

Aan de leden van de commissie Beheer
van de Haarlemse gemeenteraad

17 februari 2014



afdeling Haarlem

Geachte commissieleden,

In de reactie van het college op de zienswijze die de Stichting Milieu- en Natuurbescherming Kennemerland (SMNK) en de afdeling Haarlem van de Vereniging Milieudefensie indienden op het besluit de Cronjestraat weer open te stellen voor auto's wordt één van onze argumenten verkeerd geïnterpreteerd. Bovendien willen wij u nog enige aanvullende overwegingen meegeven.

Het gaat om nummer 14 in de "Notitie van zienswijzen".

- A. Bij het voorlaatste aandachtspuntje lijkt alsof wij vinden dat de destijds beloofde herinrichting van de Cronjestraat alsnog moet plaatsvinden, ook bij openstelling voor auto's.

Dat is onjuist. Als er eenmaal auto's komen is herinrichting vrij zinloos omdat de auto dan het gehele straatbeeld gaat domineren. Wij bedoelden dat die herinrichting (die was gekoppeld aan het autovrij maken in 2008) in de plaats moet komen van de openstelling. Dat geeft ook een heel ander financieel beeld. Immers, de openstelling zal ook behoorlijk wat geld gaan kosten voor het verplaatsen van fietsparkeerplekken, het aanleggen van autoparkeerplaatsen, het aanbrengen van bewijzing e.d. Van dat geld kan de beloofde herinrichting al deels betaald worden.

- B. Het college heeft helemaal niet gereageerd op onze referentie aan het HVVP. Daarom herhalen we die hier:

Het HVVP spreekt zich uit voor minder autoverkeer en betere fietsvoorzieningen, zie citaat in inzet. Het tegenovergestelde wordt bereikt door de straat weer open te stellen voor auto's. Voor fietsers en voetgangers zal de straat aanzienlijk minder aantrekkelijk worden.

Daar hadden wij doelstellingen van het HVVP bijgevoegd. Die ziet u hiernaast.

De doelstellingen zijn als volgt samengevat:

Leefbaarheid

- Bevorderen van verplaatsingen per fiets en openbaar vervoer in plaats van met de auto.
- Geen uitbreiding van wegen in wijken en in de binnenstad.
- Minder verkeer in de wijk: leefbaar en veilig.
- Fiets en openbaar vervoer krijgen prioriteit boven auto.

Bereikbaarheid

- Versterken van het regionale openbaar-vervoernetwerk.
- Verbetering van de doorstroming van de bus (snelheid van 22 naar 25 km/h).
- Bus waar nodig in de wijk faciliteren.
- Fietsen aantrekkelijker maken, waardoor het gebruik toeneemt van 39% naar 45%.
- Buiten de spits de afwikkeling van de auto op huidig niveau handhaven.
- In de spits doseren en alternatieven voor de auto aantrekkelijker maken.
- Het waarborgen van de bereikbaarheid voor hulp- en nooddiensten, overeenkomstig de juridische kaders.

- C. Verder willen wij u wijzen op wat duidelijk naar voren kwam tijdens het debatcafé in de Pletterij op 22 januari, over de situatie van de winkels in Haarlem. Daar vertelde een bestuurslid van de Cronje-winkeliersvereniging dat hij zelf tegen de toelating van auto's was, dat er binnen de vereniging meer tegenstanders waren en dat ruim de helft van de winkeliers helemaal geen lid is. Dat zet toch wel grote vraagtekens bij het draagvlak onder de winkeliers zelf voor deze maatregel. Onder de andere sprekers waren deskundigen die unaniem van mening waren dat terugkeer van auto's niets zou oplossen.
- D. Tenslotte willen we opmerken, dat de badinerende wijze waarop het college spreekt over luchtvervuiling niet in overeenstemming is met het advies van de Wereldgezondheidsorganisatie WHO. Het college ziet geen probleem met toename van fijnstof, stikstofoxiden, enz omdat die onder de grenswaarden zouden blijven. Maar de grenswaarden zijn absolute maxima, geen veilige waarden. De WHO beveelt bijvoorbeeld voor fijn stof een waarde aan van maximaal $20\mu\text{g}/\text{m}^3$ terwijl de gemeente alles onder het absolute maximum van $40\mu\text{g}/\text{m}^3$ over één kam scheert. Het college zou meer waarde moeten hechten aan de gezondheid van haar burgers.

H. Verboon, voorzitter Milieudefensie Haarlem
K. van Broekhoven, voorzitter SMNK