

# **MILIEUEFFECTRAPPORT MASTERPLAN SCHEVENINGEN-KUST**

GEMEENTE DEN HAAG  
DEFINITIEF

9 september 2009  
B02023/CE9/0H0/000008



# Inhoud

## DEEL A

|          |                                                           |           |
|----------|-----------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Inleiding</b>                                          | <b>9</b>  |
| 1.1      | Aanleiding masterplan Scheveningen-kust                   | 9         |
| 1.2      | M.e.r.-procedure: waarom en hoe?                          | 10        |
| 1.2.1    | Het doel van de m.e.r.-procedure                          | 10        |
| 1.2.2    | Planm.e.r.-plicht                                         | 10        |
| 1.2.3    | Initiatiefnemer en bevoegd gezag                          | 11        |
| 1.2.4    | Procedure                                                 | 11        |
| 1.2.5    | Inbrengen van zienswijzen                                 | 11        |
| 1.3      | Leeswijzer                                                | 11        |
| <b>2</b> | <b>Het Masterplan Scheveningen-kust</b>                   | <b>13</b> |
| 2.1      | Achtergrond masterplan Scheveningen-kust                  | 13        |
| 2.2      | Nut en noodzaak                                           | 14        |
| 2.3      | De ambitie voor Scheveningen                              | 15        |
| 2.4      | Deelgebieden toegelicht                                   | 17        |
| 2.4.1    | Scheveningen-Haven                                        | 19        |
| 2.4.2    | Scheveningen-Dorp                                         | 22        |
| 2.4.3    | Scheveningen-Bad                                          | 24        |
| 2.4.4    | Overzicht programma per deelgebied                        | 27        |
| 2.4.5    | Bereikbaarheid/wegenstructuur                             | 28        |
| 2.5      | Nieuwe buitenhaven                                        | 36        |
| 2.6      | Wat wordt onderzocht in dit planMER?                      | 37        |
| <b>3</b> | <b>Beoordelingskader</b>                                  | <b>41</b> |
| 3.1      | Beleid en regelgeving                                     | 41        |
| 3.2      | Beoordelingskader                                         | 42        |
| 3.3      | Effectbeoordeling                                         | 44        |
| <b>4</b> | <b>Effectvergelijking en analyse</b>                      | <b>47</b> |
| 4.1      | Effectvergelijking masterplan                             | 47        |
| 4.1.1    | Effecten infrastructuur varianten                         | 47        |
| 4.1.2    | Milieukundige analyse drie deelgebieden                   | 52        |
| 4.2      | Randvoorwaarden en aanbevelingen voor verdere planvorming | 57        |
| 4.2.1    | Nieuwe buitenhaven                                        | 64        |
| 4.3      | Resultaten passende beoordeling                           | 69        |

## DEEL B

|          |                                                    |           |
|----------|----------------------------------------------------|-----------|
| <b>5</b> | <b>Effectbeoordeling masterplan</b>                | <b>73</b> |
| 5.1      | Verkeer                                            | 73        |
| 5.1.1    | Toelichting effectbeoordeling                      | 73        |
| 5.1.2    | Referentiesituatie en voorgenomen activiteit       | 75        |
| 5.1.3    | Effectbeoordeling                                  | 92        |
| 5.1.4    | Randvoorwaarden en aanbevelingen                   | 96        |
| 5.1.5    | Leemten in kennis                                  | 97        |
| 5.2      | Geluid                                             | 97        |
| 5.2.1    | Toelichting beoordeling criteria                   | 97        |
| 5.2.2    | Referentiesituatie en voorgenomen activiteit       | 98        |
| 5.2.3    | Effectbeoordeling                                  | 111       |
| 5.2.4    | Randvoorwaarden en aanbevelingen                   | 113       |
| 5.2.5    | Leemten in kennis                                  | 114       |
| 5.3      | Luchtkwaliteit                                     | 114       |
| 5.3.1    | Toelichting beoordeling criteria                   | 114       |
| 5.3.2    | Referentiesituatie en voorgenomen activiteit       | 115       |
| 5.3.3    | Effectbeoordeling                                  | 123       |
| 5.3.4    | Randvoorwaarden en aanbevelingen                   | 123       |
| 5.3.5    | Leemten in kennis                                  | 124       |
| 5.4      | Natuur                                             | 124       |
| 5.4.1    | Toelichting beoordeling criteria                   | 124       |
| 5.4.2    | Referentiesituatie                                 | 127       |
| 5.4.3    | Effectbeoordeling                                  | 131       |
| 5.4.4    | Randvoorwaarden en aanbevelingen                   | 140       |
| 5.4.5    | Leemten in kennis                                  | 142       |
| 5.5      | Landschappelijke inpassing / ruimtelijke kwaliteit | 143       |
| 5.5.1    | Toelichting beoordeling criteria                   | 143       |
| 5.5.2    | Referentiesituatie en voorgenomen activiteit       | 143       |
| 5.5.3    | Effectbeoordeling                                  | 147       |
| 5.5.4    | Randvoorwaarden en aanbevelingen                   | 149       |
| 5.5.5    | Leemten in kennis                                  | 149       |
| 5.6      | Archeologie                                        | 149       |
| 5.6.1    | Toelichting beoordeling criteria                   | 149       |
| 5.6.2    | Referentiesituatie en voorgenomen activiteit       | 149       |
| 5.6.3    | Effectbeoordeling                                  | 151       |
| 5.6.4    | Randvoorwaarden en aanbevelingen                   | 152       |
| 5.6.5    | Leemten in kennis                                  | 152       |
| 5.7      | Bodem en water                                     | 152       |
| 5.7.1    | Toelichting beoordeling criteria                   | 152       |
| 5.7.2    | Referentiesituatie en voorgenomen activiteit       | 153       |
| 5.7.3    | Effectbeoordeling                                  | 158       |
| 5.7.4    | Randvoorwaarden en aanbevelingen                   | 160       |
| 5.7.5    | Leemten in kennis                                  | 161       |
| 5.8      | Externe veiligheid                                 | 161       |
| 5.8.1    | Toelichting beoordeling criteria                   | 161       |



|             |                                                               |            |
|-------------|---------------------------------------------------------------|------------|
| 5.8.2       | Referentiesituatie en voorgenomen activiteit                  | 162        |
| 5.8.3       | Effectbeoordeling                                             | 163        |
| 5.8.4       | Randvoorwaarden en aanbevelingen                              | 164        |
| 5.8.5       | Leemten in kennis                                             | 164        |
| <b>5.9</b>  | <b>Leefmilieu en wonen</b>                                    | <b>164</b> |
| 5.9.1       | Toelichting beoordelingscriteria                              | 164        |
| 5.9.2       | Referentiesituatie en voorgenomen activiteit                  | 165        |
| 5.9.3       | Effectbeoordeling                                             | 166        |
| 5.9.4       | Randvoorwaarden en aanbevelingen                              | 169        |
| 5.9.5       | Leemten in kennis                                             | 169        |
| <b>5.10</b> | <b>Energie</b>                                                | <b>169</b> |
| <b>6</b>    | <b>Leemten in kennis en monitoring</b>                        | <b>173</b> |
| 6.1         | Leemten in kennis                                             | 173        |
| 6.2         | Aanzet evaluatieprogramma                                     | 175        |
| Bijlage 1   | Verklarende woordenlijst                                      | 179        |
| Bijlage 2   | Procedureschema                                               | 183        |
| Bijlage 3   | Uitgangspunten Scheveningen-Haven, -Bad en -Dorp              | 185        |
| Bijlage 4   | Verkeersintensiteiten en I/C-verhoudingen voor het masterplan | 189        |
| Bijlage 5   | Plots geluidsbelasting                                        | 191        |
| Bijlage 6   | Plots luchtkwaliteit                                          | 193        |
| Bijlage 7   | Referentielijst                                               | 195        |

## Colofon



# Deel A



# HOOFDSTUK 1 Inleiding

## 1.1

### AANLEIDING MASTERPLAN SCHEVENINGEN-KUST

#### SCHEVENINGEN-KUST ALS EEN VAN DE ONTWIKKELINGEN UIT DE STRUCTUURVISIE

De gemeente Den Haag heeft in 2005 de 'Structuurvisie Den Haag 2020, Wéreldestad aan Zee' [1] vastgesteld. In deze structuurvisie zijn de gewenste ontwikkelingen van de stad tot 2020 geschetst. Scheveningen-kust is daarin aangewezen als één van de negen gebieden om de ambities te realiseren. Het gebied Scheveningen-kust omvat Scheveningen-Haven<sup>1</sup>, -Bad en -Dorp. De ambitie is dat Scheveningen-kust het bruisende tweede centrum van Den Haag aan zee wordt, dat vier seizoenen per jaar aantrekkelijk is voor Hagenaars en toeristen. Scheveningen-Haven moet zich ontwikkelen tot een centrum met een mix van horeca, visserij, leisure, cultuur en wonen. Ook wordt in dit deelgebied de mogelijkheid voor een nieuwe buitenhaven onderzocht. In Scheveningen-Dorp moet het dorpse karakter bewaard blijven en Scheveningen-Bad moet versterkt worden in haar functie als centraal winkel-, werk-, recreatie- en woongebied. In het gehele plangebied zijn verder aanpassingen aan de verkeersstructuur voorzien ten behoeve van de verbetering van de bereikbaarheid, het parkeren en de leefbaarheid.

Voor het gebied Scheveningen-kust wordt een masterplan opgesteld. In afbeelding 1.1 is het plangebied van het masterplan weergegeven.

#### Afbeelding 1.1

Plangebied Masterplan  
Scheveningen-kust



<sup>1</sup> Eén van de onderdelen van Scheveningen-Haven is het 'Havenkwartier-Noord'.

## 1.2 M.E.R.-PROCEDURE: WAAROM EN HOE?

### 1.2.1 HET DOEL VAN DE M.E.R.-PROCEDURE

#### MILIEU EEN VOLWAARDIGE PLAATS IN DE BESLUITVORMING

Het doel van de procedure milieueffectrapportage voor plannen (de plan-m.e.r.-procedure) is om bij de besluitvorming over plannen en programma's het milieu een volwaardige plaats te geven, met het oog op de bevordering van een duurzame ontwikkeling. De plan-m.e.r.-procedure is gekoppeld aan plannen, in dit geval het Masterplan Scheveningen-kust, die (uiteindelijk) kunnen leiden tot concrete projecten of activiteiten met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

Het doel van dit milieueffectrapport, het planMER, is om de gevolgen van het masterplan voor het milieu te onderzoeken en in te brengen bij de besluitvorming over het masterplan. Zodoende worden milieuaspecten verankerd in de afweging bij het besluit.

Tevens wordt getoetst aan de ambities die zijn vastgelegd in het gemeentelijk beleid en gaat het planMER in op mogelijke beperkingen die wet- en regelgeving aan de plannen opleggen.

### 1.2.2 PLANM.E.R.-PLICHT

In het masterplan worden de hoofdlijnen van de inrichting van gebied vastgesteld: het geeft de ruimtelijke keuzes voor het plangebied Scheveningen-kust weer. Het masterplan is een formele planvorm, omdat het de status heeft van een structuurvisie in het kader van de Wro. Een structuurvisie is een wettelijk verplicht plan (op grond van de Wro) waarvoor een planMER moet worden opgesteld als in het plan kaderstellende uitspraken worden gedaan voor activiteiten die m.e.r.-(beoordelings)plichtig zijn.

Het masterplan is daarmee kaderstellend voor een aantal activiteiten met mogelijk belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu zoals de aanleg, wijziging, uitbreiding van één of meer recreatieve of toeristische voorzieningen en de realisatie van een stadsproject. De activiteiten met mogelijke belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu zijn limitatief vastgelegd in het Besluit m.e.r. 1994, onderdeel van de Wet milieubeheer.

Op dit abstractieniveau is de plan-m.e.r.-plicht van toepassing. De milieubeoordeling op plan-m.e.r.-niveau heeft een hoog abstractieniveau waarbij de beoordeling wordt weergegeven in gevoeligheden en kansen voor de omgeving. Verdere detaillering van de inrichting van Scheveningen-kust vindt plaats in Stedenbouwkundige plannen die vervolgens vertaald worden in bestemmingsplannen. Op dat detailniveau worden exacte keuzes met betrekking tot de inrichting van het gebied gemaakt en vastgelegd. Indien specifieke activiteiten in de deelgebieden op het bestemmingsplanniveau m.e.r.-(beoordelings-)plichtig zijn, worden deze gekoppeld aan besluit-m.e.r.-procedures. Hierbij vindt een gedetailleerde milieubeoordeling plaats.

Daarnaast grenst het plangebied aan de Natura 2000-gebieden 'Meijndel en Berkheide' en 'Westduinpark en Wapendal', waardoor mogelijk negatieve effecten op deze gebieden optreden. Daarom moet een Passende beoordeling worden uitgevoerd en dit is conform de Wet milieubeheer een tweede reden waarom sprake is van plan-m.e.r.-plicht voor het masterplan.

Het Masterplan Scheveningen-kust bevat ruimtelijke keuzes op hoofdlijnen. Op dit niveau worden principekeuzes voor de inrichting van Scheveningen-kust gemaakt. De milieubeoordeling in dit planMER wordt op hetzelfde abstractieniveau uitgevoerd.

### 1.2.3

#### INITIATIEFNEMER EN BEVOEGD GEZAG

Het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Den Haag is formeel de *initiatiefnemer* van het masterplan en daarmee van de plan-m.e.r.-procedure. Het *bevoegd gezag*, dat het planMER en het masterplan vaststelt, bestaat uit de gemeenteraad van de gemeente Den Haag.

Het plan voor een nieuwe buitenhaven, waarvoor in dit planMER het Masterplan de samenhang op enkele milieuaspecten is getoetst, is een initiatief van het consortium Cruiseport The Hague Holland (bestaande uit Züblin Grenada, AM en Vestia). Wanneer hierover concrete besluitvorming plaats gaat vinden zal ook hier het *bevoegd gezag* bestaan uit de gemeenteraad van de gemeente Den Haag.

### 1.2.4

#### PROCEDURE

De eerste formele stap in de plan-m.e.r.-procedure is gezet met het goedkeuren van de notitie reikwijdte en detailniveau door de gemeenteraad van Den Haag op 26 maart 2009. In de notitie is aangegeven, onder andere op basis van inzichten en wensen van betrokken bestuursorganen, welke beoordelingscriteria en welk detailniveau in dit planMER worden gehanteerd.

De tweede formele stap is het ter inzage leggen van dit planMER. Het planMER wordt gelijktijdig met het concept masterplan ter inzage gelegd en voorgelegd aan de onafhankelijke Commissie m.e.r. voor advies. In het definitieve masterplan wordt tenslotte aangegeven hoe hierin is omgegaan met de bevindingen in dit planMER, de zienswijzen en de adviezen. Nadat het Masterplan Scheveningen-kust is vastgesteld kunnen de verschillende deelgebieden verder worden uitgewerkt. Om de plannen te kunnen realiseren zijn herzieningen nodig van de vigerende bestemmingsplannen in het plangebied.

In bijlage 2 is de procedure in meer detail toegelicht in de vorm van een schema.

### 1.2.5

#### INBRENGEN VAN ZIENSWIJZEN

Gedurende de ter inzage legging kunnen zowel op het concept Masterplan Scheveningen-kust als het voorliggende planMER zienswijzen worden ingebracht. Hiervoor is een periode van 6 weken beschikbaar die openbaar is aangekondigd.

## 1.3

#### LEESWIJZER

Dit planMER is ingedeeld in een samenvatting, een A-deel en een B-deel. De samenvatting is opgenomen in een separaat document. Deel A bestaat uit de hoofdstukken 1 t/m 4 en bevat informatie die nodig is voor de besluitvorming. In deel B, bestaande uit de hoofdstukken 5 en 6, is alle onderbouwende basisinformatie beschreven.

Na dit inleidende hoofdstuk worden in hoofdstuk 2 de achtergrond, het nut en de noodzaak en de invulling van de verschillende deelgebieden binnen het masterplan beschreven. Tevens wordt aangegeven wat in dit planMER concreet wordt onderzocht. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op het beoordelingskader. Het beoordelingskader is afgeleid uit relevante beleidsdoelstellingen. Ook is een toelichting op de wijze van effectbeoordeling opgenomen. Hoofdstuk 4 biedt een overzicht van de effecten met analyse en conclusies met aanbevelingen en randvoorwaarden die hieruit voortkomen voor de verdere planvorming. De uitgebreide onderbouwing van de effectscores is in hoofdstuk 5 opgenomen, waarbij per milieuaspect de effecten zijn beschouwd en beoordeeld. Hoofdstuk 6 sluit af met een overzicht van de geconstateerde leemten in kennis bij het beschrijven en beoordelen van de effecten en een aanzet voor het evaluatieprogramma.

In dit document zijn de volgende bijlagen opgenomen:

- Bijlage 1: Verklarende woordenlijst
- Bijlage 2: Procedureschema
- Bijlage 3: Uitgangspunten Scheveningen-Haven, -Bad en -Dorp
- Bijlage 4: Verkeersintensiteiten en I/C verhoudingen voor het masterplan
- Bijlage 5: Plots geluidsbelasting
- Bijlage 6: Plots luchtkwaliteit
- Bijlage 7: Referentielijst

### ***Literatuurverwijzingen***

Literatuurverwijzingen worden in het planMER met behulp van een nummer weergegeven: [1], [2], [3] et cetera. Dit nummer correspondeert met de nummers in de literatuurlijst die is opgenomen in bijlage 7. Voetnoten zijn met een bovenschrift aangeduid (¹) en staan onderaan de pagina.



## HOOFDSTUK 2 Het Masterplan Scheveningen-kust

Dit hoofdstuk gaat in op de planontwikkeling voor Scheveningen-kust. Paragraaf 2.1 geeft een toelichting op de achtergrond van het Masterplan Scheveningen-kust. Hierbij wordt beknopt de wijze beschreven waarop het masterplan en daarin opgenomen opgave en doelstellingen tot stand zijn gekomen. Vervolgens worden in paragraaf 2.2 het nut en de noodzaak van de voorgenomen ontwikkelingen voor Scheveningen-kust nader toegelicht. Paragraaf 2.3 bevat de ambitie voor Scheveningen. Paragraaf 2.4 geeft een toelichting op de ontwikkelingen per deelgebied in het kader van het masterplan. Tenslotte gaat paragraaf 2.5 in op hetgeen wordt onderzocht in dit planMER.

### 2.1

#### ACHTERGROND MASTERPLAN SCHEVENINGEN-KUST

##### *Structuurvisie*

Op 17 november 2005 heeft de gemeenteraad van Den Haag de Structuurvisie Den Haag 2020, Den Haag Wéreldstad aan Zee, vastgesteld. In deze structuurvisie heeft de gemeente Den Haag haar ambities opgenomen voor de ontwikkeling van Den Haag tot een ‘wereldstad aan zee’. Hoofdpunt is dat de gemeente de stad Den Haag nog meer als internationale stad wil gaan profileren. Daarbij wil de gemeente de ligging aan zee in grotere mate benutten door verschillende voorzieningen aan te bieden die mede aantrekkelijk zijn voor toerisme en daarmee tevens voor de werkgelegenheid. In de structuurvisie zijn negen gebieden voor ontwikkeling benoemd, die nader worden uitgewerkt in de vorm van een masterplan. Scheveningen-kust is één van deze gebieden. Het masterplan voor Scheveningen-kust, dat voortvloeit uit de structuurvisie, is een beleidsmatig plan dat kaderstellend is voor de nog op te stellen bestemmingsplannen en eventuele uitwerkingsplannen.

##### *Nota van Uitgangspunten Masterplan Scheveningen-kust*

De Nota van Uitgangspunten [4] is de eerste stap bij het opstellen van het masterplan voor Scheveningen-kust. Deze nota heeft de gemeenteraad op 14 februari 2008 vastgesteld. De nota beschrijft de ruimtelijke en programmatische uitgangspunten voor de ontwikkelingen in Scheveningen. De uitgangspunten zijn de basis voor de verdere planontwikkeling.

##### *Nota van Uitgangspunten planontwikkeling Scheveningen-Havens*

Tegelijkertijd met het vaststellen van de Nota van Uitgangspunten voor Scheveningen-kust door de gemeenteraad op 14 februari 2008 is ook de Nota van Uitgangspunten specifiek voor de planontwikkeling voor het deelgebied Scheveningen-Haven vastgesteld. Dit deelgebied valt binnen het gebied voor het Masterplan Scheveningen-kust, maar de concrete planvorming en besluitvorming over dit deelgebied volgt een separaat spoor.

De Nota van Uitgangspunten Scheveningen-Havens [5] is een visie van het College van Burgemeester en Wethouders van Den Haag op de ontwikkeling van het Norfolkterrein en het Noordelijk Havenhoofd. De aankondiging van het vertrek van de Norfolkline was voor de gemeente aanleiding om de ontwikkelingsmogelijkheden van het terrein te onderzoeken.

### *Boulevard*

In het kader van de kustversterking wordt ook de boulevard van Scheveningen vernieuwd en wordt de kwaliteit ervan verbeterd [6]. Hierover heeft reeds plan- en besluitvorming plaatsgevonden. Deze planvorming en het ontwerp van de vernieuwde Boulevard dienen in relatie tot de twee bovengenoemde ontwikkelingen te worden gezien en maken daarom onderdeel uit van het masterplan Scheveningen-kust. De boulevard verbindt de gebieden Bad, Dorp, en Haven met elkaar.

## 2.2

### **NUT EN NOODZAAK**

In navolgend kader wordt beknopt de kern van hetgeen de gemeente Den Haag beoogt voor Scheveningen-kust en de reden daarvoor weergegeven. In de daaropvolgende tekst is de visie en de concrete ambitie voor Scheveningen-kust verder uitgewerkt.

Om de ambitie te realiseren voor Den Haag om een badplaats van internationale allure te worden en het gehele jaar door aantrekkelijk te zijn, is in Scheveningen-kust een kwaliteitsverbetering nodig. Om die kwaliteitsslag te kunnen maken moeten de aparte delen binnen Scheveningen worden versterkt en samen één geheel gaan vormen. Daarmee wordt Scheveningen complementair aan Den Haag centrum. Voor Bad en Haven wordt gedacht aan intensivering van functies met Dorp als kleinschaliger en rustiger gebied daartussen.

De ruimtelijke opbouw van Scheveningen is gefragmenteerd, de ruimtelijke samenhang ontbreekt. Verder wordt bepaalde architectuur bekritiseerd en is de inrichting van de openbare ruimte op sommige plaatsen van onvoldoende kwaliteit. Daarnaast is er een spanningsveld tussen de belangen van de bewoners en ondernemers enerzijds en de belangen van de bezoekers anderzijds. Hierdoor ontstaan bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen. De ruimtelijke structuur, de openbare ruimte en de ontsluiting behoeven verbetering. Het functioneren van de badplaats als geheel wordt daar mede door bepaald.

Om het woon- en leefklimaat van Scheveningen, ook met het oog op het toerisme en werkgelegenheid te verbeteren, is de ruimtelijke opgave in de Nota van Uitgangspunten als volgt benoemd:

- Het vergroten van de samenhang.
- Het vergroten van de ruimtelijke kwaliteit.
- Het creëren van een urban entertainment zone.

### ***Het vergroten van de samenhang***

Door de identiteit van de deelgebieden en de samenhang tussen deze gebieden te versterken, kan de aantrekkingskracht van Scheveningen worden vergroot. Dit is vooral afhankelijk van de bereikbaarheid. De bereikbaarheid van Scheveningen is een permanent aandachtspunt en vooral op topdagen een probleem. Voor een betere bereikbaarheid dient de verkeersinfrastructuur verbeterd te worden. Daarnaast wordt, door meer samenhang te

creëren tussen Scheveningen en de stad Den Haag, de verschillende deelgebieden en de voorzieningen onderling, ook het gebied in zijn totaliteit meer aantrekkelijk dan per afzonderlijk deel. Dit bevordert het combinatiebezoek en het meerdaagsverblijf.

#### ***Het vergroten van de ruimtelijke kwaliteit***

De inrichting van de openbare ruimte en een aantrekkelijke architectuur zijn een belangrijke voorwaarde voor het functioneren van de badplaats Scheveningen. Op de belangrijke plekken in Scheveningen moet de openbare ruimte een kwaliteitsimpuls krijgen van internationaal formaat. Binnen een en hetzelfde deelgebied is een eenduidige inrichting van de openbare ruimte gewenst om de specifieke sfeer van het gebied te versterken. De vormgeving van de gebouwen kan meer worden afgestemd op de identiteit van de deelgebieden Scheveningen-Dorp, Haven en Bad. Op bijzondere plekken aan de kust is toparchitectuur vereist om de aantrekkingskracht van Scheveningen ook op architectonisch gebied een impuls te geven.

#### ***Het creëren van een urban entertainment zone***

Om de ambitie, een Wéreldstad aan Zee, te realiseren zal Scheveningen ook buiten het zomerseizoen aantrekkelijk moeten zijn. Een eerste vereiste is om de bestaande sferen van de verschillende deelgebieden in Scheveningen te versterken waardoor ze beter tot hun recht komen. Daarnaast is een vernieuwing en verbreding van het aanbod nodig binnen alle schaalgroottes, maar vooral ook op internationale schaal. De verschillende sferen vullen elkaar aan en maken Scheveningen aantrekkelijk voor bezoekers door een totaalconcept aan te bieden. Hierdoor wordt Scheveningen een urban entertainment zone, waar iedereen zich dag en nacht, vier seizoenen lang, zowel binnen als buiten kan vermaken.

## 2.3

### **DE AMBITIE VOOR SCHEVENINGEN**

#### ***Internationale allure***

De ambitie voor Scheveningen is duidelijk omschreven. Scheveningen moet dé badplaats van Noordwest-Europa en het tweede centrum van Den Haag worden. Een badplaats met internationale allure, 365 dagen per jaar aantrekkelijk voor bewoners en bezoekers. Bad en Haven zijn daarin de zwaartepunten, Dorp het kleinschalige en rustige gebied daartussen.

#### ***De zee en de kust zijn de kracht van Scheveningen***

De zee en de kust staan centraal in de visie op Scheveningen. De kustlijn van Scheveningen zal in de visie van de gemeente in 2020 in alle opzichten versterkt zijn, onder meer met:

- Het 'balkon aan zee' op het Norfolkterrein met culturele functies, als afronding van de lange lijn naar zee langs het Afvoerkanaal.
- De nieuwe hoge brug over de havenmond die voor fietsers en wandelaars zuid en noord met elkaar verbindt.
- De nieuwe Boulevard, ontworpen door Manuel de Sola-Morales.
- De verbeterde aansluiting van Dorp, zowel aan de tramkeerlus van lijn 11 als aan de nieuwe Boulevard van Morales.
- Een vernieuwde Promenade tussen Scheveningseslag en het Zwarte Pad, met een verbeterde ruimtelijke relatie tussen het achterland en het strand en de zee.
- Nieuwe gebouwen en nieuwe functies die het stedelijk leven bevorderen, levendigheid uitstralen en uitnodigen om te flaneren, maar ook om actief te zijn.
- Een vernieuwde Pier die in het hart van de badplaats zijn rol als icoon en symbool van Scheveningen weer decennialang waarmaakt.

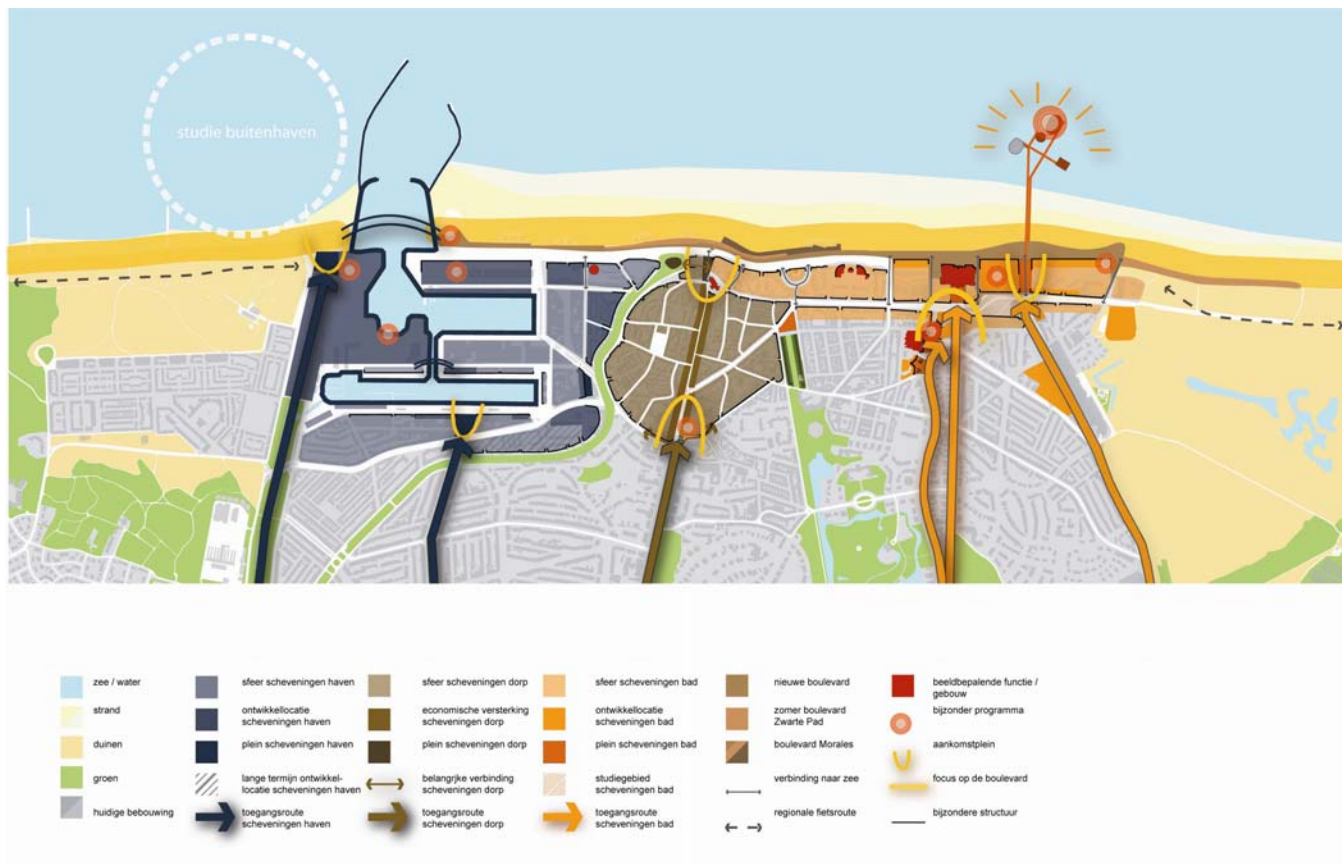
- Misschien zelfs een nieuwe buitenhaven die nieuwe attracties toevoegt en nieuwe economische mogelijkheden biedt.

Daarnaast wil de gemeente in overleg treden met het onder meer het Rijk en het Hoogheemraadschap van Delfland om de mogelijkheden te bekijken om de zeewering ter hoogte van Scheveningen-Bad en Haven te verleggen naar de kust.

## Afbeelding 2.2

Ambities Masterplan  
Scheveningen-kust

Onderstaande afbeelding geeft een impressie van de ambities in Scheveningen weer.



### Hoogste kwaliteit

Voor het verwezenlijken van deze ambities staan verschillende uitbreidingen en verbeteringen op het programma: een centrumstedelijk woonmilieu, publiekstrekkingen van formaat, nieuwe markante gebouwen aan de kust, verbetering van de bereikbaarheid, van de parkeermogelijkheden en van de openbare ruimte, inclusief landschap en natuur.

De gemeente wil dat minstens even veel – en liever meer – bezoekers naar Scheveningen-kust blijven komen. Dat vraagt om nieuwe impulsen voor een betere spreiding over het jaar, een verlenging van de verblijfsduur en een verhoging van de bestedingen. Vooral in de lente, herfst en winter is er genoeg ruimte om extra bezoekers aan te trekken.

De gewenste uitstraling van het nieuwe Scheveningen is volgens de structuurvisie jong, internationaal en mondain. Dat nieuwe Scheveningen heeft een ruim en aantrekkelijk aanbod op het gebied van vermaak en recreatie en strand- en zeesporten. Het wordt een plaats met allure en met groots vormgegeven herkenningspunten. De aantrekkingskracht

van de verschillende woongebieden aan de kust wordt versterkt, elk met zijn eigen identiteit en verblijfsklimaat.

### ***Overkoepelende ambities***

Al deze voornemens passen binnen de overkoepelende ambities die in de Structuurvisie Den Haag 2020 voor de hele stad zijn geformuleerd. Kort samengevat moet Den Haag uitgroeien tot een internationale stad aan zee, met een opvallende uitstraling. Een stad waar mensen willen wonen, bezoekers willen verblijven en ondernemers zich willen vestigen. Een schonere stad, een stad met groen van hogere kwaliteit, een stad met een veelzijdig en gevarieerd aanbod aan voorzieningen zoals sportterreinen, scholen, theaters, musea, bioscopen en winkelgebieden én een stad met meer woningen om de verwachte groei van de bevolking op te vangen. Het masterplan voor Scheveningen levert daar een belangrijke bijdrage aan.

## **2.4**

### **DEELGEBIEDEN TOEGELICHT**

Afbeelding 2.3 geeft een overzicht van de deelgebieden van het Masterplan Scheveningen-kust. In dit planMER worden de initiatieven in drie deelgebieden gebundeld:

- Scheveningen-Haven (bestaand uit het Norfolkterrein, het Noordelijk Havenhoofd en het Havenkwartier-Noord)
- Scheveningen-Dorp
- Scheveningen-Bad

Eén van de herstructureringsplannen voor het hele gebied, de Boulevard, is in een ver stadium van planvorming en maakt daarom geen deel uit van dit planMER.

#### **Afbeelding 2.3**

Plangebied: drie deelgebieden  
Scheveningen-kust



Ten behoeve van de doeleinden bereikbaarheid en leefbaarheid wordt in Scheveningen de verkeerstructuur aangepast. Hiervoor zijn in dit planMER drie varianten voor de infrastructuur onderzocht. Deze zijn toegelicht in paragraaf 2.4.4.

In de volgende vijf paragrafen volgt een toelichting op de deelgebieden, waarbij de vijfde paragraaf ingaat op de wegenstructuur in het plangebied.



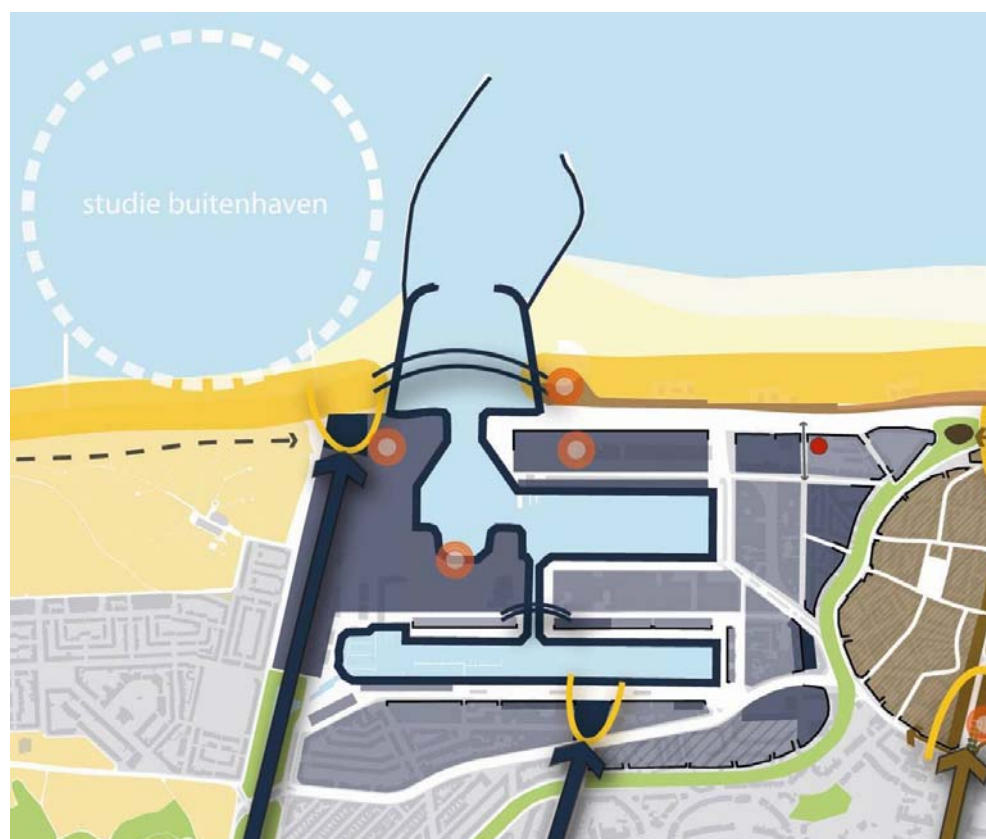
## 2.4.1

## SCHEVENINGEN-HAVEN

Onderstaande afbeelding bevat een weergave van de voorziene ontwikkelingen voor het deelgebied Scheveningen-Haven. Daarna volgt de toelichting. De op de afbeelding weergegeven 'buitenhaven' maakt geen onderdeel uit van de plan- en besluitvorming in het kader van het masterplan en is daarom niet nader beschreven in deze paragraaf. De toelichting daarop is separaat beschreven in paragraaf 2.5.

