgestelde oplossingen

'Sleutelen' aan de verkeersstromen op straat- of wijkniveau heeft gevolgen voor de hele stad, zoals zichtbaar werd tijdens de sessie op het gemeentehuis met Bureau Goudappel. Wij benaderen de gewenste verkeersafwikkeling daarom op stadsniveau. Omgekeerd demonstreert het traject van Eedenstraat – Emmabrug ook hoe expliciete en impliciete keuzes uit het verleden, lokale consequenties hebben, waarvan een aantal ongewenst zijn.

1. **Verbeterde verkeerscirculatie: scheiden van lokaal en regionaal verkeer**
   Op dit moment lopen er nog twee grote doorgaande wegen vlak boven en onder het centrum, dwars door het Centraal Stedelijk gebied. Deze maken dat Haarlem nog ver verwijderd is van de gestelde doelen in de SOR, wat vraagt om een totaal andere benadering.

Alleen door na te denken over de verkeerscirculatie in de gehele stad, door de Kennemertunnel leidend (dus onmisbaar) te maken in uw plannen en deze te combineren met andere verkeer sturende en werende maatregelen in het Centraal Stedelijk gebied, kan op een realistische en trendbrekende wijze worden gewerkt aan een andere inrichting van onze stad. Andere maatregelen blijven veelal 'pappen en nathouden'.

Wij menen dat de verschillen tussen lokaal en regionaal verkeer leidend moeten zijn voor de plannen. Het lokale verkeer betreft hoofdzakelijk gebieds-, wijk- en stadsdeel gebonden verkeer. Regionaal verkeer 'wil hier helemaal niet zijn' en is op weg naar Amsterdam, Bloemendaal en Zandvoort ('Amsterdam Beach'), Aerdenhout, Santpoort enz. Ook het verkeer dat van stadsdeel naar stadsdeel rijdt, valt hieronder.

Regel 1 is dan: wat niet lokaal hoort, tijdig dirigeren naar de ringwegen. En regel 2 is: voor het lokale verkeer zijn de voetganger en fietser leidend voor het wegontwerp.

Wij pleiten voor een nieuw grootstedelijk circulatieplan als eerste stap voor de SOR. Hierin lijkt een echt aantrekkelijke, snelle Zuid-ring, zo mogelijk inclusief een Kennemertunnel onmisbaar voor zowel een goede verkeerscirculatie, als voor het leefklimaat in de stad zelf. De stad Haarlem is niet geschikt voor intensieve (regionale) verkeersstromen zonder het leefklimaat aan te tasten. En zonder concrete maatregelen zal het in de toekomst alleen maar erger worden.

2. Geen zwaar verkeer op lokale wegen

Vrachtverkeer dat eigenlijk bij de winkels en bedrijven aan de westkant van de stad moet zijn, rijdt nu nog steeds over de krappe O-W-verbindingen door het Centraal Stedelijk gebied. Zij kunnen – nu al –met minder overlast 'omrijden', onder andere via de Spanjaardslaan, Leidsevaart en Westelijke Randweg. Hiervan zijn alle viaducten, ondanks de geruchten van het tegendeel, blijkens de borden, toegankelijk voor vrachtauto's tot de Europese maximale hoogte van 4 meter. Ter vergelijking – de Velsertunnel heeft een doorrijhoogte van 4,1 meter.
Uw initiatief om te komen tot een systeem van speciale stadsdistributie kan daar een belangrijke bijdrage aanleveren. Datzelfde geldt vanzelfsprekend voor de creatie van een echte Zuid-ring (a la Amsterdam), inclusief de aanleg van de Kennemertunnel. Dit maakt het daadwerkelijk mogelijk om het totale verkeersysteem in de stad te kunnen herinrichten. Maar wij benadrukken graag nogmaals dat er met maatregelen niet gewacht moet worden op de aanleg van de tunnel.

