



Commissie voor de  
**milieueffectrapportage**

## Structuurvisie Openbare Ruimte Haarlem

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport

17 januari 2017 / projectnummer: 3176





# 1. Hoofdpunten van het MER

De gemeente Haarlem wil een integrale visie op de openbare ruimte opstellen waarin duidelijke keuzes voor de openbare ruimte worden gemaakt om te voorkomen dat 'van alles een beetje gebeurt' en zwakke functies als groen en speelruimte voor kinderen worden weggedrukt. Tegelijk wil de gemeente ervoor zorgen dat de stad in de toekomst bereikbaar blijft bij een toename van de bevolking en bijbehorende mobiliteit.

Voor het opstellen van de Structuurvisie Openbare Ruimte wordt een plan-MER opgesteld, omdat de visie mogelijk kaderstellend is voor de wijziging van de ringweg rond Haarlem en negatieve gevolgen kan hebben voor het nabijgelegen Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid. De gemeente heeft de Commissie voor de m.e.r. (hierna 'de Commissie')<sup>1</sup> gevraagd om een advies op te stellen over de in dit kader opgestelde Notitie Reikwijdte en Detailniveau (hierna: NRD)<sup>2</sup>.

De Commissie constateert dat de NRD een sterk accent legt op de mobiliteitsaspecten van de Structuurvisie. Uit een gesprek met de gemeente begrijpt zij echter dat het juist de bedoeling is om evenwicht tussen de verschillende doelstellingen te bewerkstelligen.<sup>3</sup> Gelet hierop beschouwt zij de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport (MER):

- Een heldere en transparante beschrijving van de verschillende doelen van de Structuurvisie en de eventueel daarbinnen gehanteerde prioriteiten.
- Een onderzoek naar de mogelijke synergie en strijdigheden die kunnen optreden wanneer de verschillende doelen worden uitgewerkt in maatregelen en projecten, bijvoorbeeld door de beschrijving van een alternatief dat bereikbaarheid als leidraad gebruikt en een alternatief waarin de doelstellingen 'aantrekkelijke stad' en 'gezonde stad' leidend zijn.
- Een beschrijving van de wijze waarop de maatregelen en projecten bijdragen aan de doelen voor de openbare ruimte, waaronder de leefbaarheid en de bereikbaarheid.

Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER dient te bevatten. De Commissie bouwt in haar advies voort op de NRD. Dat wil zeggen dat ze in dit advies niet ingaat op de punten die naar haar mening daarin voldoende aan de orde komen.

---

<sup>1</sup> De samenstelling en werkwijze van de werkgroep van de Commissie m.e.r. en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, via de link [3176](#) of door dit nummer op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) in te vullen in het zoekvak.

<sup>2</sup> Rapport Structuurvisie Openbare Ruimte Haarlem, Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de plan-m.e.r.-procedure, Royal HaskoningDHV, 27 oktober 2016.

<sup>3</sup> Gesprek op 10 januari 2017.

## 2. Achtergrond en probleemstelling

### 2.1 Achtergrond, probleemstelling en doel

De voorliggende NRD lijkt ambivalent in haar doelstellingen. Er is binnen de gemeente behoefte aan een integrale visie op de openbare ruimte waarin alle ruimtelijke claims een plek vinden.<sup>4</sup> Tegelijkertijd lijken mobiliteit en bereikbaarheid leidend bij de ontwikkeling van de visie. De NRD en het Duurzaam ontwikkelingsmodel<sup>5</sup> benaderen de ruimte vraag vooral vanuit mobiliteit. Wel wordt aangegeven dat ook andere thema's om ruimte vragen, zoals waterberging, groen, maatregelen tegen hittestress, of sociale behoeften als speelplaatsen en lokale voorzieningen vanwege vergrijzing van de bevolking.

Uit een gesprek met de gemeente blijkt echter dat de verschillende doelstellingen (vitale stad, duurzame mobiliteit, metropolitane economie en klimaatbestendige stad<sup>6</sup>) gelijkwaardig aan elkaar zijn en tot een integrale visie moeten worden uitgewerkt. Gelet hierop adviseert de Commissie om voor iedere doelstelling zo concreet mogelijk te beschrijven welke opgave moet worden gerealiseerd.

### 2.2 Beleidskader

Geef in het MER aan welke wet- en regelgeving en welk beleid relevant is voor de Structuurvisie Openbare Ruimte en of het voornemen kan voldoen aan de randvoorwaarden die hieruit voortkomen. Ga daarbij in ieder geval in op het regionale en lokale mobiliteits- en leefomgevingsbeleid.

