

Notitie / Memo

**HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning**

Aan: Gemeente Haarlem: Astrid de Groot, Marc Plantaz
Van: Tijmen van de Poll, Jan Bakker, Peter Morsink
Datum: 2 november 2017
Kopie:
Ons kenmerk: T&PBE9096N001F1.1
Classificatie: Projectgerelateerd

**Onderwerp: Plan-MER Structuurvisie Openbare Ruimte Haarlem:
aanvulling na advies Commissie voor de m.e.r.**

1 Introductie

In opdracht van de gemeente Haarlem heeft Royal HaskoningDHV een plan-MER¹ opgesteld voor de Structuurvisie openbare ruimte; Haarlem 2040: Groen en bereikbaar². De structuurvisie is een integraal en richtinggevend document voor de openbare ruimte van Haarlem tot 2040 en geeft een visie op hoe de gemeente om wil gaan met de openbare ruimte. Het plan-MER bevat de milieu- en omgevingsinformatie voor de besluitvorming over de structuurvisie.

De gemeente Haarlem heeft de Commissie voor de m.e.r. gevraagd om een advies te geven over het plan-MER bij de structuurvisie. De visie is volgens de Commissie een waardevolle en nuttige stap in de richting van een integrale visie zoals deze in het kader van de Omgevingswet zullen worden opgesteld. Het plan-MER heeft volgens de Commissie een duidelijke structuur: het geeft aan wat de strategische doelen zijn, welke hoofdkeuzes daaruit worden afgeleid en in welke themakaarten en sleutelprojecten deze doelen mogelijk landen. Ook de wijze van beoordeling is consequent en op het juiste abstractieniveau.

Volgens de Commissie bevat het plan-MER op één punt een tekortkoming: de essentiële informatie ontbreekt om te beoordelen of de verschillende doelen voor de openbare ruimte met elkaar in overeenstemming en evenwicht kunnen worden gebracht. Een ander voor de commissie belangrijk punt is de vraag in hoeverre het plan-MER de essentiële informatie geeft om sturing te geven aan de doelstelling bereikbare stad. Het gaat dan om sturing op de lange termijn in relatie tot innovatieve mobiliteitsontwikkelingen³.

¹ Royal HaskoningDHV (2017), Plan-MER Structuurvisie Openbare Ruimte Haarlem; Milieu en omgevingsinformatie voor de besluitvorming over de structuurvisie; referentie T&PBE9096R001F03, 2 juni 2017.

<https://gemeentebestuur.haarlem.nl/Vergaderingen/Besluitenlijst-BenW/2017/20-juni/10:00/Ontwerp-Structuurvisie-openbare-ruimte-vrijgeven-voor-inspraak/2017215554-3-Bijlage-2a-Plan-MER-milieueffectrapport-Structuurvisie-openbare-ruimte-1.pdf>

² Het plan-MER is opgesteld op basis van de conceptontwerp Structuurvisie van maart 2017.

<https://gemeentebestuur.haarlem.nl/Vergaderingen/Besluitenlijst-BenW/2017/07-maart/10:00/Conceptontwerp-Structuurvisie-openbare-ruimte-Haarlem-2040-Groen-en-Bereikbaar/2017081633-3-Bijlage-Haarlem-2040-Groen-en-bereikbaar.pdf>

³ Commissie voor de milieueffectrapportage (2017), Structuurvisie Openbare Ruimte Haarlem Toetsingsadvies over het milieueffectrapport, 12 oktober 2017, projectnummer 3176.

http://api.commissiemer.nl/docs/mer/p31/p3176/3176_ts_toetsingsadvies.pdf

Naar aanleiding van het advies van de Commissie heeft de gemeente aan Royal HaskoningDHV gevraagd om op twee punten aanvullende informatie op het plan-MER te leveren:

1. De mate waarin de doelen van de structuurvisie met elkaar in overeenstemming en evenwicht kunnen worden gebracht. Dit punt is door de Commissie voor de m.e.r. aangemerkt als essentiële informatie voor de besluitvorming die zij mist in het plan-MER.
2. De mate waarin innovatieve mobiliteitsontwikkelingen op de langere termijn impact kunnen hebben op het ruimtegebruik en mogelijk een ander licht kunnen werpen op keuzes die in de structuurvisie worden gemaakt. De commissie beveelt aan om bij nadere afwegingen over investeringen in het mobiliteitssysteem en ruimtegebruik, rekening te houden met deze langere termijn ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit.

In de voorliggende notitie is de aanvulling op het plan-MER op bovenstaande twee aspecten opgenomen. Eerst wordt kort ingegaan op het advies van de Commissie voor de m.e.r. en de wijze waarop we daarmee mee om zijn gegaan en tot voorliggende aanvulling zijn gekomen. Vervolgens worden de uitgewerkte aanvullingen beschreven.

2 Advies Commissie voor de m.e.r. en wijze van omgang daarmee in deze aanvulling

2.1 Mate van verenigbaarheid van doelen structuurvisie

Wat zei de Commissie?

De Commissie voor de m.e.r. vindt het essentieel voor het besluit over de structuurvisie dat het plan-MER laat zien in hoeverre de strategische doelen onderling verenigbaar zijn. Zij geeft daarbij aan: *“Als geen sprake is van strijdigheid, dan moet dat worden onderbouwd. Waar sprake is van strijdigheid, moet het MER aangeven wat het betekent voor het doelbereik van de verschillende doelen.”*

Wat staat er in het plan-MER?

In het plan-MER is in hoofdstuk 5, meer in het bijzonder in paragraaf 5.3 de analyse opgenomen van de interactie tussen hoofdkeuzen en concrete beleidsuitspraken uit de structuurvisie. Daar is in beeld gebracht in hoeverre de hoofdkeuzen en concrete beleidsuitspraken elkaar versterken of met elkaar in strijd zijn. Geconcludeerd is dat de verschillende hoofdkeuzes elkaar grotendeels versterken, maar dat zij op onderdelen met elkaar strijdig kunnen zijn. Deze strijdigheden doen zich in het algemeen op specifieke locaties voor (zie pagina 150 van het plan-MER). Op pagina 138 van het plan-MER is beschreven welke mogelijkheden er zijn om de gesignaleerde strijdigheden bij te sturen. In het plan-MER is geen expliciete analyse opgenomen van de onderlinge strijdigheid van strategische doelen.

Wat is er mee gedaan in deze aanvulling?

Om tegemoet te komen aan het advies van de Commissie is de informatie in het plan-MER als volgt aangevuld:

1. Toelichten op welke manier in het plan-MER is verkend in hoeverre de doelen van de SOR met het geformuleerde nieuwe beleid worden bereikt;
2. Presenteren en toelichten van de beoordelingstabel die in het totstandkomingsproces van het MER is opgesteld ten behoeve van het analyseren van strijdigheden tussen hoofdkeuzen;
3. Opstellen, presenteren en toelichten van een beoordelingstabel voor analyse van strijdigheden tussen strategische doelen van de structuurvisie.