Paragraaf 7.1.4 in de SOR schetst dat dit punt moet worden aangepakt, maar is o.i. nog wat voorzichtig in de oplossingsrichtingen, zeker m.b.t. de emissievrije stad. Het is inmiddels duidelijk dat met name ultrafijnstof (PM 0.1 en kleiner) en roet schadelijk zijn voor de gezondheid, en dat daarom met name diesels en vrachtwagens uit woongebieden moeten worden geweerd. Ultrafijnstof dringt tot in je longen en zelfs bloedbaan door. Diverse steden gingen Haarlem hierin voor[1]. De rijksoverheid stelt ook een monitoring- en berekeningstool beschikbaar op deze site.

Daarom stellen wij nogmaals, dat 'verkeer dat niet in dit gebied hoeft te zijn, hier ook niet moet rijden' (zie ook de uitspraak hierover in de SOR, pg 34 ad 5.2.9). 'Duurzaam 2025' moet op dit punt concreter worden, inclusief wat ons betreft lokale meetpunten voor PM 0.1 en roet/EC (deze zijn helaas niet goedkoop), spoedige daling van PM2.5 naar de WHO-advieswaarde van minder dan 10 microgram per kubieke meter en de introductie van een streefwaarde van nul voor roet (inclusief concrete maatregelen voor het zero emission streefniveau van de Green Deal Stadslogistiek).

[1] https://www.infomil.nl/onderwerpen/lucht-water/luchtkwaliteit/thema'/stoffen/roet-(elementair/

In dit kader roepen wij u op om het toegangsbeleid uit te breiden naar het Centraal Stedelijk gebied, inclusief bundeling van goederenstromen en leveringsroutes die zoveel mogelijk buiten het Centraal Stedelijk gebied om lopen.

Onderdeel van zwaar verkeer is ook het openbare vervoer. Wij vragen u om hier, op dezelfde gronden als hierboven genoemd, de lokale en regionale stromen uit elkaar te halen. Grote bussen kunnen de regioroutes volgen, en Haarlem zou kleinere (elektrische) bussenmoeten inzetten voor fijnmazig lokaal vervoer in het Centraal Stedelijk gebied en de binnenstad. Dit voldoet rechtstreeks aan het streven om de voetganger op de eerste plek te zetten en de fietser op de tweede plek.

Wij realiseren ons dat de concessie van het OV in de stad wordt uitgegeven door de provincie. Wel kunt u, gebaseerd op uw eigen wensen en ideeën, met betrokken partijen in overleg treden. Het is in ieders voordeel om het Haarlemse verkeerssysteem zo slim mogelijk te organiseren.

> Een concreet voorbeeld is bus 80. Die rijdt om historische redenen door de Tempeliersstraat, via de Emmabrug, linksaf de Leidsevaart op. Ooit liep daar immers de elektrische tram. Maar doel van het HOV is, om zo snel mogelijk van het ene OV-knooppunt (station Haarlem of Houtplein) naar het volgende OV-knooppunt (station Heemstede-Aerdenhout) te rijden. Hier is een quick win mogelijk als bij de herinrichting van het Houtplein bus 80 via de (snellere) ring over de Dreef en Spanjaardslaan wordt geleid. Voor meer lokale bushaltes (waar Connexxion er overigens minder van lijkt te willen blijkens de halte Stolbergstraat) kunnen dan lokale, kleinere bussen worden ingezet. Wij vragen u dus ook met klem om op het Houtplein ook een halte in de O-W richting aan te leggen.

Tot slot attenderen wij u op 7.2.4., MRA-regio. Mede vanuit het oogpunt van financiering is het de moeite waard te kijken naar welke aanpassingen op dit regionale gebied gewenst zijn. Daarvoor komt o.i. de tunnel in aanmerking. Die is in het belang van Haarlem, Amsterdam en alle gemeentes in de duinen en aan het strand.