## Afbeelding 2.4

Overzicht ontwikkelingen  
deelgebied Scheveningen-  
Haven



|                   |                                                   |                                           |                                   |                            |                                 |
|-------------------|---------------------------------------------------|-------------------------------------------|-----------------------------------|----------------------------|---------------------------------|
| zee / water       | sfeer scheveningen haven                          | sfeer scheveningen dorp                   | sfeer scheveningen bad            | nieuwe boulevard           | beeldbepalende functie / gebouw |
| strand            | ontwikkellocatie scheveningen haven               | economische versterking scheveningen dorp | ontwikkellocatie scheveningen bad | zomer boulevard Zwarte Pad | bijzonder programma             |
| duinen            | plein scheveningen haven                          | plein scheveningen dorp                   | plein scheveningen bad            | boulevard Morales          | aankomstplein                   |
| groen             | lange termijn ontwikkellocatie scheveningen haven | belangrijke verbinding scheveningen dorp  | studiegebied scheveningen bad     | verbinding naar zee        | focus op de boulevard           |
| huidige bebouwing | toegangsroute scheveningen haven                  | toegangsroute scheveningen dorp           | toegangsroute scheveningen bad    | regionale fietsroute       | bijzondere structuur            |

**Norfolkterrein en Noordelijk Havenhoofd**

Op het Norfolkterrein komt een stedelijk woongebied met laagbouw, in aansluiting op de omgeving. De ligging vlakbij de zee, het duin en de haven is de grote attractie van dit gebied. Er komen circa 800 woningen met een gemengd aanbod, waarvan 20 procent sociale woningbouw. In de plannen wordt uitgegaan van een spannende omgeving voor zowel bewoners als bezoekers. De woningen worden gebouwd op een kunstmatig dek dat aansluit op de Westduinen en langzaam in de richting van de haven afloopt. Door het hoogteverschil hebben alle woningen vrij zicht. Onder het dek is ruimte voor parkeren en openbaar vervoer. In de onderste laag van de woongebouwen is plek voor bijzondere functies als ateliers. De Derde Haven wordt gedempt ten behoeve van een parkeerbak voor 1.500 tot

1.800 auto's. Daardoor ontstaat ruimte voor meer woningbouw en nieuwe kades. Bij de havenmond is voldoende plek voor markante hoogbouw in de vorm van bijzonder vormgegeven woontorens met uitzicht op zee. Deze hoogbouw bestaat uit 2 torens van maximaal 100 meter hoog aan de havenmond en 1 toren van maximaal 70 meter hoog bij de Hellingweg. Verder wordt gedacht aan een hotel, een wellness-centrum, watersportfuncties en een museale attractie. Een 'rondje haven' wordt mogelijk gemaakt door het realiseren van bruggen over de Havenmond en over de pijp.

Het Noordelijk Havenhoofd behoudt zijn functie voor de visserij en de daarmee verbonden voorzieningen en bedrijven. Door het gebied efficiënter in te richten worden de mogelijkheden vergroot. Het streven is een verbinding te leggen tussen visserij en toerisme door allerlei toeristische attracties en activiteiten te realiseren die verband houden met de zee en de visserij. Te denken valt aan visrestaurants, een zeeaquarium en educatieve elementen die te maken hebben met de Noordzee en het visserijbedrijf. In de visafslag zal een vismarkt worden gerealiseerd, zoals Zuid-Europese landen deze ook kennen. Op deze manier versterken het toerisme en de visserij elkaar.

Op het Noordelijk Havenhoofd worden bestaande gebouwen voor visserij vervangen door nieuwe. Daarnaast wordt er programma toegevoegd, waarmee de ontwikkeling bestaat uit:

- 23.000 m<sup>2</sup> visserij (vervangt 17.000 bestaand).
- 14.000 m<sup>2</sup> leisure (toevoeging).

De commerciële voorzieningen en het aantal te bouwen woningen (Norfolkterrein) in Scheveningen-Haven zijn opgenomen in onderstaande tabel.

**Tabel 2.1**

Commerciële voorzieningen en woningen in Scheveningen-Haven

| Voorziening            | Bruto vloeroppervlak (m <sup>2</sup> ) |
|------------------------|----------------------------------------|
| Functie wonen          | 800 woningen                           |
| Commercieel            | 6.200                                  |
| Congresachtige functie | 5.000                                  |
| Museale attracties     | 18.000                                 |
| Wellness               | 6.200                                  |
| Kantoor                | 14.000                                 |
| Leisure                | 39.400                                 |
| Visserij               | 23.000                                 |
| <b>Totaal</b>          | <b>111.800</b>                         |
| <b>Hotels</b>          | <b>350-500 kamers</b>                  |

### *Havenkwartier-Noord*

In het Havenkwartier-Noord wordt een herstructureringsproces in gang gezet, waarbij 500 – 600 woningen op termijn worden gesloopt en er evenveel nieuwe moderne woningen worden teruggebouwd. Actief wordt gestuurd op de Kompasbuurt en Lindoduin. Voor het overige stelt de gemeente randvoorwaarden en moet de markt zijn werk doen.

Discussie gaat vooral over hoe de nieuwe wijk er uit gaat zien. Bewoners willen voornamelijk laagbouw terug op de plek van de huidige Kompasbuurt. Hoogbouw is dan mogelijk op de locatie van het voormalige "hoog Lindoduin" en de gemeentelijke sporthal. Hoewel gestreefd wordt naar niet hoger bouwen dan het huidige wooncomplex, is de exacte hoogte mede afhankelijk van het uitgangspunt dat evenveel woningen worden teruggebouwd als er worden gesloopt. Van de nieuwbouw is circa 40% sociale sector, waarmee het lagere percentage (20%) van het Norfolkterrein wordt gecompenseerd. Dit sluit ook beter aan op het gewenste profiel van dit gebied.



Voor het overige deel van het gebied wordt uitgegaan van een menging van wonen, bedrijvigheid en voorzieningen, enerzijds gekoppeld aan de economische activiteiten in de haven anderzijds met een relatie met de sportactiviteiten op het nabijgelegen strand. Initiatieven van de markt zijn hier bepalend. De rol van de gemeente is hier primair faciliterend (bestemmingsplan, etc.). Een beeldkwaliteit die aansluit bij de gevoelens van havenarchitectuur en een nostalgisch beeld is hierbij van belang. In het kader van de verdere uitwerking van het masterplan zal hierop beleid moeten worden ontwikkeld.

Vanuit stedenbouwkundig en verkeerskundig oogpunt is het gewenst een deel van de zg. grote driehoek langs de Westduinweg en Zeesluisweg te slopen en te betrekken bij de ontwikkeling van de groene zone naar zee langs de route van lijn 11. Hierdoor kan, in combinatie met de herontwikkeling van het Lindoduingebied, een centrale plek in het gebied ontstaan waar verschillende functies kunnen samenkomen.

De hoofdvisie van het masterplan is gebaseerd op de relatie met de zee, die door allerlei stedenbouwkundige ontwikkelingen in de zogenaamde eerste lijn wordt versterkt. Voor het Havenkwartier-Noord betekent dit een verdere ontwikkeling van het gebied van het dijklichaam ten zuiden van de vuurtoren, met name de invulling of vervanging van het bestaande (rijks-)kantoorgebouw naast de vuurtoren en het gebied in aansluiting op het verzorgingshuis Uiterjoon. Tevens wordt uitgegaan van één of meer verbindingen van het gebied over de dijk met de Boulevard, hetgeen momenteel niet mogelijk is.

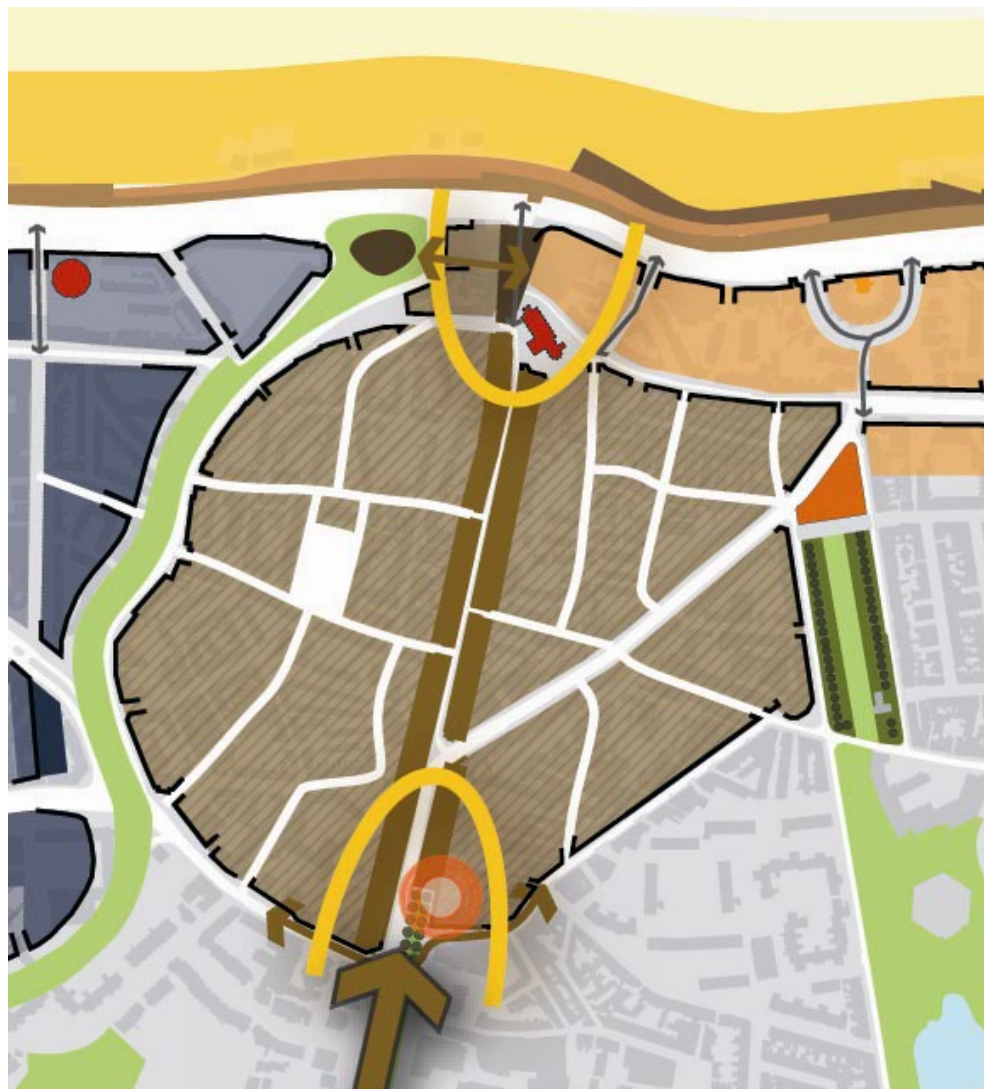
## 2.4.2

## SCHEVENINGEN-DORP

Onderstaande afbeelding bevat een weergave van de voorziene ontwikkelingen voor het deelgebied Scheveningen-Dorp. Daarna volgt de toelichting.

## Afbeelding 2.5

Overzicht ontwikkelingen  
deelgebied Scheveningen-Dorp

**Economische ontwikkeling Scheveningen-Dorp**

De economische ontwikkeling van de Keizerstraat, het economische "hart" van Dorp is niet evenredig over de straat verdeeld: bij het Prins Willemplein vindt de meeste activiteit plaats; bij de Boulevard heel weinig. Richting Boulevard "loopt de Keizerstraat weg". Met de aanleg van de nieuwe Boulevard wordt dit een belangrijke entree waar veel publiek langskomt.

Een nieuwe aanpak is nodig om de Keizerstraat hiervan te laten profiteren en de economische ontwikkeling van dit deel te stimuleren door een vervolg te geven op het

bestaande Plan van Aanpak Keizerstraat. Ook kan de versterking van de relatie tussen de Kalhuisplaats en de keerlus lijn 11 hier bij helpen.

#### ***Knoop Prins Willemstraat/Prins Willemplein***

In de nota netwerk RandstadRail van Haaglanden is voorzien in een opwaardering van lijn 1 tot Randstadraailkwaliteit. De gemeente gaat er van uit dat vanwege de benodigde financiering de realisering van deze opwaardering pas na 2020 zal plaatsvinden. Gelet op de looptijd van dit masterplan zijn derhalve geen ingrijpende maatregelen op verkeersgebied in Dorp opgenomen. In de voorbereiding van het masterplan en dit planMER zijn drie verkeersstructuren onderzocht.

In het masterplan worden flankerende maatregelen opgenomen die noodzakelijk zijn als gevolg van de aanleg van de nieuwe Boulevard, waaronder de aanpassing van het kruispunt Duinstraat/ Scheveningseweg. Het is daarnaast de wens om een betere voetgangersverbinding te creëren tussen de Badhuisstraat en de Keizerstraat. Uitgangspunt is om een balans te vinden tussen de verschillende wensen voor het gebied.

Een belangrijke plek is de locatie van het huidige postkantoor op de hoek van de Badhuisstraat dat momenteel op de markt te koop wordt aangeboden. Een bestemmingsplanwijziging maakt het mogelijk dat hier ruimte ontstaat voor de realisering van een (ondergrondse) parkeergarage en andere functies, zoals winkels en wonen.

#### ***Groene loper Badhuiskade/Havenkade***

Het al langer bestaande initiatief voor een parkeergarage op deze plek is opgenomen in het masterplan. De aanleg hiervan maakt een herinrichting van het gebied noodzakelijk. Hiertoe zijn al verschillende initiatieven genomen. Deze herinrichting maakt het mogelijk deze “groene long naar zee” optimaal te laten aansluiten op de groenzone vanaf Madurodam met een aantrekkelijke langzaamverkeersroute. Door de aanleg van de parkeergarage kan de huidige skatebaan verplaatst worden naar een andere locatie aan de kust, bijvoorbeeld bij de keerlus van lijn 11. Over de herinrichting zal overleg met bewoners plaatsvinden.

Verder wordt binnen Dorp ingezet op kleinschalige vernieuwing, particuliere woningverbetering, verbetering van de openbare ruimte, een duurzame leefomgeving en versterking van het historische beeld.

## 2.4.3

## SCHEVENINGEN-BAD

Onderstaande afbeelding bevat een weergave van de voorziene ontwikkelingen voor het deelgebied Scheveningen-Bad. Daarna volgt de toelichting.

**Afbeelding 2.6**

Overzicht ontwikkelingen  
deelgebied Scheveningen-Bad



In de toekomstige ontwikkeling van Scheveningen-Bad ligt de nadruk op twee aspecten. Ten eerste het kwalitatief versterken van het zeefront door het doortrekken van de nieuwe Boulevard en het opwaarderen van de Pier en de bebouwing aan de Boulevard. Ten tweede het verbeteren van de ruimtelijke samenhang en het verblijfsklimaat in de tweede lijn (Zwolsestraat, Gevers Deynootweg, Kurhausplein, Circusplein, Palaceplein).

***De zeewering***

De huidige primaire zeewering volgt tussen Scheveningseslag en Oostduinen min of meer de Gevers Deynootweg en het Palaceplein evenwijdig aan de kust. In het masterplan wordt voorgesteld in overleg te treden met diverse partijen om een verlegging van de zeewering naar de kustlijn te onderzoeken. Hierdoor kan worden bereikt dat Scheveningen-Bad tijdig is voorbereid op maatregelen in verband met de stijgende zeespiegel. Niet uitgesloten kan worden dat noodzakelijke aanpassingen aan de zeewering over enkele (wellicht tientallen) jaren leiden tot forse aanpassingen aan de Gevers Deynootweg binnen het gebouwde gebied, dan wel alsnog een verlegging van de zeewering naar de kustlijn, waardoor daar

wederom nieuwe ingrepen nodig zijn. Voorgesteld wordt met het Rijk en het Hoogheemraadschap de mogelijkheden te onderzoeken om tot een verlegging van de zeewering naar de kustlijn (= Promenade) te komen.

### ***De Promenade en de Pier***

Verleggen van de zeewering moet ertoe leiden dat, net zoals met de Boulevard, werk met werk gemaakt kan worden, o.a. door het doortrekken van het Morales-concept tot aan de noordkant van de Promenade bij het Zwarte Pad, wellicht zelfs tot de daar gelegen strandpaviljoens.

Een (gedeeltelijke) zeewaartse verlegging van de Promenade maakt het vernieuwen en toevoegen van programma aan de eerste lijn mogelijk. Zo ontstaat door zeewaartse uitbreiding van het Palacecomplex aan de nieuwe Promenade de mogelijkheid te komen tot een forse kwaliteitsverbetering zowel in functies als (architectonische) uitstraling door een interessante mix van nieuw en oud, middels een (forse) herontwikkeling van het huidige Palacecomplex, doorlopend tot het Palaceplein.

Ook biedt dit kansen voor het realiseren van het door het BOB- platform<sup>2</sup> voorgestelde toegangsplein bij de Pier, waardoor een betere aansluiting en entree kan ontstaan naar de Promenade en de Pier. De Pier zelf wordt weliswaar alom beschouwd als een icoon voor Scheveningen, maar ook één die wel een facelift kan gebruiken. Omdat de Pier steeds meer op het land komt te liggen, is een zeewaartse verlenging gewenst mede door het toevoegen van extra programma, zoals een hotel en recreatieve functies.

Om het aantrekkelijk te maken om de gehele Promenade te benutten is het gewenst aan de noordzijde een publiekstrekker te realiseren. Tevens kan aansluiting worden gezocht bij de ontwikkelingen die Oscars en het Carlton Beach Hotel voor ogen hebben (wellness, vergader- en congresmogelijkheden). Dit gebied wordt door de eindhalte van Randstadrail goed ontsloten.

### ***Verkeer en parkeren***

De ontsluiting van Bad vindt allereerst plaats via Zwolsestraat. Daarnaast speelt de combinatie Badhuisweg/Nieuwe Parklaan een rol. In Bad zelf ontstaat een eenrichtingscircuit Zwolsestraat > Palaceplein > Kurhausweg > Harstenhoekweg > Zwolsestraat. Met name de inrichting van het Palaceplein verdient daardoor extra studie.

De gemeente wil het parkeerterrein aan het Zwarte Pad opheffen. Hierdoor wordt de fileveroorzakende “fuik” naar het Zwarte Pad minder belast. Om een nieuwe “fuik”-situatie te voorkomen wordt bij de keerlus aan het Zwarte Pad geen of slechts een beperkt aantal openbare parkeerplaatsen gerealiseerd. Verdere compensatie van de parkeerplaatsen op het Zwarte Pad kan plaatsvinden in de nieuwe ontwikkeling op de locatie van de huidige tramremise en studenten/shortstay-woningen in het gebied Zwolsestraat/Harstenhoekweg. Verder zijn parkeergarages voorzien op de huidige locatie van het Casino en -indien mogelijk- onder het Palaceplein. Deze dienen tevens ter vervanging van de oorspronkelijke garage aan het Circusplein. Functies die nieuw worden toegevoegd in het gebied dienen zelf in hun parkeerbehoefte te voorzien.

Onderzocht moet worden of de gewenste fietsverbinding langs de kust over de vernieuwde Promenade moet lopen of dat een andere route gewenst is.

Lijn 9 wordt opgewaardeerd naar Randstadrailkwaliteit. Onderzocht moet worden of de route van lijn 9, gezien de specifiek eisen die Randstadrail met zich meebrengt, over de Nieuwe Parklaan moet lopen of over de Badhuisweg.

<sup>2</sup> Bewoners, ondernemers en bezoekers-platform.

### ***Pleinen***

Door de voorgestelde ontwikkeling ontstaat een keten van relatief kleinschalige pleinen. Vanuit het heersende klimaat is het beter de omvang van de pleinen te beperken in plaats van grote, windgevoelige ruimtes te creëren. Voor evenementen etc. is op het strand en de Promenade genoeg plaats. Het betreft:

- Het vernieuwde Circusplein (zie hieronder).
- Het Kurhausplein: dit is een relatief knus plein dat wel een opwaardering kan gebruiken ook in de kwaliteit van de omliggende bebouwing. Er is geen noodzaak de beide appartementencomplexen te slopen. Daarmee is tevens een antwoord gegeven op de door de gemeenteraad aangenomen motie over onderzoek naar de wenselijkheid hiervan.
- Het Palaceplein: het verrichten van een nadere studie naar de mogelijke herontwikkeling van het Palaceplein is noodzakelijk. Als uitgangspunten worden daarbij genomen het vinden een goede balans tussen de verschillende functies: enerzijds eenrichtingsverkeer en openbaar vervoer met een tophalte in overeenstemming met de hoofdverkeersstructuurkaart en het realiseren van een ondergrondse parkeergarage;; anderzijds een verbetering van de uitstraling van het gebied mede in relatie tot de omliggende bebouwing en functies. Hierbij kunnen verschillende voorstellen, waaronder die van het BOB-platform, worden meegenomen.
- Een nieuw plein bij de Pier tussen het einde van de Zwolsestraat en het begin van de Pier in combinatie met de verbreding van de verbinding tussen Oranje flats en Palacecomplex, waar ook belangrijke trekkers gevestigd kunnen worden. Dit is een belangrijke verbinding voor de bezoekers die gebruik maken van de parkeergarages aan de Zwolsestraat en de bezoekers die met het OV bij het Palaceplein aankomen.

### ***Circusplein als cultuurplein***

Het huidige Circusplein leent zich uitstekend om uit te bouwen tot een cultuurcluster met theaters, film, hotel en horeca. Naast het Circustheater leent ook de Lourdeskerk zich voor het gebruik als theater. Het casino heeft aangegeven een nieuwe locatie te zoeken om een groter aanbod te kunnen bieden en beter te kunnen inspelen op toekomstige ontwikkelingen. Dit kan ertoe leiden dat de huidige locatie beschikbaar komt danwel herontwikkeld wordt voor het Casino. Dit leent zich uitstekend om deze te benutten voor nieuwe functies die aansluiten bij het culturele karakter en om een betere verbinding te creëren tussen het Circusplein en het Kurhausplein. Verplaatsing van het politiebureau maakt dit mogelijk. Een nieuwe ondergrondse parkeergarage vervangt de bestaande en te slopen garage “Nieuwe Parklaan” en biedt ruimte voor de oorspronkelijk geplande Circuspleingarage.

Vanaf het Circusplein is een forse verbetering van de verbinding met de Promenade ten zuiden van het Kurhaus noodzakelijk. Door aanpassing is het Circusplein tevens geschikt voor festivals en evenementen die buiten plaats vinden.

### ***Gevers Deynootweg***

Het huidige parkeerterrein ter hoogte van de Oranje flats is gemeente-eigendom. Voorgesteld wordt dan ook om op deze locatie optimaal te benutten voor nieuwbouw, waarbij aangesloten wordt op de stedenbouwkundige opzet van het gebied, met name de Oranje flats. Afhankelijk van de verschillende wensen kan het gebied ingezet worden voor de gewenste extra hotelontwikkeling en eventueel als vervangende locatie voor het Casino. De realisering van de door het Casino gewenste eigen parkeergarage is afhankelijk van de bovengenoemde discussie over de primaire zeevering.



### Wonen

In het gebied is volgens de Nota van Uitgangspunten het toevoegen van ca. 250 woningen voorzien: 40 à 60 op de tramkeerlus aan het Zwarte Pad en 200 bij de herontwikkeling van de tramremise aan de Harstenhoekweg.

### Commercieel programma

Voor Scheveningen-Bad wordt uitgegaan van een toename van ca. 600 hotelkamers en ca. 20.000 m<sup>2</sup> urban entertainment zoals theateraccommodaties en nieuwe voorzieningen.

Tabel 2.2

Commerciële voorzieningen en woningen in Scheveningen-Bad

| Voorziening   | Bruto vloeroppervlak (m <sup>2</sup> ) |
|---------------|----------------------------------------|
| Functie wonen | 250 woningen                           |
| Hotels        | 30.000                                 |
| Entertainment | 20.000                                 |

## 2.4.4

### OVERZICHT PROGRAMMA PER DEELGEBIED

In de voorgaande paragrafen is per deelgebied een toelichting gegeven op de invulling van het deelgebied. Dit leidt uiteindelijk tot een bundeling van sferen in het plangebied, zoals weergegeven in Afbeelding 2.7.

Afbeelding 2.7

De verschillende sferen komen tot uiting in de drie deelgebieden



Tabel 2.3 geeft een overzicht van de programmatische invulling van de drie deelgebieden.

**Tabel 2.3**

Overzicht  
programmaonderdelen voor de  
drie deelgebieden

|                               | Haven                                       | Dorp                           | Bad                                                                            |
|-------------------------------|---------------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Wonen</b>                  |                                             |                                |                                                                                |
| Laag / middelhoogbouw         | 400-500                                     | Geen                           | 50                                                                             |
| Gestapeld                     | 300-400                                     |                                | 200                                                                            |
| Sociaal                       | 20%                                         |                                | 30%                                                                            |
| Vrije sector                  | 80%                                         |                                | 70%                                                                            |
| Totaal aantal woningen        | 800                                         |                                | 250                                                                            |
| <b>Voorzieningen</b>          |                                             |                                |                                                                                |
| <i>Commercieel</i>            | <i>6.200 m<sup>2</sup></i>                  |                                |                                                                                |
| <i>Hotel</i>                  | <i>23.200 m<sup>2</sup></i>                 |                                | <i>30.000 m<sup>2</sup></i>                                                    |
| <i>Congresachtige functie</i> | <i>5.000 m<sup>2</sup></i>                  |                                |                                                                                |
| <i>Museale attracties</i>     | <i>18.000 m<sup>2</sup></i>                 |                                |                                                                                |
| <i>Wellness</i>               | <i>6.200 m<sup>2</sup></i>                  |                                |                                                                                |
| <i>Visserij</i>               | <i>23.000</i>                               |                                |                                                                                |
| <i>Kantoor</i>                | <i>14.000 m<sup>2</sup></i>                 |                                |                                                                                |
| <i>Entertainment</i>          |                                             |                                | <i>20.000 m<sup>2</sup></i>                                                    |
| <i>Leisure totaal</i>         | <i>39.400 m<sup>2</sup></i>                 |                                |                                                                                |
| <i>Leisure algemeen</i>       | <i>25.000 m<sup>2</sup></i>                 |                                |                                                                                |
| <i>Visleisure</i>             | <i>7.200 m<sup>2</sup></i>                  |                                |                                                                                |
| <i>Beachleisure</i>           | <i>7.200 m<sup>2</sup></i>                  |                                |                                                                                |
| Totaal                        | 135.000 m <sup>2</sup>                      |                                | 50.000 m <sup>2</sup>                                                          |
| <b>Parkeren</b>               |                                             |                                |                                                                                |
| Maaiveld                      |                                             |                                |                                                                                |
| Garage                        | - Noordelijk havenhoofd<br>- Norfolkterrein | - Postkantoor<br>- Badhuiskade | - Palaceplein<br>- Circusplein<br>- Tramkeerlus Zwarte Pad<br>- Harstenhoekweg |

## 2.4.5

### BEREIKBAARHEID/WEGENSTRUCTUUR

De bereikbaarheid van de kust bepaalt in grote mate de concurrentiekracht van Scheveningen als badplaats. Als gevolg van de voorziene ontwikkelingen, zal de groei van het verkeer naar Scheveningen-kust de komende jaren toenemen. Doelstelling is dat het verkeersaanbod goed kan worden afgewikkeld door te kiezen voor een heldere, duidelijke verkeersstructuur voor heel Scheveningen. Naast de afwikkeling is het bieden van voldoende parkeerplaatsen een voorwaarde voor een gezonde economie in Scheveningen. De gewenste economische groei impliceert een toename van functies en parkeerbehoefte. Hiervoor wordt de actuele parkeernorm gehanteerd, zoals opgenomen in het gemeentelijk beleid. Een lichte toename van het aantal parkeerplaatsen is gewenst passend binnen het nieuwe ruimtelijke concept. (Parkeer)overlast van auto's in de woonwijken moet worden tegengegaan. Kortom, er is behoefte aan:

- Een betere verkeersafwikkeling.
- Ruime parkeermogelijkheden en vermindering van parkeren in woonwijken.

In het masterplan is gekozen om binnen de masterplanperiode (tot 2020) maatregelen te nemen om de doorstroming te verbeteren. Het gaat daarbij met name om aanpassing van de



Houtrustbrug en de kruising Duinstraat/Scheveningseweg. Onderzocht wordt op de aansluiting van de Statenlaan op de Westduinweg moet worden opgeheven. In Scheveningen-Bad komt door ingrepen in de verkeersinfrastructuur eenrichtingsverkeer langs de bestaande en nieuwe parkeergarages: van de Zwolsestraat naar het Palaceplein en de Kurhausweg en via de Harstenhoekweg weer terug naar de Zwolsestraat. Overige maatregelen aan de infrastructuur zijn gekoppeld aan de uitvoering van RandstadRail voor lijn 1. Deze is niet voorzien voor 2020 en valt daarom buiten de scope van het masterplan.

In de voorbereiding van het masterplan zijn drie nieuwe verkeersstructuren onderzocht. Op basis daarvan is een voorkeursoplossing opgenomen in het masterplan. De drie infrastructuur varianten zijn hierna toegelicht en in dit planMER beoordeeld.

### ***Drie infrastructuur varianten***

Ten behoeve van de doeleinden bereikbaarheid en leefbaarheid wordt in Scheveningen de verkeersstructuur aangepast. Uit inventarisatie blijkt dat de huidige menging van vervoersmodaliteiten veel problemen veroorzaakt. Het stroomlijnen van het autoverkeer (en scheiding met overige vervoersmodaliteiten) is daarbij de eerste vereiste. Als oplossingsmogelijkheid zijn drie varianten geformuleerd, waarbij infrastructuur variant 3 tot de voorkeursoplossing is ontwikkeld:

- Variant 1: deze variant is gericht op het weren van doorgaand autoverkeer in Scheveningen-Dorp, en een daaraan gekoppelde opwaardering van de openbare ruimte aldaar.
- Variant 2: deze variant is gericht op een optimale bereikbaarheid tussen Scheveningen-Haven, -Dorp en -Bad. Via de gebruikelijke route Westduinweg – Duinstraat - Jurriaan Kokstraat rijdt men eenvoudig met de auto van Haven naar Bad. Deze verkeersstroom gaat, evenals in de huidige situatie, door het woongebied Scheveningen-Dorp.
- Variant 3: de voorkeursoplossing die is opgenomen in het masterplan. Uitgangspunt van deze variant is dat Scheveningen bereikbaar wordt via twee hoofdroutes (Zwolsestraat en Houtrustweg) en een derde secundaire route (Scheveningseweg). De Statenlaan en de Nieuwe Parklaan worden hoofdzakelijk gebuikt voor de ontsluiting van de woonbuurten. Deze variant gaat uit van een optimale bereikbaarheid van Scheveningen voor de eigen bewoners en ondernemers.

*Infrastructuur variant 1*

Navolgende afbeelding geeft de infrastructuur variant 1 weer.

**Afbeelding 2.8**

Infrastructuur variant 1



Kenmerken van deze variant zijn:

- Geen doorgaand autoverkeer in Dorp (dorp autoluw).
- Dorp is bereikbaar via de Scheveningseweg.
- Verkeer van en naar Bad gaat via Nieuwe Parklaan en de Van Alkemadelaan – Zwolsestraat.
- Om doorstroming van het verkeer in Bad te verbeteren is een stelsel van eenrichtingswegen ontwikkeld.
- De eerste haven en de Strandweg kunnen via de Westduinweg of via een nieuwe route door de haven ontsloten worden.
- Om het Statenkwartier en het Geuzenkwartier te ontlasten komt een afsluiting/ knip op de Statenlaan.

*Infrastructuur variant 2*

Navolgende afbeelding geeft de infrastructuur variant 2 weer.

**Afbeelding 2.9**

Infrastructuur variant 2



Kenmerken van deze variant zijn:

- Het kruispunt Duinstraat–Scheveningseweg speelt in deze variant een belangrijke rol.
- In plaats van het autoluw maken van Scheveningen-Dorp (infrastructuur variant 1), wordt het capaciteitsprobleem opgelost door het instellen van eenrichtingsverkeer op de Duinstraat–Prins Willemstraat en Jurriaan Kokstraat.
- De Scheveningseweg is niet alleen voor het dorp maar ook voor de haven een belangrijke ontsluitingsweg.
- De ontsluiting van Scheveningen-Bad is helemaal gericht op de Van Alkemade laan en de Zwolsestraat.
- De woonbuurten van Scheveningen-Bad worden gescheiden van de hoofdroute voor dagjesmensen en economisch verkeer.

**Infrastructuur variant 3**

Navolgende afbeelding geeft de infrastructuur variant 3 weer.

**Afbeelding 2.10**

Infrastructuur variant 3:  
De voorkeursoplossing zoals  
opgenomen in het Masterplan  
Scheveningen-kust



Infrastructuur variant 3 komt overeen met de verkeersstructuur, zoals deze is vastgelegd in het concept Masterplan Scheveningen-kust en door het college van de gemeente Den Haag vastgesteld op 10 juli 2009. Deze variant is ontstaan uit het samenspraaktraject dat in het kader van het masterplan is doorlopen. Op basis van de reacties van de bewoners, ondernemers en bezoekers van Scheveningen en de infrastructuur varianten 1 en 2 is deze variant samengesteld.

Kenmerken van deze variant zijn:

- Scheveningen wordt bereikbaar via twee hoofdroutes (Zwolsestraat en Houtrustweg) en een derde secundaire route (Scheveningseweg). De Statenlaan en de Nieuwe Parklaan worden hoofdzakelijk gebruikt voor de ontsluiting van de woonbuurten.
- Een optimale bereikbaarheid van Scheveningen voor de eigen bewoners en ondernemers. Dit vertaalt zich in de oost-westverbindingen binnen het stadsdeel, zoals de verbinding Frankenslag-Kanaalweg-Nieuwe Duinweg en de verbinding Westduinweg-Duinstraat-Prins Willemstraat-Jurriaan Kokstraat-Gevers Deynootweg. Deze beide verbindingen zorgen voor een goede bereikbaarheid van de woonbuurten binnen Scheveningen.
- Door in Scheveningen-Bad een parkeercircuit in te stellen wordt de overlast van bezoekersverkeer in Bad beperkt. Langs dit eenrichtingscircuit dat vanaf de Zwolsestraat via het Palacplein, de Kurhausweg en de Harstenhoekweg weer naar de Zwolsestraat loopt, liggen de belangrijke parkeergarages voor bezoekers. Het gaat dan om de garage aan de Zwolsestraat, de garage Kurhaus, de Casinogarage en een mogelijke nieuwe parkeergarage op de locatie van de tramremise aan de Harstenhoekweg. Tevens is aan dit parkeercircuit de toegang naar het parkeerterrein Zwarte Pad gelegen. Het is de

bedoeling dat dit parkeerterrein in de toekomst aan de natuur wordt terug gegeven, nadat compensatie voor deze parkeerplaatsen beschikbaar is.

### **Openbaar vervoer**

Navolgende afbeelding geeft de openbaar vervoer-lijnen weer voor wat betreft tramroutes in het plangebied Scheveningen-kust.

**Afbeelding 2.11**

Openbaar vervoer: tramroutes  
Scheveningen-kust



De komende jaren worden ingrijpende verbeteringen van het openbaar vervoer doorgevoerd. Dat gebeurt aan de hand van de toekomstplannen van het stadsgewest Haaglanden voor RandstadRail. Deze plannen onder de naam 'Netwerk RandstadRail' gaan onder meer over het opwaarderen van bestaande tramlijnen tot RandstadRailkwaliteit en de aanleg van P+R-terreinen bij diverse stations.