Daar waar in het plan-MER meer de nadruk ligt op de relatie tussen hoofdkeuzen en concrete beleidsvoornemens, is in deze aanvulling aan de hand van onderlinge confrontatie van hoofdkeuzen en strategische doelen geanalyseerd in hoeverre de (strategische doelen) van de Structuurvisie met elkaar verenigbaar zijn.

2.2 Impact van technologische ontwikkelingen in mobiliteit

Wat zei de Commissie?

De Commissie voor de m.e.r. vindt inzicht in de impact van technologische ontwikkelingen in mobiliteit op de langere termijn en de mate waarin die ontwikkelingen van invloed zijn op de keuzes die in de Structuurvisie gemaakt worden, belangrijke informatie voor besluitvorming over de Structuurvisie. De Commissie geeft aan: *“Hoewel de impact en timing van de mobiliteitsontwikkelingen nog niet precies bekend zijn, vindt de Commissie een analyse hiervan van duidelijke meerwaarde voor een visie tot 2040. Deze ontwikkelingen zijn ondertussen namelijk onmiskenbaar ingezet en schrijden snel voort. Inmiddels is duidelijk dat het mobiliteitssysteem in stedelijk gebied in 2040 heel anders zal functioneren dan in de huidige situatie. Dit plaatst de noodzaak van het vervolmaken van de regioring en de aanleg van een tunnel (met name ingrepen die voor de zeer lange termijn gedaan worden) in een ander perspectief. Belangrijke ontwikkelingen die hierbij spelen zijn:*

- *de toename van het aantal elektrische auto's (geen emissie stikstofoxiden en fijn stof, minder geluidemissie; daardoor minder gebruik van milieuruimte);*
- *de introductie van zelfrijdende voertuigen (met impact op o.a. autobezit, parkeren en rittenpatroon);*
- *de toename van het aantal elektrische fietsen incl. speed pedellecs (waardoor ook voor middellange/regionale autoverplaatsingen de fiets een alternatief wordt voor de auto);*
- *de vervaging van de grens tussen individueel en collectief vervoer, die zal leiden tot een meer integraal mobiliteitssysteem waarin niet meer het vervoermiddel, maar de reiziger met zijn/haar multimodale, actuele online-reisadvies centraal staat.”*

Wat staat er in het plan-MER?

In het plan-MER is in paragraaf 5.7.2 ingegaan op technologische ontwikkelingen in mobiliteit. Daarbij is geconcludeerd (zie pagina 125, 126 van het plan-MER):

- dat naar de toekomst toe een betere benutting van de bestaande infrastructuur mogelijk is;
- dat de keuzes ten aanzien van beleid en maatregelen in de Structuurvisie met betrekking tot bereikbaarheid en mobiliteit al in de huidige situatie nodig zijn. Deze keuzes kunnen niet wachten op resultaten van (autonome) technologische ontwikkelingen;
- dat de maatregelen uit de structuurvisie op het vlak van bereikbaarheid en mobiliteit autonome technologische ontwikkelingen niet in de weg staan.

Wat is er mee gedaan in deze aanvulling?

Om invulling te geven aan het advies van de Commissie, is daar in de voorliggende notitie als volgt een aanvulling op gemaakt. Er is een nadere analyse uitgevoerd van door de commissie specifiek benoemde belangrijke technologische ontwikkelingen en de impact daarvan op gebruik van vervoersmodaliteiten (voertuigbezit, rithoeveelheden, ritlengtes, modal-shift) en de daaruit voortvloeiende impact op ruimteclaims in de stad. Daar waar in het plan-MER meer de nadruk ligt op gevolgen van autonome technologische ontwikkelingen in zijn algemeenheid, is in deze aanvulling specifiek geanalyseerd wat de mogelijke gevolgen daarvan kunnen zijn voor ruimteclaims in de stad en gemaakte keuzes in de structuurvisie.

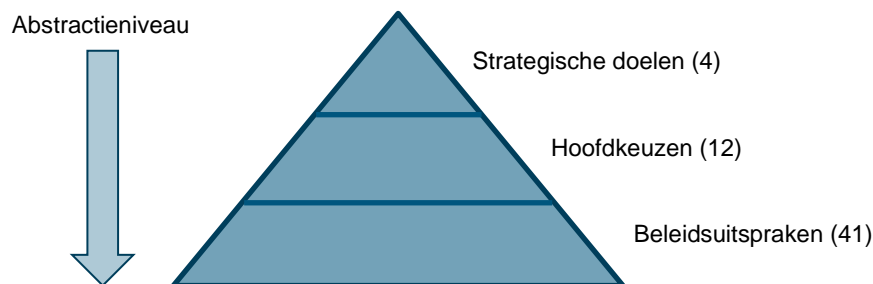
3 Aanvulling op het Plan-MER

3.1 Mate van verenigbaarheid strategische doelen uit structuurvisie

Opbouw structuurvisie en abstractieniveaus in wijze van beoordelen plan-MER

De structuurvisie bevat vier strategische doelen, met als uitwerking daarvan twaalf hoofdkeuzen en een daarvan af te leiden concrete beleidsinvullingen. Ten behoeve van het plan-MER is deze concrete beleidsinvulling in beeld gebracht als een set van 41 concrete 'beleidsuitspraken' die in de Structuurvisie zijn opgenomen (tabel 1 in het Plan-MER). Dit betreft beleidsuitspraken die a) nog niet in ander beleid zijn opgenomen en daarmee nieuw zijn⁴, en b) concreet genoeg zijn om ze te kunnen beoordelen op hun effecten op het milieu. De strategische doelen zijn overkoepelend en hebben het hoogste abstractieniveau, de beleidsuitspraken zijn het meest concreet. In figuur 1 is dit geschematiseerd weergegeven.

Figuur 1. Doelen, keuzen en beleidsuitspraken Structuurvisie.



Bovenstaand onderscheid is het vertrekpunt geweest voor de beoordeling in het plan-MER. Beleidsuitspraken zijn enerzijds beoordeeld op hun effecten op het milieu en anderzijds op de mate waarin ze bijdragen aan de hoofdkeuzen en strategische doelen van de structuurvisie ('doelbereik'). Daarnaast is op hoofdlijnen beoordeeld in hoeverre de beleidsuitspraken en hoofdkeuzen elkaar onderling versterken, dan wel strijdig kunnen zijn met elkaar. Voor strijdigheden is aangegeven hoe deze gemitigeerd kunnen worden. In de voorliggende aanvulling wordt deze analyse in schema samengevat voor de hoofdkeuzen onderling en wordt een systematische doorvertaling gemaakt naar de mate waarin de strategische doelen elkaar versterken, dan wel met elkaar in strijd kunnen zijn en wat daaraan gedaan kan worden. Daarmee is nu op alle abstractieniveaus de consistentie van het beleid van de Structuurvisie in beeld gebracht.