#### **Te nemen besluit(en)**

De m.e.r.-procedure wordt doorlopen voor de Structuurvisie. Daarnaast zijn vervolgbesluiten nodig om de plannen uit de Structuurvisie te realiseren. Geef aan welke besluiten dit zijn, wie daarvoor het bevoegde gezag is en – waar mogelijk – wat globaal de tijdsplanning is.

## 3. Voorgenomen activiteit en alternatieven

### 3.1 Algemeen

De verschillende doelen genoemd in de NRD (het realiseren van een 'regionaal perspectief', een 'metropolitane economie' en het realiseren van een 'aantrekkelijke', 'gezonde' en 'bereikbare stad') en bijbehorende opgaven zijn niet op voorhand met elkaar verenigbaar. Door vanuit verschillende perspectieven een optimale situatie uit te werken, kan in beeld worden gebracht waar doelen en opgaven elkaar overlappen dan wel in de weg zitten. Vervolgens kan worden onderzocht welke win-winoplossingen hiervoor beschikbaar zijn en hoe deze moeten

---

<sup>4</sup> Zie blz. 1 NRD.

<sup>5</sup> Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte Haarlem 2040, gemeente Haarlem, mei 2016.

<sup>6</sup> Deze doelen komen niet geheel overeen met de doelen zoals geformuleerd in de NRD, blz. 4-5.

worden gewogen, dan wel waar specifieke keuzes nodig zijn. Een mogelijkheid om te laten zien hoe de verschillende doelen tegen elkaar zijn afgewogen en in de Structuurvisie een plek hebben gekregen, is om in eerste instantie in het MER twee alternatieven naast elkaar uit te werken en deze in tweede instantie in elkaar te schuiven. Naast een alternatief waarbij mobiliteit en bereikbaarheid leidend is (hierna: alternatief mobiliteit), kan een alternatief worden uitgewerkt waarbij de kwaliteit van de openbare ruimte voorop staat (hierna: alternatief kwaliteit openbare ruimte). Dit zou vervolgens kunnen leiden tot een synthese van beide alternatieven. In het MER zou dan kunnen worden beschreven hoe is omgegaan met de mogelijke knelpunten in relatie tot de milieueffecten daarvan.

Ga in op de niet m.e.r.-plichtige ontwikkelingen als bredere sloten voor waterberging en parkeervoorzieningen voor auto's en fietsen die de Structuurvisie mogelijk maakt voor zover deze onderdelen aanzienlijke milieugevolgen kunnen hebben, al dan niet in cumulatie met de wijziging van de ringweg rond Haarlem.

## 3.2 Alternatief mobiliteit

Beschrijf de stappen die hebben geleid tot het alternatief mobiliteit. Geef per onderscheiden stap de milieuarargumenten die daarbij aan de orde waren. Het alternatief mobiliteit is een set aan infrastructurele ingrepen, verkeersmaatregelen, parkeervoorzieningen en voornemens voor een Hoogwaardig openbaar vervoer(HOV)-, fiets- en wandelnetwerk enerzijds en water en groen gerelateerde maatregelen anderzijds. Een aantal maatregelen komt samen in de sleutelprojecten die in de NRD worden genoemd. De Commissie adviseert in het MER optimalisatievarianten te onderzoeken die zich onderscheiden door maximaal invulling te geven aan de mobiliteits- en bereikbaarheidsdoelen en daarbinnen te bezien welke mogelijkheden (nog) aanwezig zijn om de gewenste kwaliteit van de openbare ruimte te realiseren.

### **Mobiliteit en bereikbaarheid**

Maak onderscheid naar interne, inkomende/uitgaande en doorgaande verplaatsingen ten opzichte van het 'centrum-stedelijk' gebied, de gemeentegrens en de agglomeratie (inclusief Heemstede/Velzerbroek, beperkt tot het gebied ten westen van de Ringvaart). Dit onderscheid naar type verplaatsingen is relevant, omdat:

- het andere doelgroepen betreft,
- het andere reismotieven betreft,
- het andere vervoerskeuzes met zich kan brengen, en
- hierdoor de beïnvloedingsmogelijkheden door Haarlems beleid verschillend zijn.

De diversiteit aan typen verplaatsingen maakt het lastig om maatregelen zodanig te formuleren dat ze precies het gewenste effect sorteren. Een maatregel kan zelfs een tegengesteld effect hebben op verschillende typen verplaatsingen. Zo zorgt de Kennemertunnel (N205 naar N208 onder Spaarne door) voor betere bereikbaarheid vanuit regio, maar deze kan ook meer intern autoverkeer oproepen.