Deze plannen zijn in het planMER beschouwd als autonome ontwikkeling, maar worden hier tevens geïntroduceerd omdat zij onderdeel gaan uitmaken van masterplangebied. De plannen hebben in het masterplan dan ook expliciet een plek gekregen.

### **Tramlijn 11**

Voor Scheveningen worden de bestaande tramlijnen 1, 9 en 11 opgewaardeerd naar RandstadRailkwaliteit, te beginnen met tramlijn 11 (2012), vervolgens tramlijn 9 (2016) en tot slot tramlijn 1 (na 2020). Voor de reiziger heeft opwaardering naar RandstadRail-kwaliteit positieve gevolgen: meer comfort, een hogere rijfrequentie en snellere verbindingen. Dat alles vraagt om flinke aanpassingen in de spoorinfrastructuur. Het nieuwe materieel is nu eenmaal zwaarder dan het huidige materieel. De hoge snelheid zoals met RandstadRail is mogelijk door snelle verbindingen op lange, vrijliggende tracés buiten Scheveningen. Een tunnel op het tracé Centraal Station-Madurodam is al in de plannen opgenomen. In



Scheveningen mag de snelheid lager zijn als de situatie daar aanleiding toe geeft. Ook kan op sommige plekken medegebruik met andere verkeersdeelnemers onvermijdelijk zijn. Er wordt nog onderzocht of de route van lijn 9 in de toekomst over de Badhuisweg of de Nieuwe Parklaan zal lopen.

#### *Nieuwe tramlijn*

Een snelle tramverbinding naar het Norfolkterrein is in onderzoek. Het besluit daarover is mede afhankelijk van de ontwikkeling van het Norfolkterrein, van de mogelijke komst van de buitenhaven en van de kosten en opbrengsten van deze verbinding (vervoerswaarde). Hierbij gaat het niet alleen om geld, maar ook om aantallen bezoekers en reistijd. Het exacte tracé is nog niet bekend.

#### *Tophaltes*

Het Palaceplein, Madurodam en het WorldForum zijn locaties die mogelijk een tophalte kunnen krijgen. Tophaltes zijn bijzondere stopplaatsen voor trams en bussen: centraal gelegen, hoogwaardige openbaarvervoerhaltes die van alle gemakken zijn voorzien.

#### *Recreatief vervoer*

De gemeente is groot voorstander van recreatief vervoer tussen Bad en Haven. Daarom zal zij steun geven aan particuliere initiatieven op dit gebied, bijvoorbeeld een boulevardtram, paard en wagen of bootverbinding langs de kust. Ook ondersteunt de gemeente speciale vormen van vervoer op piekdagen vanaf de P+R-terreinen, zoals de Strand Express vanaf het P+R-terrein Hoornwijck (tramlijn 5).

#### *Touringcars*

Veel bezoekers aan Scheveningen komen per touringcar. Er wordt nog onderzocht wat een goede locatie zou zijn voor parkeerplekken voor deze touringcars, nadat zij hun gasten op de plaats van bestemming hebben gebracht. Een van de opties is ter hoogte van de tramremise aan de Harstenhoekweg.

#### *Parkeren*

##### *Betaald parkeren in heel Scheveningen*

In Scheveningen-kust is niet overal sprake van betaald parkeren. Bijvoorbeeld wel overwegend in Bad, maar veel minder in Dorp en Haven. Begin 2009 is in twee woonbuurt betaald parkeren ingevoerd (Oud-Scheveningen en Vissenbuurt). Geleidelijke uitbreiding van betaald parkeren voor de gehele kuststrook is wenselijk om de parkeerdruk op piekdagen te verminderen.

##### *P+R-terreinen*

De gemeente Den Haag volgt het beleid van het stadsgewest Haaglanden voor de aanleg van P+R-terreinen in de regio. Tot 2020 is er behoefte aan 5000 extra parkeerplaatsen voor P+R, met name in de regio en aan de rand van Den Haag. Maar ook binnenstedelijke locaties buiten Scheveningen kunnen in aanmerking komen voor gebruik als P+R-terrein. Dit is geen onderdeel specifiek van het masterplan.

#### *Actuele reisinformatie*

Tot de benodigde maatregelen voor een betere bereikbaarheid van Scheveningen behoort het vroegtijdig informeren van automobilisten over de verkeerssituatie. Hierdoor kunnen bezoekers naar de gewenste toevoerwegen worden geleid: Houtrustweg voor Haven en Van Alkemadelaan/Zwolsestraat voor Bad. Ook kan informatie worden verstrekt over reistijden, vervoersalternatieven en parkeer- en P+R-mogelijkheden. Dit werkt alleen wanneer de informatie zo actueel en zo vroeg mogelijk beschikbaar is. Niet alleen thuis voor vertrek,

maar ook onderweg naar Scheveningen, zowel op de snelwegen als in de stad. Dat kan op verschillende manieren, bijvoorbeeld via internet, mobiele telefonie, digitale informatiepanelen langs wegen en parkeerverwijssystemen. De gemeente wil op die manier bezoekers leiden naar verschillende linies van parkeervoorzieningen, evenwijdig aan de kust. Uitgangspunt daarbij is dat de parkeertarieven dalen naarmate de parkeermogelijkheden zich verder van de kust af bevinden. Dat kan een extra stimulans zijn om niet in Scheveningen zelf te parkeren.

### *Parkeergarages*

Op dit moment zijn er drie parkeergarages in Scheveningen-kust: parking Scheveningen-Bad met 2030 parkeerplaatsen (Zwolsestraat), parking Kurhaus met 250 parkeerplaatsen (Gevers Deynootplein) en parking Nieuwe Parklaan met 570 parkeerplaatsen. In het masterplan zijn verschillende mogelijkheden voor extra (ondergrondse) parkeergarages opgenomen (onder meer bij de Badhuiskade/Havenkade, Palaceplein, Circusplein, locatie tramremise Harstenhoekweg, keerlus Zwarte Pad, onder het postkantoor op de hoek van de Badhuisstraat en de Hoge Prins Willemstraat). Realisering ervan is mede afhankelijk van de initiatieven van private partijen en van het verleggen van de zeewering.

### *Compensatie voor verdwenen parkeerplaatsen*

Door de versterking van de zeewering en de vernieuwing van de Boulevard vervallen circa 600 van de huidige parkeerplaatsen langs de Strandweg. Hiervoor zijn bij besluitvorming over de Boulevard locaties aangewezen waar compensatie plaats zal vinden: Noordelijk Havenhoofd, Badhuiskade/Havenkade en in Scheveningen-Bad. De realisering daarvan heeft vertraging opgelopen of is onderdeel van het masterplan. Om een voldoende aantal parkeerplaatsen te garanderen, worden tijdelijke parkeerterreinen aangelegd. Uitgangspunt is en blijft dat het aantal vervallen parkeerplaatsen minimaal wordt gecompenseerd, ook in de tijdelijke situaties. Hetzelfde geldt voor andere locaties waar bezoekersparkeerplaatsen zullen verdwijnen, bijvoorbeeld aan het Zwarte Pad of bij het Circusplein. Compensatie van parkeerplaatsen die vervallen aan het Zwarte Pad vindt zo veel mogelijk plaats op de tramkeerlus bij het Zwarte Pad. Alternatieve locaties worden gezocht voor plaatsen die niet gecompenseerd kunnen worden op de keerlus. Hierbij wordt onder meer gedacht aan de locatie van de huidige tramremise aan de Harstenhoekweg. Nieuwe functies in Scheveningen zijn in principe verplicht in hun eigen parkeerbehoefte te voorzien.

### *De "fuik" bij het parkeerterrein Zwarte Pad*

Het is de wens van de gemeente het parkeerterrein in de duinen bij het Zwarte Pad op termijn op te heffen en te bestemmen tot serviceroute voor de paviljoens aan het Noorderstrand en tot onderdeel van de gestrekte fietsroute langs de kust. Zolang er geen compensatie is voor deze parkeerplaatsen blijft de huidige locatie in gebruik. Compensatie zal zo veel mogelijk plaats vinden op de tramkeerlus bij het Zwarte Pad. Op korte termijn moet een oplossing worden gevonden voor de regelmatig terugkerende filevorming bij de ingang van het parkeerterrein. Deze fuik belemmert een goede bereikbaarheid van woningen en voorzieningen, zoals hotels. Bij het realiseren van nieuwe parkeervoorzieningen in deze omgeving moet bij het ontwerp rekening worden gehouden met het voorkomen van dit effect. Maar ook in de huidige situatie zal de gemeente maatregelen nemen om de overlast van de fuik tegen te gaan.

## 2.5

**NIEUWE BUITENHAVEN**

Het consortium Cruiseport The Hague Holland (bestaande uit Züblin Grenada, AM en Vestia) heeft op eigen initiatief een plan voor een Buitenhaven in Scheveningen gemaakt en dit aan de gemeente Den Haag gepresenteerd. Dit plan bevat een cruisterminal, nieuwe natuur, modules voor een jachthaven en een visserijhaven en eventueel aanvullend woningbouw- en commercieel programma.

Afbeelding 2.12

 Plangebied  
buitenhaven



De nieuwe buitenhaven maakt geen onderdeel uit van het masterplan. De haalbaarheid van dit initiatief en de plan- en besluitvorming hierover volgen een separaat traject. Er wordt dan ook een apart onderzoek naar de realisatie van een buitenhaven uitgevoerd om nader inzicht te geven in de haalbaarheid ervan en in de randvoorwaarden die aan een eventuele realisatie zijn verbonden.

De nieuwe buitenhaven heeft een separaat besluitvormingsspoor. Na discussie met de raadscommissie wordt een aantal varianten voor de buitenhaven geselecteerd die onderwerp zullen zijn van een haalbaarheidsstudie. In deze studie zullen alle varianten op een groot aantal aspecten worden getoetst, waaronder natuur, verkeer, milieu, financiën, veiligheid en stedenbouwkundige uitwerking. Een planMER en een MKBA zullen onderdeel uitmaken van deze haalbaarheidsstudie. Op basis van de haalbaarheidsstudie zal na de gemeenteraadsverkiezingen in 2010 een besluitvormingsstraject worden ingezet.

Omdat de buitenhaven gezien haar ligging wel in samenhang met het masterplan dient te worden gezien, is de 'robuustheid' van het masterplan getoetst bij een eventuele ontwikkeling van deze nieuwe buitenhaven. Met de resultaten wordt inzicht gegeven of het masterplan voldoende mogelijkheden biedt om een dergelijke ontwikkeling mogelijk te maken of dat vanwege cumulatieve effecten extra maatregelen of ingrepen benodigd zijn. Tevens worden, indien aan de orde, mogelijke maatregelen benoemd om kansen te kunnen verzilveren of risico's te kunnen inperken.

Bij de toetsing is uitgegaan van het volgende programma voor de nieuwe buitenhaven:

- homeport voor cruiseschepen:
- 100.000 m<sup>2</sup> bvo terminal (parkeergelegenheid, kantoor, detailhandel)



- 100 schepen per jaar (2000 gasten en 900 mensen personeel)
- bevoorrading
  - visserijhaven
  - zeezeilhaven
  - 50 ha landaanwinning voor 1250 woningen

Dit programma betreft het maximale programma ('worst case' scenario), omdat de gemeente Den Haag zich momenteel bevindt de onderzoeksfase van verschillende scenario's voor de buitenhaven en een afweging van verschillende scenario's en de definitieve scenariokeuze dus nog moet plaatsvinden.

In navolgende paragraaf wordt de toetsing in dit planMER nader toegelicht. Verder bevat hoofdstuk 4 bevat de conclusies over de bijdrage van de buitenhaven ten opzichte van de voorziene ontwikkelingen van het masterplan en geeft eventuele randvoorwaarden en aanbevelingen. De toetsing zelf is te lezen in hoofdstuk 5.

## 2.6

### WAT WORDT ONDERZOCHT IN DIT PLANMER?

In de notitie reikwijdte en detailniveau is aangegeven dat de voorziene ontwikkelingen in het Masterplan Scheveningen-kust langs drie sporen zouden worden ontwikkeld, te weten:

- De verkeersstructuur.
- Een nieuwe buitenhaven.
- De Stedenbouwkundige/programmatische invulling voor de deelgebieden (Scheveningen-Haven, -Bad en -Dorp).

Binnen deze drie sporen zijn in de notitie reikwijdte en detailniveau verschillende varianten benoemd die in dit planMER op haar milieueffecten zouden worden onderzocht en op basis waarvan maximaal vier integrale alternatieven zouden worden ontwikkeld. Gaandeweg het planvormingstraject en de uitwerking van de verschillende onderdelen is de scope van het masterplan en daarmee onderzoek in het planMER gewijzigd. Het aantal varianten bleek beperkter waardoor het ook niet nodig was om integrale alternatieven samen te stellen. Dit is hieronder per onderdeel nader toegelicht.

#### ***De verkeersstructuur***

In de voorbereiding van het masterplan zijn vier mogelijke invalshoeken voor de verkeersstructuur uitgewerkt. De vier invalshoeken zijn besproken met een klankbordgroep met belanghebbenden (bewoners, ondernemers). Op basis van verschillende criteria (onder meer effectiviteit, kosten, maatschappelijk draagvlak, technische uitvoerbaarheid) zijn vervolgens drie invalshoeken uitgekozen die tot volwaardige verkeersvarianten zijn ontwikkeld. Ten aanzien van de verkeersstructuur zijn derhalve in dit planMER, in tegenstelling tot aangekondigd in de notitie reikwijdte en detailniveau drie infrastructuur varianten onderzocht (in plaats van twee). De drie varianten van de overkoepelende verkeersstructuur in het gebied zijn in de vorige paragraaf toegelicht.

#### ***Een nieuwe buitenhaven***

Zoals in de vorige paragraaf reeds aangegeven, wordt in het masterplan over de nieuwe buitenhaven geen besluit genomen. Omdat de buitenhaven wel in samenhang dient te worden gezien is de 'robuustheid' van het masterplan getoetst bij een eventuele ontwikkeling van de nieuwe buitenhaven.

In tegenstelling tot wat in de notitie reikwijdte en detailniveau is vermeld, wordt er in dit planMER geen voorkeursvariant voor de nieuwe buitenhaven onderzocht. Reden hiervoor (zie tevens voorgaande paragraaf) is dat er nog geen duidelijkheid is over een voorkeursvariant. In dit planMER wordt daarom voor de toetsing uitgegaan van één variant met een maximaal programma om de 'worst case' situatie te toetsen. Zodoende worden voor wat betreft cumulatieve effecten, als gevolg van de masterplanontwikkelingen inclusief een buitenhaven, inzicht verkregen in de 'robuustheid' van het masterplan.

In dit planMER worden de cumulatieve effecten beschouwd voor de aspecten verkeer, geluid, luchtkwaliteit en natuur omdat deze aspecten vanuit milieu van invloed kunnen zijn op de haalbaarheid van een nieuwe buitenhaven en de ontwikkelingen in het masterplan in relatie tot elkaar. Voor de overige aspecten die aan bod komen in dit planMER geldt dat deze de invloed op de haalbaarheid van beide initiatieven niet of nauwelijks beïnvloeden, omdat er geen sprake is van randvoorwaarden en/of directe beperkingen vanuit beleid. Daarom zijn deze aspecten niet beschouwd.

Ook in afwijking tot hetgeen is vermeld in de notitie reikwijdte in detailniveau is het aspect kustmorfologie niet meegenomen in dit planMER. Kustmorfologie is een beoordelingsaspect wat specifiek aan de orde is bij realisatie van een nieuwe buitenhaven en wordt onderzocht in het kader van de separate plan- en besluitvorming daarvoor. Omdat vanuit het masterplan zelf geen effecten op kustmorfologie zullen optreden is de robuustheid van het masterplan ten aanzien van dit aspect ook niet relevant voor de besluitvorming.

### ***De Stedenbouwkundige / programmatische invulling voor de deelgebieden (Scheveningen-Haven, -Bad en -Dorp)***

Ten aanzien van de deelgebieden Scheveningen-Haven, Scheveningen-Dorp en Scheveningen-Bad was in de notitie reikwijdte en detailniveau het uitgangspunt dat per deelgebied maximaal twee varianten worden beschouwd. Na verdere ontwikkeling van de invulling van de deelgebieden bleek dat mogelijke varianten niet onderscheidend worden voor het globale niveau van een planMER. Er is daarom steeds één invulling per deelgebied beoordeeld.

### ***Zeewering en Boulevard***

De overkoepelende structuur in het kustgebied, "Zeewering en Boulevard", is al in een verder gevorderd stadium van besluitvorming. Het ontwerp voor de vernieuwing van de Boulevard verbetert de kwaliteit in de openbare ruimte, passend in het landschap. De resultaten van de ontwikkelingen rondom de boulevard maken als referentiesituatie integraal onderdeel uit van het Masterplan Scheveningen-kust. In voorliggend planMER is deze ontwikkeling niet nader beschouwd.

### ***Verleggen zeewering***

Bij het vervaardigen van het masterplan is het inzicht ontstaan dat de gemeente in overleg wil treden met het Rijk en het Hoogheemraadschap van Delfland over een mogelijke verlegging van de zeewering. De huidige zeewering van Scheveningen loopt globaal langs de volgende route: Houtrustweg, Afvoerkanaalgemaal, Kranenburgweg, Westduinweg en en voornamelijk via de Gevers Deynootweg in noordelijke richting naar de Oostduinen. Daardoor liggen belangrijke delen van Scheveningen buitendijks, waaronder de havens, de Boulevard en het Kurhaus.

De zeewering, die het achterland tegen overstromingen vanuit zee beschermt, bestaat uit een kernzone en een reserveringszone. In de kernzone mogen geen ondergrondse bouwwerken worden aangelegd en mag er geen zand worden afgevoerd. De zone achter en

voor de kernzone is de reserveringszone. Bij een verdere stijging van de zeespiegel is deze reserveringszone inzetbaar om de waterkering te verbreden, landwaarts of zeewaarts. Ook in deze zone is het verboden werkzaamheden te verrichten die de stabiliteit of het waterkerende vermogen kunnen aantasten. Het verbeteren van de zeewering wordt hiermee een van de pijlers van het vernieuwingsplan voor Scheveningen-Bad. Dat voorkomt ook het risico dat, zodra de vernieuwing van Bad gereed is, alsnog verzwaring van de zeewering nodig blijkt te zijn. Ook voor Scheveningen-Haven wordt onderzocht of de zeewering verlegd kan worden. De gemeente biedt zich als pilotproject aan om de hele kustlijn van Scheveningen tijdig 'Veerman-proof' te maken. Het zeewaarts brengen van de grens van de zeewering heeft voor het achterland van Scheveningen-Bad en -Haven een positieve invloed op de ontwikkelingsmogelijkheden, bijvoorbeeld doordat parkeren en andere functies ondergronds kunnen worden opgelost. Een dergelijke aanpak ligt in het verlengde van de aanbevelingen van de Deltacommissie.

In het masterplan wordt geen concrete keuze voor de verlegging genomen en wordt geen kader hiervoor vastgesteld. Deze plannen voor het verleggen van de zeewering zijn in dit planMER derhalve niet getoetst. Wanneer de verschuiving plaatsvindt voordat Scheveningen-Bad wordt ontwikkeld, komen de mogelijkheden daar zoals nu gepresenteerd in het masterplan in een ander daglicht te staan. Bij verdere planuitwerking zullen de milieueffecten van deze verschuiving inclusief de ontstane kansen voor Scheveningen-Bad nader inzichtelijk gemaakt moeten worden.



## HOOFDSTUK

## 3 Beoordelingskader

In dit hoofdstuk is het beoordelingskader gepresenteerd dat tot stand is gekomen op basis van de vanuit beleid gestelde doelen, beleidsuitgangspunten, wet- en regelgeving. Paragraaf 3.1 geeft het beleidskader weer. Daarnaast worden de te nemen besluiten inzichtelijk gemaakt. In paragraaf 3.2 is het beoordelingskader voor de ruimtelijke ontwikkelingen van het masterplan opgenomen. Tenslotte wordt in paragraaf 3.3 aangegeven op welke wijze de effectbeoordeling plaatsvindt.

## 3.1

## BELEID EN REGELGEVING

Deze paragraaf geeft het beleid en de regelgeving weer die van belang zijn voor de te beschouwen ruimtelijke ontwikkelingen uit het masterplan. Daarnaast komen de besluiten, om de voorgenomen activiteiten te kunnen realiseren, aan bod.

In navolgende tabel is het voor dit project relevante beleidskader weergegeven.

Tabel 3.4

Beleidskader

| Beleid              |                                                                |
|---------------------|----------------------------------------------------------------|
| Europees beleid     | Kaderrichtlijn Water                                           |
|                     | Europese richtlijn omgevingslawaaai                            |
| Rijksbeleid         | Wet op de archeologische monumentenzorg                        |
|                     | Wet milieubeheer                                               |
|                     | Vierde Nota Waterhuishouding                                   |
|                     | (Gewijzigde) Natuurbeschermingswet                             |
|                     | Flora- en faunawet                                             |
|                     | Circulaire risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen     |
|                     | Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen, BEVI                  |
|                     | Besluit luchtkwaliteit                                         |
|                     | Nota Ruimte                                                    |
|                     | Nota Mobiliteit                                                |
|                     | Wet bodembescherming                                           |
|                     | Startovereenkomst Waterbeleid 21 <sup>e</sup> eeuw             |
|                     | Vierde Nota Waterhuishouding                                   |
|                     | Wet verontreiniging oppervlaktewateren                         |
|                     | Wet op de waterhuishouding                                     |
| Provinciaal beleid  | Beleidslijn kust                                               |
|                     | Streekplan Zuid-Holland West                                   |
|                     | Provinciale milieuverordening Zuid-Holland                     |
|                     | Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan Zuid-Holland               |
|                     | Integraal ontwikkelingsperspectief voor de Zuid-Hollandse kust |
| Gemeentelijk beleid | Planstudies Zwakke Schakels                                    |
|                     | Structuurvisie Den Haag 2020                                   |
|                     | Gemeentelijk milieubeleidsplan 2001-2006                       |
|                     | Milieuprojectenplan 2006-2010                                  |

| Beleid            |                                                                   |
|-------------------|-------------------------------------------------------------------|
|                   | (Handleiding) Gebiedsgericht milieubeleid                         |
|                   | Haagse nota mobiliteit                                            |
|                   | Verkeersveiligheidsplan 2008-2011                                 |
|                   | Verkeersplan                                                      |
|                   | Verkeerscirculatieplan Scheveningen                               |
|                   | Beleidsplan voor het Haagse groen 2005-2015                       |
|                   | Nota Stedelijke ecologische verbindingzones in Den Haag 2008-2018 |
|                   | Nota van Uitgangspunten Scheveningen-kust                         |
|                   | Nota van Uitgangspunten Scheveningen-Havens                       |
|                   | Haags actieplan omgevingslawaaï                                   |
|                   | Haags actieplan luchtkwaliteit 2007-2015                          |
|                   | Route gevaarlijke stoffen                                         |
| Waterschap/       | Waterbeheersplan 2006-2009 Hoogheemraadschap Delfland             |
| Hoogheemraadschap | Waterbeheerplan 2010-2015                                         |

### Besluiten

Voor de realisatie van de verschillende planonderdelen zijn meerdere besluiten nodig. Dit kunnen onder meer de volgende besluiten zijn:

- Ruimtelijke goedkeuring: daar waar nodig een (partiële) bestemmingsplanwijziging om een concrete activiteit (of meerdere concrete activiteiten) mogelijk te maken.
- Aanlegvergunning voor grondwerken.
- Grondwateronttrekkingsvergunning voor het onttrekken van bronneringswater.
- Lozingsvergunning (Wet verontreiniging oppervlaktewateren (Wvo) en Wet op de waterhuishouding (Wwh)) voor de lozing van het onttrokken grondwater.
- Bouwvergunning.
- Milieuvergunning in het kader van de Wet milieubeheer.
- Wegen- en wegenverkeerswetvergunning voor het (tijdelijk) beïnvloeden van de verkeersbewegingen op de openbare weg.
- Vergunning Natuurbeschermingswet.
- Ontheffing Flora- en faunawet.
- Ontheffing op basis van Provinciale Milieuverordening.
- Vergunning Wet bodembescherming (Wbb) indien er wordt gewerkt in ernstig verontreinigde (water)bodem.

## 3.2

### BEOORDELINGSKADER

In het beoordelingskader wordt onderscheid gemaakt in beoordelingscriteria die zijn afgeleid uit:

- de doelstellingen (de opgaven, kansen) en ambities voor het Masterplan Scheveningen-kust;
- de doelstellingen en ambities die in het milieubeleid en –regelgeving zijn vastgelegd (zie voorgaande paragraaf);
- aanwezige belangen in het studiegebied.

#### Beoordelingskader Masterplan Scheveningen-kust

De te beoordelen planonderdelen uit het masterplan, te weten, de deelgebieden Scheveningen-Haven, -Bad en -Dorp, worden getoetst aan relevante milieuaspecten die er toe doen bij de besluitvorming over het masterplan en de te maken tussentijdse keuzes. De beoordeling vindt plaats aan de hand van criteria die passen bij de voorgenomen planontwikkeling en zijn gericht op maatgevende milieueffecten.

Cumulatie van effecten van de deelgebieden komt aan bod bij die aspecten waarop dit van toepassing is, bijvoorbeeld bij natuur. Verder zal de leefbaarheid getoetst worden binnen verschillende aspecten zoals verkeer, geluid en leefmilieu en wonen. Belevingswaarde is in dit planMER niet als separaat criterium verder uitgewerkt, maar ondergebracht in de effectbeoordeling van het eerder genoemde criterium visueel ruimtelijke kenmerken. Ook de ontwikkelde infrastructuur varianten maken, waar van toepassing, onderdeel uit van de beoordeling.

In Tabel 3.5 zijn de milieuaspecten en beoordelingscriteria weergegeven die worden gehanteerd ten behoeve van de beoordeling van de planonderdelen van het masterplan in het planMER.

**Tabel 3.5**

Beoordelingskader  
deelgebieden masterplan

| Aspect                       | Beoordelingscriteria                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Verkeer                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Bereikbaarheid</li> <li>Verkeersveiligheid (langzaam verkeer)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                   |
| Geluid                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>Aantal geluidbelaste woningen</li> <li>Geluidsbelast oppervlak</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                  |
| Luchtkwaliteit               | <ul style="list-style-type: none"> <li>Invloed van verkeersaantrekkende werking op de luchtkwaliteit</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                   |
| Natuur                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>Voor gebieden (Natura 2000, EHS en Stedelijke Groene Hoofdstructuur) en beschermde soorten:</li> <li>Vernietiging (leefgebied)</li> <li>Verstoring (geluid, licht, recreatie)</li> <li>Verdroging/vernatting</li> <li>Versnippering</li> <li>Verandering morfologie/ aantasting</li> </ul> |
| Bodem en water               | <ul style="list-style-type: none"> <li>Bodemkwaliteit</li> <li>Zettinggevoeligheid/ invloed op de omgeving (woningen)</li> <li>(grond)Waterkwantiteit</li> <li>(grond)Waterkwaliteit</li> </ul>                                                                                                                                   |
| Landschap en cultuurhistorie | <ul style="list-style-type: none"> <li>Inpassing (visuele hinder, zichtlijnen, ruimtelijke kwaliteit, maatvoering)</li> <li>Landschappelijke waarden</li> <li>Cultuurhistorische waarden</li> </ul>                                                                                                                               |
| Archeologie                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Archeologische waarden</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Externe veiligheid           | Ligging t.o.v. risicocontouren: <ul style="list-style-type: none"> <li>route vervoer gevaarlijke stoffen</li> <li>risicobronnen</li> </ul>                                                                                                                                                                                        |
| Leefmilieu en wonen          | <ul style="list-style-type: none"> <li>Recreatie</li> <li>Barrièrewerking</li> <li>Hinder tijdens aanleg</li> <li>Sociale veiligheid</li> <li>Bereikbaarheid hulpdiensten</li> <li>Geurhinder</li> </ul>                                                                                                                          |

Naast de aspecten uit bovenstaande tabel is tevens op globale wijze bekeken op welke wijze duurzame energieconcepten toepasbaar zijn in de diverse onderdelen van het masterplan.



De beoordelingscriteria zijn kort toegelicht in hoofdstuk 5 waar de milieubeoordeling van de planonderdelen voor het masterplan is opgenomen.

### ***Effectbeoordeling in relatie tot een nieuwe buitenhaven***

Voor Scheveningen-Haven wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn om een buitenhaven met cruiseterminal aan te leggen met nieuwe natuur, modules voor een jachthaven en een visserijhaven en eventueel aanvullend een woningbouw- en commercieel programma te realiseren. Zoals in paragraaf 2.5 reeds aangegeven zijn voor dit onderdeel van Scheveningen-Haven in relatie tot de masterplanontwikkelingen eventuele cumulatieve effecten voor de aspecten verkeer, geluid, luchtkwaliteit en natuur beschouwd.

## **3.3**

### **EFFECTBEOORDELING**

In het planMER worden ontwikkelingen van het masterplan vergeleken met de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit een beschrijving van de huidige situatie en autonome ontwikkelingen in en rondom het plangebied. In de referentiesituatie wordt uitgegaan van de situatie in 2020 na autonome ontwikkelingen. Om een zuivere en toetsbare effectbeoordeling uit te kunnen voeren, bestaan de autonome ontwikkelingen in principe alleen uit die ontwikkelingen waarvoor sprake is van concreet vastgesteld beleid.

In het plangebied vindt één concrete autonome ontwikkeling plaats, namelijk het veranderen van de bestemming voor het Norfolkterrein. Op dit moment is dat terrein bestemd als industrieterrein, en in de autonome situatie vervalt deze bestemming. De nieuwe beheersplannen voor Natura 2000-gebieden zijn nog niet vastgesteld. Wel wordt voor natuur de ontwikkeling van de Stedelijke Ecologische Hoofdstructuur, vastgesteld eind 2008, als autonome ontwikkeling beschouwd. Daarnaast vinden geen concrete ontwikkelingen plaats die relevant zijn voor de effectbeschrijving.

#### **Norfolkterrein**

Voor de effectbeoordeling is de huidige situatie, dus zonder het containeroverslagterrein van het bedrijf Norfolk, het uitgangspunt. Met de toekomstige ontwikkeling van dit gebied zoals vastgesteld door de gemeenteraad in de Nota van Uitgangspunten Scheveningen-Haven 'Parel aan zee' verdwijnt namelijk de industriebestemming van dit gebied waarvan de meest accurate verkeersgegevens zijn. Ter controle is gezien in welke mate de effecten op verkeersintensiteiten beïnvloed worden wanneer wel de bewegingen uit het verleden van en naar het Norfolkterrein worden meegenomen. Uit tellingen in maart 2004 blijkt dat dagelijks gemiddeld 650 vrachtwagens af en aan reden. Op de totale toegevoegde intensiteit van 5.000 motorvoertuigen per etmaal op de Houtrustweg als gevolg van het masterplan (inclusief buitenhaven), zijn de effecten van het wegvallen van de transportbewegingen van en naar Norfolk marginaal.

Zowel de positieve als de negatieve effecten worden in beeld gebracht. Hierbij wordt aangegeven of een alternatief positief of negatief scoort ten opzichte van de referentie situatie. Er wordt ingegaan op de tijdelijke effecten (in de aanlegfase) en de effecten na realisatie. Op basis van de effectbeoordeling worden, indien nodig, randvoorwaarden en aanbeveling voor verdere planvorming geformuleerd (kwalitatief).

### ***Weergave van effecten***

De effecten, kansen en potenties zijn in principe kwalitatief, op basis van expert judgement en op basis van bestaande en beschikbare gegevens bepaald op het schaal- en detailniveau

dat past bij het masterplan. Voor enkele aspecten vindt een kwantitatieve beoordeling plaats.

Voor het weergeven van de effecten wordt gebruik gemaakt van de volgende kwalitatieve zevenpuntsschaal:

| Score | Omschrijving                                          |
|-------|-------------------------------------------------------|
| ++    | Zeer positief ten opzichte van de referentiesituatie  |
| +     | Positief ten opzichte van de referentiesituatie       |
| 0/+   | Licht positief ten opzichte van de referentiesituatie |
| 0     | Neutraal                                              |
| 0/-   | Licht negatief ten opzichte van de referentiesituatie |
| -     | Negatief ten opzichte van de referentiesituatie       |
| --    | Zeer negatief ten opzichte van de referentiesituatie  |

Bij de kwalitatieve beoordeling wordt de referentiesituatie neutraal gesteld (score nul). Indien een alternatief of variant ten opzichte van de referentiesituatie positief of zeer positief scoort, dan worden deze effecten aangeduid met respectievelijk + en ++. Indien een alternatief of variant tot negatieve effecten leidt, dan worden deze effecten aangeduid met - en --, afhankelijk van de ernst en omvang van het betreffende effect. Er worden geen wegingsfactoren aan de beoordelingscriteria toegekend en doorgerekend.

De effectbeoordeling van de planonderdelen vindt in twee stappen plaats. Eerst worden de effecten per planonderdeel beoordeeld. Vervolgens wordt op kwalitatieve wijze de mogelijke wisselwerking van de planonderdelen integraal in beeld gebracht, zie hiervoor tevens het hoofdstuk 4 van dit planMER.



## HOOFDSTUK

# 4 Effectvergelijking en analyse

In dit hoofdstuk vindt effectvergelijking en analyse plaats. Er wordt een overzicht per deelgebied gegeven van de verwachte milieueffecten die optreden. De onderbouwing van deze effecten en effectscores zijn uitgebreid beschreven in hoofdstuk 5, in deel B van dit planMER. Tevens worden de effecten van de deelgebieden in hun eventuele onderlinge samenhang bekeken en beoordeeld. Daar waar sprake is van varianten (zoals de verkeersvarianten) worden deze met elkaar vergeleken.

De milieueffecten geven tevens aanleiding tot een aantal relevante aandachtspunten vanuit milieu voor de besluitvorming over het masterplan en de verdere planvorming (bestemmingsplannen en dergelijke). Per aspect zijn daarom tevens specifieke aandachtspunten geformuleerd met een detailniveau dat hoort bij de planm.e.r.-procedure.

## 4.1 EFFECTVERGELIJKING MASTERPLAN

### 4.1.1 EFFECTEN INFRASTRUCTUUR VARIANTEN

Voor de aspecten verkeer en vervoer, geluid en luchtkwaliteit zijn de effecten beoordeeld van de drie infrastructuur varianten voor het totale programma van het masterplan. Daarbij is onderscheid gemaakt in de effecten van de ontwikkelingen van het masterplan binnen elk deelgebied. In onderstaande tabellen zijn de effectscores weergegeven. Na de tabellen volgt een toelichting op de effectbeoordeling per aspect. Alleen die effecten die positief of negatief scoren zijn toegelicht en het integrale, onderscheidende effectscores betreft.

#### *Verkeer en vervoer*

**Tabel 4.6**

Overzicht effectbeoordeling voor respectievelijk de aspecten verkeer, geluid en luchtkwaliteit

| Infrastructuur variant 1 | Bad | Dorp | Haven | Integraal |
|--------------------------|-----|------|-------|-----------|
| Verkeersafwikkeling      | -   | +    | -     | -         |
| Verkeersveiligheid       | -   | ++   | ++    | +         |
| Openbaar vervoer*        |     |      |       | +         |
| Parkeren                 | 0   | 0    | 0     | 0         |

\* Dit criterium is, vanwege de samenhang tussen alle deelgebieden, enkel beoordeeld voor het integrale plan.

| Infrastructuur variant 2 | Bad | Dorp | Haven | integraal |
|--------------------------|-----|------|-------|-----------|
| Verkeersafwikkeling      | 0   | 0/+  | -     | 0         |
| Verkeersveiligheid       | -   | +    | -     | 0/-       |
| Openbaar vervoer*        |     |      |       | 0/-       |
| Parkeren                 | 0   | 0    | 0     | 0         |

| Infrastructuur variant 3 | Bad | Dorp | Haven | integraal |
|--------------------------|-----|------|-------|-----------|
| Verkeersafwikkeling      | 0/- | 0    | 0/-   | 0/-       |
| Verkeersveiligheid       | -   | 0/+  | 0/-   | 0/-       |
| Openbaar vervoer*        |     |      |       | -         |
| Parkeren                 | 0   | 0    | 0     | 0         |

### *Geluid*

| Geluidsbelast gebied/ woningen * | Bad | Dorp | Haven | Integraal |
|----------------------------------|-----|------|-------|-----------|
| Infrastructuur variant 1*        | +   | 0/+  | +     | 0/+       |
| Infrastructuur variant 2*        | 0/- | 0    | 0/+   | 0/+       |
| Infrastructuur variant 3*        | 0/- | 0/-  | 0/-   | 0/-       |

\* Het geluidsbelast gebied en woningen zijn van elkaar afhankelijk. Derhalve is voor de effectbeoordeling geen onderscheid gemaakt in deze criteria. Daarnaast is het aantal woningen niet exact bepaald, maar is gekeken naar de rekenpunten in het gebied gekoppeld aan het adressenbestand van de gemeente Den Haag.