Een belangrijk gegeven vooraf is dat de gemeente in de voorfasen van de structuurvisie heeft moeten vaststellen dat een anders invullen van bereikbaarheid en mobiliteit onontkoombaar is om de gewenste kwaliteit van de openbare ruimte te kunnen bereiken. In de huidige situatie is de ruimteclaim ten behoeve van (vooral auto)bereikbaarheid dominant. Dit zal bij ongewijzigd beleid ten koste gaan van ruimte die nodig is voor een aantrekkelijk, gezond en sociaal leef- en verblijfsklimaat (zie paragraaf 2.4 van het plan-MER). Er ligt op dat vlak dan ook een grote opgave. Door te sturen op een andere bereikbaarheid en mobiliteit wordt ruimte gecreëerd ten bate van een aantrekkelijke, gezonde en sociale stad. Dat maakt dat de structuurvisie relatief veel hoofdkeuzen en beleidsuitspraken bevat die betrekking hebben op bereikbaarheid, maar waarvan het doelbereik zich óók uitstrekt tot de strategische doelen aantrekkelijke

⁴ Beleid dat al is voorgenomen en in andere beleidsstukken opgenomen, is in het plan-MER als autonome ontwikkeling beschouwd. Effecten daarvan zijn niet aan de Structuurvisie toegekend. Zo is de verdubbeling van de Oudeweg een nieuwe beleidsuitspraak, maar is de verdubbeling van de Waarderweg reeds vigerend beleid.

en gezonde en sociale stad. Bijvoorbeeld: het optimaliseren van de Regioring met daarin de Kennemertunnel is in de structuurvisie opgenomen om autoverkeer meer aan de randen van de stad te houden. Daardoor kan in de stad onder meer afwaardering van de parkeerring gerealiseerd worden ten bate van meer ruimte voor fietsers en voetgangers, kunnen er levendige stadsstraten gerealiseerd worden met een betere verblijfskwaliteit en kan er ruimte gegeven worden aan kwaliteit van looproutes.

Mogelijke strijdigheden tussen hoofdkeuzen

Bij het opstellen van het plan-MER zijn de hoofdkeuzen uit het plan-MER op systematische wijze met elkaar geconfronteerd. Op basis daarvan zijn potentiële strijdigheden tussen hoofdkeuzen naar voren gekomen en benoemd. Het onderliggende, gedetailleerde materiaal is echter omwille van de leesbaarheid niet in het MER opgenomen, maar in tekst samengevat per hoofdkeuze in hoofdstuk 5. In figuur 2 is deze systematische confrontatie alsnog in gecomprimeerde vorm weergegeven. In de figuur is per hoofdkeuze aangegeven of en op welke wijze er interactie is met andere hoofdkeuzen. Als er geen relatie is tussen twee hoofdkeuzen, dan is dat aangegeven met 'N.v.t.' (er is dan geen sprake van interactie doordat de hoofdkeuzen geen verband houden met elkaar). Als er wel sprake is van een relatie en daardoor interactie, maar die interactie is vanwege de invulling van de hoofdkeuze niet uitgesproken positief of negatief, dan is een score '0' gegeven (neutrale interactie. Bij strijdigheid ('negatieve interactie') is onderscheid gemaakt in strijdigheid die zich locatiespecifiek (op beperkte schaal, één of enkele specifieke locaties) kan voordoen en strijdigheid die zich breder verspreid over de stad (op grotere schaal) kan voordoen.

Figuur 2. Beoordeling van onderlinge interacties tussen de hoofdkeuzen in de structuurvisie.

| Hoofdkeuzen SQR | Verblijfskwaliteit | Recreatieve mogelijkheden en routes | Ruimte voor stadsnatuur | Gezonde straatbomen | Klimaatbestendigheid | Ruimte voor voetganger en kwaliteit looproutes | Fiets binnen de stad | Duurzame mobiliteit | Auto te gast in centraal stedelijk gebied | Versterken HOV-corridor | Ketenmobiliteit | Bundelen op de grote ring |
|--|--------------------|-------------------------------------|-------------------------|---------------------|----------------------|--|----------------------|---------------------|---|-------------------------|-----------------|---------------------------|
| Verblijfskwaliteit | | 1 | + | + | + | + | + | + | + | + | + | 1 |
| Recreatieve mogelijkheden en routes | 1 | | + | + | + | + | + | + | + | + | + | 0 |
| Ruimte voor stadsnatuur | + | + | | + | + | 1 | 1 | + | + | 0 | 0 | 1 |
| Gezonde straatbomen | + | + | + | | + | 0 | 0 | N.v.t. | + | 0 | 0 | + |
| Klimaatbestendigheid | + | + | + | + | | + | + | + | + | + | + | 0 |
| Ruimte voor voetganger en kwaliteit looproutes | + | + | 1 | 0 | + | | 1 | + | + | 0 | 0 | + |
| Fiets binnen de stad | + | + | 1 | 0 | + | 1 | | + | + | 0 | + | + |
| Duurzame mobiliteit | + | + | + | N.v.t. | + | + | + | | + | + | + | 0 |
| Auto te gast in centraal stedelijk gebied | + | + | + | + | + | + | + | + | | + | + | + |
| Versterken HOV-corridor | + | + | 0 | 0 | + | 0 | 0 | + | + | | + | 0 |
| Ketenmobiliteit | + | + | 0 | 0 | + | 0 | + | + | + | + | | 0 |
| Bundelen op de grote ring | 1 | 0 | 1 | + | 0 | + | + | 0 | + | 0 | 0 | |

| | |
|--------|--|
| N.v.t. | Geen relatie |
| + | Positieve interactie (synergie) |
| 0 | Neutrale interactie |
| 1 | Potentiele locatiespecifieke negatieve interactie (strijdigheid) |
| - | Negatieve interactie (strijdigheid) |

De figuur laat zien dat er bij het vergelijken van de hoofdkeuzes onderling, bij de meeste hoofdkeuzes sprake is van positieve interactie (synergie) in stadsbrede zin. De figuur laat verder zien dat er overall gezien geen sprake is van strijdigheden die zich stadsbreed voordoen. Deze constatering wordt onderbouwd door de effectbeoordeling van het plan-MER, daar wordt zo dadelijk bij de behandeling van de mogelijke strijdigheden tussen strategische doelen verder op in gegaan.

De figuur laat zien dat er wel sprake is van mogelijke strijdigheden die zich alleen op specifieke locaties voor zouden kunnen voordoen. In tabel 1 zijn ze toegelicht en is aangegeven hoe deze strijdigheden weggenomen kunnen worden.