### *Sectorenmodel*

De NRD bevat het idee om de parkeerring niet meer te beschouwen als een ringweg voor centrumbezoekers en 'parkeergaragezoekers', maar als lokale weg die toegang geeft tot de parkeergarage bij een specifieke invalsector. Ga na welke beperkende maatregelen op de

ring daarbij horen, zodat het ‘noodzakelijk autoverkeer’ mogelijk blijft en het overige (vooral interne) verkeer wordt ontmoedigd.

#### *Ringstructuur*

Zoek ook los van de parkeerring naar een duidelijke structuur die het gewenste gebruik van de wegen ondersteunt. Hierbij is de functie van de grote ring N208–A9–N200/N205 relevant. Geef aan hoe de actuele/geprognoseerde belasting van de A9 zich verhoudt tot deze functie en voor welke verplaatsingen de A9 (die voor een optimale functie van ringweg te ver van de bebouwde kom van Haarlem ligt) daadwerkelijk een functie kan vervullen. Maak inzichtelijk in hoeverre dit systeem daadwerkelijk kan functioneren en of nog ondersteuning door een lokale noord–zuid–verbinding via (of in de buurt van) de Prins Bernardlaan–Veerpoldergebied–Waarderweg nodig is. Beschrijf ook de ondersteunende maatregelen die horen bij het sturen via deze structuur (bv. parkeerbeleid, harde of zachte autoknips) en bij het verleiden (zoals betere fietsvoorzieningen en openbaar vervoer).

### 3.3 Alternatief kwaliteit openbare ruimte

De NRD geeft aan dat de gemeente als doelstelling heeft om niet alleen de stad economisch sterker en beter bereikbaar, maar ook het leefmilieu aantrekkelijker en gezonder te maken. Deze doelen zijn uitgewerkt in 25 opgaven. Naast mobiliteits- en bereikbaarheidsopgaven gaat het daarbij onder meer ook om verdichting van de bebouwing met behoud van kwaliteit ten behoeve van de groeiende woningvraag, het behoud en toevoegen van waardevolle groenlocaties en water in de stad, met het oog op welzijnsverbetering en het terugdringen van hinder, gezondheids- en klimaateffecten als gevolg van het verkeer. Daarnaast moeten de plannen leiden tot meer veiligheid bij deelname aan het verkeer. Andere doelen zijn het behoud en de versterking van de ecologische diversiteit in de stad en de realisatie van groen en water om extreme regen (waterberging), droogte en hitte te kunnen opvangen. Op basis van deze doelen heeft de gemeente een twaalftal hoofdkeuzes gemaakt<sup>7</sup>, waarvan er acht zijn uitgewerkt in het Duurzaam ontwikkelingsmodel mobiliteit en ruimte en vertaald in een tiental sleutelprojecten. De doelen omtrent de aantrekkelijke en gezonde stad lijken daarbij van ambitie verworden tot randvoorwaarden in de context van de mobiliteits- en bereikbaarheidsambities.

De Commissie adviseert een alternatief uit te werken waarin de ‘aantrekkelijke en gezonde stad’ (Ruimtelijke kwaliteit) leidend is. Schets vanuit de verschillende thema’s afzonderlijke kwaliteitsdoelen en ruimtelijke claims en destilleer daaruit een optimaal en geïntegreerd alternatief kwaliteit openbare ruimte. In het m.e.r.–proces kan dit alternatief worden afgewogen tegen het alternatief mobiliteit om te onderzoeken of de integrale ruimtelijke kwaliteitsdoelen en –opgaven voldoende worden gerealiseerd in de context van de mobiliteits- en bereikbaarheidsdoelen en waar vanuit het perspectief van een ‘aantrekkelijke en gezonde stad’ optimalisaties voor het alternatief mobiliteit mogelijk en nodig zijn.

De vier thema’s<sup>8</sup> die nu niet zijn uitgewerkt (recreatieve mogelijkheden, ruimte voor stadsnaatuur, gezonde straatbomen en een klimaatbestendige stad) kunnen de basis vormen voor dit alternatief.

---

<sup>7</sup> Zie blz. 6 NRD.

<sup>8</sup> Zie blz. 6 NRD.

### 3.4 Referentiesituatie

Beschrijf de bestaande situatie in de stad en de directe omgeving (het studiegebied) en de te verwachten situatie als gevolg van de autonome ontwikkeling, als referentie voor de te verwachten gevolgen van beide alternatieven. Daarbij wordt onder de 'autonome ontwikkeling' verstaan: de toekomstige situatie, zonder dat één van de alternatieven wordt gerealiseerd. Ga bij deze beschrijving uit van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van nieuwe activiteiten waarover reeds is besloten.