### *Luchtkwaliteit*

| Stikstof (NOx)           | Bad | Dorp | Haven | Integraal |
|--------------------------|-----|------|-------|-----------|
| Infrastructuur variant 1 | 0   | 0    | 0     | 0/-       |
| Infrastructuur variant 2 | 0   | 0    | 0     | 0         |
| Infrastructuur variant 3 | 0   | 0    | 0     | 0         |
| Fijn stof (PM10)         | Bad | Dorp | Haven | Integraal |
| Infrastructuur variant 1 | 0   | 0    | 0     | 0         |
| Infrastructuur variant 2 | 0   | 0    | 0     | 0         |
| Infrastructuur variant 3 | 0   | 0    | 0     | 0         |

### *Toelichting effectbeoordeling*

#### *Verkeer en vervoer*

#### VERKEER EN VERVOER

In infrastructuur variant 1 wordt de doorgaande oost-west verbinding in Dorp afgesloten voor het gemotoriseerde verkeer. Dit heeft tot gevolg dat de verkeersafwikkeling in het dorp verbetert. Dit effect is positief (+) gewaardeerd. De noordelijke invalsroutes en de zuidelijke invalsroute krijgen door de afsluiting in Dorp meer verkeer te verwerken wat leidt tot hogere I/C verhoudingen. De doorstromingsknelpunten zetten door tot in Scheveningen-Haven en -Bad. De beoordeling is daarom negatief voor deze gebieden (-).

In infrastructuur variant 2 leidt het niet afsluiten van de oost-west verbinding door Scheveningen er toe dat het verkeer zich meer spreidt over wegen in Scheveningen waardoor er in infrastructuur variant 2 minder wegen zijn met een hoge I/C verhouding. In Scheveningen-Haven en -Dorp veranderen de I/C verhoudingen licht, maar blijven onder de 0,8. De intensiteiten door het Dorp dalen redelijk fors. Het effect is in dit gebied daarom licht positief beoordeeld (0/+). De effecten in Haven zijn neutraal beoordeeld (0). In Scheveningen-Haven is wel een verhoging van de I/C waarden te zien. Het effect in dit deelgebied is daarom als negatief beoordeeld (-).

Infrastructuur variant 3 heeft voor het aspect verkeersafwikkeling een licht negatief effect (0/-) voor het deelgebied Bad. Ten opzichte van de autonome ontwikkeling neemt de I/C waarden in dit gebied licht toe waarbij problemen zijn te verwachten op de Gevers Deynootweg tussen de Zwolsestraat en de Kurhausweg. De bereikbaarheid van het deelgebied Haven is eveneens als licht negatief (0/-) beoordeeld. Congestie is te verwachten op de Zeesluisweg en de route via de Houtrustweg (in de richting van Scheveningen). Voor het deelgebied Dorp verandert er weinig. De intensiteiten op de doorgaande wegen door

het Dorp nemen licht af waardoor ook de I/C verhoudingen afnemen. Deze waren reeds lager dan 0,8. Het effect is derhalve neutraal (0).

In totaliteit is voor het aspect verkeersafwikkeling infrastructuur variant 1 negatief (-) beoordeeld, infrastructuur variant 2 neutraal (0) en infrastructuur variant 3 licht negatief (0/-).

#### Cordonanalyse

##### Verkeersstromen per 'inprikkers'

De infrastructuur varianten 1, 2 en 3 onderscheiden zich op hoofdlijnen op twee punten van elkaar:

- vormgeving doorgaande verbinding door deelgebied Dorp;
- de verkeersafwikkeling via de hoofdinprikkers. Voor infrastructuur variant 1 en 2 is gesteld dat het verkeer Scheveningen moet kunnen bereiken/verlaten via drie inprikkers: Houtrustweg, Van Alkemadelaan en de Plesmanweg. In infrastructuur variant 3 is uitgegaan van twee inprikkers: Houtrustweg en de Van Alkemadelaan. De Scheveningseweg dient in infrastructuur variant 3 als secundaire inprikkers.

Uitgaande van de bovenstaande uitgangspunten zijn de etmaalintensiteiten van de inprikkers geanalyseerd. Hierbij zijn alle verkeersstromen in en uit het studiegebied opgenomen. Dit komt neer op de verkeersstroom van elf inprikkers:

- V. Boetzelaerlaan
- Nieboerweg
- Van Alkemadelaan
- Plesmanweg
- G. Maduroplein
- Van Stokweg
- Scheveningseweg
- Houtrustweg
- Aert van der Goeslaan
- Statenlaan
- J. van Oldenbarneveltlaan

In onderstaande tabel zijn zowel absolute etmaal intensiteiten als de relatieve toename ten opzichte van de referentiesituatie weergegeven. De afwikkeling op basis van de I/C verhoudingen op de hoofdwegen is afhankelijk van de etmaalintensiteiten en zijn derhalve aan elkaar gekoppeld. De effectbeoordeling van de afwikkeling op basis van de I/C verhouding is daarom tevens te interpreteren als effectbeoordeling op basis van intensiteiten.

**Tabel 4.7**

Resultaten cordonanalyse

*De min en max toevoeging*

*houdt in:*

*Min= masterplan excl*

*buitenhaven*

*Max = masterplan incl*

*buitenhaven*

| Variant                                       | AO      | 1min    | 1max    | 2min    | 2max    | 3min    | 3max    |
|-----------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Etmaalintensiteit 11 inprikkers [mvt/etm]     | 125.460 | 127.740 | 133.010 | 127.620 | 131.650 | 129.440 | 136.080 |
| Absoluut verschil variant t.o.v. AO [mvt/etm] | -       | 2.280   | 7.550   | 2.160   | 6.190   | 3.980   | 10.620  |
| Percentueel verschil variant t.o.v. AO        | -       | 1,8%    | 6,0%    | 1,7%    | 4,9%    | 3,2%    | 8,5%    |
| Absoluut verschil max en min situatie per     | -       | 5270    |         | 4030    |         | 6640    |         |

| Variant                                              | AO | 1min | 1max | 2min | 2max | 3min | 3max |
|------------------------------------------------------|----|------|------|------|------|------|------|
| variant                                              |    |      |      |      |      |      |      |
| Percentueel verschil max en min situatie per variant | -  | 4%   |      | 3%   |      | 5%   |      |

Infrastructuur variant 1, waarin de doorgaande wegen in Scheveningen-Dorp worden geknipt en een nieuwe verbinding door Scheveningen-Haven wordt aangelegd, heeft een positieve uitwerking op de verkeersveiligheid in Scheveningen. Met name in Dorp en Haven nemen de verkeersstromen op de huidige onveilige wegen af wat als zeer positief is beoordeeld (++) . In Bad neemt de intensiteit op de onveilige route toe wat meer conflicten tot gevolg kan hebben. Dit leidt tot een negatieve beoordeling voor Scheveningen-Bad (-). Infrastructuur variant 2 scoort op het onderdeel verkeersveiligheid licht negatief (0/-) ten opzichte van de referentiesituatie. Op de aangeduide onveilige wegen in Scheveningen-Haven en -Bad neemt de intensiteit toe wat meer conflicten tot gevolg kan hebben. Dit effect is negatief gewaardeerd (-). In Dorp leidt het instellen van éénrichtingsverkeer tot een daling van verkeersintensiteiten wat een licht positieve uitwerking (0/+) heeft op het aantal mogelijke conflicten.

In infrastructuur variant 3 is in het deelgebied Dorp een licht positieve (0/+) verandering van de verkeersveiligheid te verwachten, omdat de intensiteiten door het Dorp afnemen. In het deelgebied Bad wordt het op de aangeduide route drukker wat een negatieve uitwerking (-) heeft op het aantal ongevallen zal hebben op deze route. In het deelgebied Haven wordt een licht negatief effect (0/-) op verkeersveiligheid verwacht. De intensiteiten op de Westduinweg nemen toe wat zal leiden tot een toename van het aantal conflicten.

In totaliteit is voor het aspect verkeersveiligheid infrastructuur variant 1 positief (+) beoordeeld en infrastructuur varianten 2 en 3 licht negatief (0/-).

Er wordt bij geen van de varianten concreet een aanpassing aan OV gedaan. Het onderscheid voor de effectbeoordeling is gebaseerd in het verschil tussen de varianten op het tracédeel tussen de Scheveningseweg en de Gevers Deynootweg.

Bij infrastructuur variant 1 wordt op dit tracé de een vrije trambaan mogelijk gemaakt doordat er geen doorgaand verkeer meer rijdt en derhalve de weg 'geknepen' kan worden. Dit is positief beoordeeld (+). Voor infrastructuur variant 2 is afhankelijk van het te kiezen profiel deze mogelijkheid al dan niet aanwezig. Omdat dit een mogelijk knelpunt vormt is deze variant licht negatief beoordeeld (0/-). Infrastructuur variant 3 sluit de mogelijkheid voor een vrije ligging van de trambaan vrijwel uit waarmee deze variant negatief is beoordeeld (-).

Doordat weinig bekend is over de specifieke parkeersituatie per variant is geen oordeel gegeven over de parkeersituatie per variant. De effectscore is derhalve voor alle deelgebieden neutraal gewaardeerd (0).

Vanuit bereikbaarheidsoogpunt verdient infrastructuur variant 1 wel de aandacht. Door de knip in het Dorp zal de parkeerroutering sterk wijzigen. Geadviseerd wordt in deze variant extra aandacht te besteden aan de parkeerroutering om ongewenst zoek verkeer te voorkomen. Voor infrastructuur variant 2 en 3 geldt dit eveneens door het instellen van éénrichtingsverkeer in deelgebied Bad.



**GELUID***Geluid*

Ten aanzien van geluidsbelasting zorgt infrastructuur variant 1 voor een reductie in het aantal geluidsbelaste rekenpunten (groter dan 50 dB) ten opzichte van de referentiesituatie. Dit effect is positief gewaardeerd (+). Alleen voor Dorp is dit licht positief gewaardeerd (0/+) omdat de reductie in Dorp ten opzichte van Haven en Bad wat geringer is. Voor het totale studiegebied is ook sprake van een afname waarmee infrastructuur variant 1 voor heel Scheveningen (integraal) licht positief scoort (0/+).

Voor infrastructuur variant 2 geldt dat in Scheveningen-Bad het aantal geluidsbelaste rekenpunten licht toeneemt. Dit effect is licht negatief (0/-) gewaardeerd. Voor Scheveningen-Dorp is de situatie gelijk aan de referentiesituatie, dit is neutraal (0) beoordeeld. In Scheveningen-Haven is er sprake van een geringe afname van aantal geluidsbelaste rekenpunten wat licht positief beoordeeld is (0/+). Voor het totale studiegebied is ook sprake van een marginale afname waarmee infrastructuur variant 2 voor heel Scheveningen (integraal) licht positief scoort (0/+).

Bij infrastructuur variant 3 neemt het aantal geluidsbelaste rekenpunten sterk toe in alle drie deelgebieden, waarbij in Scheveningen-Bad de toename het grootst is. Infrastructuur variant 3 is daarmee voor alle deelgebieden licht negatief beoordeeld (0/-).

Voor het totale studiegebied wordt de toename iets afgevlakt maar is nog steeds sprake van een toename, waarmee infrastructuur variant 3 voor heel Scheveningen (integraal) licht negatief scoort (0/-).

In het 'Actieplan Omgevingslawaaï' van de gemeente Den Haag worden de Kolenwagenslag, de Waalsdorperweg (tussen de Van Bernwardeweg en de Van Alkemadeweg) en de Westduinweg (tussen de Datheenstraat en de Pietermanstraat) genoemd als knelpunten binnen het aandachtsgebied met een geluidbelasting >69 dB.

Uit de berekeningen blijkt dat voor alle drie de infrastructuur varianten (min en max) op de Waalsdorperweg en Kolenslagweg de geluidbelasting wordt gereduceerd tot onder de plandrempel van 68 dB.

In de infrastructuur varianten 1 min en 1max wordt bij de Westduinweg eveneens voldaan de doelstelling uit het 'Actieplan Omgevingslawaaï'.

Verder dient opgemerkt te worden dat in infrastructuur varianten 2 en 3 in elk deelgebied, met uitzondering van Scheveningen-Dorp, een toename wordt berekend van het aantal rekenpunten met een geluidbelasting van meer dan 69 dB. Hier kunnen zich nieuwe knelpunten voordoen. Dit geldt tevens in alle infrastructuur varianten voor 'Scheveningen Overig'. De knelpunten zijn in onderstaande tabel weergegeven per variant met een 'X'.

Tabel 4.8

Knelpunten geluidbelasting

De min en max toevoeging  
houdt in:Min= masterplan excl  
buitenhavenMax = masterplan incl  
buitenhaven

|                       | AO | 1 min | 1 max | 2 min | 2 max | 3 min | 3 max |
|-----------------------|----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Waaldorperweg         |    |       |       |       |       |       |       |
| Kolenslagweg          |    |       |       |       |       |       |       |
| Westduinweg           | X  |       | X     | X     | X     | X     | X     |
| Jurriaan Kokstraat    | X  |       |       |       |       | X     | X     |
| Scheveningseweg       | X  |       |       |       |       | X     | X     |
| Zwolsestraat          | X  | X     | X     | X     | X     | X     | X     |
| Koninginnegracht      | X  | X     | X     | X     | X     | X     | X     |
| President Kennedylaan | X  | X     | X     | X     | X     | X     | X     |
| Conradkade            | X  | X     | X     | X     | X     | X     | X     |
| Houtrustweg           |    | X     | X     | X     | X     | X     | X     |
| Pompstationweg        |    | X     | X     | X     | X     |       | X     |
| Stadhouderslaan       |    |       | X     |       |       |       | X     |
| Oesterweg             |    |       |       | X     | X     | X     | X     |
| Gevers Deynootweg     |    |       |       |       |       | X     | X     |
| Duinstraat            |    |       |       |       |       | X     | X     |
| Schelvisstraat        |    |       |       |       |       | X     | X     |
| Harstenhoekweg        |    |       |       |       |       |       | X     |
| Van Lennepweg         |    |       |       |       |       |       | X     |
| Jan Willem Frisolaan  |    |       |       |       |       |       | X     |

**Luchtkwaliteit****LUCHTKWALITEIT**

Binnen het plangebied van het masterplan vindt geen overschrijding plaats van de luchtkwaliteitsnorm. Het masterplan leidt buiten het plangebied, maar binnen het grotere studiegebied, wel tot een overschrijding bij infrastructuur variant 1 min ter hoogte van de President Kennedylaan. Hier is sprake van een toename van de concentratie van  $4,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$  ten opzichte van de referentiesituatie. Dit effect is licht negatief gewaardeerd (0/-).

Geconstateerd wordt dat in de infrastructuur variant 2 min er weliswaar geen knelpunt optreedt bij de President Kennedylaan, maar dat waarden op de grens van de overschrijding liggen. Hierdoor is een risico aanwezig dat bij uitwerking en uitvoering van het masterplan alsnog een knelpunt kan ontstaan.

**4.1.2****MILIEUKUNDIGE ANALYSE DRIE DEELGEBIEDEN**

Voor de aspecten natuur, landschap en cultuurhistorie, archeologie, bodem en water, externe veiligheid en leefmilieu en wonen zijn de effecten per deelgebied beoordeeld. Tevens zijn de mogelijke integrale effecten beschouwd. In onderstaande tabellen zijn de effectscores weergegeven. Na de tabellen volgt een toelichting op de effectbeoordeling per aspect. Alleen die effecten die positief of negatief scoren zijn toegelicht. Neutrale effectscores worden alleen toegelicht daar waar het integrale effectscores betreft.

**Natuur****Tabel 4.9**

Overzicht effectbeoordeling voor respectievelijk de aspecten:

- natuur
- landschap en cultuurhistorie
- archeologie
- bodem en water
- externe veiligheid
- leefmilieu en wonen

| Beoordelingscriterium    | Natura 2000 Westduinpark | Natura 2000 Meijendel | SEHS, Ff-wet |      |     |           |
|--------------------------|--------------------------|-----------------------|--------------|------|-----|-----------|
|                          |                          |                       | Haven        | Dorp | Bad | Integraal |
| Vernietiging             | -                        | -                     | 0/+          | 0/+  | 0/- | 0/-       |
| Versnippering            | 0                        | 0                     | 0            | 0    | 0   | 0         |
| Verdroging               | 0                        | -                     | 0            | 0    | 0   | 0         |
| Vernatting               | 0                        | 0                     | 0            | 0    | 0   | 0         |
| Verstoring door geluid   | 0/-                      | 0                     | 0/-          | 0/-  | 0/- | 0/-       |
| Verstoring door licht    | 0/-                      | 0                     | 0/-          | 0    | 0/- | 0/-       |
| Verstoring door trilling | 0/-                      | 0                     | 0/-          | 0    | 0/- | 0/-       |
| Optische verstoring      | 0/-                      | 0                     | 0            | 0    | 0   | 0         |
| Stikstofdepositie        | 0                        | 0/-                   | 0            | 0    | 0   | 0         |

**Landschap en cultuurhistorie**

|                                                                             | Bad | Dorp | Haven | Integraal |
|-----------------------------------------------------------------------------|-----|------|-------|-----------|
| <b>Landschap en cultuurhistorie</b>                                         |     |      |       |           |
| Inpassing (visuele hinder, zichtlijnen, ruimtelijke kwaliteit, maatvoering) | ++  | ++   | ++    | ++        |
| Landschappelijke waarden (stedelijk landschap)                              | ++  | ++   | ++    | ++        |
| Cultuurhistorische waarden                                                  | ++  | ++   | ++    | ++        |

**Archeologie**

| Archeologie                       | Bad | Dorp | Haven | Integraal |
|-----------------------------------|-----|------|-------|-----------|
| Aantasting archeologische waarden | 0/- | --   | 0/-   | -         |

**Bodem en water**

| Bodem en water                                            | Bad | Dorp | Haven | Integraal |
|-----------------------------------------------------------|-----|------|-------|-----------|
| Bodemkwaliteit                                            | 0   | 0    | 0     | 0         |
| Zettinggevoeligheid/ invloed op de omgeving (rekenpunten) | 0   | 0    | 0     | 0         |
| Grondwaterkwantiteit                                      | -   | 0    | 0     | 0/-       |
| Grondwaterkwaliteit                                       | -   | 0    | 0     | 0/-       |
| Oppervlaktewaterkwantiteit                                | 0   | 0    | 0     | 0         |
| Oppervlaktewaterkwaliteit                                 | 0   | 0    | 0     | 0         |
| Waterkeringszone                                          | -   | 0    | -     | -         |

**Externe veiligheid**

| Externe veiligheid                | Bad | Dorp | Haven | Integraal |
|-----------------------------------|-----|------|-------|-----------|
| Route vervoer gevaarlijke stoffen | 0/- | 0    | 0/-   | 0/-       |
| Ligging risicobronnen             | 0/- | 0    | 0     | 0/-       |

**Leefmilieu en wonen**

| Leefmilieu en wonen         | Bad | Dorp | Haven | Integraal |
|-----------------------------|-----|------|-------|-----------|
| Recreatie                   | ++  | 0/+  | ++    | ++        |
| Barrièrewerking             | ++  | +    | +     | +         |
| Hinder tijdens aanleg       | -   | -    | 0/-   | -         |
| Sociale veiligheid          | +   | +    | ++    | +         |
| Bereikbaarheid hulpdiensten | 0/+ | 0/+  | 0/+   | 0/+       |
| Geurhinder                  | Nvt | 0    | 0/-   | 0         |

**Toelichting effectbeoordeling****Natuur****NATUUR**

Ten aanzien van het aspect natuur geldt dat de ontwikkelingen in de drie deelgebieden in het algemeen een licht negatief effect (0/-) hebben ten opzichte van de referentiesituatie (SEHS, Ff-wet), maar significant negatieve effecten op de Natura 2000-gebieden zijn niet uit te sluiten (zie ook Passende Beoordeling).

In het Natura 2000-gebied Westduinpark wordt door de aanleg van een fietspad een klein oppervlakte Grijze duinen aangetast; in het Natura 2000-gebied Meijndel wordt door de aanleg van een fietspad oppervlaktes Duindoornstruweel en Grijze duinen aangetast (zie Passende Beoordeling).

Het effect van een toename van stikstofdepositie in Meijndel is licht negatief gewaardeerd (0/-), aangezien elke verhoging, hoe gering ook, in een overbelaste situatie negatief is.

Licht negatieve effecten (0/-) op SEHS zijn in Scheveningen-Bad en Haven de versturende effecten tijdens de aanleg fase door trilling, geluid en licht (o.a. slopen en heien). In Scheveningen-Dorp staan geen grote recreatieve ontwikkelingen en/of woningbouw gepland, dus blijven de effecten beperkt. In Scheveningen-Haven en Dorp is het effect licht positief effect (0/+) beoordeeld, aangezien er groene zones worden ingericht. Juist in deze zones is echter ook "sport en spel" gepland, wat weer vernietiging en verstoring kan veroorzaken, daarom is de integrale afweging voor verstoring licht negatief (0/-). In Scheveningen-Bad is vernietiging licht negatief (0/-) beoordeeld, door de mogelijke vernietiging van kolonies van vleermuizen in gebouwen, die gesloopt gaan worden.

Ook voor de Flora- en faunawet is verstoring van leefgebied van Watervleermuis en Meervleermuis als licht negatief (0/-) beoordeeld. Of dit effect significant is, dient in het veld nader onderzocht te worden.

**Landschap en cultuurhistorie****LANDSCHAP EN  
CULTUURHISTORIE**

Door de voorgenomen ontwikkelingen in Scheveningen-Dorp, Bad en Haven komt het karakter van de deelgebieden afzonderlijk sterker naar voren ten opzichte van de referentiesituatie. Dit is sterk positief (++) beoordeeld voor alle deelgebieden. De cultuurhistorische waarden, zoals de havenactiviteiten in Scheveningen-Haven, komen duidelijk terug in de plannen. Doordat de effecten lokaal uitwerking hebben leidt de cumulatie tot een gelijke beoordeling voor het integrale plangebied als voor de deelgebieden en is daarom tevens zeer positief gewaardeerd (++).

**ARCHEOLOGIE***Archeologie*

Omdat de archeologische verwachtingswaarde in Scheveningen-Dorp hoog is, is het potentiële effect van de graafwerkzaamheden voor parkeergarages in dit deelgebied als sterk negatief (--) beoordeeld. Afhankelijk van de exacte locatie van vergraving en de diepte zal in een verder stadium van planvorming aanvullend veldonderzoek moeten uitwijzen of er ter plaatse al dan geen waardevolle sporen in de bodem aanwezig zijn. Voor de andere deelgebieden geldt dat de verwachtingswaarde iets lager is en activiteiten uit het verleden reeds aanzienlijke verstoring hebben veroorzaakt. De effectscore voor Scheveningen-Bad en Scheveningen-Haven is daarom licht negatief (0/-).

Het zwaartepunt van de effecten is geconcentreerd in Scheveningen-Dorp, waardoor voor het gebied als geheel het integrale effect iets genuanceerd is. De integrale effectbeoordeling is negatief (-).

*Bodem en water***BODEM EN WATER**

Alleen in Scheveningen-Bad zijn de activiteiten uit het masterplan ongunstig voor de grondwaterkwaliteit en -kwantiteit, vanwege de ligging van de voorgenomen ontwikkelingen in een grondwaterbeschermingsgebied. Het betreft de aanleg van een hotel en theater bij het Circusplein en de woningen en parkeergarage bij de remise en de tramlus bij het Zwarte Pad. De realisatie van deze ontwikkelingen wordt daarom negatief beoordeeld (-).

Omdat de voorgenomen ontwikkelingen in Scheveningen-Bad en in Scheveningen-Haven in de kernzone van de waterkering gelegen zijn, is de invloed op de waterkeringszone voor deze deelgebieden als negatief gewaardeerd (-).

In het masterplan wordt voorgesteld in overleg te treden met diverse partijen om een verlegging van de zeewering naar de kustlijn te onderzoeken om te bereiken dat Scheveningen-Bad tijdig is voorbereid op maatregelen in verband met de stijgende zeespiegel. Voorgesteld wordt met het Rijk en het Hoogheemraadschap de mogelijkheden te onderzoeken om tot een verlegging van de zeewering naar de kustlijn (= Promenade) te komen. Omdat dit slechts een voorstel betreft en er geen concrete ontwikkeling wordt vastgelegd in het masterplan is deze ambitie in het planMER niet nader beschouwd.

De effecten in de deelgebieden beïnvloeden en versterken elkaar niet, waarmee de integrale beoordeling een gemiddelde afspiegeling van de beoordeling voor de deelgebieden is. Dit betekent een licht negatieve effectscore (0/-) voor het effect op de grondwaterkwaliteit en -kwantiteit en een negatieve effectscore vanwege de invloed op de waterkeringszone (-).

*Externe veiligheid***EXTERNE VEILIGHEID**

In deelgebied Scheveningen-Haven ligt een opslagplaats van ammoniak. Deze opslag legt geen beperkingen op voor wat betreft het veiligheidsrisico (0). De nabijheid van de route voor vervoer van gevaarlijke stoffen bij de woon- en werkgelegenheden resulteert in een licht negatieve beoordeling (0/-) voor Scheveningen-Haven. In Scheveningen-Bad ligt een potentiële risicobron, een aardgastransportleiding, ligt tot aan de tramremise, wat mogelijk een risico voor externe veiligheid inhoudt voor de daar te realiseren woningen. Dit effect is licht negatief (0/-) beoordeeld.

Vanwege de ligging van de route voor vervoer van gevaarlijke stoffen en deze formeel nog niet is opgeheven is het integrale masterplan voor dit criterium licht negatief beoordeeld (0/-).

Verder is, met uitzondering van de ammoniakopslag, in geen van de deelgebieden sprake van een vergroting van het veiligheidsrisico. De LPG-tankstations liggen in de referentiesituatie ook als in bebouwd gebied dus vormen geen toegevoegd risico. De integrale effectscore voor het criterium 'ligging risicobronnen' is daarom neutraal (0).

### *Leefmilieu en wonen*

## LEEFMILIEU EN WONEN

### **Recreatie**

De voorgenomen ontwikkelingen in het masterplan moeten leiden tot een aantrekkelijker kustgebied, waarmee het plan vanuit de opzet een zeer positief effect heeft op de recreatieve waarde van het integrale gebied. In de Scheveningen-Haven en Bad zijn de activiteiten het meest gericht op de beleving, en is de beoordeling derhalve sterker positief dan in Dorp. Het effect scoort zeer positief in Scheveningen-Haven en Bad. De effectscore in Dorp is licht positief (0/+).

### **Barrièrewerking**

Met name in Scheveningen-Bad wordt ook de barrièrewerking verminderd: de 'entree' van het gebied wordt aantrekkelijker en de samenhang tussen de gebieden wordt versterkt. Dit effect wordt zeer positief (++) gewaardeerd. De effectscore voor Scheveningen-Haven en Dorp is positief (+).

### **Hinder tijdens aanleg**

Voor de bewoners in Scheveningen-Bad en Dorp zullen de werkzaamheden mogelijk gepaard gaan met ervaring van hinder door geluid en trillingen. Het betreft een tijdelijk effect dat negatief (-) beoordeeld is. Voor Scheveningen-Haven is het tijdelijke effect licht negatief (0/-) gewaardeerd omdat dit deelgebied minder dicht bevolkt is.

### **Sociale veiligheid**

Sociale veiligheid wordt positief (+) beoordeeld voor Scheveningen-Bad en Dorp. Voor Scheveningen-Haven wordt sociale veiligheid zeer positief (++) gewaardeerd. Deze wat meer positieve beoordeling is vanwege de huidige inrichting van het gebied. Voor Bad is namelijk, ten opzichte van de overige twee deelgebieden, de grootste behoefte aan een ruimtelijke impuls van de huidige inrichting.

### **Bereikbaarheid hulpdiensten**

Omdat de verkeersdruk rond de Westduinstraat vermindert, waardoor de situatie voor de hulpdiensten beter wordt in Haven en Dorp, wordt het effect op de bereikbaarheid van hulpdiensten licht positief gewaardeerd (0/+).

Door het realiseren van de parkeerlus in infrastructuur variant 1 wordt de doorstroming in Scheveningen-Bad verbeterd. Hierdoor wordt congestie verminderd. Het effect wordt daarom in Scheveningen-Bad tevens licht positief gewaardeerd (0/+). Bij infrastructuur variant 2 verslechtert de situatie in Scheveningen-Dorp, wat ook de bereikbaarheid richting Scheveningen-Bad hindert. Deze toename van intensiteiten vormt echter geen congestie, waarmee het effect nihil is.

### Geurhinder

Ten aanzien van geurhinder wordt een verslechtering ten opzichte van de referentiesituatie in Scheveningen-Haven verwacht. Er worden visverwerkende functies op het Noordelijk Havenhoofd toegevoegd welke mogelijk van invloed kunnen zijn op de culturele voorzieningen op het Noordelijk Havenhoofd en de woningen die op het Norfolkterrein worden gerealiseerd. Daarmee vormt de visverwerking een licht ongunstig effect vanwege mogelijke geurhinder. De effectscore is daarom licht negatief (0/-).

### Leefmilieu en wonen integraal

De effecten in de deelgebieden beïnvloeden elkaar niet negatief, waarmee de integrale beoordeling een gemiddelde afspiegeling van de beoordeling voor de deelgebieden is. Wel is het zo dat de positieve effecten voor recreatie, barrièrewerking en sociale veiligheid gezamenlijk het totale plangebied van het masterplan versterken.

Wel dient opgemerkt te worden dat deze positieve effecten, gerelateerd aan de versterking van de aantrekkingskracht van het plangebied zoals de toename van recreanten, door omwonenden mogelijk als hinder worden ervaren. De bezoekersdruk zal door de toename aan (overdekte) voorzieningen in het masterplan gedurende het hele jaar merkbaar zijn, in plaats van een piek in de zomermaanden en relatief rustig najaar en winter. Deze effecten zijn indirect kwantitatief gemaakt doordat de toename in verkeersdruk gekoppeld is aan de verandering van het aantal geluidbelaste woningen.

## 4.2

### RANDVOORWAARDEN EN AANBEVELINGEN VOOR VERDERE PLANVORMING

De ontwikkelingen uit het masterplan en bijbehorende bezoekers- en verkeersstromen leiden voor sommige aspecten tot een ongunstig effect. Gezien de globale aard van de plannen is het niet altijd mogelijk een effect exact te bepalen. Deze beoordeling geeft dan ook meer aan dat voor een bepaald aspect mogelijk sprake is van knelpunten waar gedurende de verdere uitwerking van de activiteiten aandacht aan moet worden besteed. Daarbij is een onderscheid tussen aandachtspunten en randvoorwaarden te maken.

Daar waar sprake is van normoverschrijding zijn er randvoorwaarden genoemd waaraan de uitgewerkte planonderdelen moeten voldoen om binnen de wettelijke kaders te blijven. Ook het gemeentelijk beleid leidt tot randvoorwaarden bij de uitwerking en uitvoering van plannen. Waar tenslotte een ongunstig effect niet direct leidt tot een normoverschrijding is het vanuit de ambitie van de gemeente Den Haag wenselijk waar mogelijk deze ongewenste effecten te minimaliseren. Voor dergelijke effecten zijn tevens randvoorwaarden en aandachtspunten geformuleerd.

#### Verkeer en vervoer

- Randvoorwaarde: Indien de verschillende beoordelingscriteria in samenhang worden bekeken, dan kan worden geconcludeerd dat infrastructuurvariant 1 voor het aspect de voorkeursvariant is. Voor deze en beide andere verkeersvarianten geldt dat deze alleen te realiseren zijn als er capaciteitsuitbreiding plaatsvindt op de invalswegen naar Scheveningen. Het betreft voornamelijk het kruispunt Houtrustweg/President Kennedylaan en de nieuwe weg door de haven, de Van Alkemadelaan, Zwolsestraat en Plesmanweg/Nieuwe Parkweg (tot aan Wagenaarweg). Capaciteitsuitbreiding met één rijstrook in beide richtingen moet zeker voldoende zijn. Wellicht kan worden volstaan met uitbreiding van alleen de meest westelijke delen van de invalswegen, bijvoorbeeld de

Zwolsestraat tot aan de Stevinstraat en de nieuwe weg in de haven tot de nu geplande afbuiging naar het noorden. Nadere capaciteitsberekeningen bij de verdere planvorming zijn nodig om hierin meer inzicht te krijgen.

- Randvoorwaarde: Uit de cordonanalyse blijkt dat de beoogde doelen (inprikkers) per variant deels worden bereikt. Echter ook zijn een aantal neveneffecten waar te nemen. Aanvullende maatregelen kunnen deze terugdringen cq. compenseren:
  - Infrastructuur variant 3 trekt in zijn geheel meer motorvoertuigen aan dan de andere twee infrastructuur varianten. Dit zal een grotere parkeervraag met zich meebrengen. Echter, meer verkeer vraagt zal ook tot meer lucht- en geluidsproblemen leiden. In plaats van een betere/uitgebreidere parkeervoorzieningen kan beter worden volstaan in compenseren maatregelen om het autogebruik terug te dringen en/of andere modaliteiten te stimuleren. De effecten van een P+R (in de nabije omgeving) en Randstadrail zijn niet in de verkeersmodellen opgenomen. Meer inzet hierin kan de toename van verkeer wellicht terugdringen.
  - Verschuivingen/toename van verkeer is waar te nemen naar routes die niet als inprikkers zijn bedoeld zoals Nieboerweg, het G. Maduroplein en de Statenlaan. Deze routes onaantrekkelijker maken voor gemotoriseerd verkeer en de bedoelde inprikkers aantrekkelijker te maken door capaciteitsuitbreidingen op wegvakken en/of kruispunten moet ongewenst verkeer terug dringen.
- Aandachtspunt: De verkeersveiligheid in Scheveningen-Bad neemt af in alle infrastructuur varianten. Dit geldt tevens in infrastructuur variant 2 voor Scheveningen-Haven. Daarom dient in verdere planuitwerking aandacht te worden besteed aan een veilige afwikkeling voor langzaam verkeer. Zo geldt dit specifiek voor de Westduinweg waar nu al veel ongelukken plaatsvinden met langzaam verkeer. Mogelijke maatregelen hiervoor zijn het realiseren van een zelfstandig fiets- en/of voetpad. Tevens dient aandacht te worden besteed aan het zorgen voor zo min mogelijk conflictpunten (aansluitingen van zijwegen/kruispunten).
- Aandachtspunt: beleidsmatig is vastgesteld dat de tramlijnen 1,9 en 11 opgewaardeerd worden tot RandstadRailkwaliteit in de referentiesituatie. Infrastructuur variant 3 en, afhankelijk van de exacte uitwerking, ook infrastructuur variant 2 belemmeren de mogelijkheid voor een vrije ligging van de trambaan (een vereiste voor RandstadRailkwaliteit) op het tracé tussen de Scheveningseweg en de Gevers Deynootweg. Wanneer een van deze varianten gekozen wordt moet hiervoor een oplossing ontwikkeld worden door ofwel een alternatieve tramroute in te stellen, ofwel af te wijken van de eisen voor RandstadRail op dit tracédeel. Dit dient in nader over te gebeuren met de railbeheerder en de regio Haaglanden.

### **Geluid**

- Randvoorwaarde: Het masterplan veroorzaakt in delen van het gebied een toename van de geluidsbelasting. Wanneer dit resulteert in een nieuw geluidsknelpunt in de zin van het Actieplan Omgevingslawaaï (overschrijding van de plandremmel van 68 dB) dan moeten maatregelen worden getroffen om overschrijding van de plandremmel teniet te doen. Voor het overige geldt dat toenames in de geluidsbelasting getoetst worden aan de Wet geluidhinder. Vanaf de geluidbelasting van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB geldt dat bij de aanleg of reconstructie van een weg een toename van 1,5 dB in beginsel toelaatbaar is. Als de toename meer bedraagt dan 1,5 dB dan is er sprake van een



reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en moeten maatregelen worden getroffen om de geluidsbelasting te beperken. Voor verschillende wegen in het plangebied is de toename meer dan 1,5 dB en zelfs meer dan de maximaal toegestane toename van 5 dB. Dit betekent dus dat in de uitwerking van de plannen maatregelen moeten worden opgenomen om de geluidsbelasting te beperken (inclusief financiering). Als blijkt dat de maatregelen onvoldoende effectief zijn kan het verlenen van een hogere grenswaarde aan de orde zijn.