Tabel 1. Mogelijke locatiespecifieke strijdigheden tussen hoofdkeuzes structuurvisie.

| Mogelijke locatiespecifieke strijdigheid | Toelichting | Mogelijkheden om strijdigheid weg te nemen |
|--|--|---|
| Bundelen op de grote ring ⇔ verblijfskwaliteit | Afwaarderen van de parkeerring voor autoverkeer en een aantal straten in de binnenstad en het centraal stedelijk gebied en verplaatsing van dit verkeer naar de Regioring leidt tot overall-verbetering van de omgevingskwaliteit, maar op sommige plaatsen zal de omgevingskwaliteit voor bewoners (geluid, lucht) afnemen. Daarmee staat de hoofdkeuze 'Verblijfskwaliteit' op enkele locaties op gespannen voet met de hoofdkeuze 'Bundelen op de Regioring'. | Aan de hand van milieu-informatie uit het plan-MER gericht zoeken naar een optimalisatie waarin de aantallen mensen met een verslechterde verblijfskwaliteit verder wordt verkleind (reducerende bronmaatregelen). Op plaatsen waar sprake is van verslechtering van verblijfskwaliteit/gezondheid via geluid en lucht, komen tot een verbetering van andere aspecten van het woon- en leefklimaat voor betrokken bewoners. Denk daarbij aan bijvoorbeeld meer groen, water, recreatiemogelijkheden (compenserende maatregelen). |
| Bundelen op de grote ring ⇔ ruimte voor stadsnatuur | Concrete projecten in het kader van de hoofdkeuze 'Bundelen op de Regioring' (met name de Kennemertunnel) zullen met ruimtebeslag te maken krijgen dat ten koste kan gaan van groen in de stad. Hier kan strijdigheid optreden met de hoofdkeuze 'Ruimte voor stadsnatuur'. Er zijn goede kansen om verlies aan groen op de ene locatie te compenseren met meer groen op andere locaties. | Vanuit de afwegingsmethodiek in de Structuurvisie staat bescherming van water en groen voorop. Echter, voor zover op dit abstractieniveau te overzien, moet worden verwacht dat de aanleg van de Kennemertunnel gezien de beoogde locatie ten koste zal gaan van (een deel van) het daar aanwezige groen. Verkleinen van dit risico door zuinig ruimtegebruik lijkt bij de Kennemertunnel nauwelijks mogelijk. Mogelijk kan de aanleg van een geboorde tunnel uitkomst bieden. In dat geval is de aanbeveling om in het kader van een 'natuurinclusief' projectplan voor de tunnel zorg te dragen voor een adequate (over-) compensatie van het verloren gegane groen. De Structuurvisie geeft aanknopingspunten voor kansrijke locaties voor een dergelijke compensatie. |
| Fiets binnen de stad ⇔ ruimte voor stadsnatuur | In binnenstad en centraal stedelijk gebied is de fysieke 'vrije' ruimte beperkt. Vanuit de hoofdkeuzes 'Ruimte voor voetgangers' en 'Fiets binnen de stad' liggen er claims op de ruimte die vrijkomt door vermindering van de ruimte voor autovoorzieningen, maar dat geldt ook voor de hoofdkeuze 'Ruimte voor stadsnatuur', en ook voor 'Klimaatbestendigheid'. | Vanuit de afwegingsmethodiek in de Structuurvisie staat <i>bescherming</i> van water en groen voorop. De vraag (die in deze afwegingsmethodiek niet wordt beantwoord) is echter, of <i>uitbreiding</i> van water en groen ook prioriteit heeft daar waar ook ruimte moet worden gecreëerd voor voetgangers en fietsers. De hoofdkeuze 'ruimte voor stadsnatuur' |
| Fiets binnen de stad ⇔ ruimte voor voetganger en kwaliteit looproutes | | |
| Ruimte voor voetganger en kwaliteit looproutes ⇔ ruimte voor stadsnatuur | | |

| | | |
|--|---|---|
| | | impliceert namelijk niet alleen behoud, maar ook versterking van natuur in de stad. In de uitwerking van het beleid van de Structuurvisie in concrete projecten zal dan ook aandacht moeten zijn voor de ruimtelijke situering van projecten die uit deze hoofdkeuzes voortkomen. Daarbij verdient het de voorkeur om vanuit integrale opgaven te werken, zodat op projectniveau expliciet afwegingen gemaakt kunnen worden tussen verschillende belangen. |
| Recreatieve mogelijkheden en routes ⇔ verblijfskwaliteit | Realisering van een opstappunt voor riviercruise en sloepenroute ondersteunen de hoofdkeuze 'Recreatieve mogelijkheden en routes', maar kan ter plaatse tot strijdigheid leiden met de hoofdkeuze 'Verblijfskwaliteit', bijvoorbeeld door aan- en afrijdend autoverkeer (waaronder taxi's) naar het opstappunt en uitstoot van sloepen. | Omdat de sloepenroute als doel heeft om de beleving van de (binnen)stad door recreanten vanaf het water te versterken, is het onontkoombaar dat bewoners het gebruik van de sloepenroute ervaren. De milieugevolgen door emissies van verbrandingsmotoren zijn te voorkomen door alleen elektrisch varen toe te staan en daarvoor een infrastructuur te creëren in de vorm van laadpalen langs de route. Aantasting van verblijfskwaliteit rondom het opstappunt voor riviercruises kan beperkt worden door een goede inrichting van de opstaplocatie, Kiss&Ride plek en een voorziening voor walstroom voor riviercruiseschepen. |

Mogelijke strijdigheden tussen strategische doelen

De vier strategische doelen van de Structuurvisie zijn:

- de aantrekkelijke stad;
- de gezonde en sociale stad;
- de metropolitane economie;
- de bereikbare stad.

De omgevingsaspecten en beoordelingscriteria van het plan-MER (tabel 2 van het plan-MER) houden verband met bovenstaande strategische doelen en hoofdkeuzen uit de structuurvisie. De belangrijkste en meeste evidente relaties met de strategische doelen zijn onderstaand in tabel 2 opgenomen. Vanwege deze relaties levert de effectbeoordeling van het plan-MER de onderbouwing in welke mate de strategische doelen met elkaar verenigbaar zijn. Wanneer er sprake is van strijdigheden, dan moet dat in de eerste plaats tot uitdrukking komen in negatieve scores in de effectbeoordeling van het plan-MER⁵.

⁵ In de effectbeoordeling is de structuurvisie integraal beoordeeld. Alle nieuwe be-m.e.r.-bare beleidsonderdelen zijn als geheel integraal beoordeeld op hun effecten op de genoemde omgevingsaspecten.