#### **Mobiliteit en bereikbaarheid**

Het is daarbij van belang de autonome ontwikkelingen in de mobiliteit goed in kaart te brengen. Geef hiertoe ook een overzicht van de ruimtelijke plannen, projecten en verkeersmaatregelen die de komende periode in de regio zullen worden uitgevoerd. Geef aan welke invloed deze hebben op de verkeersintensiteiten op de diverse routes.

Als niet zeker is of, en in welke vorm bepaalde (majeure) ruimtelijke ontwikkelingen doorgaan, adviseert de Commissie hiervoor een gevoeligheidsanalyse te maken over de gevolgen hiervan voor de verkeersintensiteiten en daaraan gerelateerde milieugevolgen en het doelbereik van de alternatieven. Door scenario's met lage verkeersgroei en een worst-case scenario in het verkeersmodel te berekenen kunnen de bandbreedte van de milieugevolgen en het doelbereik worden geschetst.

De NRD en het Duurzaam ontwikkelingsmodel besteden geen aandacht aan de autonome technologische ontwikkelingen binnen mobiliteit, terwijl de verwachting bestaat dat binnen vijf tot tien jaar de karakteristieken van ons mobiliteitssysteem wezenlijk zullen veranderen door onder andere:

- de trend van autobezit naar mobility as a service, invloed o.a. op parkeren;
- de meer real time/online/multimodale verkeers-/reizigersinformatie, ook *in car* (minder zoekverkeer, eenvoudiger/comfortabel en soms sneller gebruik van alternatieven voor de auto);
- de vervaging van het onderscheid tussen modaliteiten en collectief/individueel vervoer;
- de hogere capaciteit verkeerssysteem (bv. door toepassing van systemen die de rijtaak ondersteunen en coöperatieve technologie).

Op de langere termijn zullen automatisch rijdende voertuigen wezenlijke wijzigingen in het functioneren van het systeem veroorzaken (parkeren buiten in plaats van in de stad, meer ketenverplaatsingen, andere reistijdwaardering waardoor andere keuzes worden gemaakt, automobilititeit beschikbaar voor nieuwe doelgroepen (ook zonder rijbewijs) en toename automobilititeit). Op de (nog) langere termijn wordt een afname van de belasting per auto van het systeem verwacht door dichter op elkaar rijdende voertuigen als veiligheidsmarges (vanwege voortschrijdende technologie en meer vertrouwen in systemen) kleiner kunnen worden.

De Commissie begrijpt dat het, gezien de vele onzekerheden, moeilijk is rekening te houden met de bovenbeschreven ontwikkelingen. Maar omdat de ruimtelijke keuzes veelal voor de lange termijn gemaakt worden, is het zinvol ze in beschouwing te nemen. De Commissie adviseert om in de brede zoektocht naar de verdeling van ruimte in de gemeente verder dan de huidige vorm van autoverkeer te kijken en de onzekerheden mee te nemen in de vorm van scenario's en te proberen no-regret-maatregelen te identificeren, die dan kunnen worden meegenomen bij de claim voor ruimte (of het vrijgeven van ruimte) voor verkeer.

### **Energietransitie en klimaatadaptatie**

De energietransitie in Nederland komt steeds meer op gang en moet binnen de looptijd van de Structuurvisie zijn beslag krijgen. In het kader van het MER voor de Structuurvisie kan de energietransitie voor een belangrijk deel als autonome ontwikkeling worden beschouwd. Voor een deel heeft deze transitie ruimtelijke consequenties. Geef, in lijn met het Energierapport 2016, aan of en op welke wijze de ruimtelijke consequenties van de energietransitie in de Structuurvisie zijn meegewogen.

Zoals in de vorige paragraaf aangegeven adviseert de Commissie de voorgenomen keuze voor een klimaatbestendige stad in een alternatief uit te werken. Indien de gemeente opteert voor een MER dat zich focust op de mobiliteit en bereikbaarheid (zie ook paragraaf 2.1 van dit advies), dan adviseert de Commissie hier in te gaan op parallelle ambities op het gebied van wateroverlast (piekbuien) en hittestress en de wijze waarop deze in de plannen doorwerken.

## **4. Bestaande situatie en gevolgen**

### **4.1 Algemeen**

Het detailniveau van de Structuurvisie is leidend voor het detailniveau van de effectbeschrijving van het MER. Hoe concreter de voorgestelde maatregelen zijn, des te gedetailleerder de beschrijving van de effecten van die maatregelen in het MER zal moeten zijn.<sup>9</sup> Dit geldt voor elk van de aspecten die in paragrafen 4.2 tot en met 4.6 worden genoemd en uitgewerkt. De Structuurvisie omvat zowel principekeuzes over de mobiliteit en bereikbaarheid van Haarlem als uitwerking ervan in concrete sleutelprojecten. De Commissie wijst erop dat dit invloed heeft op het detailniveau van de effectbepaling.