- **Randvoorwaarde:** Indien de isolatiewaarde van een bestaande woning onvoldoende is, moeten, daar waar sprake is van een overschrijding, ook isolatiemaatregelen uitgevoerd worden.

### ***Luchtkwaliteit***

- **Randvoorwaarde:** In het planMER wordt voor de infrastructuur varianten 1 min, 1 max, en 2 max een overschrijding van de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit geconstateerd op de President Kennedylaan. Dit is niet toelaatbaar. Bij een eventuele verdere uitwerking van deze infrastructuur varianten moeten daarom maatregelen worden getroffen om de overschrijdingen ongedaan te maken. Dit kan bijvoorbeeld door het fysiek aanpassen van de omgeving (uitdunnen en/of kappen van bomen) of het lokaal aanpassen van de wegenstructuur.
- **Aanbeveling:** Voor de infrastructuur varianten 2 min en 3 max vindt er door afrondingsvoordeel geen overschrijding plaats. De waarden liggen op de grens van de overschrijding. Hierdoor is een risico aanwezig dat bij uitwerking en uitvoering van het masterplan alsnog een knelpunt kan ontstaan. Het verdient dan ook aanbeveling om ook bij de eventuele uitwerking van deze varianten de hiervoor genoemde maatregelen te treffen om overschrijdingen te voorkomen.

### ***Natuur***

#### ***Aanbevelingen voor mitigatie van verstorende effecten***

**Randvoorwaarde:** De negatieve verstorende effecten op de soorten die thuishoren in de kwalificerende habitattypen van het Westduinpark en Meijndel (en Beschermde Natuurmonumenten) moeten zoveel mogelijk gemitigeerd worden. Dit geldt tevens voor de verstorende effecten op de doelsoorten SEHS.

### ***Vernietiging***

**Randvoorwaarde:** Bij de verdere planuitwerking dient bij het traject van de fietspaden en het Zwarte Pad nadrukkelijk de vernietiging van habitattypen te worden afgewogen. Enkele aanpassingen aan het traject kunnen de vernietiging kleiner maken (zie Passende Beoordeling). Vernietiging kan geheel tegengegaan worden door de gehele kuistroute voor fietsers te plannen op reeds bestaande fiets- en wandelpaden, die zonder veel aanpassingen geschikt kunnen worden gemaakt als fietsroute.

### ***Verdroging***

**Randvoorwaarde:** De effecten van de verdrogende werking van een eventuele bemaling in de aanlegfase van parkeergarages, kunnen gemitigeerd worden door:

- de grootte van de bemaling te minimaliseren;
- de periode van bemaling te minimaliseren en in ieder geval buiten het groeiseizoen te plannen.

Wanneer deze maatregelen niet afdoende zijn:

- retourbemaling toepassen.

### **Stikstofdepositie**

Randvoorwaarde: Er is sprake van een geringe toename van de stikstofdepositie in de Natura 2000-gebieden ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Dit kan tegengegaan worden door het treffen van depositiebeperkende maatregelen, zoals het planten van (half)hoge begroeiing tussen de weg en het natuurgebied.

### **Mitigeren verstoring door trilling en geluid**

Randvoorwaarde: De grootste verstoring zal veroorzaakt worden door heiverkzaamheden. Er zijn verschillende manieren en technieken om te heien (bijvoorbeeld trillen, dieselblok), die verschillende eigenschappen hebben met betrekking tot de geluidsbelasting. Als mitigerende maatregel kan de minst geluidsproducerende techniek gekozen worden.

### **Mitigeren verstoring door licht**

Randvoorwaarde: Er zijn verschillende manieren om verstoring door licht zo veel mogelijk te beperken, afhankelijk van de activiteiten en het ontwerp van de ruimtelijke ontwikkelingen. Gedacht kan worden aan gebruik van uitstralingsarme armatuur.

### **Mitigeren verstoring door recreatie**

Randvoorwaarde: Gezien de uitgebreide padenstructuur in het gebied en de strikte handhaving in het gebied, zullen veruit de meeste bezoekers zich uitsluitend op de paden bevinden zodat van betreding geen sprake is. Wanneer dit effect zich toch voordoet, kunnen maatregelen genomen zoals het plaatsen van verbodsborden of afrastering.

### ***Aanbevelingen voor verdere uitwerking SEHS***

De voorgenomen activiteiten leveren vooralsnog geen duidelijke kwaliteitsverbetering vanuit de SEHS. De combinatie van de 'Sport & Spel' en de groene inprikkers langs de Badhuiskade en in het verlengde van de verbindingszone over de van Boetzelaerlaan en Statenlaan vormen een risico voor de ontwikkeling van de natuurwaarden. Bij de verdere uitwerking van deze gebieden zal specifieke aandacht aan sturing en geleiding van recreanten gegeven moeten worden.

In de planvorming zijn mogelijke verbeteringen van de natuursituatie opgehouden. Zo wordt gesproken over het opheffen van barrières om de ecologische verbindingszones voor planten en dieren te versterken. Dat geldt onder meer in de zone tussen de Oostduinen en Westduinen via de Scheveningse Bosjes. Maar het gebeurt ook door verbeteringen door te voeren in de vele kleine groene elementen in woonwijken, zoals duinparkjes, bermen, bomenrijen, bosjes, water met oevers en randen van sportvoorzieningen. Dat zijn onmisbare schakels tussen de grote natuurgebieden. Aanbevolen wordt deze mogelijkheden nadrukkelijk te onderzoeken, zodat de potenties die het plangebied voor de natuurwaarden heeft ook optimaal worden benut. Hierbij moet aangesloten worden bij de keuzes die worden gemaakt in het kader van de masterplannen voor de Internationale Zone en de lijn 11-zone. Met name voor de bebouwing van de tramkeerlus Zwarte Pad en de herinrichting van de nieuwbouw op het Norfolkterrein moet een bijdrage worden geleverd aan de ambitie van de gemeente om deze SEHS gebieden te versterken. Hiervoor moet aansluiting gezocht worden bij de in de het beleid geformuleerde 'hoofddlijnen voor inrichting en beheer' voor de SEHS:

- Voor de wegen in het plangebied die drukker worden, met name de hoofdwegen die in de nabijheid van de SEHS verbindingen liggen zoals de Houtrustweg, geldt dat bij de uitwerking de SEHS versterkt kan worden door bij de aanpassingen direct rekening te houden met faunapassages.
- Voor de stimulatie van de verspreiding van de doelsoort Watervleermuis kunnen op strategische locaties bomenrijen geplant worden om de vluchtroutes te sturen.

Voor wat betreft de versterking van de verbindingen tussen de 'groene inprikkers' is in het masterplan ten oosten van Dorp een verbindingroute voorzien. Gezien de bebouwing in dit gebied moeten bij verdere uitwerking heldere uitgangspunten gesteld worden aan de doelsoorten en randvoorwaarden voor migratie van die soorten.

#### *Aanbevelingen voor mitigatie in het kader van Flora- en faunawet*

Wanneer verbodsbepalingen overtreden worden voor soorten uit tabel 2 of 3 en vogels met een vaste broed- en verblijfplaats, is een ontheffing noodzakelijk. De staat van instandhouding van de betreffende soorten mag niet in het geding komen. Voor soorten uit tabel 3 en vogels met een vaste broed- en verblijfplaats is het tevens van belang dat er geen alternatieven zijn voor de betreffende locatie en dat er dwingende redenen van groot openbaar belang zijn. Daarnaast moeten mitigerende en compenserende maatregelen worden genomen om schade te verminderen respectievelijk te compenseren. Veel schade is nog mitigeerbaar door de uitvoerperiode of de manier van werken aan te passen.

Tijdelijke verstoring als gevolg van de activiteiten in de aanlegfase kan leiden tot licht negatieve effecten op de beschermde soorten Watervleermuis en Meervleermuis. Deze soorten dienen tijdens de verdere uitwerking nadere aandacht te krijgen. Algemene randvoorwaarden voor vleermuizen zijn:

- Werkzaamheden niet 's nachts of zonder lichtbron uitvoeren (licht verstoort foeragerende vleermuizen).
- Verlichting op de wegen aanpassen, zodat deze geen verstoring vormen.
- Bovendien dienen zo weinig mogelijk gebouwen gesloopt te worden, waar de vleermuizen gebruik van maken. Hierbij moet een inventarisatie plaatsvinden in welke periode de gebouwen precies gebruikt worden en door welke soorten.

#### *Landschap en cultuurhistorie*

- Aandachtspunt: De voorgenomen ontwikkelingen uit het masterplan zijn zeer positief beoordeeld ten aanzien van effecten op landschap en cultuurhistorie in de drie deelgebieden. Bij de verdere uitwerking van de plannen wordt aanbevolen om de gedachtegang over het versterken van de ruimtelijke kwaliteit door te voeren. Er zijn geen strikte randvoorwaarden voor het masterplan, vanwege het gebrek aan harde inrichtingseisen met betrekking tot landschappelijke inpassing.
- Aandachtspunt: De volgende aanbevelingen gelden voor de verdere uitwerking van de deelgebieden:
  - Houd rekening met de overgang naar het bestaande woongebied: aanhechting omgeving, aansluiting op bouwhoogtes/massa's omliggende omgeving. Dit geldt vooral voor de inpassing van de hoogbouw in het zuidelijk deel van het plangebied. Deze zijde van het plangebied zijn inpassingsmaatregelen benodigd, die in de uitwerkingsplannen nader uitgewerkt moeten worden.
  - Een landschappelijke inpassing van de woonwijk Zwarte Pad; een goede overgang creëren naar aanliggende duinlandschap.

- Aandacht voor de inrichting van de openbare ruimte door duurzaam materiaalgebruik en het toevoegen van groenstructuur, om zo de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren.
- Voldoende gebouwde parkeergelegenheid creëren (dus niet in de openbare ruimte).
- Aandacht voor de architectuur, door het opstellen van beeldkwaliteitsplannen om zo kwaliteit af te dwingen (materiaalgebruik, kleurgebruik, bouwhoogte, bouwmassa, verdeling raampartijen, entree, dakvorm etc.).

### **Archeologie**

- Aandachtspunt: Met name in Scheveningen-Dorp is bij voorgenomen diepe grondroerende werkzaamheden een archeologisch bodemonderzoek gewenst. Dit gezien de archeologische verwachtingswaarde in dit deelgebied. Aanbevolen wordt om bij de bouwwerkzaamheden in Scheveningen-Dorp de diepte van de oude veertiende/vijftiende-eeuwse dorpskern niet te verstoren. Met andere woorden: aanbevolen wordt om de ontgravingen tot dit niveau uit te voeren en niet dieper.

### **Bodem en water**

- Randvoorwaarde: In verband met de benodigde ontheffing voor het uitvoeren van bodem ingrepen in grondwaterbeschermingsgebied zal bij uitwerking van de ruimtelijke ontwikkelingen in Scheveningen-Bad aandacht moeten worden besteed aan de wijze waarop de diepe grondroerende werkzaamheden worden uitgevoerd. Dit om de tijdelijke effecten van bemaling, en de daarmee samenhangende maatregelen, in beeld te brengen. Voor de lange termijn is het van belang het risico op verontreiniging van het grondwater bij calamiteiten te minimaliseren door het aanbrengen van beschermde voorzieningen (bijvoorbeeld in de bouwconstructie). Wanneer in Scheveningen-Dorp tijdelijke bemaling moet worden toegepast in verband met de parkeergarages zal dit niet mogen doorwerken in een effect op het grondwaterbeschermingsgebied. Daarvoor kan bijvoorbeeld gebruik worden gemaakt van bemalingskuipen.
- Randvoorwaarde: Voor de realisatie van ontwikkelingen in een grondwaterbeschermingsgebied dient een ontheffing bij de provincie Zuid-Holland aangevraagd te worden en voor de kernzone geldt stringent bouwbeleid, omdat het onderdeel is van de waterkering.
- Aandachtspunt: Bij de bouw van woningen en bedrijven is het van belang dat milieuvriendelijke en niet-uitlogbare materialen gebruikt worden om verslechtering van de waterkwaliteit te voorkomen.
- Aandachtspunt: Gezien de ondergrond van overwegend zand moet ervan uitgegaan worden dat kleine constructies maar ook (grote) gebouwen op staal gefundeerd zullen c.q. kunnen zijn. Voor op staal gefundeerde constructies moet rekening worden gehouden met risico op verzakking bij open ontgravingen met een talud binnen 10 m uit de constructies en bij het intrillen van damwanden of het heien van funderingspalen binnen een afstand van 10 m à 20 m uit de constructies. Deze aspecten van beïnvloeding van bestaande gebouwen zijn met name aan de orde voor de bouw van de geplande parkeergarage. In het algemeen moet voor bouwactiviteiten waarbij gegraven moet worden of trillingen opgewekt zullen worden het risico op verzakking van bestaande constructies beoordeeld worden.

- Aandachtspunt: Mogelijke plannen voor het verleggen van de zeewering zijn in dit planMER niet getoetst. Wanneer de verschuiving plaatsvindt voordat Scheveningen-Bad ontwikkeld wordt komen de mogelijkheden daar zoals nu gepresenteerd in het masterplan in een ander daglicht te staan. Bij verdere planuitwerking zullen de milieueffecten van deze verschuiving inclusief de ontstane kansen voor Scheveningen-Bad nader inzichtelijk gemaakt moeten worden.

### ***Leefmilieu en wonen***

#### ***Externe veiligheid***

- Aandachtspunt: Voor de ontwikkeling van woongebied in Scheveningen-Haven moet bij de planuitwerking rekening gehouden worden met de risicocontour van de route voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Hierbij dient opgemerkt dat de gemeente reeds een verzoek heeft ingediend voor het opheffen van de route, omdat de route als zodanig nog nauwelijks wordt gebruikt. Hiermee wordt het huidige geringe effect opgeheven.
- Randvoorwaarde: Voor de ontwikkeling van woningbouw ter plaatse van de tramremise in deelgebied Scheveningen-Bad moet bij verdere planuitwerking eveneens het externe veiligheidsrisico nader onderzocht worden om de randvoorwaarden voor de bebouwing inzichtelijk te maken. Bij eventuele ontwikkelingen in dit gebied, woningbouw bijvoorbeeld, is onderzoek nodig of de ingreep leidt tot meer risico's voor grotere groepen in verband met de gasleiding in nabijheid van de tramremise. Op basis van de Circulaire Hogedruk aardgasleidingen is de bebouwingsafstand van 20 meter en de toetsingsafstand van 40 meter. Als nu de toetsingsafstand wordt aangehouden, is de kans klein dat er straks een plaatsgebonden risico of groepsrisico probleem ontstaat. De verwachting is dat begin 2010 het besluit externe veiligheid buisleidingen in werking treedt, waar gewerkt wordt met een plaatsgebonden risico en groepsrisico. Zolang ontwikkelingen buiten de toetsingsafstand plaatsvinden, is de inschatting dat het groepsrisico nauwelijks toeneemt.

#### ***Overige criteria leefmilieu en wonen***

- In de uitgangspunten voor het masterplan zijn de belangrijke aanbevelingen voor de uitwerking van de nieuwbouw in de deelgebieden benoemd: veel aandacht voor inpassing van de architectonische stijl en het richten van de voorzieningen op een divers bezoekerspubliek.
- Er dient rekening mee gehouden te worden dat de ambities van de gemeente zoals verwoord in het masterplan zijn sterk afhankelijk van de ondernemers die de 'kwaliteitshotels en -locaties' gaan exploiteren.
- Met betrekking tot de functies die mogelijk gemaakt worden in het havengebied, waar ook wonen en recreatie een voorname plek krijgt toebedeeld, zal het van belang zijn de mogelijke geurhinder door visverwerking in te beeld te brengen. Dit dient bij nadere planuitwerking plaats te vinden.
- De voorgenomen ontwikkelingen voor recreatie bieden kansen voor de recreatieve waarde in het masterplangebied die daarmee sterkt toeneemt. Tevens bieden de ontwikkelingen goede mogelijkheden om de barrières op te heffen en te zorgen dat de verbinding tussen de gebieden aantrekkelijk is en open wordt gemaakt. Dit is gunstig voor de beleving van sociale veiligheid in het gehele plangebied. Aanbevolen wordt deze

lijn te volgen en ook in nadere planuitwerking veel aandacht te schenken. Hierbij moet wel aandacht zijn voor het mogelijk averechtse effect van de toename van recreatie op de leefbaarheid voor omwonenden (zoals meer verkeer).

### *Energie*

- Randvoorwaarde: De gemeente benoemt in haar Energievisie de ambitie om een CO<sub>2</sub>-neutrale stad te realiseren. Gezien de omvang van de nieuwbouw voor utiliteitsfuncties is er ruim mogelijkheid om een rendabel systeem voor duurzame energielevering toe te passen. Voor alle deelgebieden geldt dat de focus kan liggen op de reductie van de energievraag of een levering van duurzame energie danwel een combinatie van beide uitgangspunten. Er is tevens een globaal leidingplan voor de hoofddistributieleiding van een geothermisch, dat wil zeggen warmte vanuit de aarde, warmtenet.
- Om voor de ontwikkelingen uit het masterplan concrete maatregelen te kunnen benoemen, en de bijdrage aan de CO<sub>2</sub>-reductie daaruit te kunnen opmaken, moet in een vervolgstap een energiescan specifiek voor het masterplan gemaakt worden.

## 4.2.1

### NIEUWE BUITENHAVEN

Omdat de nieuwe buitenhaven in samenhang moet worden gezien met het masterplan is in deze paragraaf de relatie weergegeven met de hiervoor relevante aspecten verkeer, geluid, luchtkwaliteit en natuur. Indien aan de orde, wordt beschreven op welke aspecten de buitenhaven een significant verschil uitmaakt ten opzichte van de rest van het masterplan en volgen eventueel de randvoorwaarden en aanbevelingen die hierbij van toepassing zijn.

#### ***Verkeer nieuwe buitenhaven***

Ten aanzien van de nieuwe buitenhaven is voor het aspect verkeer een beschouwing gegeven waar als gevolg van de nieuwe buitenhaven mogelijke knelpunten en/of aandachtspunten optreden voor wat betreft de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid. Dit is beoordeeld aan de hand van de drie door de gemeente ontwikkelde infrastructuurvarianten. In de varianten is in het verkeersmodel de ontwikkeling van het masterplan met (max) en zonder (min) een nieuwe buitenhaven opgenomen.

Ten opzichte van de referentiesituatie leiden de infrastructuur varianten voor het masterplan met de ontwikkeling van een nieuwe buitenhaven tot een extra toename van de verkeersproductie ten opzichte van de infrastructuurvarianten zonder nieuwe buitenhaven. De cumulatieve effecten als gevolg van de nieuwe buitenhaven zijn echter beperkt. De infrastructuur varianten min en max zijn niet onderscheidend, behalve voor het criterium verkeersafwikkeling in infrastructuur variant 1. De ontwikkeling van het havengebied zorgt voor meer verkeersproductie. In infrastructuur variant 1 max is de verkeersafwikkeling in dit gebied daarom als zeer negatief (--) beoordeeld. De effectscore voor infrastructuurvariant 1 min is negatief (-).

In infrastructuur variant 1 is de verkeerstoename als gevolg van de nieuwe buitenhaven als meer negatief beschouwd dan in infrastructuur variant 2. De reden hiervoor is dat er in infrastructuur variant 1 vanwege de knip van de wegen door Dorp de afwikkeling over 1 route plaatsvindt en het extra verkeer over tevens deze route zal worden afgewikkeld. In infrastructuur variant 2 en 3 verspreidt het verkeer zich over meerdere wegen in Scheveningen spreidt en is de extra toename van het verkeer als gevolg van de nieuwe

buitenhaven over meerdere routes af te wikkelen is waardoor de impact op het plangebied minder groot is.

De nieuwe buitenhaven leidt niet tot cumulatieve effecten op de verkeersveiligheid.

Ook voor de infrastructuur varianten max 1, 2 en 3 geldt de randvoorwaarde dat om de verkeersafwikkeling beter te kunnen geleiden capaciteitsuitbreiding op de invalswegen noodzakelijk is. Als gevolg van de resultaten van de max varianten zijn er geen aanvullende randvoorwaarden of aanbevelingen.

### **Conclusie**

Het toevoegen van de nieuwe buitenhaven aan het programma leidt daarmee voor het aspect verkeer niet tot extra te treffen maatregelen of extra risico's voor de ontwikkeling van het masterplan.

### **Geluid nieuwe buitenhaven**

In de infrastructuur variant 1 neemt vrijwel in het gehele studiegebied de geluidbelasting ten opzichte van de referentiesituatie toe. Voor de omgeving van de Nieuwe Duinweg, Doornstraat, Duinstraat en Keizerstraat is de toename meer dan 5 dB, voor de Houtrustweg ten noorden van de Westduinweg zelfs fors meer dan 5 dB. Daar staat tegenover dat de geluidbelasting in de omgeving Van Boetzelaerlaan, Westduinweg, Schokkerweg, Zeesluisweg, Badhuisstraat, Juriaan Kokstraat, Wassenaarsestraat en Gevers Deynootweg met ten minste 5 dB afneemt. De min en max variant zijn hierbij vrijwel gelijk.

In onderstaand overzicht wordt voor infrastructuur variant 1 min en max het aantal rekenpunten met een geluidbelasting van respectievelijk 50 dB of meer en 69 dB of meer geïndexeerd, waarbij de referentiesituatie als 100 wordt gedefinieerd.

| Rekenpunten met geluidbelasting >50 dB | Bad  | Dorp | Haven | Scheveningen Overig | Scheveningen Totaal |
|----------------------------------------|------|------|-------|---------------------|---------------------|
| Referentie (per definitie 100)         | 100  | 100  | 100   | 100                 | 100                 |
| Infrastructuur variant 1 min           | 86   | 91   | 83    | 98                  | 96                  |
| Infrastructuur variant 1 max           | 90,8 | 94,7 | 84,8  | 98,4                | 96,4                |

| Rekenpunten met geluidbelasting >69 dB | Bad | Dorp | Haven | Scheveningen Overig | Scheveningen Totaal |
|----------------------------------------|-----|------|-------|---------------------|---------------------|
| Referentie (per definitie 100)         | 100 | 100  | 100   | 100                 | 100                 |
| Infrastructuur variant 1 min           | *   | 0,0  | 78,2  | 123,5               | 75,7                |
| Infrastructuur variant 1 max           | *   | 0,0  | 83,9  | 123,5               | 77,3                |

Het verschil tussen autonome ontwikkeling en infrastructuur variant 1 max ligt wat hoger maar is vergelijkbaar met infrastructuur variant 1 min.

In de infrastructuur variant 2 neemt, in een groot deel van het aandachtsgebied, de geluidbelasting ten opzichte van de referentiesituatie toe, al is de toename minder dan in infrastructuur variant 1. Voor de omgeving van de Brusselselaan, Haringkade, Doornstraat en Zeesluisweg is de toename meer dan 5 dB, voor de Houtrustweg ten noorden van de Westduinweg zelfs fors meer dan 5 dB. Daar staat tegenover dat de geluidbelasting in de

omgeving Van Boetzelaerlaan, Statenlaan, Schokkerweg, Vissershavenstraat en Badhuisweg met ten minste 5 dB afneemt.

Ook in infrastructuur variant 2 max is er sprake van toename, vergelijkbaar met infrastructuur variant 2 min. De toename in de omgeving Houtrustweg ten noorden van de Westduinweg is wat groter, maar aanvullend wordt nu ook in de omgeving Frederik Hendriklaan (tussen Prins Mauritslaan en Van Oldenbarneveldlaan) meer dan 5 dB afname vastgesteld.

In onderstaand overzicht wordt voor infrastructuur variant 2 min en max het aantal rekenpunten met een geluidbelasting van respectievelijk 50 dB of meer en 69 dB of meer geïndexeerd, waarbij de referentiesituatie als 100 wordt gedefinieerd.

| Rekenpunten met geluidbelasting >50 dB | Bad   | Dorp  | Haven | Scheveningen Overig | Scheveningen Totaal |
|----------------------------------------|-------|-------|-------|---------------------|---------------------|
| Referentie (per definitie 100)         | 100   | 100   | 100   | 100                 | 100                 |
| Infrastructuur variant 2 min           | 102   | 100   | 99    | 99                  | 99                  |
| Infrastructuur variant 2 max           | 102,8 | 101,6 | 102,1 | 99,3                | 99,9                |

| Rekenpunten met geluidbelasting >69 dB | Bad | Dorp | Haven | Scheveningen Overig | Scheveningen Totaal |
|----------------------------------------|-----|------|-------|---------------------|---------------------|
| Referentie (per definitie 100)         | 100 | 100  | 100   | 100                 | 100                 |
| Infrastructuur variant 2 min           | *   | 6,3  | 174,7 | 200,0               | 132,8               |
| Infrastructuur variant 2 max           | *   | 11,7 | 240,2 | 199,2               | 152,4               |

Het verschil tussen autonome ontwikkeling en infrastructuur variant 2 max ligt wat hoger maar is vergelijkbaar met infrastructuur variant 2 min.

In infrastructuur variant 3 neemt in vrijwel het gehele aandachtsgebied de geluidbelasting ten opzichte van de referentiesituatie toe. Voor de omgeving van de Badhuisweg, Gentsestraat, Harstenhoekweg, Hogeweg, Zeesluisweg, Kranenburgweg en Willem de Zwijgerlaan is de toename meer dan 5 dB, voor de Houtrustweg zelfs plaatselijk fors meer dan 5 dB. Daar staat tegenover dat de geluidbelasting in de omgeving Van Boetzelaerlaan, Frederik Hendriklaan, Schokkerweg, Vissershavenstraat en Renbaanstraat met ten minste 5 dB afneemt. Ten opzichte van de referentiesituatie doen zich in infrastructuurvariant 3 nieuwe knelpunten voor op de Houtrustweg, Oesterweg, Gevers Deynootweg, Duinstraat en Schelvisstraat. In infrastructuurvariant 3 max komen daar nog de Pompstationweg, Stadhouderslaan, Harstenhoekweg, Van Lennepweg en Johan Willem Frisoweg bij.

In onderstaand overzicht wordt voor infrastructuur variant 3 min en max het aantal rekenpunten met een geluidbelasting van respectievelijk 50 dB of meer en 69 dB of meer geïndexeerd, waarbij de referentiesituatie als 100 wordt gedefinieerd.



| Rekenpunten met geluidbelasting >50 dB | Bad   | Dorp  | Haven | Scheveningen Overig | Scheveningen Totaal |
|----------------------------------------|-------|-------|-------|---------------------|---------------------|
| Referentie (per definitie 100)         | 100   | 100   | 100   | 100                 | 100                 |
| Infrastructuur variant 3 min           | 110   | 107   | 108   | 104                 | 105                 |
| Infrastructuur variant 3 max           | 117,9 | 111,4 | 125,3 | 110,4               | 112,3               |

| Rekenpunten met geluidbelasting >69 dB | Bad | Dorp  | Haven | Scheveningen Overig | Scheveningen Totaal |
|----------------------------------------|-----|-------|-------|---------------------|---------------------|
| Referentie (per definitie 100)         | 100 | 100   | 100   | 100                 | 100                 |
| Infrastructuur variant 3 min           | *   | 98,2  | 227,6 | 242,9               | 195,6               |
| Infrastructuur variant 3 max           | *   | 104,5 | 300,0 | 356,3               | 267,5               |

De toename ten opzichte van de autonome ontwikkeling in infrastructuur variant 3 max is groter dan 3 min.

Per saldo wordt ook de referentiesituatie in infrastructuur variant 1 max en 2 max niet overschreden. Wel vindt overschrijding plaats in infrastructuur variant 3, dit geldt voor zowel de min als max variant.

In infrastructuur variant 2 zowel min als max wordt in elk deelgebied, met uitzondering van Scheveningen–Dorp, een toename wordt berekend van het aantal woningen met een geluidbelasting van meer dan 69 dB. Ook in infrastructuur variant 3 min en max wordt in elk deelgebied een toename berekend van het aantal woningen met een geluidbelasting van meer dan 69 dB. Hier kunnen zich nieuwe knelpunten voordoen. Dit geldt tevens in alle infrastructuur varianten voor 'Scheveningen Overig'.

### **Conclusie**

Vanwege de minimale toename in de geluidbelasting als gevolg van het toevoegen van de nieuwe buitenhaven aan het programma leidt daarmee de realisatie van een nieuwe buitenhaven voor het aspect geluid bij infrastructuur varianten 1 en 2 niet tot extra te treffen maatregelen of extra risico's om het masterplan te kunnen ontwikkelen. Voor infrastructuur variant 3 zorgt de max variant voor een relatief grote toename, waarbij op 5 extra wegen een geluidbelasting van meer dan 69 dB optreedt.

### **Luchtkwaliteit nieuwe buitenhaven**

Voor PM10 geldt dat de toename van de concentratie in alle drie infrastructuur varianten max maar zeer beperkt hoger is dan de toename in de min varianten. Zowel alle infrastructuur varianten min als de infrastructuur varianten max overschrijden de norm echter niet.

Bij infrastructuur variant 1 min vindt ter hoogte van de President Kennedylaan overschrijding plaats voor NO<sub>2</sub>. Hier is sprake van een toename van de concentratie van 4,5 µg/m<sup>3</sup> ten opzichte van de autonome situatie. Bij infrastructuur variant 1 max vindt ter hoogte van de President Kennedylaan overschrijding plaats. Hier is sprake van een toename van de concentratie van 6,0 µg/m<sup>3</sup> ten opzichte van de autonome situatie. In deze variant wordt op deze plaats de hoogste jaargemiddelde concentratie voor NO<sub>2</sub> berekend. Deze bedraagt 43,74 µg/m<sup>3</sup>.

Bij infrastructuur variant 2 min vindt geen overschrijding voor NO<sub>2</sub> plaats. Bij infrastructuur variant 2 max vindt ter hoogte van de President Kennedylaan overschrijding plaats. Hier is sprake van een toename van de concentratie van 4,0 µg/m<sup>3</sup> ten opzichte van de autonome situatie.

Bij zowel infrastructuur variant 3 min als infrastructuur variant 3 max vindt geen overschrijding voor NO<sub>2</sub> plaats. Wel wordt geconstateerd dat in infrastructuur variant 3 max er weliswaar geen knelpunt optreedt bij de President Kennedylaan, maar dat waarden op de grens van de overschrijding liggen. Hierdoor is een risico aanwezig dat bij uitwerking en uitvoering van het masterplan alsnog een knelpunt kan ontstaan.

Omdat de overschrijding ook al in de min variant plaats vindt zijn geen extra maatregelen nodig bij de keuze voor infrastructuur variant 1 max. Voor infrastructuur variant 2 max geldt dat bij realisatie maatregelen moeten worden getroffen die niet noodzakelijk zijn zonder ontwikkeling van de nieuwe buitenhaven (min variant).

Indien dus gekozen wordt voor infrastructuur variant 1 en 2 dienen bij realisatie van de nieuwe buitenhaven extra maatregelen moeten worden getroffen.

In het planMER wordt voor infrastructuur variant 1 max en 2 max een overschrijding van de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit geconstateerd op de President Kennedylaan. Dit is niet toelaatbaar. Bij een eventuele verdere uitwerking van deze infrastructuur varianten moeten daarom maatregelen worden getroffen om de overschrijdingen ongedaan te maken. Dit kan bijvoorbeeld door het fysiek aanpassen van de omgeving (uitdunnen en/of kappen van bomen) of het lokaal aanpassen van de wegenstructuur.

Voor infrastructuur variant 3 max geldt dat de berekende waarden dicht tegen de grenswaarden aan liggen. Voor deze varianten geldt de aanbeveling dat bij de uitwerking eveneens gekeken moet worden naar de noodzaak om bovenstaande maatregelen uit te voeren.

### **Conclusie**

Alleen indien wordt gekozen voor infrastructuur variant 2 zal bij realisatie van een nieuwe buitenhaven maatregelen moeten worden getroffen (zie bovenstaande).

Verder leidt de realisatie van een nieuwe buitenhaven voor het aspect geluid niet tot extra te treffen maatregelen of extra risico's om het masterplan te kunnen ontwikkelen.

### **Natuur nieuwe buitenhaven**

De toename van verkeer door realisatie van de nieuwe buitenhaven veroorzaakt een geringe toename van geluid en van stikstofdepositie. Beide effecten zijn, ook samen met de effecten als gevolg van de ontwikkelingen van het masterplan, niet significant.

De extra geluidbelasting kan in theorie verstoring opleveren in het Natura 2000-gebied Westduinpark & Wapendal. De natuurwaarden ter plekke zijn hier echter niet gevoelig voor. De toename van de stikstofdepositie is berekend, in combinatie met realisatie van de ontwikkelingen van het masterplan. De resultaten van de berekeningen laten zien dat de bijdrage van de buitenhaven nauwelijks extra depositie oplevert.

### **Eindconclusie**

Het masterplan zoekt op essentiële aspecten (verkeer, geluid, luchtkwaliteit en natuur) de grenzen op van wat er in het plangebied aan nieuwe ontwikkelingen mogelijk is. Op basis van de nu beschikbare informatie lijkt een nieuwe buitenhaven inpasbaar. Er zullen echter strikte randvoorwaarden moeten geformuleerd waarbinnen die ontwikkeling kan plaatsvinden. Deze randvoorwaarden zijn in belangrijke mate afhankelijk van de keuze van

de infrastructuur variant voor het masterplan en van de uiteindelijke keuze van de voorkeursvariant voor de buitenhaven. De m.e.r.-procedure die apart voor de buitenhaven moet worden doorlopen dient genoemde randvoorwaarden op te leveren.

### 4.3

### RESULTATEN PASSENDE BEOORDELING

Navolgende tekst bevat de conclusies uit de Passende Beoordeling voor het Masterplan Scheveningen-kust. De korte toelichting hierop is te vinden in paragraaf 5.4 van deel B in dit planMER. Een verdere uitdieping is terug te lezen in de Passende beoordeling zelf.

#### **Conclusies**

De volgende effecten van het Masterplan Scheveningen-kust zijn significant negatief voor Natura 2000-gebieden:

- Aantasting van een klein oppervlakte H2310\_A Grijze duinen (kalkrijk) in Westduinpark door aanleg van het fietspad.
- Aantasting van zowel oppervlaktes H2160 Duindoornstruweel als H2130 \_A Grijze duinen (kalkrijk) in Meijendel door aanleg van het fietspad.

De volgende effecten van het Masterplan Scheveningen-kust zijn mogelijk significant negatief voor gebieden met de status Beschermd Natuurmonument:

- Aantasting van het oppervlak witte duinen door aanleg van een fietspad aan de Scheveningse zijde van Westduinpark.
- Aantasting van het oppervlak witte duinen door aanleg van een fietspad aan de Kijkduinse zijde van Westduinpark.
- Aantasting van de waarde van het Westduinpark als rust-, broed-, foerageer- en doortrekgebied voor vogels en van de waarde van het gebied als biotoop voor zoogdieren door - aanleg en gebruik van een nieuw fietspad aan de Scheveningse zijde.
- Verstoring van de rust aan de Scheveningse zijde van Westduinpark doordat het bestaande zandpad hier wordt vervangen door een drukker bezocht fietspad.
- Aantasting van voortplantingswater van amfibieën in Harstenhoek door eventuele verdroging door tijdelijke bemaling tijdens de aanleg van parkeergarages in het plangebied.

De plannen in het kader van het Masterplan Scheveningen-kust kunnen worden uitgevoerd zonder negatieve gevolgen voor de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden mits:

- De gehele kustroute voor fietsers gepland wordt op reeds bestaande fiets- en wandelpaden, die zonder veel aanpassingen geschikt kunnen worden gemaakt als fietsroute.
- De eventueel benodigde tijdelijke bemaling ten behoeve van de aanleg van woonlocatie Zwarte Pad geen verdroging van vochtige duinvalleien in Meijendel tot gevolg heeft.
- Verstoring door licht, geluid en trilling richting het Westduinpark tijdens aanleg en gebruik van de bebouwing van het Norfolkterrein wordt voorkomen.



## Deel B



# HOOFDSTUK 5 Effectbeoordeling masterplan

In dit hoofdstuk is per milieuaspect een paragraaf opgenomen met daarin een beschrijving van de referentiesituatie, toetsingscriteria en de verwachte milieueffecten. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie plus autonome ontwikkelingen, voor zover ontwikkeling vastgesteld zijn en buiten het kader van het masterplan vallen. De effecten van de voorgenomen activiteit zijn beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie.