Tabel 2. Relatie omgevingsaspecten plan-MER en strategische doelen structuurvisie.

| Omgevingsaspect plan-MER | Relatie met strategische doelen Structuurvisie |
|--|---|
| Bereikbaarheid en mobiliteit | Bereikbare stad en metropolitane economie |
| Ruimtelijke kwaliteit stedelijk gebied | Aantrekkelijke stad en metropolitane economie |
| Gezondheid en welzijn | Gezonde en sociale stad |
| Natuur | Aantrekkelijke stad |

Zoals weergegeven in tabel 44 van het plan-MER scoort de Structuurvisie als totaal zowel binnen het omgevingsaspect bereikbaarheid en mobiliteit als binnen het aspect ruimtelijke kwaliteit stedelijk gebied (vrije ruimte, water en groen, cultuurhistorie, verbinding met omgeving) positief. Binnen het aspect Gezondheid en welzijn (geluid, luchtkwaliteit, mogelijkheden tot bewegen, barrièrewerking) is er op de meeste criteria sprake van positieve scores en overall gezien niet van negatieve scores. Hieruit volgt dat de invulling van de Structuurvisie dusdanig is, dat het strategische doel bereikbare stad overall, stadsbreed gezien goed verenigbaar is met de strategisch doelen aantrekkelijke stad en gezonde en sociale stad. Op het vlak van de gezonde en sociale stad is er wat betreft hittestress een neutrale score. Op dit vlak blijft de structuurvisie achter. Op het vlak van stadsnatuur (aantrekkelijke stad) blijft de structuurvisie qua score ook achter, gezien de neutrale score voor ecologisch waardevolle plekken binnen de stad. Voor beschermde natuurgebieden buiten de stad (Natura 2000 gebied Kennemerland-Zuid) is er vanwege neerslag van stikstof sprake van een negatieve score. Dit is een direct gevolg van het optimaliseren van de regioring, waardoor er minder verkeer in de stad rijdt en meer aan de randen van de stad (in dit geval aan de westelijke kant, nabij het Natura 2000 gebied Kennemerland-Zuid). Dit negatieve effect is, zoals het plan-MER ook aangeeft, te mitigeren tot een neutraal effect.

Wanneer de strategische doelen nu nog eens expliciet en systematisch met elkaar geconfronteerd worden, dan levert dat het beeld op zoals in figuur 3 weergegeven. In de figuur is per strategisch doel aangegeven of en op welke wijze er interactie is met andere strategische doelen. Als er geen relatie is tussen twee doelen, dan is dat aangegeven met 'N.v.t.' (er is dan geen sprake van interactie doordat de doelen geen verband houden met elkaar). Als er wel sprake is van een relatie en daardoor interactie, maar die interactie is vanwege de invulling van het doel niet uitgesproken positief of negatief, dan is een score '0' gegeven (neutrale interactie. Bij strijdigheid ('negatieve interactie') is onderscheid gemaakt in strijdigheid die zich locatiespecifiek (op beperkte schaal, één of enkele specifieke locaties) kan voordoen en strijdigheid die zich breder verspreid over de stad (op grotere schaal) kan voordoen.

Figuur 3. Beoordeling van onderlinge interacties tussen de strategische doelen van de structuurvisie

| Strategische doelen SOR | Aantrekkelijke stad | Gezonde stad | Metropolitane economie | Bereikbare stad |
|-------------------------|---------------------|--------------|------------------------|-----------------|
| Aantrekkelijke stad | | 1 | + | + |
| Gezonde stad | 1 | | + | 1 |
| Metropolitane economie | + | + | | + |
| Bereikbare stad | + | 1 | + | |

| | |
|--------|--|
| N.v.t. | Geen relatie |
| + | Positieve interactie (synergie) |
| 0 | Neutrale interactie |
| 1 | Potentiele locatiespecifieke negatieve interactie (strijdigheid) |
| - | Negatieve interactie (strijdigheid) |

De figuur laat zien dat er sprake kan zijn van mogelijke strijdigheden die zich locatiespecifiek voordoen. In tabel 3 zijn ze toegelicht en is aangegeven hoe de strijdigheid weggenomen kan worden.

Tabel 3. Mogelijke locatiespecifieke strijdigheden tussen strategische doelen structuurvisie.

| Mogelijke locatiespecifieke strijdigheid | Toelichting | Mogelijkheden om strijdigheid weg te nemen |
|--|--|---|
| Aantrekkelijke stad ⇔ gezonde stad | Vanuit het oogpunt van de aantrekkelijke stad wordt autoverkeer zoveel mogelijk over de Regioring afgewikkeld, met als doel om minder autoverkeer in de stad te hebben. Vrijkomende ruimte komt vooral ten bate van fietsers en voetgangers. Dit heeft positieve effecten op luchtkwaliteit en geluid en draagt bij aan duurzame mobiliteit en aan meer bewegen. Maar omdat het nog steeds om verhard oppervlak gaat, draagt het niet bij aan gezondheid gerelateerde vermindering van hittestress. Om hittestress te verminderen is juist minder verhard oppervlak nodig en meer groen en water. De afwegingsmethodiek van de structuurvisie richt zich op bescherming van bestaand groen en water. Daardoor kunnen benodigde ruimteclaims voor verminderen hittestress door middel van 'ontstenen' het afleggen tegen ruimteclaims voor fietsers en voetgangers. | Afhankelijk van de uitkomsten van de agenda Klimaatadaptatie en de concrete risico's wat betreft hittestress verdient het aanbeveling om te overwegen om uitbreiding van groen en water expliciet in de afwegingsmethodiek van de structuurvisie op te nemen. In de uitwerking van het beleid van de Structuurvisie in concrete projecten zal aandacht moeten zijn voor een optimale ruimtelijke situering en uitvoering van projecten, volgens vanuit de structuurvisie doorvertaalde integrale opgaven, zodat (ook) op projectniveau expliciet afwegingen gemaakt worden tussen verschillende belangen. |
| Bereikbare stad ⇔ gezonde stad | Het optimaliseren van de Regioring, de Kennemertunnel, afwaardering van de parkeerring voor autoverkeer en een aantal straten in de binnenstad en het centraal stedelijk gebied en verplaatsing van dit | Aan de hand van milieu-informatie uit het plan-MER gericht zoeken naar een optimalisatie waarin de aantallen mensen met een verslechterde verblijfskwaliteit verder wordt verkleind (reducerende |

| | | |
|--|--|---|
| | verkeer naar de Regioring leidt tot overall-verbetering van de omgevingskwaliteit, maar op sommige plaatsen zal de omgevingskwaliteit voor bewoners (geluid, lucht) afnemen. | bronmaatregelen). Op plaatsen waar sprake is van verslechtering van gezondheid via geluid en lucht, komen tot een verbetering van andere aspecten van het woon- en leefklimaat voor betrokken bewoners. Denk daarbij aan bijvoorbeeld meer groen, water, recreatiemogelijkheden (compenserende maatregelen). |
|--|--|---|