3. **Prioriteiten: 1. voetgangers 2. fietsers, 3. gemotoriseerd verkeer**

Wij waarderen de keuze om te komen tot stedelijke woongebieden en deze ook als zodanig in te richten, waarbij de nadruk komt te liggen op de voetganger en fietser, inclusief het autoluw maken van dat gebied.

De SOR pg 34 ad 5.2.9 stelt voor de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de wijken rond de binnenstad te verbeteren door een kwaliteitssprong te maken. De verkeersintensiteit en de snelheden moeten worden beperkt; de auto is te gast. Citaat: *“Dit betekent dat vooral bestemmingsverkeer in en uit kan rijden. Auto’s die niet uit het gebied komen en daar ook geen bestemming hebben, worden langs alternatieve routes geleid.”* Daar hebben wij hierboven, bij de scheiding van het regionale en het lokale verkeer, al voor gepleit.

Niettemin worden er maatregelen voorgesteld die direct of indirect juist een intensiverend effect hebben. Het O-W verkeer, inclusief zwaar verkeer en regionale bussen, blijft in alle planningen door het traject van Eedenstraat tot Emmabrug rijden.

Dat laat niet goed toe de stoepen en fietspaden naar behoren te verbreden en het traject kan geen deel uitmaken van de fietsring – fietsers zijn er regelmatig in gevaar. Treurig is dat de aanwonenden een lange lijst van ‘near accidents’ kunnen opsommen, die niet de statistieken halen, en dus niet worden meegewogen bij besluiten.

Mogelijk leiden de op dit moment voorliggende keuzes voor het wegprofiel van het traject van Eedenstraat tot Emmabrug tot een verbetering in deze situatie – althans als de gemeente het aandurft op dit punt op de SOR voor te sorteren en voor een smalle rijloper van 3 meter te kiezen, met ruim baan voor voetgangers en fietsers.

Tussenoplossingen zijn o.i. niet gewenst, omdat, zoals wij in de inleiding al verwoordden, deze niet alleen niet op het gewenste eindperspectief voorsorteren, maar deze zelfs deels blokkeren. Immers, dit traject wordt heringericht met het oog op de komende 40, 50 jaar.

Tenslotte
Wij appreciëren de manier waarop Haarlem haar bewoners betrekt bij alle plannen en steken als comité veel tijd in nadenken over concrete, duurzame oplossingen die bestand zijn tegen een steeds drukker wordende stad. Een aantal bewoners van het traject van Eedenstraat tot aan Emmabrug heeft in Amsterdam gezien hoe bijvoorbeeld de druk van gemotoriseerd verkeer, fietsers, scooters, toeristen, voetgangers en OV in een wijk als de Noord Pijp onhoudbare vormen begint aan te nemen. Ook hier zijn nu duidelijke beleidskeuzes nodig waarbij de ene groep gebruikers in bepaalde mate zal moeten wijken voor andere gebruikers. Wij adviseren Haarlem ten zeerste om goed te kijken naar Amsterdam, niet te wachten met concrete maatregelen, en eventuele fouten die door Amsterdam zijn gemaakt te vermijden.

Wij zouden erg graag zien dat alle door ons genoemde ideeën daadwerkelijk worden geadresseerd en zo mogelijk ook in de SOR worden verwerkt d.m.v. concrete suggesties. Wij wachten in dit kader bijvoorbeeld na een lang en vruchtbaar participatie-traject over de herinrichting van de van Eedenstraat tot aan Emmabrug nog op concrete, duidelijke beleidskeuzes.

Ook zijn wij zijn te allen tijde graag bereid onze inzichten met u te komen bespreken.

Tot slot wensen wij u veel succes met het maken van de juiste keuzes voor onze mooie stad.

Met vriendelijke groet,

Namens de 80 bewoners, instellingen en bedrijven aan het traject Eerste Emmastraat - Koninginneweg – Tempeliersstraat;

Michael Nieweg, Stijn Quadekker, Annick Conijn, Wouter Hol en Erik van Dijk.

NB: een kopie van deze brief is aan de Wijkraad Koninginnebuurt gezonden**.**