## 5.1

### VERKEER

Omdat het verkeerssysteem van belang is voor het integrale plan is geen onderscheid gemaakt in effecten die optreden als gevolg van ontwikkelingen specifiek in de deelgebieden Bad, Dorp en Haven. Wel zijn drie varianten voor de infrastructuur beschouwd, zie paragraaf 2.3.4 voor een toelichting op de varianten. De effecten hiervan zijn, voor de integrale activiteiten uit het masterplan, weergegeven op deelgebiedniveau om inzichtelijk te maken op welke wijze de drie varianten de lokale situatie beïnvloeden. Daarbij is het gemeentelijk verkeersbeleid als uitgangspunt gehanteerd, zoals vastgesteld in het Verkeersplan (2001) en in het Verkeerscirculatieplan Scheveningen (2003). Het studiegebied voor het aspect verkeer is als volgt begrensd: De President Kennedylaan vormt de grens tussen Scheveningen en Den Haag. De zuidzijde wordt begrensd door de Houtrustweg en de Zwolsestraat/Van Alkemadelaan vormen de noordzijde van het studiegebied.

### NIEUWE BUITENHAVEN

Ten aanzien van de nieuwe buitenhaven is voor het aspect verkeer een beschouwing gegeven waar als gevolg van de nieuwe buitenhaven mogelijke knelpunten en/of aandachtspunten optreden voor wat betreft de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid. Dit is beoordeeld aan de hand van de drie door de gemeente ontwikkelde infrastructuurvarianten. In de varianten is in het verkeersmodel de ontwikkeling van het masterplan met (max) en zonder (min) een nieuwe buitenhaven opgenomen. De gevolgen zijn verwerkt in onderstaande effectbeoordeling van het masterplan.

### 5.1.1

#### TOELICHTING EFFECTBEOORDELING

De drie infrastructuur varianten worden beoordeeld aan de hand van de volgende criteria:

- Verkeersafwikkeling
- Verkeersveiligheid
- Openbaar Vervoer
- Parkeren

### **Verkeersafwikkeling**

De verkeersafwikkeling wordt beoordeeld op basis van de intensiteit/capaciteit-verhouding op de wegen (verder: I/C-verhouding) binnen het studiegebied. De I/C-verhouding geeft de verhouding weer tussen de intensiteit en de capaciteit van een weg en geeft de congestie<sup>3</sup>-gevoeligheid van een wegvak weer. Hoe hoger de I/C-verhouding, des te groter de kans op congestie en des te slechter wordt de bereikbaarheid. De I/C-verhouding wordt altijd bepaald voor het spitsuur als maatgevende periode.

Vanaf een I/C-verhouding van 0,70 wordt de doorstroming van het verkeer beïnvloed. I/C-waarden hoger dan 0,80 geven aan dat de doorstroming wordt belemmerd. Een waarde hoger dan 0,80 tot 0,95 betekent dat er significante congestie is. Een situatie boven de 1 is zorgwekkend, congestie is hier structureel aanwezig. In deze studie is gerekend met de grenswaarde van 0,80.

De effecten van de infrastructuur varianten uit zich zoals hierboven aangegeven in een verandering van de I/C-verhouding op de wegen in het studiegebied. Deze veranderingen zijn een directe afgeleide van de effecten van de infrastructuur varianten op de intensiteiten op de wegen in het studiegebied. Ter onderbouwing van de beoordeling voor verkeersafwikkeling, en ter verdere informatie over de effecten van de infrastructuur varianten is een nadere analyse uitgevoerd op basis van etmaal intensiteiten. Om inzicht te krijgen in de verkeersstromen van en naar Scheveningen is een kwalitatieve cordonanalyse uitgevoerd. Voor elf inpridders<sup>4</sup> zijn de etmaalintensiteiten per infrastructuur variant (min en max) tegen elkaar en tegen de autonome situatie uitgezet. Het doel van de cordonanalyse is enerzijds inzicht te krijgen in de absolute verschillen van de verkeersaantrekkende werking per infrastructuur variant. Anderzijds geeft de cordonanalyse inzicht in de verschuivingen in intensiteiten tussen de inpridders bij de verschillende infrastructuur varianten.

Naast dat de wegcapaciteit invloed heeft op de doorstroming, heeft ook de belasting van en de vertraging op een kruispunt invloed op de verkeersafwikkeling. Deze kruispuntvertragingen zijn in dit onderzoek echter buiten beschouwing gelaten, omdat hiervoor lokale maatregelen te treffen zijn en in dit in een verdere planfase uitgewerkt zal worden na een keuze voor een van de drie infrastructuur varianten.

### **Verkeersveiligheid (kwalitatief)**

De verkeersveiligheid is beoordeeld op basis van de toe- en afname van het verkeer op de verschillende wegen in het studiegebied. Voor de beoordeling is als uitgangspunt genomen dat bij de infrastructuurvarianten meer verkeer (gebundeld) wordt over wegen met relatief weinig ongevallen wat positief is voor verkeersveiligheid. Feitelijk wordt een lineaire relatie verondersteld tussen de verkeersintensiteit en de verkeersongevallen. Indien een weg, waar

<sup>3</sup> Congestie: opstopping in het verkeer.

<sup>4</sup> Onder 'inpridders' worden de wegen gerekend die een substantiële verkeersstroom verwerken het gebied in en uit. Dit zijn doorgaande routes en niet de wegen die de woonwijken ontsluiten. In het geval van dit studiegebied is een cordonanalyse relatief eenvoudig af te bakenen gezien de fysieke grenzen bij de kust in het westen, de duinen in het noorden en zuiden en de ring in het oosten.



in de huidige situatie al veel ongevallen gebeuren, stijgt qua intensiteit, dan wordt verondersteld dat het aantal ongevallen evenredig toeneemt<sup>5</sup>.

Om inzicht te krijgen in de huidige verkeersongevallen is gebruik gemaakt van het Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland (BRON). Daarbij zijn de ongevalgegevens uit de periode 2005-2007 aangehouden. Voor de intensiteiten in het studiegebied is gebruik gemaakt van de verkeersplots met de intensiteiten (zie bijlage 4).

### ***Openbaar Vervoer***

Het effect van de varianten op openbaar vervoer is kwalitatief beoordeeld. Op basis van de referentiesituatie is beoordeeld in welke mate de infrastructuurvarianten een bijdrage leveren dan wel afbreuk doen aan de mogelijkheden voor OV in het studiegebied.

Een kwantitatieve onderbouwing van het opwaarderen van het OV is niet van toepassing, aangezien er geen verschil is tussen de OV-lijnen in de referentiesituatie en de infrastructuur varianten en tussen de infrastructuur varianten onderling.

### ***Parkeren***

Voor de parkeersituatie zijn geen gegevens met betrekking tot capaciteit en relatie met bezoekersaantallen beschikbaar voor de infrastructuur varianten. In het masterplan is aangegeven dat een aantal opties nog verder wordt onderzocht.

Tussen de verschillende infrastructuur varianten is geen verschil wat betreft gebieden waar betaald parkeren is ingevoerd. In het verkeersmodel kan op drie verschillende manieren invloed worden uitgeoefend op het parkeergedrag en daarmee op het aantal verkeersbewegingen naar een bepaalde zone:

1. De tarieven of de gebieden, waar betaald parkeren geldt, kunnen aangepast worden.
2. De zoektijd van een automobilist naar een parkeerplek kan gewijzigd worden.
3. Het aantal vertrekken uit een zone kan worden aangepast.

In het verkeersmodel geen wijzigingen zijn aangebracht wat betreft het parkeren ten opzichte van de referentiesituatie, en voor de besluitvorming over het masterplan zijn deze drie aspecten daarom niet van toepassing geacht.

## 5.1.2

## REFERENTIESITUATIE EN VOORGENOMEN ACTIVITEIT

### VERKEERSAFWIKKELING

#### ***Verkeersafwikkeling huidige situatie***

Voor de deelstudie verkeer is in het kader van het Masterplan Scheveningen-kust [1] de huidige bereikbaarheid in beeld gebracht. Scheveningen is bereikbaar via:

- 2 hoofdinprikkers: Van Alkemadelaan/Zwolsestraat en Houtrustweg/Westduinweg.
- 1 secundaire inprikker: Scheveningseweg.
- 2 overige (tertiaire) inprikkers: Nieuwe Parklaan en Stadhouderslaan/Statenlaan.

<sup>5</sup> In werkelijkheid is een relatie tussen verkeersongevallen en intensiteit niet lineair. Een daling van intensiteit kan een weg ook onveiliger maken. Daarnaast spelen meer factoren een rol bij het plaatsvinden van een ongeval. Op het niveau van het planMER geeft de gekozen systematiek echter voldoende onderscheidend vermogen tussen de varianten. Autonome ontwikkelingen op het gebied van verkeersveiligheid, zoals veiliger wordende voertuigen, zijn buiten beschouwing gelaten.

De laatste twee zijn met name voor het ontsluiten van de woonbuurten.

Op basis van een inventarisatie onder de belangenorganisaties en ondernemers is in het masterplan geconcludeerd dat er in de huidige situatie een aantal knelpunten is. Van belang hierbij is het verkeersbeeld in Scheveningen in acht te nemen. Dit wordt in grote mate bepaald door bezoekers (het gaat om circa 100.000 bezoekers in de winter en circa 300.000 bezoekers in de zomer). Deze bezoekers leiden tot grote verkeersstromen die op piekdagen voor capaciteitsproblemen zorgen. In een normaal verkeersbeeld doen zich in Scheveningen echter ook al problemen voor in de avondspits.

Er is in de huidige situatie sprake van een overbelasting op een aantal wegvakken en kruispunten op de hoofdroutes. De volgende knelpunten worden in het masterplan genoemd:

- Kruispunten President Kennedylaan/Houtrustweg (ter hoogte van de Houtrustbrug);
- Kruispunt Prof B.M. Teldersweg/Scheveningseweg;
- Kruispunt Stadhouderslaan/President Kennedylaan;
- Kruispunt Duinstraat/Scheveningseweg.

Wel zitten op enkele plekken verschillende vormen van weggebruik elkaar als gevolg van ruimtegebrek in de weg (bijv. Prins Willemstraat, Jurriaan Kokstraat, Duinstraat).

#### ***Verkeersafwikkeling referentiesituatie***

Op basis van het avondspitsmodel van de gemeente Den Haag is een beeld verkregen van de bereikbaarheid van Scheveningen in 2020 voor de referentiesituatie (in het studiegebied). Het verkeersmodel geeft een beeld van de I/C verhoudingen op wegvakniveau in de avondspits. Als uitgangspunt is genomen dat I/C een verhouding groter of gelijk aan 0,80 leidt tot kans op filevorming en daarmee bereikbaarheidsknelpunten. In afbeelding 5.12 zijn de I/C verhoudingen van de referentiesituatie weergegeven. Uit dit figuur is af te leiden dat in de referentiesituatie op de volgende wegvakken een I/C verhouding groter (of gelijk) aan 0,8 ontstaat:

- De Nieuwe Parklaan - Plesmanweg in beide richtingen (tussen de Wagenaarweg en het Hubertusviaduct).
- De President Kennedylaan (ter hoogte van de Houtrustbrug), richting de Stadhouderslaan.
- De Westduinweg in de richting van de Houtrustweg (tussen de Duinstraat en de Statenlaan).
- Van Alkemadelaan richting Scheveningen (tussen de Landscheidingsweg en de Pompstationsweg).
- De Nieboerweg tussen de Houtrustweg en de Zeezwaluwstraat.

Afbeelding 5.13

I/C verhoudingen  
referentiesituatie

### NORFOLKTERREIN

Voor het Norfolkterrein is in de referentiesituatie geen programma meegenomen voor de verkeersberekeningen. Met de toekomstige ontwikkeling van dit gebied zoals vastgesteld door de gemeenteraad in de Nota van Uitgangspunten Scheveningen Haven 'Parel aan zee' verdwijnt de industriebestemming van dit gebied. Ter controle is bezien in welke mate de effecten op verkeersintensiteiten beïnvloed worden wanneer wel de bewegingen uit het verleden van en naar het Norfolkterrein worden meegenomen. Uit tellingen in maart 2004 blijkt dat dagelijks gemiddeld 650 vrachtwagens af en aan reden. Op de totale toegevoegde intensiteit van 5.000 motorvoertuigen per etmaal op de Houtrustweg van en naar een buitenhaven valt dit aantal binnen de marge van de huidige intensiteiten.

### Verkeersafwikkeling voor de infrastructuur varianten 1, 2 en 3

#### Infrastructuur variant 1

Infrastructuur variant 1 heeft als doel de leefbaarheid in Dorp te vergroten. Het autoverkeer wordt geconcentreerd op een paar hoofdroutes. De Westduinweg-Duinstraat wordt in deze variant geknipt en er wordt een nieuwe route via het deelgebied de Haven aangelegd. Tevens zijn er e knips ter plaatse van de Badhuiskade-J.Kokstraat en de Badhuiskade-Neptunusstraat. In bijlage 4 is een overzicht opgenomen waarin voor de belangrijkste wegvakken in infrastructuur variant 1 is aangegeven in welke klasse de I/C verhouding vallen. In afbeelding 5.14 zijn de I/C verhoudingen van infrastructuur variant 1 weergegeven.

De verkeersprognoses van infrastructuur variant 1 laten zien dat in het Dorp de verkeersstromen afnemen. Dit zal de leefbaarheid in Dorp vergroten. Wegen als de Westduinweg, Duinstraat, Juriaan Kokstraat hebben in dit alternatief een lagere intensiteit en een lagere I/C verhouding dan in de autonome situatie. Het gevolg van het afsluiten van de oost-westverbinding door Dorp (Westduinweg-Duinstraat) is dat het verkeer met bestemming Scheveningen via de noordoostzijde (Van

Alkemadelaan/Zwolsestraat/Kurhausweg of Plesmanweg) of via de zuidwestzijde (Houtrustweg/nieuwe route door Haven) Scheveningen moet bereiken en verlaten. Dit zorgt voor verkeersdruk op deze routes. Dit blijkt ook uit de I/C verhoudingen:

- De routes via de Houtrustweg, Van Alkemadelaan-Zwolsestraat en Plesmanweg (tot aan de Wagenaarweg) hebben in infrastructuur variant 1 op veel plaatsen een I/C verhouding hoger dan de autonome situatie (en hoger dan 0,8) wat betekent dat de kans op filevorming groot is.
  - Voor de route Houtrustweg geldt dit voornamelijk in de richting van Den Haag.
  - Voor de route via de Van Alkemadelaan/Zwolsestraat/Gevers Deynootweg is de hoge I/C verhouding waar te nemen in de richting van Scheveningen.
  - Op het gedeelte van de Plesmanweg tussen de Scheveningseweg en de Wagenaarweg gelden de hoge I/C waarden in beide richtingen.
- Op het kruispunt bij de Houtrustbrug is er sprake van hoge I/C verhoudingen. Dit is in de referentiesituatie ook het geval.

In de maximale variant is de I/C verhouding op de route via de Houtrustweg en de weg door Haven hoger dan in de minimale variant vanwege een hogere intensiteit die wordt gegenereerd als gevolg van de ontwikkeling van de buitenhaven. Op de noordoostelijke hoofdroute via de Van Alkemadelaan is in de maximale variant te zien dat vooral op de richting naar Scheveningen de I/C verhouding hoger zijn dan in de minimale variant. De route Plesmanweg/Nieuwe Parklaan kent ook in de maximale variant vergelijkbare I/C verhoudingen dan in de minimale variant.

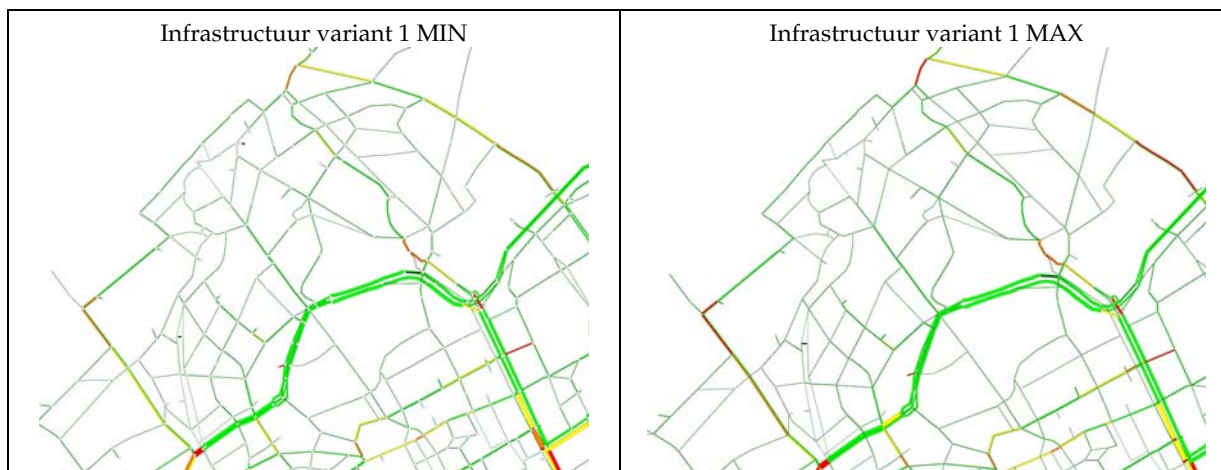
#### RESUME

Samenvattend kan worden gesteld dat infrastructuur variant 1 een positieve uitwerking heeft op Scheveningen-**Dorp** als gevolg van het knips. Scheveningen-**Haven** wordt beter ontsloten door de aanleg van de nieuwe weg. Echter in de avondspits wordt het bereiken van de Haven bemoeilijkt doordat de I/C waarde op de route richting Scheveningen hoog zijn. In Scheveningen-**Bad** is ook een negatief effect zichtbaar. Problemen doen voor op de Zwolsestraat en op Gevers Deynootweg tot aan de Kurhausweg waar in maximale variant de I/C waarde toeneemt tot boven de factor 1. In de avondspits zal hier sprake zijn van structurele congestie in de richting van de Kurhausweg, dit betreft het wegdeel Gevers Deynootweg tussen de Zwolsestraat en de Kurhausweg.

Er is specifiek gekeken naar de effecten van de varianten op de omgeving van de Nieboerweg aangezien deze weg grenst aan Natura 2000-gebied. In infrastructuur variant 1 wordt de Nieboerweg echter afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.

**Afbeelding 5.14**

I/C verhoudingen infrastructuur  
variant 1 (min en max)

**Legenda:**

Intensiteit/Capaciteit verhouding  
I/C verhouding

Eenheid: 0.5 cm = 5000 pae

|          |                                       |
|----------|---------------------------------------|
| 0 - 80   | <span style="color: green;">■</span>  |
| 80 - 95  | <span style="color: yellow;">■</span> |
| 95 - 100 | <span style="color: orange;">■</span> |
| 100 - >  | <span style="color: red;">■</span>    |

**Infrastructuur variant 2**

Infrastructuur variant 2 heeft tot doel om de automobilité tussen de deelgebieden Haven, Dorp en Bad te faciliteren. De groei van het autoverkeer in relatie tot de beperkte beschikbare ruimte leidt ertoe dat éénrichtingsverkeer in deze variant onvermijdelijk is. Het grootste verschil tussen infrastructuur variant 2 en infrastructuur variant 1 is dat de huidige oost-west verbinding (Duinstraat-Prins Willemstraat-Jurriaan Kokstraat-Gevers Deynootweg) van Haven naar Bad blijft bestaan. De nieuwe weg door Haven wordt niet aangelegd. In afbeelding 5.15 zijn de I/C verhoudingen van infrastructuur variant 2 weergegeven.

In infrastructuur variant 2 verspreidt het verkeer zich over een aantal routes om Scheveningen te bereiken en te verlaten. Doordat de oost-westverbinding (één richting van Haven via Dorp richting Bad) door het Dorp open blijft, kan Scheveningen via meer wegen worden bereikt. Dit vertaalt zich ook in de I/C verhoudingen op de invalswegen:

- Op de noordoostroute via de Van Alkemadelaan/Zwolsestraat/Gevers Deynootweg ontstaan alleen capaciteitsproblemen (I/C waarden boven de 0,80) op het meest noordelijke gedeelte nabij de Landscheidingsweg, wat grotendeels vergelijkbaar is aan de autonome situatie.
- De zuidelijke route via de Houtrustweg in de richting van Scheveningen heeft een hoge I/C waarde over het gehele gedeelte tussen de Westduinweg en de President Kennedylaan.

- De invalroute via de Plesmanweg scoort beter dan de autonome situatie. Alleen in de richting van Scheveningen zijn I/C verhoudingen boven de 0,8 waar te nemen. In de autonome situatie geldt dit voor beide richtingen op deze route.
- Daarnaast is te zien dat ook op de Westduinweg (tussen de Houtrustweg en Douzastraat) I/C verhoudingen zijn waar te nemen groter dan 0,8 (in de richting van het Dorp).
- Ook in deze variant zijn nabij de Houtrustbrug hoge I/C waarden waar te nemen.
- De intensiteiten op de oost-westroute door het Dorp nemen af met circa 5.000 tot 8.000 mvt/etmaal.
- Tenslotte valt op dat in deze variant de Zeesluisweg in de richting van het Dorp een I/C verhouding heeft boven de 1.

De maximale variant laat nagenoeg hetzelfde beeld zien op als de minimale variant. De I/C waarden op de Houtrustweg liggen ietwat hoger aangezien de ontwikkeling van de nieuwe buitenhaven meer verkeer aantrekt. De I/C waarden op de Westduinweg zijn echter weer lager dan 0,8. In infrastructuur variant 1 was een groter verschil waarneembaar tussen de minimale en maximale variant dan in infrastructuur variant 2. Dit komt doordat het verkeer in infrastructuur variant 2 waarschijnlijk via meerdere routes naar de nieuwe buitenhaven rijdt. In infrastructuur variant 1 kan het verkeer, door de knips bij Dorp, alleen via de Houtrustweg de nieuwe buitenhaven bereiken.

#### RESUME

Kijkend naar de verschillende deelgebieden kan worden geconcludeerd dat ten opzichte van de autonome ontwikkeling voor deelgebied **Bad** de I/C waarden licht toenemen maar niet dusdanig dat er problemen zijn te verwachten. De situatie in dit gebied is vergelijkbaar met de autonome situatie. In de doorgaande route door het **Dorp** nemen de intensiteiten redelijk fors af. De I/C waarden in het dorp waren in de autonome ontwikkeling al lager dan 0,8. De daling van de intensiteiten zorgt voor een betere bereikbaarheid van het dorp. De bereikbaarheid van het deelgebied **Haven** verslechtert. Congestie is te verwachten op de Zeesluisweg en de route Houtrustweg en in de minimale variant ook een deel van de Westduinweg.

Infrastructuur variant 2 heeft nauwelijks effect op de verkeersstromen op de Nieboerweg. De intensiteiten op de Nieboerweg stijgen beperkt waardoor de I/C verhoudingen nauwelijks veranderen en lager blijven dan 0,8.

**Afbeelding 5.15**

I/C verhoudingen infrastructuur  
variant 2 (min en max)

***Infrastructuur variant 3***

Infrastructuur variant 3 komt overeen met de verkeersstructuur, zoals deze is vastgelegd in het concept Masterplan Scheveningen-kust en door het college van de gemeente Den Haag vastgesteld op 10 juli 2009. Deze variant is ontstaan uit het samenspraaktraject dat in het kader van het masterplan is doorlopen. Uit de reacties van de bewoners, ondernemers en bezoekers van Scheveningen en op basis van de twee eerdere verkeersvarianten (infrastructuur varianten 1 en 2) is deze variant samengesteld.

Uitgangspunt van deze variant is dat Scheveningen bereikbaar wordt via twee hoofdroutes (Zwolsestraat en Houtrustweg) en een derde secundaire route (Scheveningsweg). De Statenlaan en de Nieuwe Parklaan worden hoofdzakelijk gebruikt voor de ontsluiting van de woonbuurten.

Infrastructuur variant 3 gaat uit van een optimale bereikbaarheid van Scheveningen voor de eigen bewoners en ondernemers. Dit vertaalt zich in de oost-westverbindingen binnen het stadsdeel, zoals de verbinding Frankenslag-Kanaalweg-Nieuwe Duinweg en de verbinding Westduinweg-Duinstraat-Prins Willemstraat-Jurriaan Kokstraat-Gevers Deynootweg. Deze beide verbindingen zorgen voor een goede bereikbaarheid van de woonbuurten binnen Scheveningen.

Door in Bad een parkeercircuit in te stellen wordt de overlast van bezoekersverkeer in Bad beperkt. Langs dit eenrichtingscircuit dat vanaf de Zwolsestraat via het Palacplein, de Kurhausweg en de Harstenhoekweg weer naar de Zwolsestraat loopt, liggen de belangrijke parkeergarages voor bezoekers. Het gaat dan om de garage aan de Zwolsestraat, de garage Kurhaus, de Casinogarage en een mogelijke nieuwe parkeergarage op de locatie van de



tramremise aan de Harstenhoekweg. Tevens is aan dit parkeercircuit de toegang naar het parkeerterrein Zwarte Pad gelegen. Het is de bedoeling dat dit parkeerterrein in de toekomst aan de natuur wordt terug gegeven, nadat compensatie voor deze parkeerplaatsen beschikbaar is.

In afbeelding 5.16 zijn de I/C verhoudingen van infrastructuur variant 3 weergegeven. Voor infrastructuur variant 3 zijn de volgende conclusies te trekken:

- Op de Houtrustweg in de richting van de Haven zijn de I/C verhouding hoger dan 0,8. In tegenstelling tot infrastructuur variant 1 en 2 is de I/C waarde op het wegvak, grenzend aan President Kennedylaan lager dan 0,8. Dit komt doordat er op het kruispunt een tunnel is gepland. In de max variant neemt de I/C waarde op de Houtrustweg deels toe tot boven de 0,95. Het extra verkeer als gevolg van de ontwikkeling van de buitenhaven zorgt hiervoor.
- Ook op de noordelijke invalsroute via de Van Alkemadelaan en de Zwolsestraat zijn relatief hoge I/C waarde waar te nemen (boven de 0,95 en 0,8). Dit geldt overigens niet voor het weggedeelte tussen de Stevenstraat en de nieuwe verbinding tussen de Harstenhoekweg en Zwolsestraat.
- Op de route verder op de Gevers Deynootweg tot aan de Kurhausweg is de I/C waarde nog hoger, tussen de 0,95 en de 1.
- Verder hebben in dit alternatief de wegvakken Plesmanweg en de Nieuwe parkweg (tussen het Hubertusviaduct en de Wagenaarweg) een I/C waarde hebben tussen de 0,95 en 1.
- Tenslotte kent ook de Zeesluisweg een I/C waarde tussen de 0,95 en 1. Dit geldt overigens alleen voor de richting naar Scheveningen Dorp.

#### Afbeelding 5.16

I/C verhoudingen infrastructuur  
variant 3 (min en max)





## RESUME

Kijkend naar de verschillende deelgebieden kan worden geconcludeerd dat ten opzichte van de autonome ontwikkeling voor de deelgebieden **Bad** de I/C waarden licht toenemen waarbij problemen zijn te verwachten op de Gevers Deynootweg tussen de Zwolsestraat en de Kurhausweg.

De bereikbaarheid van het deelgebied **Haven** verslechtert.. Congestie is te verwachten op de Zeesluisweg en de route via de Houtrustweg (in de richting van Scheveningen). Voor het deelgebied Dorp verandert er weinig. De intensiteiten op de doorgaande wegen door het **Dorp** nemen licht af waardoor ook de I/C verhoudingen afnemen. Deze waren reeds lager dan 0,8.

Infrastructuur variant 3 heeft effect op de verkeersstromen op de Nieboerweg. De intensiteiten op de Nieboerweg stijgen. Dit heeft tot gevolg dat de I/C verhoudingen (op het gedeelte tussen de Houtrustweg en de Tesselsestraat) veranderen en stijgen tot boven 0,8.

In de onderstaande tabel zijn de I/C-verhoudingen op de verschillende wegen in het studiegebied weergegeven voor de referentiesituatie (AO), de drie infrastructuur varianten met (max) en zonder (min) buitenhaven.

Tabel 5.10

I/C-verhoudingen studiegebied  
in referentiesituatie

| Straat                        | Wegvak                                             | Richting     | AO       | VAR 1    |          | VAR 2    |          | VAR 3    |          |
|-------------------------------|----------------------------------------------------|--------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
|                               |                                                    |              |          | MIN      | MAX      | MIN      | MAX      | MIN      | MAX      |
| Van Alkemadelaan              | Landscheidingsweg-Maurits de Brauweg               | Scheveningen | 0,8-0,95 | 0,95-1   | >1       | 0,8-0,95 | 0,95-1   | 0,95-1   | 0,95-1   |
|                               | Maurits de Brauweg-Pompstationsweg                 | Scheveningen | 0,8-0,95 | 0,8-0,95 | 0,8-0,95 | 0,8-0,95 | 0,8-0,95 | 0,8-0,95 | 0,8-0,95 |
|                               | Pompstationsweg-Stevinstraat                       | Scheveningen | <0,8     | 0,8-0,95 | 0,95-1   | 0,8-0,95 | 0,8-0,95 | 0,8-0,95 | 0,8-0,95 |
|                               | Stevinstraat-Hartsenhoekweg                        | Scheveningen | <0,8     | <0,8     | <0,8     | <0,8     | <0,8     | <0,8     | <0,8     |
| Zwolsestraat                  | Hartsenhoekweg-nwe verbinding Hartsenhoekstr.*     | Scheveningen | <0,8     | 0,8-0,95 | 0,8-0,95 | <0,8     | <0,8     | <0,8     | <0,8     |
|                               | Nwe verbinding Hartsenhoekstr. - Gevers Deynootweg | Dorp         | <0,8     | 0,95-1   | >1       | <0,8     | <0,8     | 0,8-0,95 | <0,8     |
| Gevers Deynootweg             | Zwolsestraat-Kurhausweg                            | Dorp         | <0,8     | 0,95-1   | >1       | <0,8     | <0,8     | 0,95-1   | 0,95-1   |
|                               | Alkmaarsestraat-Zwolsestraat                       | Dorp         | <0,8     | 0,8-0,95 | 0,8-0,95 | 0,8-0,95 | <0,8     | 0,8-0,95 | 0,8-0,95 |
| Hartsenhoekweg                | Hartsenhoekstr.- nwe verbinding Zwolsestraat *     | Bad          | <0,8     | <0,8     | <0,8     | <0,8     | <0,8     | 0,8-0,95 | <0,8     |
| Plesmanweg                    | Hubertusviaduct - George Maduroplein               | Scheveningen | 0,8-0,95 | 0,8-0,95 | 0,8-0,95 | 0,8-0,95 | 0,8-0,95 | <0,8     | <0,8     |
|                               |                                                    | Den Haag     | 0,8-0,95 | 0,8-0,95 | 0,8-0,95 | <0,8     | <0,8     | <0,8     | <0,8     |
| Nieuwe Parklaan               | Plesmanweg-Wagenaarweg                             | Scheveningen | 0,8-0,95 | 0,95-1   | 0,95-1   | 0,8-0,95 | 0,8-0,95 | 0,95-1   | 0,8-0,95 |
|                               |                                                    | Den Haag     | >1       | 0,95-1   | 0,95-1   | <0,8     | <0,8     | 0,95-1   | 0,95-1   |
| George Maduroplein            | Plesmanweg-Hubertusviaduct                         | Scheveningen | <0,8     | <0,8     | <0,8     | <0,8     | <0,8     | 0,8-0,95 | 0,8-0,95 |
|                               |                                                    | Den Haag     | <0,8     | <0,8     | <0,8     | <0,8     | <0,8     | 0,95-1   | 0,95-1   |
| Pr. Kennedylaan               | Van Boetelaerlaan-Houtrustweg                      | Scheveningen | >1       | >1       | >1       | >1       | >1       | >1       | >1       |
|                               |                                                    | Kijkduin     | >1       | >1       | >1       | >1       | >1       | >1       | >1       |
| Houtrustweg                   | Pr. Kennedylaan-nwe verbinding Segbroeklaan*       | Scheveningen | <0,8     | <0,8     | <0,8     | 0,8-0,95 | 0,8-0,95 | <0,8     | <0,8     |
|                               |                                                    | Den Haag     | <0,8     | 0,8-0,95 | 0,8-0,95 | <0,8     | <0,8     | <0,8     | <0,8     |
|                               | nwe verbinding Segbroeklaan-Laan van Poot          | Scheveningen | <0,8     | <0,8     | <0,8     | 0,8-0,95 | 0,8-0,95 | 0,8-0,95 | 0,8-0,95 |
|                               |                                                    | Den Haag     | <0,8     | 0,8-0,95 | 0,95-1   | <0,8     | <0,8     | <0,8     | <0,8     |
|                               | Laan van Poot-Nieboerweg                           | Scheveningen | <0,8     | <0,8     | <0,8     | 0,8-0,95 | 0,95-1   | 0,8-0,95 | 0,95-1   |
|                               |                                                    | Den Haag     | <0,8     | 0,8-0,95 | 0,95-1   | <0,8     | <0,8     | <0,8     | <0,8     |
|                               | Nieboerweg-Nieuwe buitenhaven                      | Scheveningen | <0,8     | <0,8     | <0,8     | 0,8-0,95 | <0,8     | <0,8     | <0,8     |
|                               |                                                    | Den Haag     | <0,8     | 0,95-1   | >1       | <0,8     | <0,8     | <0,8     | <0,8     |
| Westduinweg                   | Houtrustweg-Douzastraat                            | Scheveningen | <0,8     | <0,8     | <0,8     | 0,8-0,95 | <0,8     | <0,8     | <0,8     |
|                               |                                                    | Den Haag     | <0,8     | <0,8     | >1       | <0,8     | <0,8     | <0,8     | <0,8     |
|                               | Statenlaan-Schokkenweg                             | Den Haag     | 0,8-0,95 | <0,8     | <0,8     | <0,8     | <0,8     | <0,8     | <0,8     |
| Zeelsluisweg/Treiler Dwarsweg | Duinstraat-Vissershavenweg                         | Haven        | <0,8     | <0,8     | <0,8     | <0,8     | <0,8     | <0,8     | <0,8     |
|                               |                                                    | Dorp         | <0,8     | <0,8     | <0,8     | >1       | >1       | 0,95-1   | 0,95-1   |
| Nieboerweg                    | Houtrustweg-Zeezwaluwstraat                        | Kijkduin     | 0,8-0,95 | <0,8     | <0,8     | <0,8     | <0,8     | 0,8-0,95 | 0,8-0,95 |

\* onderdeel van VAR 3

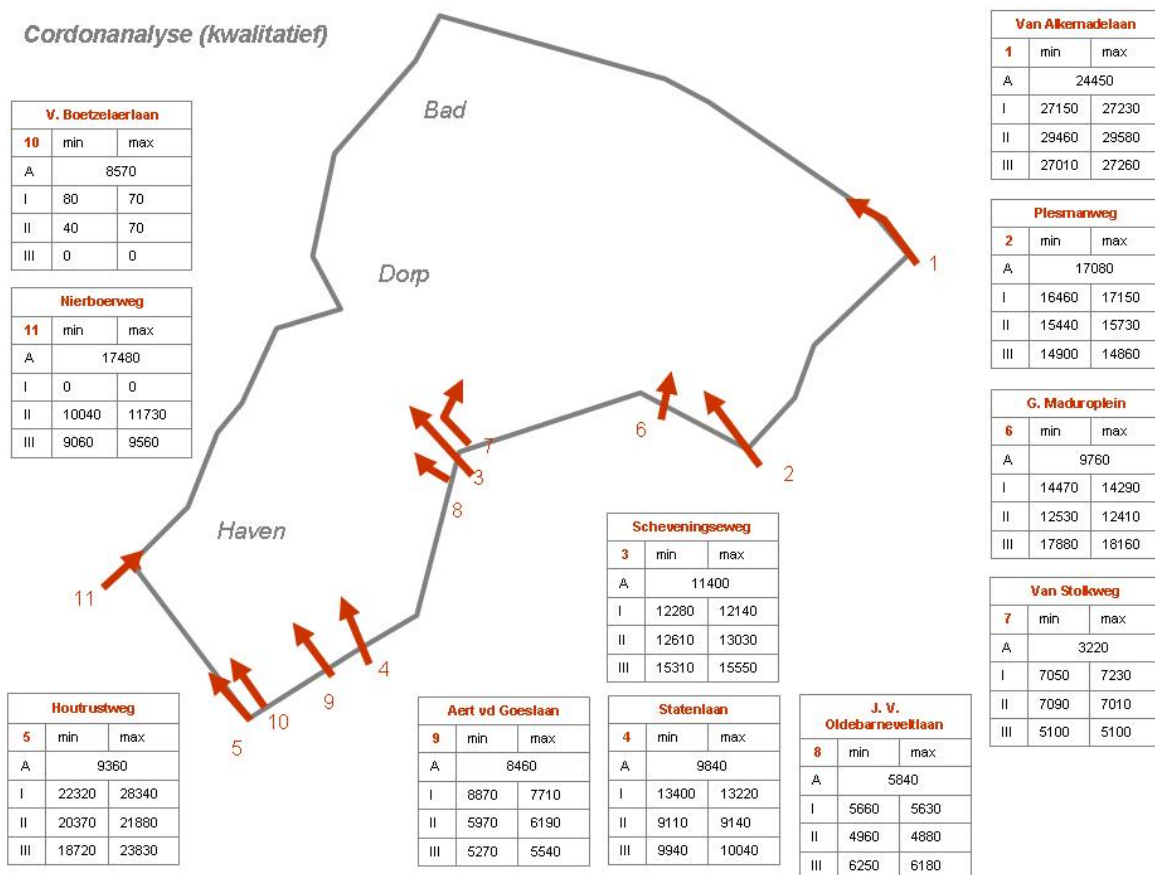
## Cordonanalyse

## Aantrekkende werking varianten

Optelling van de etmaalintensiteiten van de 11 inprikkers per infrastructuur variant geeft een beeld van de verkeersaantrekkende werking van deze varianten. In onderstaande afbeelding is aangegeven welke inprikkers zijn geanalyseerd voor de cordonanalyse. In bijlage 4 is een tabel opgenomen met de etmaalintensiteiten op de inprikkers, de absolute toe- en afname ten opzichte van de intensiteiten in de referentiesituatie en de procentuele toe- en afname ten opzichte van de referentiesituatie.