3.2 Impact technologische ontwikkelingen mobiliteit op lange termijn

Op basis van expert-judgement is een aanvullende systematische verkenning gemaakt van de belangrijkste technologische ontwikkelingen op het vlak van mobiliteit en de mogelijke impact daarvan op de openbare ruimte in het algemeen en de keuzes in de structuurvisie in het bijzonder⁶. In deze paragraaf is inzichtelijk gemaakt in welke mate innovatieve mobiliteitsontwikkelingen op de langere termijn impact kunnen hebben op het ruimtegebruik en mogelijk een ander licht kunnen werpen op keuzes die in de structuurvisie worden gemaakt. In tabel 4 zijn de resultaten van deze systematische verkenning opgenomen. Daarbij is onderscheid gemaakt in impact op enerzijds de verkeersproductie en anderzijds het ruimtegebruik. Bij de verkeersproductie staat de vraag centraal: leidt de betreffende ontwikkeling voor zover op basis van de kennis van nu kan worden overzien tot meer of minder gebruik van het betreffende vervoermiddel. Het gaat dan zowel om gebruik, aantal ritten als ritlengte. Bij ruimtegebruik staat de vraag centraal: leidt de betreffende ontwikkeling voor zover op basis van de kennis van nu kan worden overzien tot meer of minder ruimtegebruik voor de betreffende verplaatsingswijze. Het gaat dan zowel om ruimte om te verplaatsen, op en over te stappen als om ruimte om te parkeren/stallen.

Tabel 4. Technologische ontwikkelingen mobiliteit en mogelijke impact op ruimtegebruik en keuzen structuurvisie.

| Ontwikkeling | Mogelijke impact op verkeersproductie (voertuigkilometers) | Mogelijke impact op ruimtegebruik | Mogelijke impact op milieubelasting (geluid en luchtkwaliteit) |
|--|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Personenauto's | <ul style="list-style-type: none"> ▮/↑ beperkt meer voertuigkilometers | <ul style="list-style-type: none"> ▮ geen impact | <ul style="list-style-type: none"> ↓ minder milieubelasting |
| Toelichting: | Aanschaf van een elektrische personenauto is nu nog duurder dan een traditionele auto, de huidige verwachting is dat die aanschafprijs op termijn op hetzelfde niveau zal zijn en dat ook de actieradius het niveau van de traditionele auto verder zal naderen. Gebruik van een elektrische auto is wel goedkoper (elektriciteit is | Uitgaande van de verwachting dat de aanschafprijs op termijn op hetzelfde niveau is als traditionele auto, zal sec ontwikkeling van elektrische auto's op lange termijn niet leiden tot minder auto's, mogelijk wel tot beperkt meer voertuigkilometers. Er blijft ruimte nodig voor infrastructuur, zowel wat betreft doorstroming | Minder uitstoot stikstofoxiden, fijn stof en minder motorgeluid. Nog steeds wel bandengeluid (boven circa 50 km/u maatgevend). Fossiele voertuigen op basis van huidige prognoses op langere termijn ook steeds minder uitstoot (stikstofoxiden, roet), winst ten opzichte van autonome ontwikkeling kan daardoor |

⁶ Geraadpleegde bronnen:

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2015), Chauffeur aan het stuur? Zelfrijdende voertuigen en het verkeer- en vervoersysteem van de toekomst, oktober 2015.

Nijland, H et al (2012), Elektrisch rijden in 2050: gevolgen voor de leefomgeving, PBL-publicatienummer 500226002, Planbureau voor de Leefomgeving, 2012.

Tillema et al (2017), Paden naar een zelfrijdende toekomst, Vijf transitiestappen in beeld, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, maart 2017.

| | | | |
|-------------------------|---|---|---|
| | voordeliger dan fossiele brandstof), mogelijk dat de auto daardoor vaker gebruikt wordt voor kortere ritten en dat daardoor de verkeersproductie toeneemt. | als parkeren. Daardoor geen substantiële impact op ruimtegebruik te verwachten. Benodigde uitbreiding van oplaadvoorzieningen kan een relevante ruimteclaim gaan opleveren als dit overwegend decentraal blijft en niet meer wordt geïntegreerd in bestaande infrastructuur (bijv. snellaadstations bij bestaande tankstations). | beperkt zijn. Elektrische voertuigen hebben ook slijtage emissies grovere fijn stof fractie (PM ₁₀). |
| • Vrachtauto's | ↑ meer voertuigkilometers | ↑ meer ruimte nodig | ↓ minder milieubelasting |
| Toelichting: | Huidige verwachting is dat elektrificatie van vrachtverkeer in stad leidt tot meer kleinere elektrische vrachtauto's, die vanaf randen van de stad in distributiecentra de stad in rijden. Grotere vrachtvoertuigen bedienen van buitenaf de distributiecentra. Er vanuit gaand dat distributievraag niet afneemt, zal bij kleinere vrachtauto's sprake zijn van toename van ritten en daarmee verkeersproductie. | Aan stadsranden is ruimte nodig voor distributiecentra. In de stad blijft ruimte nodig voor infrastructuur voor distributieverkeer, vooral wat betreft doorstroming. Voertuig grootte neemt wel af. Op trajecten waar alleen de kleinere vrachtauto's mogen rijden, kan dat betekenen dat rijstroken minder breed en bochten minder ruim uitgevoerd kunnen worden. | Minder uitstoot stikstofoxiden, fijn stof en minder motorgeluid. Nog steeds wel bandengeluid (boven circa 50 km/u maatgevend). Fossiele voertuigen op basis van huidige prognoses op langere termijn ook steeds minder uitstoot (stikstofoxiden, roet), winst ten opzichte van autonome ontwikkeling kan daardoor beperkt zijn ook vanwege verwachte toename voertuigkilometers. Elektrische voertuigen hebben ook slijtage emissies grovere fijn stof fractie (PM ₁₀). |
| • Fietsen | ↓ minder voertuigkilometers (auto) | ↑ meer ruimte nodig | ↓ minder milieubelasting |
| Toelichting: | Toename gebruik elektrische fietsen en speed-pedelects leidt naar verwachting tot minder gebruik van de auto, het gaat dan om ritten van max. 15-20 km. Het aantal voertuigkilometers van auto's neemt dan af. | Meer elektrische fietsen maakt dat meer ruimte nodig is voor infrastructuur. Voldoende brede fietspaden waar fietsen met verschillende snelheden veilig en voldoende vlot afgewikkeld kunnen worden. Voor een deel zou die ruimte beschikbaar kunnen komen doordat er minder ruimte voor auto's nodig is doordat er minder autoverplaatsingen zijn en doordat een toename van elektrische fietsen mogelijk leidt tot afname 'tweede auto's' per huishouden, in dat geval neemt de behoefte aan parkeer ruimte af. | Door afname auto gebruik minder uitstoot stikstofoxiden en fijn stof, minder geluidbelasting. |
| Zelfrijdende voertuigen | ↑ meer voertuigkilometers (auto) | ↑/↓ in stad minder ruimte nodig, aan stadsrand meer ruimte nodig | ▪ geen impact |
| Toelichting: | Uitgaande van een concept van zelfrijdende voertuigen dat voertuig bij gebruikersvraag zelf autonoom van parkeerlocatie | Aan stadsrand is meer ruimte nodig, in de stad is minder permanente parkeer ruimte nodig (uitgaande van concept waarbij | Aan de ene kant toename van autokilometers (meer uitstoot, geluid), aan andere kant minder uitstoot vanwege efficiënt rijden |