Maak onderscheid tussen harde structuren die modelmatig kunnen worden doorgerekend en geoptimaliseerd enerzijds, en minder ingrijpende maatregelen die kwalitatief, met aandacht voor synergie met de maatregelen op hoger schaalniveau, worden beschreven. Daarmee krijgt de effectbeschrijving zowel een kwantitatief als kwalitatief karakter. Ga ook in op het doelbereik: in hoeverre kunnen met de structuren en maatregelen de doelen worden bereikt?

### **4.2 Bereikbaarheid en mobiliteit**

Breng voor de effectbeschrijving ten aanzien van bereikbaarheid en mobiliteit in ieder geval het volgende in beeld:

- het effect op het gebruik van verschillende vervoerwijzen (voor verschillende typen verplaatsingen, genoemd in paragraaf 3.2);
- de verkeersintensiteiten op relevante wegen (auto en fiets) en oversteekbaarheid;
- de invloed op reistijden per modaliteit op relevante relaties;
- de verwachte invloed op parkeren (en de ruimte die daarvoor nodig is);

---

<sup>9</sup> Op een hoog abstractieniveau gaat het veeleer om de verkenning van milieurisico's en de haalbaarheid van doelen (doelrealisatie). Naar mate het detailniveau groter wordt, zal de effectbeschrijving concreter en gedetailleerder moeten zijn, waarbij zoveel mogelijk een kwantitatieve benadering nodig is.



- de bereikbaarheidseffecten in de directe leefomgeving: bereikbaarheid van lokale voorzieningen per fiets of lopend, en kwaliteit van de bereikbaarheid in relatie tot sociale aspecten (verplaatsen met rollator/moeilijk ter been zijnde personen, rolstoel of lopen met een kinderwagen, evenals veilige fiets-/looproutes voor kinderen naar school).

Ga per type verplaatsing, genoemd in paragraaf 3.2, na welke mogelijke oplossingen (varianten) welke effecten hebben, zodat inzicht ontstaat in de (kosten)effectiviteit van maatregelen. Zoek daarbij naar een balans tussen sturen en verleiden om het draagvlak voor het totaalpakket te vergroten en ongewenste effecten van bepaalde verplichtingen te kunnen verlichten.

### 4.3 Ruimtelijke kwaliteit stedelijk gebied

Werk de ruimtelijke kwaliteit van het stedelijk gebied uit in lijn met de NRD. In tegenstelling tot leefbaarheid zijn er nauwelijks harde criteria om ruimtelijke kwaliteit te meten. Ruimtelijke kwaliteit wordt in belangrijke mate bepaald door het ontwerp van de fysieke leefomgeving en de balans die daarbij ontstaat tussen de verschillende functies in die fysieke leefomgeving.

Geef per alternatief aan waar en hoeveel "vrije" ruimte beschikbaar komt en welke mogelijkheden dat biedt voor andere functies. Maak daarbij een inschatting van de omvang maar ook van de kwaliteit en potentie van deze ruimte voor andere functies. Denk daarbij ook aan herkenbaarheid, functionaliteit, architectonische waarde, esthetische eisen en de menselijke maat.

Ga specifiek in op overkoepelende thema's, waaronder groen, water en cultuurhistorie op stads-, wijk- en (sleutel)projectniveau, maar ook op thema's die zich voornamelijk lokaal op projectniveau manifesteren, waaronder lokale beleving van rust, ervaren parkeerhinder, veilige speelmogelijkheden, staat van onderhoud voorzieningen, afvalinzameling en zwerfafval.

In de NRD wordt aangegeven dat voor het thema "Water en groen" de effectbeoordeling zal worden gedaan op basis van een globale inschatting. In een van de zienswijzen wordt aandacht gevraagd om de beoordeling minder globaal uit te voeren en een meer precieze benadering te volgen waarbij zowel kwalitatieve als kwantitatieve criteria worden gebruikt. Een exactere beoordeling past volgens de Commissie bij de doelstelling "Haarlem kiest voor gezonde straatbomen" en "Haarlem kiest voor ruimte voor stadsnatuur".

### 4.4 Gezondheid en welzijn

Werk dit thema uit in lijn met de NRD. De Commissie onderschrijft de noodzaak geluid, lucht en waar mogelijke externe veiligheid kwantitatief uit te werken. Aanvullend op de NRD geeft zij de volgende aandachtspunten.