**Afbeelding 5.17**

Schematische weergave van de  
11 inpridders in het  
studiegebied



De Romeinse cijfers in de afbeelding geven de infrastructuur variant weer:

I = infrastructuur variant 1

II = infrastructuur variant 2

III = infrastructuur variant 3

In navolgende tabel zijn de gesommeerde etmaalintensiteiten opgenomen. Hierbij zijn tevens de absolute en relatieve verschillen ten opzichte van de referentiesituatie (AO) opgenomen.

**Tabel 5.11**

Etmaalintensiteiten op de inpridders:

- absoluut (motorvoertuigen per etmaal)
- absolute toe- of afname ten opzichte van de referentiesituatie (AO)
- percentuele toe- of afname ten opzichte van de referentiesituatie (AO)

| Variant                                              | AO      | 1min    | 1max    | 2min    | 2max    | 3min    | 3max    |
|------------------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Etmaalintensiteit 11 inpridders [mvt/etm]            | 125.460 | 127.740 | 133.010 | 127.620 | 131.650 | 129.440 | 136.080 |
| Absoluut verschil variant t.o.v. AO [mvt/etm]        | -       | 2.280   | 7.550   | 2.160   | 6.190   | 3.980   | 10.620  |
| Percentueel verschil variant t.o.v. AO               | -       | 1,8%    | 6,0%    | 1,7%    | 4,9%    | 3,2%    | 8,5%    |
| Absoluut verschil max en min situatie per variant    | -       | 5270    |         | 4030    |         | 6640    |         |
| Percentueel verschil max en min situatie per variant | -       | 4%      |         | 3%      |         | 5%      |         |

Uit de tabel valt af te leiden dat in infrastructuur variant 3 (zowel in zonder als met buitenhaven) de gesommeerde etmaalintensiteit op de inpridders het hoogste is. Ten opzichte van de referentiesituatie is de toename voor het masterplan bijna 4.000 voertuigen per etmaal, en bij toevoegen van de nieuwe buitenhaven 10.620 motorvoertuigen op etmaalniveau. Relatief betekent dit voor de situatie met nieuwe buitenhaven een toename van 8,5 % en voor de situatie zonder buitenhaven een stijging van 3,2% op etmaalniveau. Alle drie de infrastructuur varianten kennen een vergelijkbaar programma in het masterplan en een gelijke modal split, waardoor in feite het aantal bezoekers/ bewoners / werknemers etc. gelijk moet zijn. Toch zijn verschillen te zien in de verkeersaantrekkende werking (motorvoertuigen) per variant. Blijkbaar is (modelmatig) Scheveningen in infrastructuur variant 3, waar de doorgaande verbinding door deelgebied Dorp in beide richtingen open is, aantrekkelijker voor het gemotoriseerd verkeer. Met het toevoegen van een buitenhaven is in absolute en relatieve zin de aantrekkingskracht op gemotoriseerd verkeer voor infrastructuur variant 3 groter (+6640 mvt/etm, +5%) dan bij infrastructuur variant 1 (+5270 mvt/etm, +4%) en infrastructuur variant 2 (+4030 mvt/etm, +3%). Meer verkeer betekent ook een hogere verkeersdruk en meer vraag naar parkeerruimte. Dit is deels terug te zien in de analyse naar I/C verhoudingen die eerder is uitgevoerd.

## VERKEERSVEILIGHEID

### Verkeersveiligheid huidige situatie

De huidige verkeersveiligheidssituatie is in beeld gebracht voor de hoofdwegen en de hoofdkruispunten in het gebied dat wordt omsloten door de Houtrustweg, de President Kennedylaan, de Landscheidingsweg, de Van Alkemadeaan, de Zwolsestraat en de kustlijn.

### Opvallende routes en kruispunten

Op basis van het ongevallebeeld van de periode 2005-2007 is onderzocht op welke wegen en kruispunten relatief veel slachtoffers zijn gevallen. Hierbij is ook ingezoomd op slachtoffers onder het langzaam verkeer. Wat opvalt, is dat vooral de (drukke) oost-west verbindingen door Scheveningen er negatief uitspringen qua aantal slachtoffers.

Het gaat hierbij om de:

- Route Zwolsestraat-Gevers Deynootweg-Juriaan Kokstraat-Duinstraat-Westduinweg en Houtrustweg (inclusief het kruispunt met de Houtrustbrug);
- Route Aert van der Goesstraat-Frederik Hendriklaan-Kanaalweg-Nieuwe Duinweg.

In de periode 2005-2007 zijn er in het studiegebied in totaal 150 verkeersslachtoffers te betreuren. Meer dan de helft van deze slachtoffers is gevallen op de oost-west routes door

Scheveningen, 34 procent (absoluut 51) op de route Zwolsestraat-Gevers Deynootweg-Juriaan Kokstraat-Duinstraat-Westduinweg en Houtrustweg. Nog eens 18% (absoluut 21) van het aantal slachtoffers is gevallen op de route Aert van der Goesstraat-Frederik Hendriklaan-Kanaalweg-Nieuwe Duinweg.

Op de route Frederik Hendriklaan behoren alle slachtoffers tot het langzame verkeer. 75% hiervan zijn fietsers en voetgangers. Op de Westduinweg behoort 63% van het aantal slachtoffers tot het langzame verkeer. De helft hiervan zijn fietsers of voetgangers.

Indien deze routes nader worden belicht, dan blijkt dat er met name op de Westduinweg (tussen Houtrustweg-Duinstraat) en op de Frederik Hendrikstraat (tussen President Kennedylaan en Scheveningsweg) relatief veel slachtoffers onder het langzaam verkeer te betreuen zijn. Op de Westduinweg is aan weerszijde een aanliggend fietspad aanwezig. Op de Frederik Hendrikstraat zijn deels fietssuggestiestroken en deels geen fietsvoorzieningen aanwezig. Voor beide routes geldt dat er veel aansluitingen zijn met zijwegen, iets wat het aantal conflictpunten vergroot.

### ***Verkeersveiligheid referentiesituatie***

De effecten voor verkeersveiligheid zijn kwalitatief in beeld gebracht door een relatie te leggen tussen de huidige verkeersslachtoffers en de intensiteitveranderingen in 2020. Hierbij wordt aangenomen dat de verkeersonveiligheid toeneemt indien de intensiteiten toenemen. Meer verkeer vergroot immers het aantal potentiële conflicten. Voor de relatief onveilige locaties (hierboven vermelde routes) in de huidige situatie is in beeld gebracht wat de intensiteitveranderingen zijn in de referentiesituatie en per variant.

In de referentiesituatie stijgt de intensiteit op de aangeduide relatief onveilige wegen. De vormgeving van deze wegen zijn als onveranderd verondersteld. Uitgaande van de beoordelingsmethodiek, houdt dit in dat de kans op ongevallen (conflicten) in de autonome situatie op deze wegen groter wordt waarmee de verkeersonveiligheid kan toenemen.

### ***Verkeersveiligheid infrastructuur variant 1***

De verkeersveiligheidseffecten van de varianten worden kwalitatief beschreven. Als aanname hiervoor wordt gehanteerd dat een toename van intensiteiten op verkeersonveilige routes en kruispunten tot een vergroting van het probleem leidt. Het intensiteitsverschil tussen de minimale (zonder buitenhaven) en maximale (met buitenhaven) subvarianten ten opzichte van de referentie zijn voor deze kwalitatieve benadering nagenoeg gelijk. In de beoordeling zijn deze daarom samengenomen.

Ten opzichte van de referentiesituatie zijn de volgende verschillen waar te nemen:

- op de wegvakken Kanaalweg, Nieuwe Duinweg en de Gevers Deynootweg tussen de Kurhausweg en de Zwolsestraat neemt de intensiteit toe. Deze wegvakken zijn in de huidige situatie gekenmerkt als een route met relatief veel verkeersslachtoffers. Toename van verkeer op deze route zorgt voor een toename van het aantal potentiële conflicten en werkt daarmee nadelig uit op de verkeersveiligheid. De toename op de Gevers Deynootweg is fors, circa 7.000 mvt/etmaal.
- Op de route Westduinweg-Duinstraat neemt de intensiteit drastisch af. Op deze route vinden relatief veel ongevallen plaats met langzaam verkeer. De intensiteitdaling in infrastructuur variant 1 zal daarom een positieve uitwerking hebben op de verkeersveiligheid op deze route.

- De Juriaan Kokstraat wordt geknipt voor het gemotoriseerde verkeer wat een positief effect heeft op de verkeersintensiteit en daarmee op het ongevallenbeeld.
- Op de route Aert v/d Goesstraat-Frederik Hendriklaan neemt de intensiteit licht af ten opzichte van de referentiesituatie. Het effect op verkeersveiligheid zal daarom beperkt zijn. Op deze route vinden relatief veel ongevallen plaats met langzaam verkeer.

## RESUME

Uitgaande van de beoordelingsmethodiek zal de verkeersveiligheid in Scheveningen-Dorp toenemen aangezien de verkeersintensiteit drastisch afneemt. Ook in Scheveningen-Haven zal de verkeersveiligheid toenemen aangezien de meest onveilige route (Westduinweg) wordt ontlast doordat de nieuwe weg door Haven wordt aangelegd. In het Scheveningen-Bad neemt de verkeersintensiteit op de huidige onveilige routes hoofdzakelijk toe waardoor de verkeersveiligheid nadelig zal worden beïnvloed.

### *Verkeersveiligheid infrastructuur variant 2*

Evenals voor infrastructuur variant 1 zijn de intensiteitsverschillen ten opzichte van de referentie voor de minimale en maximale subvarianten nagenoeg gelijk. In de beoordeling zijn deze daarom samengenomen. Voor infrastructuur variant 2 geldt dat op een aantal routes, die in de huidige situatie relatief onveilig zijn, de intensiteit stijgt ten opzichte van de referentiesituatie. Het betreft:

- Met name de route via de Westduinweg. Op deze route gebeuren in de huidige situatie relatief veel ongevallen (met langzaam verkeer). Toename van verkeer op deze route zal met name voor het langzaam verkeer leiden tot meer potentiële conflicten.
- Ook op de Gevers Deynootweg tussen de Zwolsestraat en de Kurhausweg neemt de intensiteit toe wat het aantal conflicten zal vergroten.
- Op route Frederik Hendriklaan, Kanaalweg-Nieuwe Duinweg neemt de intensiteit af wat een positief effect heeft op het aantal mogelijke conflicten.
- Dit geldt eveneens voor de doorgaande route door het centrum. Het éénrichtingsverkeer in het centrum (Badhuiskade, Juriaande Kokstraat) zorgt voor een lagere intensiteit dat een positief zal hebben op het aantal ongevallen.

## RESUME

Samenvattend kan worden gesteld dat infrastructuur variant 2 een positief effect op verkeersveiligheid heeft voor Scheveningen-Dorp, door afname van het verkeer zal het aantal mogelijke conflicten afnemen. In Scheveningen-Haven wordt het drukker op de belangrijkste invalsroute die in de huidige situatie al onveilig was. Voor Scheveningen-Bad is het effect beperkt. Op een aantal wegvakken op de belangrijkste invalsroute stijgt de intensiteit. Op andere wegvakken daalt de intensiteit of blijft deze gelijk. Per saldo is het effect neutraal voor dit deelgebied.

### *Verkeersveiligheid infrastructuur variant 3*

Voor infrastructuur variant 1 en 2 zijn de intensiteitsverschillen ten opzichte van de referentie voor de minimale en maximale subvarianten nagenoeg gelijk. Dit geldt eveneens voor infrastructuur variant 3. In de beoordeling zijn deze daarom samengenomen. Ten opzichte van de autonome situatie zijn de volgende verschillen waar te nemen:

- Op de route Westduinweg (vanaf de Statenlaan), Duinstraat, Jurian de Kokstraat en Gevers Deynootweg (tot aan de Kurhausweg) neemt de etmaalintensiteit gemiddeld met 2.000 mvt/etm af ten opzichte van de autonome situatie. Uitgaande van een lineaire relatie tussen verkeersveiligheid en de intensiteit, is een lichte verbetering van de verkeersveiligheid op deze route te verwachten.

- Op de Gevers Deynootweg ten noorden van de Kurhausweg stijgt de intensiteit fors met 9.000 per etmaal. Hier zal een afname van de verkeersveiligheid zijn te verwachten. Echter het instellen van éénrichtingsverkeer kan wellicht voor ruimte zorgen voor het langzaam verkeer.
- Ook op de Westduinweg ten zuiden van de Statenlaan neemt de intensiteit sterker toe dan op de rest van de genoemde route. Dit kan ook leiden tot een toename van het aantal ongevallen.
- Op de andere relatief onveilige route Aert van der Goesstraat-Frederik Hendriklaan-Kanaalweg-Nieuwe Duinweg verandert de etmaalintensiteit weinig. Een uitwerking op verkeersveiligheid is daarom niet te verwachten. Uitgezonderd op het meest zuidelijke gedeelte (tussen de President Kennedylaan en de Willem de Zwijgerlaan. Hier neemt de intensiteit af.

## RESUME

Voor infrastructuur variant 3 kan worden geconcludeerd dat voor het deelgebied **Dorp** een licht positieve verandering van de verkeersveiligheid is te verwachten. De intensiteiten door het Dorp, waar het aantal ongevallen in de huidige situatie relatief hoog is, nemen af. In het deelgebied **Bad** wordt het drukker wat een negatieve uitwerking heeft op het aantal ongevallen zal hebben. In het deelgebied **Haven** wordt een licht negatief effect op verkeersveiligheid verwacht. De intensiteiten op de Westduinweg (tussen de Houtrustweg en de Statenlaan) nemen toe wat zal leiden tot een toename van het aantal conflicten.

## OPENBAAR VERVOER

### *Openbaar vervoer huidige situatie*

De bereikbaarheid van de kuststrook met het openbaar vervoer is goed met een aantal tram- en buslijnen die het studiegebied ontsluiten.

De volgende openbaar vervoerlijnen lopen van, naar en door Scheveningen:

- Tramlijn 1 (Scheveningen Noorderstrand – Delft Tanthof): deze lijn rijdt via de Scheveningseweg richting Scheveningen-Bad en heeft een eindhalte aan het Zwarte Pad en stopt onderweg bij station HS en in het centrum van Den Haag;
- Tramlijn 9 (Scheveningen Noorderstrand – Vrederust): deze lijn rijdt via de Plesmanweg en de Nieuwe Parklaan richting Scheveningen-Bad en stopt onderweg bij station HS, station CS en in het centrum van Den Haag en bij Madurodam. Dit is op dit moment de drukste lijn voor Scheveningen;
- Tramlijn 10 (Voorburg station – Statenkwartier): deze lijn rijdt via de Scheveningseweg richting het Statenkwartier ter hoogte van de Statenlaan. Dit betekent dat men nog wel een stukje moet lopen naar het strand. De lijn loopt via station HS, het centrum van Den Haag en station CS;
- Tramlijn 11 (Scheveningen-Haven – Rijswijkseplein): deze lijn rijdt via de Conradkade en Van Boetzelaerlaan richting Scheveningen-Haven waar de eindhalte is gelegen tussen deelgebied Dorp en Havenkwartier Noord;
- Tramlijn 17 (Wateringen – Statenkwartier): deze lijn rijdt via de Van Boetzelaerlaan en heeft een eindhalte bij het Statenkwartier ter hoogte van Statenlaan. Men moet nog wel een stukje lopen naar het strand. Deze lijn loopt via station HS, het centrum van Den Haag en station CS;
- Buslijn 21 (Vrederust – Scheveningen Noorderstrand): deze lijn rijdt om Scheveningen heen maar heeft wel een eindhalte in Scheveningen-Bad;

- Buslijn 22 (Duinzigt – Scheveningen Noorderstrand): deze lijn rijdt via de Stevinstraat richting Scheveningen-Bad met een eindhalte bij het Zwarte Pad;
- Buslijn 23 (Kijkduin – Duindorp): deze lijn rijdt via de Westduinweg en de Jurriaan Kokstraat richting Kurhaus en heeft een eindhalte op het Markenseplein
- Tramlijn N1 is een nachtttram (op donderdag, vrijdag en zaterdag) die via station CS en het centrum richting Scheveningen rijdt via de Duinstraat, de Jurriaan Kokstraat en de Gevers Deynootweg.

Steeds meer bezoekers van Scheveningen maken gebruik van het openbaar vervoer. Circa 20% à 30% van de bezoekers reist met het openbaar vervoer (zie ook tabel 5.11). Het percentage verschilt per seizoen. In de winter is het gebruik van openbaar vervoer het hoogst. Ook komen de bezoekers verspreid over het jaar. Circa de helft van het aantal bezoekers komt in de zomerperiode (46%). In de overige seizoenen komt circa 15 à 20% van het aantal bezoekers per jaar.

### ***Openbaar vervoer referentiesituatie***

In het kader van de Structuurvisie Den Haag 2020 hebben de gemeente Den Haag en het stadsgewest Haaglanden met 'Netwerk RandstadRail' worden de lijnen 1, 9 en 11 opgewaardeerd tot RandstadRailkwaliteit. Het gaat om vergroting van de capaciteit en de kwaliteit. Tramlijnen 12 (Duindorp) en 17 (Statenlaan) blijven als stadstram gehandhaafd. Opwaardering van belangrijke openbaar vervoer lijnen vanaf onder andere het station Den Haag Centraal zal een toename van het aantal openbaar vervoer reizigers tot gevolg hebben. Kwantitatief is dit niet berekend in het kader van het planMER.

Voor dit planMER is wel de verdeling van het personenverkeer over de vervoersmodaliteiten aangegeven in de referentiesituatie zonder Randstadrail in tabel 5.11.

### ***Openbaar vervoer infrastructuur varianten***

#### ***Infrastructuur variant 1***

Door de infrastructurele wijzigingen in infrastructuur variant 1, zijn tevens een aantal wijzigingen ten gunste voor het OV mogelijk:

- De knip in het Dorp heeft tot gevolg dat de Westduinweg en de Duinstraat aangepast kunnen worden zodat de buslijnen (en hulpdiensten) een vrije doorgang hebben;
- Het kruispunt Prins Willemstraat-Scheveningseweg wordt eenvoudiger ingericht. Voor de Tramlijn heeft 1 dit tot gevolg dat een aantal verbeteringen ten aanzien van de doorstroming mogelijk zijn;
- Tramlijn 1 krijgt over het gehele tracé vanaf de Scheveningseweg tot aan de Gevers Deynootweg een eigen, vrij, tracé waarvan ook de busdiensten gebruik kunnen maken. Nu ligt de tram op de Gevers Deynootweg ook al op een vrijliggend tracé (alleen de bus en de nood- en hulpdiensten mogen naast de tram van dit tracé gebruik maken).

#### ***Infrastructuur variant 2***

Voor Tramlijn 1 kan, in tegenstelling tot bij infrastructuur variant 1, tussen de Scheveningseweg en de Gevers Deynootweg mogelijk niet worden voldaan aan de kwaliteitseisen van Randstadrail om een vrije (eigen) baan te garanderen.

#### ***Infrastructuur variant 3***

Voor Tramlijn 1 kan, in tegenstelling tot bij infrastructuur variant 1, tussen de Scheveningseweg en de Gevers Deynootweg zeer waarschijnlijk niet worden voldaan aan de kwaliteitseisen van Randstadrail om een vrije (eigen) baan te garanderen.



In onderstaande tabel is de verdeling van het verkeer van en naar Scheveningen (in personen) aangegeven per vervoersmodaliteit: auto, fiets of OV.

In het verkeersmodel is niet opgenomen dat het OV opgewaardeerd wordt naar RandstadRail-kwaliteit in de referentiesituatie, waardoor de absolute aantallen niet representatief zijn. De tabel geeft wel inzicht in het effect van de infrastructuur varianten (en daarmee van het masterplan).

**Tabel 5.12**

Verdeling van verkeer van en naar Scheveningen over de drie modaliteiten auto, fiets en OV (in personen)  
(bron: gemeente Den Haag)

|       | naar Scheveningen |       |      | van Scheveningen |       |      |
|-------|-------------------|-------|------|------------------|-------|------|
|       | Auto              | Fiets | OV   | auto             | Fiets | OV   |
| 2020* | 11600             | 2600  | 4800 | 7450             | 2500  | 4100 |
| 1 min | 11800             | 2750  | 5000 | 7700             | 2750  | 4350 |
| 1 max | 11950             | 2850  | 5000 | 8050             | 2850  | 4500 |
| 2 min | 11650             | 2600  | 4800 | 7500             | 2550  | 4150 |
| 2 max | 11800             | 2650  | 4850 | 7900             | 2650  | 4300 |
| 3 min | 11900             | 2650  | 4950 | 7850             | 2650  | 4300 |
| 3 max | 11850             | 2600  | 4800 | 7950             | 2600  | 4250 |
|       |                   |       |      |                  |       |      |
| 2020  | 61%               | 22%   | 25%  | 53%              | 18%   | 29%  |
| 1 min | 60%               | 23%   | 26%  | 52%              | 19%   | 29%  |
| 1 max | 60%               | 24%   | 25%  | 52%              | 19%   | 29%  |
| 2 min | 61%               | 22%   | 25%  | 53%              | 18%   | 29%  |
| 2 max | 61%               | 22%   | 25%  | 53%              | 18%   | 29%  |
| 3 min | 61%               | 22%   | 25%  | 53%              | 18%   | 29%  |
| 3 max | 62%               | 22%   | 25%  | 54%              | 18%   | 29%  |

\* In de referentiesituatie zijn tramlijnen 1,9 en 11 opgewaardeerd tot RandstadRailkwaliteit. Dit is niet in de modelberekening opgenomen waardoor de verwachting is dat het aandeel OV reizigers in feite hoger zou kunnen zijn dan in deze tabel aangegeven.

## PARKEREN

### *Parkeren huidige situatie*

Scheveningen kent een duidelijk onderscheid tussen de openbare parkeerplaatsen voor de bezoekers en parkeerplaatsen voor bewoners en werknemers. In totaal gaat het om ruim 4.650 parkeerplaatsen. De openbare plaatsen liggen in openbare parkeervoorzieningen o.a. parkeergarages Zwolsestraat (2030 pp), parkeerplaats Zwarte Pad (450 parkeerplaatsen), parkeergarage Nieuwe Parklaan (570 pp), de parkeergarage Kurhaus (250) en de Strandweg (Boulevard). De meeste parkeerlocaties zijn opgenomen in een parkeerverwijssysteem binnen het stadsdeel Scheveningen. De aanwezige parkeergarages functioneren goed. De parkeergarage aan de Zwolsestraat is echter zo groot dat die alleen op topdagen gevuld wordt.

Tijdens de topdrukte vormt het rondrijdende verkeer dat op zoek is naar een parkeerplaats een groot knelpunt. De oorzaak ligt in het gegeven dat de automobilist niet goed weet waar nog wel beschikbare parkeerplaatsen zijn en dat bekenden zoeken naar de gratis parkeerplaatsen. Verder is momenteel sprake van een fileveroorzakende “fuik” naar het aan het Zwarte Pad gelegen parkeerterrein.

Een deel van de woongebieden in Scheveningen heeft een parkeerregime voor het parkeren op straat. Dit is nog niet zo lang van kracht. In veel woonstraten is nog geen parkeerregime en moeten de bewoners concurreren met bezoekers om een parkeerplaats. Daarnaast zijn er woonstraten waar een tekort aan parkeerplaatsen is in relatie tot het autobezit.



***Parkeren referentiesituatie***

Ten gevolge van de versterking van de zeewering zal een groot aantal parkeerplaatsen langs de huidige boulevard komen te vervallen. Hiervoor zijn inmiddels drie locaties aangewezen ter compensatie, namelijk de locatie Circusplein, de locatie Badhuiskade en het noordelijke Havenhoofd. De parkeergarage aan de Badhuiskade kan eventueel gecombineerd worden met parkeren voor bewoners. Andere nieuwe parkeergarages die zijn aangegeven, zijn een garage op het Norfolkterrein en een garage op de locatie van de huidige tramremise aan de Harstenhoekweg. Ook in Bad zijn nieuwe voorzieningen gepland die bezoekers zullen aantrekken. Er zijn hier ook nieuwe openbare parkeergarages nodig. Hier zijn nog geen concrete locaties voor aangewezen. De beoogde nieuwe woningen in dit gebied zullen in ieder geval worden uitgevoerd met een eigen parkeergarage. Dit kan eventueel gecombineerd worden met bezoekersparkeren. Op dezelfde manier zal bij het realiseren van nieuwe voorzieningen ook parkeerruimte voor bezoekers moeten worden gemaakt. Deze locaties zijn echter nog niet bekend. Voor de situatie in 2020 wordt ervan uitgegaan dat betaald parkeren is ingevoerd in heel de kuststrook.

Het invoeren van betaald parkeren is niet meegenomen in de modelberekeningen voor het planMER waarmee het effect van deze ontwikkeling niet inzichtelijk gemaakt kan worden in het kader van het masterplan.

Een beleidsvoornemen van het Stadsgewest Haaglanden is om 5000 P&R-plekken te realiseren. Deze ontwikkeling is genoemd in het masterplan, maar staat los van de besluitvorming daarover. De plekken worden aangelegd in de Regio Haaglanden. De locaties worden nog onderzocht, of er plekken in Scheveningen komen is nog onduidelijk. Indien de plekken gerealiseerd zijn kan dit effecten hebben op de modal split voor Scheveningen. Deze effecten zijn nog niet inzichtelijk, omdat de P&R locaties nog niet bekend zijn.

***Parkeren infrastructuur varianten***

Naast de 5.000 P&R-plekken blijven de huidige 4.650 openbare parkeerplaatsen in ieder geval gehandhaafd. Dit zijn de grootschalige bezoekers(parkeer)voorzieningen in Scheveningen zelf. In het kader van de aanpak van de zeewering komt een aanzienlijk deel van de parkeerplaatsen aan de Strandweg te vervallen. Deze moeten worden gecompenseerd. Dat gebeurt eerst in tijdelijke vorm op diverse locaties en in de toekomst ook in definitieve vorm. Hiertoe worden nu verschillende locaties genoemd (Badhuiskade, Noordelijk Havenhoofd, Circusplein). Ook wordt gesproken over het opheffen van de parkeerplaatsen aan het Zwarte Pad. Dit kan pas plaatsvinden als er compensatie beschikbaar en gereed is. Voor deze compensatie worden meerdere suggesties gedaan, waaronder de remiselocatie aan de Harstenhoekweg.

Tenslotte komen er nieuwbouwwontwikkelingen die moeten voorzien in hun eigen parkeerbehoefte. Dat wil zeggen dat wanneer er programma toegevoegd wordt er ook – conform het gemeentelijke parkeerbeleid – moet worden voorzien in parkeerplaatsen op eigen terrein ten behoeve van deze nieuwbouwwontwikkelingen.

De varianten zijn niet onderscheidend op het gebied van parkeren (zie ook onder ‘toelichting beoordelingscriteria’).

## 5.1.3

## EFFECTBEOORDELING

**Overzicht effectbeoordeling**

Tabel 5.13 geeft een overzicht van de effectbeoordeling voor het aspect verkeer voor de drie infrastructuur varianten. Na het overzicht volgt een toelichting op de effectscores.

**Tabel 5.13**

Overzicht effectbeoordeling  
voor het aspect verkeer

| Infrastructuur variant 1 | Bad |     | Dorp |     | Haven |     | Integraal |     |
|--------------------------|-----|-----|------|-----|-------|-----|-----------|-----|
|                          | Min | Max | Min  | Max | Min   | Max | Min       | Max |
| Verkeersafwikkeling      | -   | -   | +    | +   | -     | --  | -         | -   |
| Verkeersveiligheid       | -   |     | ++   |     | ++    |     | +         |     |
| Openbaar vervoer*        |     |     |      |     |       |     | +         |     |
| Parkeren                 | 0   |     | 0    |     | 0     |     | 0         |     |

\* Dit criterium is, vanwege de samenhang tussen alle deelgebieden, enkel beoordeeld voor het integrale plan.

| Infrastructuur variant 2 | Bad |     | Dorp |     | Haven |     | integraal |     |
|--------------------------|-----|-----|------|-----|-------|-----|-----------|-----|
|                          | Min | Max | Min  | Max | Min   | Max | Min       | Max |
| Verkeersafwikkeling      | 0   | 0   | 0/+  | 0/+ | -     | -   | 0         | 0   |
| Verkeersveiligheid       | -   |     | +    |     | -     |     | 0/-       |     |
| Openbaar vervoer*        |     |     |      |     |       |     | 0/-       |     |
| Parkeren                 | 0   |     | 0    |     | 0     |     | 0         |     |

| Infrastructuur variant 3 | Bad |     | Dorp |     | Haven |     | integraal |     |
|--------------------------|-----|-----|------|-----|-------|-----|-----------|-----|
|                          | Min | Max | Min  | Max | Min   | Max | Min       | Max |
| Verkeersafwikkeling      | 0/- | 0/- | 0    | 0   | 0/-   | 0/- | 0/-       | 0/- |
| Verkeersveiligheid       | -   |     | 0/+  |     | 0/-   |     | 0/-       |     |
| Openbaar vervoer*        |     |     |      |     |       |     | -         |     |
| Parkeren                 | 0   |     | 0    |     | 0     |     | 0         |     |

**Toelichting effectbeoordeling****Verkeersafwikkeling**

In infrastructuur variant 1 wordt de doorgaande oost-west verbinding in Dorp afgesloten voor het gemotoriseerde verkeer. Dit heeft tot gevolg dat de verkeersafwikkeling in het dorp verbetert. Het aantal verkeersbewegingen door Dorp neemt af wat positief uitwerkt de I/C verhoudingen.

De noordelijke invalsroutes (Van Alkemadelaan, Zwolsestraat, Gevers Deynootweg en Plesmanweg) en de zuidelijke invalsroute (Houtrustweg en nieuwe Havenroute) krijgen door de afsluiting in Dorp meer verkeer te verwerken wat leidt tot hogere I/C verhoudingen. De I/C-waarden liggen op nagenoeg alle wegvakken op deze routes (in één of beide richtingen) boven de 0,85 waardoor de kans op filevorming op deze routes groot is. In de referentiesituatie zijn I/C verhoudingen op deze routes minder groot. De doorstromingsknelpunten zetten door tot in Scheveningen-Haven en -Bad. De beoordeling is daarom negatief voor deze gebieden.

Het niet afsluiten van de oost-west verbinding door Scheveningen-Dorp (infrastructuur variant 2) leidt er toe dat het verkeer zich meer spreidt over wegen in Scheveningen waardoor er in infrastructuur variant 2 minder wegen zijn met een hoge I/C verhouding. In Scheveningen-Haven en -Dorp veranderen de I/C verhoudingen licht, maar blijven onder de 0,8. De intensiteiten door het Dorp dalen redelijk fors. Het effect is in dit gebied daarom

licht positief beoordeeld. De effecten in Haven zijn neutraal beoordeeld. In Scheveningen-Haven is wel een verhoging van de I/C waarden te zien. Het effect in dit deelgebied is daarom als negatief beoordeeld.

Infrastructuur variant 3 heeft voor het aspect verkeersafwikkeling een licht negatief effect voor het deelgebied Bad. Ten opzichte van de autonome ontwikkeling neemt de I/C waarden in dit gebied licht toe waarbij problemen zijn te verwachten op de Gevers Deynootweg tussen de Zwolsestraat en de Kurhausweg. De bereikbaarheid van het deelgebied Haven is eveneens als licht negatief beoordeeld. Congestie is te verwachten op de Zeesluisweg en de route via de Houtrustweg (in de richting van Scheveningen). Voor het deelgebied Dorp verandert er weinig. De intensiteiten op de doorgaande wegen door het Dorp nemen licht af waardoor ook de I/C verhoudingen afnemen. Deze waren reeds lager dan 0,8. Het effect is derhalve neutraal.

In totaliteit is voor het aspect verkeersafwikkeling infrastructuur variant 1 negatief (-) beoordeeld, infrastructuur variant 2 neutraal (0) en infrastructuur variant 3 licht negatief (0/-).

### *Cordonanalyse*

#### *Verkeersstromen per 'inprikkers'*

De infrastructuur varianten 1, 2 en 3 onderscheiden zich op hoofdlijnen op twee punten van elkaar:

- vormgeving doorgaande verbinding door deelgebied Dorp;
- de verkeersafwikkeling via de inprikkers. Voor infrastructuur variant 1 en 2 is gesteld dat het verkeer Scheveningen moet kunnen bereiken/verlaten via drie inprikkers: de Houtrustweg, Van Alkemadelaan en de Plesmanweg. In infrastructuur variant 3 is uitgegaan van twee inprikkers: de Houtrustweg en de Van Alkemadelaan. De Scheveningseweg dient in infrastructuur variant 3 als secundaire inprikkers.

Uitgaande van de bovenstaande uitgangspunten zijn de etmaalintensiteiten van de inprikkers geanalyseerd. Uit de analyse blijkt het volgende:

### **Noordelijke inprikkers (Scheveningen-Bad)**

- Voor de Van Alkemadelaan geldt dat in infrastructuur variant 2 de etmaalintensiteit hoger is dan in infrastructuur variant 1 en 3. Infrastructuur variant 1 en 3 zijn vergelijkbaar.
- Aan de noordzijde van Scheveningen liggen feitelijk drie inprikkers (Plesmanweg, Van Alkemadelaan en het G. Maduroplein). Deze inprikkers zijn deels communicerende vaten. Als de etmaalintensiteiten van de drie inprikkers worden gesommeerd, dan zijn de etmaalintensiteiten van infrastructuur variant 1 en 2 nagenoeg gelijk: 58.000 (1 min) - 57.500 (2 min).
- Beide bovenstaande punten geven inzicht in de verkeerstromen. Het lijkt er op dat verkeer dat in infrastructuur variant 2 kiest voor de route via de Van Alkemadelaan in infrastructuur variant 1 deels rijdt via de Plesmanweg en G. Maduroplein. De Plesmanweg en de Van Alkemadelaan zijn in infrastructuur variant 1 en 2 betiteld als inprikkers. De sterkere toename op het G. Maduroplein in infrastructuur variant 1 lijkt een onwenselijke situatie.
- In infrastructuur variant 3 is de etmaalintensiteit op de hierboven genoemde drie routes samen 59.750 mvt/etm. De Plesmanweg kent in infrastructuur variant 3 een lagere

etmaalintensiteit dan in infrastructuur variant 1 en 2. Echter, op het G. Maduroplein is een sterkere stijging in infrastructuur variant 3 waar te nemen dan in infrastructuur variant 1 en 2. Zowel de Plesmanweg als het G. Maduroplein behoren niet tot de beoogde inpridders van infrastructuur variant 3.