| | | | |
|------------------------------------|---|---|--|
| | aan rand van de stad, via de ophaallocatie in de stad naar de bestemming (huis of anders) rijdt, neemt aantal voertuigkilometers toe vanwege langere ritlengtes (pendelen tussen stadsrand en ophaallocatie). Ten gevolge van ontwikkeling van sec zelfrijdende voertuigen is geen afname van voertuigbezit te verwachten. | zelfrijdende auto van locatie aan stadsrand naar vertreklocatie rijdt). Door toename van voertuigkilometers blijft ruimte voor infra nodig voor vlotte verkeersafwikkeling. | van autonome voertuigen. Per saldo vanwege sec zelfrijdende voertuigen geen relevante impact op milieugebruiksruimte verwacht. In combinatie met elektrische aandrijving wel minder milieubelasting mogelijk (zie bij elektrische voertuigen). |
| Autodelen | ▮/↓ beperkt minder voertuigkilometers (auto) | ↓ minder parkeerruimte nodig | ↓ minder milieubelasting |
| Toelichting: | Ten gevolge van sec autodelen is afname van voertuigbezit te verwachten. Voertuigen worden efficiënter ingezet, staan minder stil. Of aantal ritten afneemt is sterk afhankelijk van aanbod en prijs van deelauto's. Minder voertuigkilometers is mogelijk, vanwege bewuster autogebruik. | Door afname voertuigbezit en efficiënter voertuiggebruik minder parkeerruimte nodig. | Bij autodelen worden voertuigen intensiever gebruikt, daardoor eerder afgeschreven en vervangen door nieuwer, schoner voertuig met lagere uitstoot stikstofoxiden en fijn stof. |
| Mobility as a service ⁷ | ↓ minder voertuigkilometers (auto) | ↑/↓ locatie afhankelijk meer of minder ruimte nodig | ↓ minder milieubelasting |
| Toelichting: | Afname van voertuigkilometers van auto te verwachten van stadsrand naar binnen de stad, uitgaand van aanname dat meest vlotte en efficiënte vervoerwijze van stadsrand naar stad niet met auto maar met OV of (elektrische) fiets is. | Door afname van voertuigkilometers per auto van stadsrand naar stad mogelijk minder ruimte nodig voor infrastructuur voor auto's. Als meer verplaatsingen per (elektrische) fiets gaan plaatsvinden, dan zal dat extra ruimte vergen voor fietsers t.b.v. verkeersveiligheid en vlotte afwikkeling. Aan stadsranden zal meer ruimte nodig zijn voor transferia. | Door afname autogebruik minder uitstoot stikstofoxiden en fijn stof, minder geluidbelasting. |

Als nu de ontwikkelingen en de mogelijke impact op verkeersproductie en ruimtegebruik in samenhang wordt gezien, dan levert dat het volgende beeld op. Ten gevolge van de genoemde ontwikkelingen is in de stad overall gezien ('per saldo') een afname van voertuigkilometers van personenauto's aannemelijk. Vooral de verwachte toename van elektrische fietsen en de ontwikkeling van mobility as a service zorgen daarvoor. Op basis van alle maatregelen in de structuurvisie⁸, is uitgegaan van 15% minder autoritten van en naar de binnenstad en het centraal stedelijk gebied en 7,5% minder autoritten van en naar het stedelijk gebied⁹. Mogelijk leiden de genoemde technologische ontwikkelingen tot een wat grotere afname van autoritten dan waar nu in de structuurvisie vanuit is gegaan. Daarbij wordt opgemerkt dat voor vrachtverkeer bij ontwikkeling van elektrisch vervoer in de stad een toename van voertuigkilometers aannemelijk is (kleinere vrachtoertuigen bij een gelijkblijvende distributievraag).

⁷ Onder mobility as a service wordt hier verstaan het concept van mobiliteitsdiensten, waarbij op basis van de reisbehoefte efficiënte verplaatsing wordt aangeboden door goed op elkaar aansluitend multimodaal transport (trein, bus, auto, fiets, etc.).

⁸ Onder andere realiseren fietsring, afwaarderen parkeerring, knip/autoluw maken Houtplein, Knip/autoluw maken Kennemerbrug, optimaliseren regioring, vervolmaken fietsnetwerk, versterken HOV, realiseren P+W, P+R.

⁹ Dat is als zodanig in het verkeersmodel opgenomen en werkt daarmee door in de effecten op geluid en luchtkwaliteit.

Uit het plan-MER volgt dat met de bereikbaarheidsmaatregelen als het optimaliseren van de regioring (inclusief Kennemertunnel) en het afwaarderen van de parkeerring voor autoverkeer ten gunste van fietsers, het verkeersnetwerk als geheel beter functioneert en de doorstroming verbetert. Zonder de voornoemde maatregelen is er sprake van meer doorstromingsproblemen. Omdat het aantal autoritten mogelijk iets lager uitpakt dan nu in de structuurvisie voorzien en het aantal vrachtritten (distributie) mogelijk wat hoger, plaatsen de beschouwde technologische ontwikkelingen het nut en de noodzaak van het optimaliseren van de regioring nu niet in een ander daglicht.

Wat betreft ruimtevraag is het overallbeeld dat het niet aannemelijk is dat de genoemde ontwikkelingen per saldo tot minder ruimte voor wegcapaciteit voor auto's (personen en vracht) leiden dan waar nu in de structuurvisie vanuit is gegaan. Op de regioring is ten gevolge van de beschouwde ontwikkelingen niet minder verkeer te verwachten dan waar nu in de structuurvisie vanuit is gegaan. De ontwikkelingen autodelen, zelfrijdende voertuigen en mobility as a service leiden wel tot verschuivingen in ruimtevraag. Op straat zal minder ruimte nodig zijn voor parkeren, aan de stadsranden zal meer ruimte nodig zijn voor transferia, gecombineerd met voorzieningen voor deelauto's, openbaar vervoer en fietsen. Wat betreft ruimtevraag in de stad pakt dit in het licht van de structuurvisie gunstig uit, aangezien de ruimteclaims in de woonwijken het grootst zijn. Vrijkomende parkeerruimte biedt kansen voor versterking van bijvoorbeeld groen en water, trottoirs, spelen, leefbaarheid, waarmee een extra bijdrage geleverd kan worden aan de doelstellingen voor een aantrekkelijke, gezonde en klimaatbestendige stad (minder steen, meer groen en water, vermindering hittestress). Tegelijkertijd kan dit ook conflicteren met de ruimtevraag voor infrastructuur.