#### **Lucht**

Om de alternatieven onderling en met de referentiesituatie te kunnen vergelijken, is het

noodzakelijk om de effecten op de luchtconcentraties van fijn stof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub><sup>10</sup>) en NO<sub>2</sub> te beschrijven, ook onder de grenswaarden.<sup>11</sup> Daarbij kan gebruik worden gemaakt van berekeningen die voldoen aan de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007. Eenvoudiger berekeningen volstaan wanneer hiermee keuzes tussen alternatieven en conclusies voldoende onderbouwd kunnen worden. Presenteer de resultaten van de berekeningen middels verschilcontourenkaarten<sup>12</sup> en geef per contour de hoeveelheid en ligging aan van woningen en andere gevoelige objecten en groepen.<sup>13</sup>

Als sprake is van relatief grote groepen blootgestelden en relatief grote gevolgen voor de luchtkwaliteit<sup>14</sup>, adviseert de Commissie ook de consequenties voor de volksgezondheid (kwantitatief) in beeld te brengen.<sup>15</sup> Doe dit op basis van bestaande dosis-effectrelaties.<sup>16</sup> Laat zien welke alternatieven en mitigerende maatregelen mogelijk zijn om gezondheidsschade zoveel mogelijk te voorkomen, dan wel de volksgezondheid te verbeteren.

### Geluid

Beschrijf de huidige of heersende geluidbelasting op gevoelige bestemmingen en de geluidbelasting in de referentiesituatie (tenminste tien jaar na aanpassing van de weg). Maak voor de alternatieven de effecten ten opzichte van de referentiesituatie inzichtelijk. Presenteer de geluidscontouren op contourenkaarten. Geef in het MER aan:

- wat de toe- of afname van aantallen geluidbelaste woningen vanaf de voorkeurswaarde van 48 dB in stappen van 5 dB en de toe- en afname van aantallen geluidgehinderden door de alternatieven zal zijn;
- waar sprake is van actuele knelpunten;
- welke geluidsreducerende maatregelen (bijvoorbeeld in de vorm van extra geluidsschermen of 'stiller asfalt', dubbellaags zoab) denkbaar zijn en wat de effecten van deze maatregelen zijn;
- welke maatregelen nodig zijn om verstoring van natuur en of stiltegebieden te compenseren.
- Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan het Meet- en rekenvoorschrift geluidhinder 2006.

---

<sup>10</sup> Op dit moment zijn de rekenmethoden voor PM<sub>2,5</sub> nog niet opgenomen in de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit. Indien deze regeling ten tijde van het plan-MER niet beschikbaar komt, beredeneer of bereken de concentraties PM<sub>2,5</sub> dan op basis van de dan best beschikbare rekenmodellen.

<sup>11</sup> Ook onder de huidige luchtkwaliteitsgrenswaarden kunnen nog aanzienlijke gezondheidseffecten optreden.

<sup>12</sup> Gebruik hiervoor klassebreedtes van 1,0 µg/m<sup>3</sup> of minder, indien klassebreedtes van 1,0 µg/m<sup>3</sup> onvoldoende onderscheidend is.

<sup>13</sup> Gebruik hiervoor de zogeheten Basisregistraties Adressen en Gebouwen (BAG). Denk bij gevoelige objecten aan kinderdagverblijven, scholen, verpleeg- en verzorgingshuizen en woningen. Gevoelige groepen zijn bijvoorbeeld kinderen, ouderen en mensen met long- of hartziekten. Mocht de feitelijke situatie afwijken van de BAG, houd hiermee dan rekening in het MER.

<sup>14</sup> Denk hierbij aan minimaal 1000 mensen die extra worden blootgesteld aan minimaal 1 µg/m<sup>3</sup>. Een dergelijk aantal blootgestelden is nodig om op basis van bestaande dosis-effectrelaties representatieve uitspraken te kunnen over de (extra) ziektelast.

<sup>15</sup> Bijvoorbeeld de toe- dan wel afname van het aantal kinderen met verminderde longfunctie, het aantal mensen met COPD en het aantal vervroegde sterfgevallen.

<sup>16</sup> Zie voor dosis-effect relaties, rekenmethodieken en toelichting bijvoorbeeld:

- RIVM-report 500029001/2005 Trends in the environmental burden of disease in the Netherlands 1980 - 2020. AB Knol, BAM Staatsen;
- GGD-Richtlijn Gezondheidsaspecten Besluit Luchtkwaliteit. Landelijk centrum medische milieukunde. 8-12-2005;
- WHO-rapport (2009) 'Economic valuation of transport-related health effects'.

Volgens het Actieplan Omgevingslawaai Haarlem<sup>17</sup> streeft de gemeente ernaar dat in 2030 het geluidsniveau door Omgevingslawaai, waaronder wegverkeerslawaai, overal in Haarlem beneden 63 dB blijft. Maak inzichtelijk in hoeverre de Structuurvisie hieraan een bijdrage levert.