Aandachtspunten vormen de ruimtevraag voor fietsinfra in de stad en transferia en distributiecentra aan de rand van de stad. Meer elektrische fietsen en speed-pedelects maken dat meer ruimte nodig is voor fietsinfrastructuur, voldoende brede fietspaden waar fietsen met verschillende snelheden veilig en voldoende vlot afgewikkeld kunnen worden. In de structuurvisie wordt invulling gegeven aan meer ruimte voor de fiets in de stad, op het vlak van mobiliteit conflicteert dit potentieel met ruimte voor voetgangers. Verdergaande toename van elektrische fietsen kan dit conflict versterken.

In de structuurvisie zijn transferia voor personenvervoer voorzien. Mogelijk leiden de genoemde ontwikkelingen tot een grotere behoefte en daaruit voortvloeiende capaciteit en ruimtevraag dan nu voorzien. Distributiecentra aan de randen van de stad zijn niet in de structuurvisie voorzien. Daarmee kunnen de genoemde ontwikkelingen tot een grotere ruimtevraag aan de randen van de stad leiden dan nu voorzien. Weliswaar is de spanning op ruimteclaims daar minder dan in de stad, toch kunnen zich ook daar conflicten voordoen bijvoorbeeld op het vlak van recreatieve mogelijkheden en routes die aan de randen van de stad zijn gelegen of voorzien.

Wanneer de Kennemertunnel in het licht van de genoemde mogelijke ontwikkelingen geplaatst wordt, dan levert dat het volgende beeld op. De tunnel is een vitale schakel in het optimaliseren van de regioring. Zoals naar aanleiding van tabel 4 onderbouwd, is het niet aannemelijk dat de verwachte technologische ontwikkelingen tot een grotere afname van verkeer op de regioring leiden dan waar nu in de structuurvisie vanuit is gegaan. Daarmee leiden ze niet tot een gewijzigde capaciteitsvraag en daaruit voortvloeiend niet tot een gewijzigde ruimteclaim ter hoogte van de Kennemertunnel. De beschouwde technologische ontwikkelingen plaatsen de nut en noodzaak van de tunnel daardoor niet in een ander daglicht.

Tot slot wordt opgemerkt dat verdergaande toename van elektrische voertuigen in algemene zin een positieve impact kan hebben op de milieugebruiksruimte. Het gaat dan om luchtkwaliteit (minder uitstoot stikstofoxiden, fijn stof) en wegverkeerslawaai (minder motorgeluid). Nuanceringen daarbij zijn dat er ook bij elektrische voertuigen sprake is van geluidemissie door bandengeluid, boven circa 50 km/u is bandengeluid maatgevend ten opzichte van motorgeluid. Wat betreft luchtkwaliteit is het zo dat

traditionele voertuigen steeds 'schoner' worden, in termen van minder uitstoot van stikstofoxiden en fijn stof¹⁰. De verwachting is dat het verschil in uitstoot van de genoemde stoffen tussen traditionele (verbrandingsmotor) en elektrische voertuigen op de langere termijn (2050) beperkt is¹¹. Gezien de constatering in het plan-MER dat ter hoogte van de tunnelmonden van Kennemertunnel verslechtering van de luchtkwaliteit optreedt, heeft verdergaande toename van elektrische voertuigen dan nu in de prognoses voorzien mogelijk een minder negatieve impact op de luchtkwaliteit. Daarmee biedt het een kans op een op het vlak van luchtkwaliteit (beperkt) betere inpasbaarheid van de tunnel.

Bovenstaande conclusies zijn gebaseerd op huidige kennis, ontwikkelingen en toekomstverwachtingen. Ze zijn daardoor omgeven met onzekerheden, ook omdat het om verwachtingen voor de langere termijn gaat. Geadviseerd wordt om gedurende de looptijd van de Structuurvisie bij besluitvorming over concrete investeringen in projecten de dan actuele kennis en waarschijnlijke scenario's te betrekken. En daarbij af te wegen of bepaalde ingrepen of invulling van beleid zoals nu in de Structuurvisie opgenomen nog steeds nodig zijn om de doelen te halen, of dat de dan voortgeschreden (technologische) mobiliteitsontwikkelingen op projectniveau om gewijzigde invulling vragen.

4 Ter afsluiting

In deze notitie is aanvullende informatie opgenomen op het plan-MER voor de Structuurvisie openbare ruimte; Haarlem 2040: Groen en bereikbaar. Het betreft informatie op twee punten die door de Commissie voor de m.e.r. in haar advies zijn aangegeven:

1. De mate waarin de doelen van de structuurvisie met elkaar in overeenstemming en evenwicht kunnen worden gebracht. Dit punt is door de Commissie voor de m.e.r. aangemerkt als essentiële informatie voor de besluitvorming die zij mist in het plan-MER.
Op dit punt is informatie aangevuld door expliciet de hoofdkeuzes en strategische doelen onderling met elkaar te confronteren en te analyseren in hoeverre de (strategische doelen) van de Structuurvisie met elkaar verenigbaar zijn.
2. De mate waarin innovatieve mobiliteitsontwikkelingen op de langere termijn impact kunnen hebben op het ruimtegebruik en mogelijk een ander licht kunnen werpen op keuzes die in de structuurvisie worden gemaakt. De commissie beveelt aan om bij nadere afwegingen over investeringen in het mobiliteitssysteem en ruimtegebruik, rekening te houden met deze langere termijn ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit.
Op dit punt is informatie aangevuld door een nadere analyse te geven van door de commissie specifiek benoemde belangrijke technologische ontwikkelingen en de impact daarvan op gebruik van vervoersmodaliteiten (voertuigbezit, rithoeveelheden, ritlengtes, modal-shift) en de daaruit voortvloeiende impact op ruimteclaims in de stad.

Het plan-MER en de voorliggende aanvulling tezamen bevatten de benodigde milieu-informatie voor de besluitvorming over de Structuurvisie Openbare Ruimte Haarlem.

¹⁰ Zie paragraaf 4.3.2 van het plan-MER, waaruit naar voren komt dat de concentraties stikstofdioxide van 2015 naar 2030 autonoom gezien afnemen.

¹¹ Nijland, H. et al (2012), Elektrisch rijden in 2050: gevolgen voor de leefomgeving; Planbureau voor de Leefomgeving, PBL-publicatienummer 500226002.