#### **Overig**

Geef aan waar kansen bestaan of knelpunten kunnen ontstaan ten aanzien van de externe veiligheid (verkeer), openheid of barrières, extra groen of water in de context van zowel de beleving van de openbare ruimte als voorkomen van hittestress.

## 4.5 Natuur

### **Algemeen**

Geef in het MER aan welke kenmerkende habitats en planten- en diersoorten aanwezig zijn in het studiegebied en welke natuurdoelen kansrijk zijn/worden nagestreefd. Beschrijf de autonome ontwikkeling van de natuur in het gebied. Ga daarna in op de ingreep-effectrelatie tussen de voorgenomen activiteit en de in het studiegebied aanwezige natuurwaarden. Geef aan voor welke dieren en planten aanzienlijke gevolgen te verwachten zijn, wat de aard van de gevolgen<sup>18</sup> is en wat deze gevolgen voor de populaties betekenen. Ga ook in op positieve effecten.

Beschrijf mitigerende en/of compenserende maatregelen die eventuele aantasting kunnen beperken of voorkomen.

### **Gebiedsbescherming<sup>19</sup>**

Beschrijf de mogelijke invloed van het voornemen op beschermde natuurgebieden, zoals Natura 2000-gebieden en het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Maak onderscheid tussen de verschillende gebieden en geef hiervan de status aan. Ook als het voornemen niet in of direct naast een beschermd gebied ligt, kan het (via externe werking) gevolgen hebben op een beschermd gebied.

### **Natura 2000-gebied**

Gezien het voornemen ligt het in de verwachting dat alleen effecten optreden op nabij gelegen Natura 2000-gebieden, zoals Kennemerland-Zuid. Geef aan wat de instandhoudingsdoelstellingen voor de verschillende soorten en habitats en of sprake is van een behoud- of verbeterdoelstelling. Onderzoek of er gevolgen voor het Natura 2000-gebied zijn van bijvoorbeeld verhoogde recreatie en verkeersdruk. Als op grond van objectieve gegevens niet kan worden uitgesloten dat het voornemen afzonderlijk dan wel in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben voor het/de Natura 2000-gebied(en), geldt dat een Passende beoordeling opgesteld moet worden.

---

<sup>17</sup> Zie blz. ii van het Actieplan Omgevingslawaai Haarlem 2014, vastgesteld in september 2014.

<sup>18</sup> Geef aan of het bijvoorbeeld gaat om vernietiging van leefgebied door ruimtebeslag, verstoring door licht en geluid, verdroging of vernatting door verandering van de waterhuishouding, versnippering door doorsnijdingen of barrièrewerking of vermesting en verzuring door deposities van stikstof.

<sup>19</sup> Op de website <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/biodiversiteit/leefgebieden-beschermen> is uitgebreide informatie te vinden over de specifieke gebiedsbescherming.

De effecten van mogelijke toename van stikstofdepositie van projecten op Natura 2000-gebieden is sinds juli 2015 geregeld door middel van het Programma Aanpak Stikstofdepositie. Voor wegen geldt daarbij een effectafstand van maximaal 3 km. In het MER moet worden onderzocht of het voornemen leidt tot een toename van depositie in een overschreden situatie. Als dat het geval is, moet ontwikkelruimte worden aangevraagd. Daarbij wordt een aantal grenzen gehanteerd. Bij een toename van depositie minder van 0,05 mol/ha/jr is het plan zonder meer uitvoerbaar. Bij een toename van 0,05 – 1 mol/ha/jr geldt een meldingsplicht. Bij een grotere toename zal ontwikkelruimte moeten worden aangevraagd en verleend, wil het voornemen uitvoerbaar zijn. De praktijk leert dat ontwikkelruimte veelal beperkt beschikbaar is.

#### **Natuur Netwerk Nederland (NNN)**

Beschrijf voor de NNN-gebieden in en rond het plangebied de daarvoor geldende 'wezenlijke kenmerken en waarden'. Onderzoek welke gevolgen het initiatief op deze actuele en potentiële kenmerken en waarden heeft. Voor het NNN geldt een 'nee, tenzij'-regime. Geef aan hoe het 'nee, tenzij'-regime provinciaal is uitgewerkt en of het voornemen hierin past.<sup>20</sup>

#### **Soortenbescherming<sup>21</sup>**

Beschrijf welke door de Wet natuurbescherming beschermde soorten te verwachten zijn in het plangebied, waar zij voorkomen en welk beschermingsregime voor de betreffende soort geldt.<sup>22</sup> Ga in op de mogelijke gevolgen van het voornemen voor deze beschermde soorten<sup>23</sup> en bepaal of verbodsbepalingen overtreden kunnen worden, zoals het verbod op het verstoren van een vaste rust- of verblijfplaats. Geef, indien verbodsbepalingen overtreden kunnen worden, aan welke invloed dit heeft op de staat van instandhouding van de betreffende soort.

## **4.6 Ruimtelijke kwaliteit buitengebied (landschap en cultuurhistorie)**

Geef in het MER een overzicht van bekende landschappelijke en cultuurhistorische waarden in het plangebied. Beschrijf de fysieke kwaliteit en de inhoudelijke kwaliteit van aanwezige waarden en de beleefde kwaliteit daarvan. In de NRD wordt alleen de aantasting van waarden door de realisatie van de Velserverscherming genoemd. Ga na of zich ook andere aantastingen in het buitengebied kunnen voordoen, bijvoorbeeld door de beoogde aanleg van recreatieve voorzieningen.

Beschrijf de effecten van het voornemen en eventuele alternatieven op deze kwaliteiten. Beschrijf ook in welke mate effecten op de waarden verzacht kunnen worden binnen de be-

---

<sup>20</sup> Per provincie is een toetsingskader en compensatieregeling NNN vastgesteld, dat in principe past binnen de nationale Nota Ruimte en de Spelregels NNN.

<sup>21</sup> Op de website <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/biodiversiteit/planten-en-dieren-beschermen> is uitgebreide informatie te vinden over soortenbescherming, waaronder de systematiek van de Flora- en faunawet en de vereisten voor het verkrijgen van ontheffingen voor verboden handelingen.

<sup>22</sup> Op grond van de Wet natuurbescherming en de daarop gebaseerde algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen bestaan er verschillende beschermingsregimes. Welk regime van toepassing is, is afhankelijk van de groep waartoe de soort behoort.

<sup>23</sup> Bij de inventarisatie van de beschermde soorten kan onder andere gebruik worden gemaakt van gegevens van het Natuurloket: [www.natuurloket.nl](http://www.natuurloket.nl) en protocollen van de Gegevensautoriteit Natuur: [www.gegevensautoriteitnatuur.nl](http://www.gegevensautoriteitnatuur.nl).

schreven alternatieven. Uit het MER moet in ieder geval blijken in hoeverre de beschreven alternatieven verschillen ten aanzien van effecten op bekende of verwachte cultuurhistorische waarden.

## **5. Overige aspecten**

Voor de onderdelen 'vergelijking van alternatieven', 'leemten in milieu-informatie' en 'samenvatting van het MER' heeft de Commissie geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.

## BIJLAGE 1: Projectgegevens reikwijdte en detailniveau MER

**Initiatiefnemer:** Gemeente Haarlem

**Bevoegd gezag:** Gemeente Haarlem

**Besluit:** vaststellen van een structuurvisie

**Categorie Besluit m.e.r.:** D2.1

**Activiteit:** De gemeente Haarlem wil een integrale visie op de openbare ruimte opstellen waarin duidelijke keuzes voor de openbare ruimte worden gemaakt én waarin de stad bij bevolkingsgroei in de toekomst goed bereikbaar blijft.

### **Procedurele gegevens:**

Adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 17 oktober 2016

Aankondiging start procedure: 4 november 2016

Ter inzage legging van de informatie over het voornemen: 4 november t/m 16 december 2016

Advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 17 januari 2017

### **Samenstelling van de werkgroep:**

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

dhr. dr. F.H. Everts

dhr. ir. J.J. de Graeff (voorzitter)

dhr. mr.drs. G.A.J.M. Hoevenaars (secretaris)

dhr. ir. H. Otte

dhr. drs. G. de Zoeten

### **Werkwijze Commissie bij advies reikwijdte en detailniveau:**

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De informatie die ze van het bevoegde gezag heeft ontvangen, vormt het uitgangspunt van haar advies. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de Commissie overlegd met het bevoegd gezag, de initiatiefnemer en zijn adviseurs. Meer informatie over de werkwijze van de Commissie vindt u op onze website, op de pagina *Wat doet de Commissie* in het hoofdstuk Advisering. [www.commissiemer.nl/advisering/watbiedtdecommissie](http://www.commissiemer.nl/advisering/watbiedtdecommissie)

### **Betrokken documenten:**

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) projectnummer [3176](#) in te vullen in het zoekvak.

De Commissie heeft kennis genomen van 17 zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 20 december van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., in haar advies verwerkt.

**Bezoekadres**

A. v. Schendelstraat 760  
3511 MK Utrecht

**Postadres**

Postbus 2345  
3500 GH Utrecht

t 030-2347666

e [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)

w [commissiemer.nl](http://commissiemer.nl)