#### **Centrale inpridders (Scheveningen-Dorp)**

- In de cordonanalyse zijn drie inpridders opgenomen die leiden naar Scheveningen Dorp. Het betreft de inpridders Scheveningsweg, Van Stolkweg en de J. van Oldebarneveltlaan. Van deze drie inpridders is de Scheveningsweg alleen in infrastructuur variant 3 als (secundaire) inpridder betiteld. Dit blijkt ook uit de etmaalintensiteit die op deze route in infrastructuur variant 3 hoger is dan infrastructuur variant 1 en 2.
- De Van Stolklaan wordt in infrastructuur variant 3 het meest ontlast. Dit verkeer zal waarschijnlijk afwikkelen via de Scheveningsweg wat in infrastructuur variant 3 wordt beoogd. De intensiteit op de J. van Oldebarneveltlaan neemt in infrastructuur variant 3 echter sterker toe dan in de overige infrastructuur varianten. Wellicht dat een deel van het verkeer dat via de Scheveningsweg zou moeten rijden, de route kiest via J. van Oldebarneveltlaan.

#### **Zuidelijke inpridders (Scheveningen-Haven)**

- In alle infrastructuur varianten is de Houtrustweg als één van de belangrijkste inpridders aangewezen. Uit de etmaalintensiteiten blijkt dat in de minimale en maximale situatie, infrastructuur variant 1 de hoogste etmaalintensiteit heeft. In infrastructuur variant 3min is de etmaalintensiteit het laagst.
- Vreemd zijn de verschillen tussen de minimale en maximale infrastructuur varianten. Met name infrastructuur variant 2 laat hier een afwijking zien. In infrastructuur variant 1 en 3 zijn de verschillen vergelijkbaar (5.000 en 6.000 mvt/etm). Infrastructuur variant 2 waar het verschil maar 1.500 mvt/etm bedraagt, is in deze afwijkend.
- Als wordt gekeken naar de communicerende vaten (Houtrustweg, Aert van der Goeslaan en de Statenlaan) dan wordt ook geen antwoord verkregen op de bovenstaande constatering. Voor de drie inpridders samen wordt een vergelijkbaar beeld gevonden als op de Houtrustweg. De absolute verschillen tussen de min en max infrastructuur variant zijn bij infrastructuur variant 2 beperkt tot 2.000 mvt/etmaal terwijl dit voor infrastructuur variant 1 en 3 circa 5.000 en 6.000 mvt/etm is. Een verklaring in routekeuze en gewijzigde verkeerstromen is dus niet te vinden. Wel is te zien dat op de Nieboerweg de absolute toename tussen 2 min en 2 max het grootst is. Een deel van het extra verkeer in infrastructuur variant 2 bereikt de nieuwe buitenhaven dus via de Nieboerweg. Het verklaart echter niet het gehele verschil.
- De analyse naar de communicerende vaten voor dit deel van Scheveningen laat zien dat infrastructuur variant 1 absoluut gezien het meeste verkeer aantrekt. In totaal (1min) 44.590 mvt/etm. In infrastructuur variant 2min bedraagt de etmaalintensiteit 35.450 en in infrastructuur variant 3min 33.930 mvt/etm. Doordat het Dorp in infrastructuur variant 1 is gesloten voor het doorgaande verkeer, worden de zuidelijke inpridders dus zwaarder belast.

#### ***Verkeersveiligheid***

Infrastructuur variant 1, waarin de doorgaande wegen in Scheveningen-Dorp worden geknipt en een nieuwe verbinding door Scheveningen-Haven wordt aangelegd, heeft een positieve uitwerking op de verkeersveiligheid in Scheveningen. Met name in Dorp en Haven nemen de verkeerstromen op de huidige onveilige wegen af wat als zeer positief is

beoordeeld. In Bad gebeurt echter het omgekeerde. Op de onveilige route neemt de intensiteit toe wat meer conflicten tot gevolg kan hebben. Dit leidt tot een negatieve beoordeling voor Scheveningen-Haven. De winst in de andere twee gebieden weegt zwaarder, daarom is in totaliteit infrastructuur variant 1 als positief (+) beoordeeld.

Infrastructuur variant 2 scoort op het onderdeel verkeersveiligheid licht negatief ten opzichte van de referentiesituatie. Op de aangeduide onveilige wegen in Scheveningen-Haven en -Bad neemt de intensiteit toe wat meer conflicten tot gevolg kan hebben. Ook op de routes waar in de huidige situatie veel slachtoffers vallen onder het langzame verkeer, neemt de intensiteit toe. In Dorp leidt het instellen van éénrichtingsverkeer tot een daling van verkeersintensiteiten wat een licht positieve uitwerking heeft op het aantal mogelijke conflicten. Infrastructuur variant 2 is in totaliteit als licht negatief (0/-) beoordeeld.

In infrastructuur variant 3 is in het deelgebied Dorp een licht positieve verandering van de verkeersveiligheid te verwachten. De intensiteiten door het Dorp nemen af. In het deelgebied Bad wordt het op de aangeduide route drukker wat een negatieve uitwerking heeft op het aantal ongevallen zal hebben op deze route. In het deelgebied Haven wordt een licht negatief effect op verkeersveiligheid verwacht. De intensiteiten op de Westduinweg (tussen de Houtrustweg en de Statenlaan) nemen toe wat zal leiden tot een toename van het aantal conflicten.

In totaliteit is voor het aspect verkeersveiligheid infrastructuur variant 1 positief (+) beoordeeld en infrastructuur varianten 2 en 3 licht negatief (0/-).

#### *Openbaar vervoer*

Er wordt bij geen van de varianten concreet een aanpassing aan OV gedaan. In alle drie de varianten ligt een vrije trambaan op de Gevers Deynootweg tussen de Badhuiskade en het Palaceplein. Het onderscheid voor de effectbeoordeling is gebaseerd in het verschil tussen de varianten op het tracédeel tussen de Scheveningseweg en de Gevers Deynootweg. Bij infrastructuur variant 1 wordt op dit tracé de een vrije trambaan mogelijk gemaakt doordat er geen doorgaand verkeer meer rijdt en derhalve de weg 'geknepen' kan worden. Dit is positief beoordeeld (+). Voor infrastructuur variant 2 is afhankelijk van het te kiezen profiel deze mogelijkheid al dan niet aanwezig. Omdat dit een mogelijk knelpunt vormt is deze variant licht negatief beoordeeld (0/-). Infrastructuur variant 3 sluit de mogelijkheid voor een vrije ligging van de trambaan vrijwel uit waarmee deze variant negatief is beoordeeld (-).

#### *Parkeren*

Doordat weinig bekend is over de specifieke parkeersituatie per variant is geen oordeel gegeven over de parkeersituatie per variant. Vanuit bereikbaarheidsoogpunt verdient infrastructuur variant 1 wel de aandacht. Door de knip in het Dorp zal de parkeerroutering sterk wijzigen. Geadviseerd wordt in deze variant extra aandacht te besteden aan de parkeerroutering om ongewenst zoek verkeer te voorkomen. Voor infrastructuur variant 2 en 3 geldt dit eveneens door het instellen van éénrichtingsverkeer in deelgebied Bad.

Omdat er geen concrete maatregelen zijn voorgenomen in het masterplan, en er derhalve ook geen modelmatige berekeningen zijn uitgevoerd, is voor de beoordeling beoordelingscriterium parkeren ervan uitgegaan dat de situatie ten opzichte van de referentiesituatie niet verandert, in ieder geval niet verslechtert. De effectscore is derhalve voor alle deelgebieden neutraal gewaardeerd (0).

**NIEUWE BUITENHAVEN**

Ten opzichte van de referentiesituatie leiden de infrastructuur varianten voor het masterplan met de ontwikkeling van een nieuwe buitenhaven tot een extra toename van de verkeersproductie ten opzichte van de infrastructuur varianten zonder nieuwe buitenhaven. De cumulatieve effecten als gevolg van de nieuwe buitenhaven zijn echter beperkt.

In infrastructuur variant 1 is de verkeerstoename als gevolg van de nieuwe buitenhaven als meer negatief beschouwd dan in infrastructuur variant 2. De reden hiervoor is dat er in infrastructuur variant 1 vanwege de knip van de wegen door Dorp de afwikkeling over 1 route plaatsvindt en het extra verkeer over deze route zal worden afgewikkeld. In infrastructuur variant 2 verspreidt het verkeer zich over meerdere wegen in Scheveningen spreidt en is de extra toename van het verkeer als gevolg van de nieuwe buitenhaven over meerdere routes af te wikkelen is waardoor de impact op het plangebied minder groot is.

De nieuwe buitenhaven leidt niet tot cumulatieve effecten op de verkeersveiligheid.

**5.1.4****RANDVOORWAARDEN EN AANBEVELINGEN**

Indien de verschillende beoordelingscriteria in samenhang worden bekeken, dan kan worden geconcludeerd dat infrastructuurvariant 1 voor het aspect de voorkeursvariant is. Voor deze en beide andere verkeersvarianten geldt dat deze alleen te realiseren zijn als er capaciteitsuitbreiding plaatsvindt op de invalswegen naar Scheveningen. Het betreft voornamelijk het kruispunt Houtrustweg/President Kennedylaan en de nieuwe weg door de haven, de Van Alkemadelaan, Zwolsestraat en Plesmanweg/Nieuwe Parkweg (tot aan Wagenaarweg). Capaciteitsuitbreiding met één rijstrook in beide richtingen moet zeker voldoende zijn. Wellicht kan worden volstaan met uitbreiding van alleen de meest westelijke delen van de invalswegen, bijvoorbeeld de Zwolsestraat tot aan de Stevinstraat en de nieuwe weg in de haven tot de nu geplande afbuiging naar het noorden. Nadere capaciteitsberekeningen bij de verdere planvorming zijn nodig om hierin meer inzicht te krijgen.

Uit de cordonanalyse blijkt dat de beoogde doelen (inprikkers) per variant deels worden bereikt. Echter ook zijn een aantal neveneffecten waar te nemen. Aanvullende maatregelen kunnen deze terugdringen cq. compenseren:

- Infrastructuur variant 3 trekt in zijn geheel meer motorvoertuigen aan dan de andere twee infrastructuur varianten. Dit zal een grotere parkeervraag met zich meebrengen. Echter, meer verkeer vraagt zal ook tot eer lucht- en geluidsproblemen leiden. In plaats van een betere/uitgebreidere parkeervoorzieningen kan beter worden volstaan in compenseren maatregelen om het autogebruik terug te dringen en/of andere modaliteiten te stimuleren. De effecten van een P+R (in de nabije omgeving) en Randstadrail zijn niet in de verkeersmodellen opgenomen. Meer inzet hierin kan de toename van verkeer wellicht terugdringen.
- Verschuivingen/toename van verkeer is waar te nemen naar routes die niet als inprikkers zijn bedoeld zoals Nieboerweg, het G. Maduroplein en de Statenlaan. Deze routes onaantrekkelijker maken voor gemotoriseerd verkeer en de bedoelde inprikkers aantrekkelijker te maken door capaciteitsuitbreidingen op wegvakken en/of kruispunten moet ongewenst verkeer terug dringen.

Indien de verschillende beoordelingscriteria in samenhang worden bekeken, dan kan worden geconcludeerd dat infrastructuur variant 1 voor het aspect verkeer de voorkeursvariant vormt.

De verkeersveiligheid in Scheveningen-Bad neemt bij alle infrastructuur varianten af. Dit geldt tevens in infrastructuur variant 2 en 3 voor Scheveningen-Haven. Daarom dient in verdere planuitwerking aandacht te worden besteed aan een veilige afwikkeling voor langzaam verkeer. Zo geldt dit specifiek voor de Westduinweg waar nu al veel ongelukken plaatsvinden met langzaam verkeer. Mogelijke maatregelen hiervoor zijn het realiseren van een zelfstandig fiets- en/of voetpad. Tevens dient aandacht te worden besteed aan het zorgen voor zo min mogelijk conflictpunten (aansluitingen van zijwegen/kruispunten).

Beleidsmatig is vastgesteld dat de tramlijnen 1,9 en 11 opgewaardeerd worden tot RandstadRailkwaliteit in de referentiesituatie. Infrastructuur variant 3 en, afhankelijk van de exacte uitwerking, ook infrastructuur variant 2 belemmeren de mogelijkheid voor een vrije ligging van de trambaan (een vereiste voor RandstadRailkwaliteit) op het tracé tussen de Scheveningseweg en de Gevers Deynootweg. Wanneer een van deze varianten gekozen wordt moet hiervoor een oplossing ontwikkeld worden door ofwel een alternatieve tramroute in te stellen, ofwel af te wijken van de eisen voor RandstadRail op dit tracédeel. Dit dient in nader overleg te gebeuren met de railbeheerder en de regio Haaglanden.

### 5.1.5

#### LEEMTEN IN KENNIS

Het invoeren van betaald parkeren en het opwaarderen van tramlijn 1, 9 en 11 zijn niet meegenomen in de modelberekeningen voor het planMER waarmee het effect van deze ontwikkelingen niet inzichtelijk gemaakt kunnen worden in het kader van het masterplan.

## 5.2

### GELUID

### 5.2.1

#### TOELICHTING BEOORDELING CRITERIA

Voor de geluidbelasting als gevolg van de activiteiten uit het masterplan is gebruik gemaakt van de verkeersgegevens voor de drie infrastructuur varianten.

Het wettelijk kader voor geluid vanwege wegverkeer is de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder 2006. Het *wegverkeer* is beoordeeld voor de bebouwde kom van Scheveningen.

De geluidsbelasting als gevolg van wegverkeerslawaai op de gevels van gebouwen is berekend voor wettelijk gezoneerde wegen (met een toegestane maximumsnelheid van 50 km/u of meer) en wegen met een maximumsnelheid van 30 km/u die deel uitmaken van de infrastructuur voor doorgaand verkeer. De berekeningen zijn uitgevoerd conform bijlage III, methode II van het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder (VROM, 2006). Daarbij is gebruik gemaakt van de etmaalintensiteiten en bijbehorende voertuigverdelingen per periode voor peiljaar 2020, zoals beschikbaar gesteld door de gemeente Den Haag. In het rekenmodel zijn de rekenpunten gebaseerd op de adrespunten (postcodebestand) in het studiegebied. De rekenpunten zijn bepaald binnen Scheveningen voor zover gelegen binnen 200 meter vanaf de Houtrustweg, President Kennedylaan, Johan de Wittlaan, professor BM Teldersweg, Hubertusviaduct, Landscheidingsweg, Van Alkemadelaan en de Zwolsestraat. In alle varianten wordt gerekend met dezelfde rekenpunten.



De geluidsbelastingen zijn berekend in Lden, exclusief aftrek artikel 110g Wet geluidhinder (wettelijke aftrek vanwege het stiller worden van verkeer in de toekomst). Door het aantal rekenpunten binnen geluidsklassen van 5 dB te tellen is de geluidssituatie voor wegverkeerslawaaï geclassificeerd. Een toename van het aantal rekenpunten in de hogere geluidsklassen ten opzichte van de autonome ontwikkeling is negatief. Een afname wordt als positief beoordeeld.

Voor de effectbeoordeling is een reductie van het aantal rekenpunten van 0-10% licht positief beoordeeld (0/+), van 11-20% positief (+) en meer dan 21% sterk positief (++). Een toename van het aantal rekenpunten van 0-10% is licht negatief beoordeeld (0/-), van 11-20% negatief (-) en meer dan 21% sterk negatief (--).

#### *Toets aan het Actieplan Omgevingslawaaï*

In het 'Actieplan Omgevingslawaaï' van de gemeente Den Haag worden de Kolenwagenslag, de Waalsdorperweg (tussen de Van Bernwaerdeweg en de Van Alkemadeweg) en de Westduinweg (tussen de Datheenstraat en de Pietermanstraat) genoemd als knelpunten binnen het aandachtsgebied. De gemeente Den Haag wil door middel van locatiespecifiek maatwerk de geluidbelasting op de woningen terug brengen tot onder de plandrempe van 68 dB (na aftrek conform artikel 110g Wgh). Bij voorkeur moeten de infrastructuur varianten bijdragen aan het oplossen van de drie knelpunten. Ook wordt onderzocht of er nieuwe infrastructuur varianten nieuwe knelpunten ontstaan en wat de ontwikkeling is in het aantal (ernstig) gehinderden.

#### **Rekenpunten als indicatie voor woningen**

De rekenpunten die voor de modellering zijn aangehouden representeren in grote lijnen de woningen in het studiegebied. Echter, de getallen zijn niet één op één te vertalen naar aantal woningen. De analyse in dit planMER is gebaseerd op het koppelen van een geluidbelasting aan een postcodebestand in het model Geonose. Daarbij worden meerdere 'ontvangers' rond een gebouw gelegd wanneer in dat gebouw meerdere adrespunten zijn gelegen. Na de berekening is daarmee de geluidbelasting aan de rekenpunten gekoppeld, en niet aan de adrespunten. Zo kan het zijn dat rond een gebouw de rekenpunten verschillende waarden berekenen, waarbij dan de hoogste waarde aan alle adressen wordt toegekend. Dit veroorzaakt een overschatting van het aantal geluidbelaste woningen. Voor het detailniveau van dit planMER volstaat het om inzicht te geven in de geluidbelasting ter plaatse van de rekenpunten. Immers, zo ontstaat wel een beeld van de gevelbelasting in het studiegebied. Omdat voor de contourplaatjes in dit planMER gebruik gemaakt is van de puntresultaten, zijn deze figuren wel representatief.

## 5.2.2

### REFERENTIESITUATIE EN VOORGENOMEN ACTIVITEIT

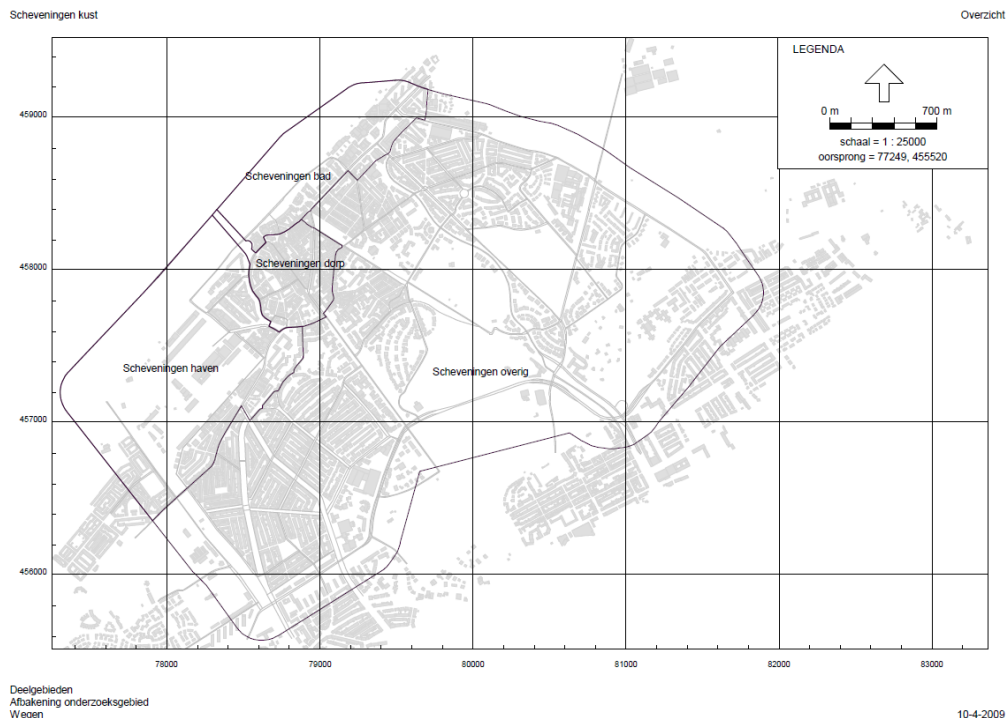
Het *wegverkeer* wordt bepaald door de toekomstige verkeersintensiteiten op de verschillende wegen. Voor *wegverkeer* is de geluidbelasting bepaald op adrespunten. De resultaten zijn verdeeld in geluidsklassen van 5 dB. In de volgende figuren is het resultaat zichtbaar voor de autonome ontwikkeling en de drie infrastructuur varianten. De adrespunten zijn weergegeven met de geluidsbelasting exclusief aftrek artikel 110g uit de Wet geluidhinder (voor het in de toekomst stiller worden van verkeer). In de berekening is rekening gehouden met de hoogteverschillen, afscherming van gebouwen, reflecties van harde en zachte gebieden. De trambanen 1 (Delft Tanthof – Scheveningen Noorderstrand), 9 (Scheveningen Noorderstrand – Vrederust), 10 Statenkwartier – Voorburg station), 11 (Scheveningen haven – Rijswijkplein), 12 (Rijswijkplein – Duindorp) en 17 (Wateringseveld – Statenkwartier) zijn



opgenomen in de berekeningen wegverkeerslawaai. In de referentiesituatie en de infrastructuur varianten zijn geen verschillen voor wat betreft de tramintensiteiten.

### Afbeelding 5.18

Overzicht deelgebieden, wegen en afbakening studiegebied

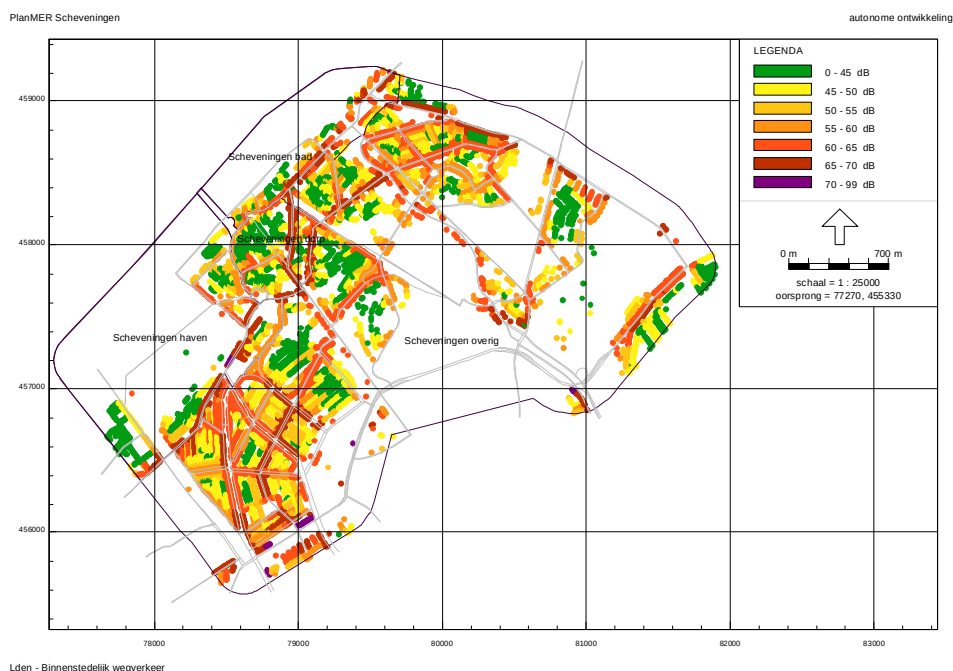


### Afbeelding 5.19

Rekenpunten met geluidsniveaus (exclusief aftrek art 110g Wet geluidhinder)

Referentiesituatie

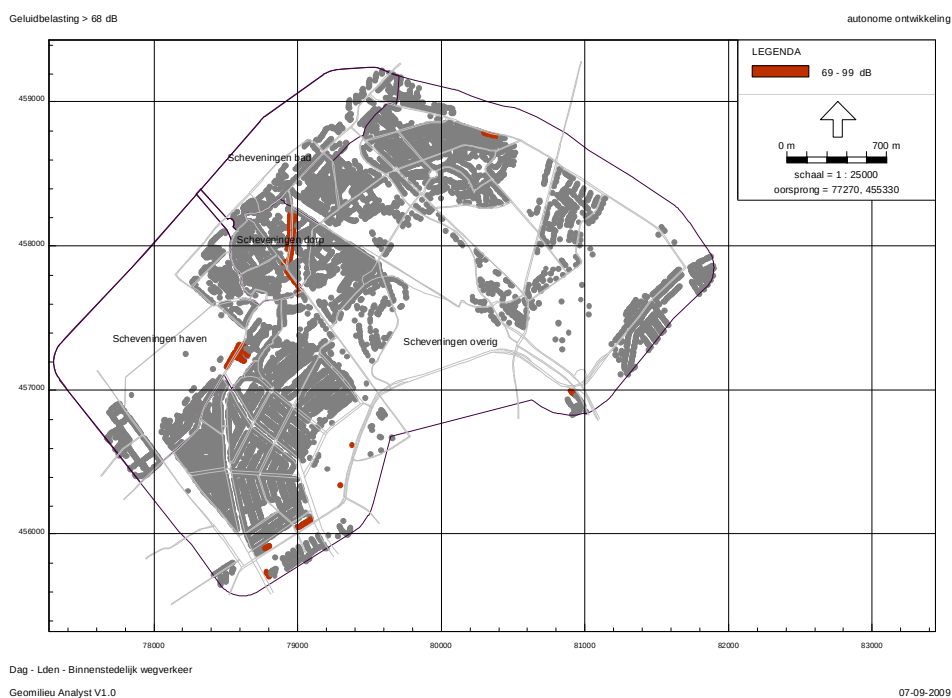
In bijlage 5 is een afbeelding op A4 formaat opgenomen



**Afbeelding 5.20**

Rekenpunten met  
geluidbelasting >69dB

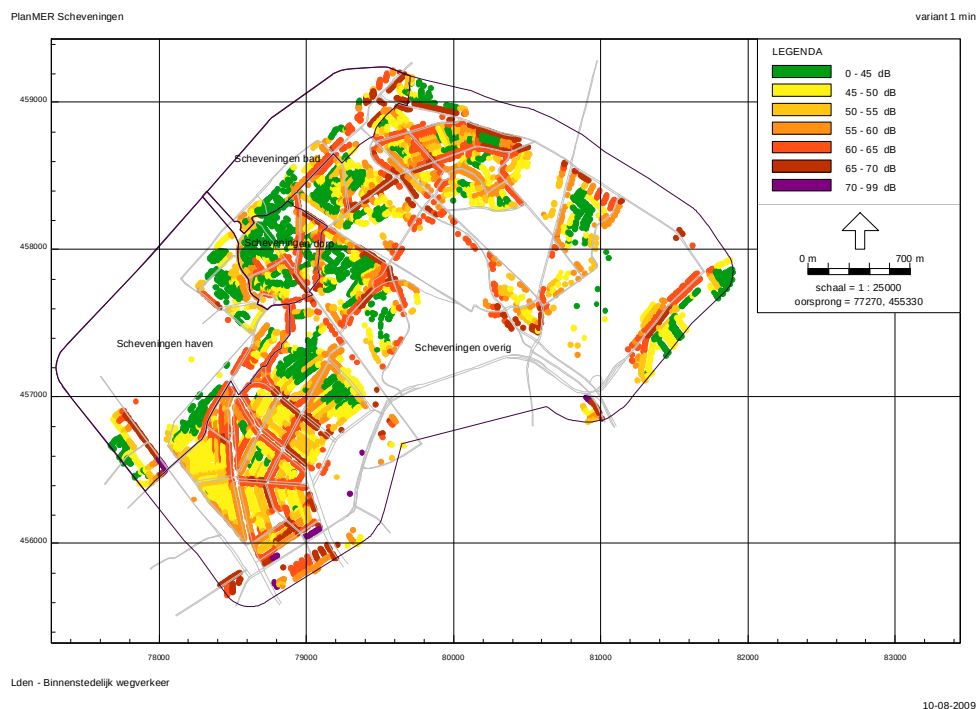
*In bijlage 5 is een afbeelding  
op A4 formaat opgenomen*

**Afbeelding 5.21**

Rekenpunten met  
geluidsniveaus (exclusief aftrek  
art 110g Wet geluidhinder)

Infrastructuur variant 1 min

*In bijlage 5 is een afbeelding  
op A4 formaat opgenomen*

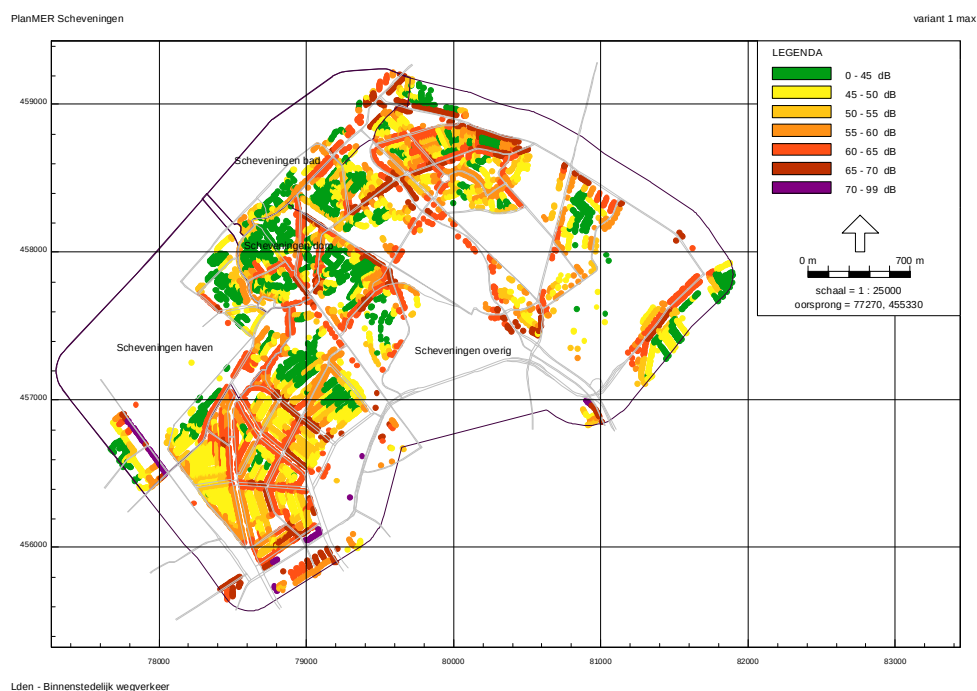


**Afbeelding 5.22**

Rekenpunten met  
geluidsniveaus (exclusief aftrek  
art 110g Wet geluidhinder)

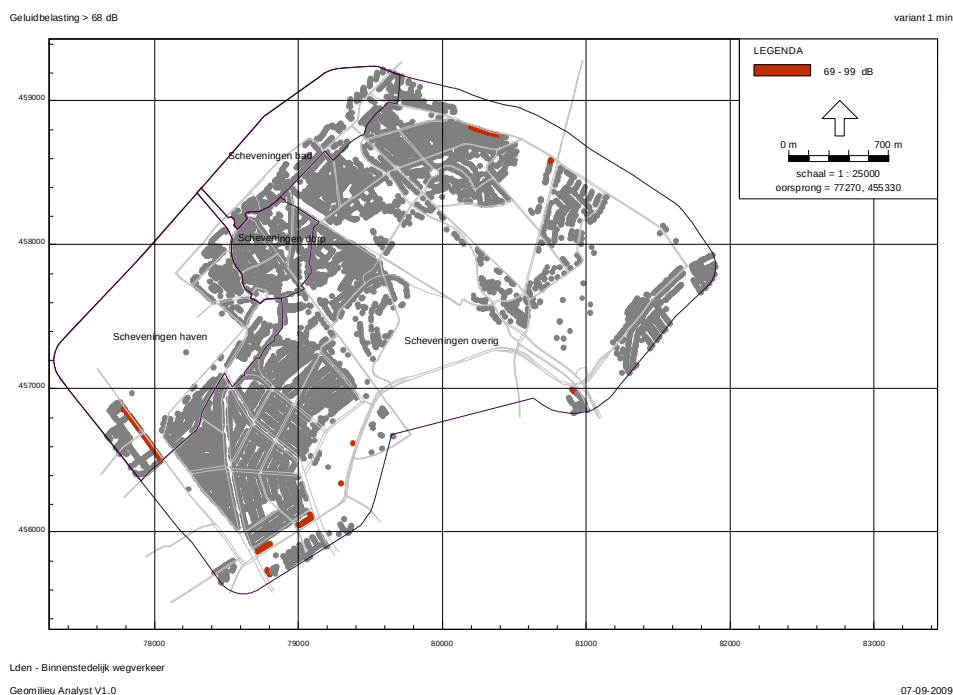
Infrastructuur variant 1 max

*In bijlage 5 is een afbeelding  
op A4 formaat opgenomen*

**Afbeelding 5.23**

Rekenpunten met  
geluidbelasting >69dB voor  
infrastructuur variant 1 min

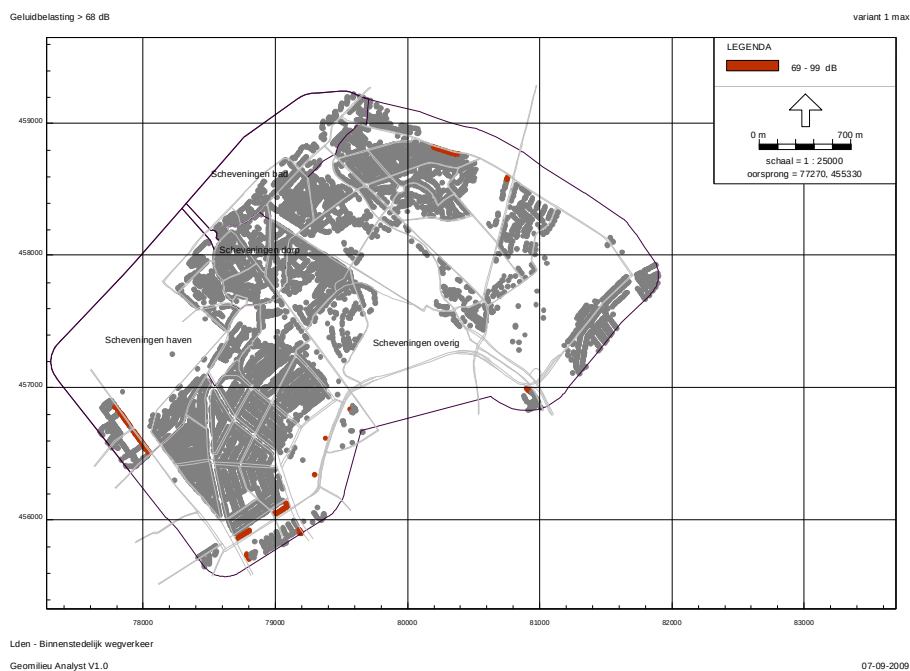
*In bijlage 5 is een afbeelding  
op A4 formaat opgenomen*



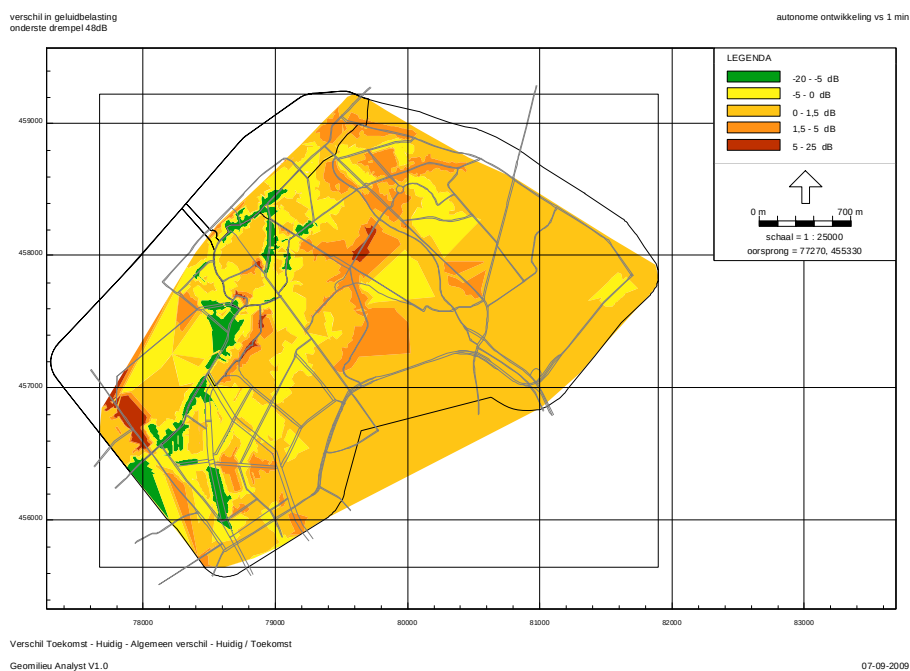
**Afbeelding 5.24**

Rekenpunten met  
geluidbelasting >69dB  
voor infrastructuur variant  
1 max

*In bijlage 5 is een afbeelding  
op A4 formaat opgenomen*

**Afbeelding 5.25**

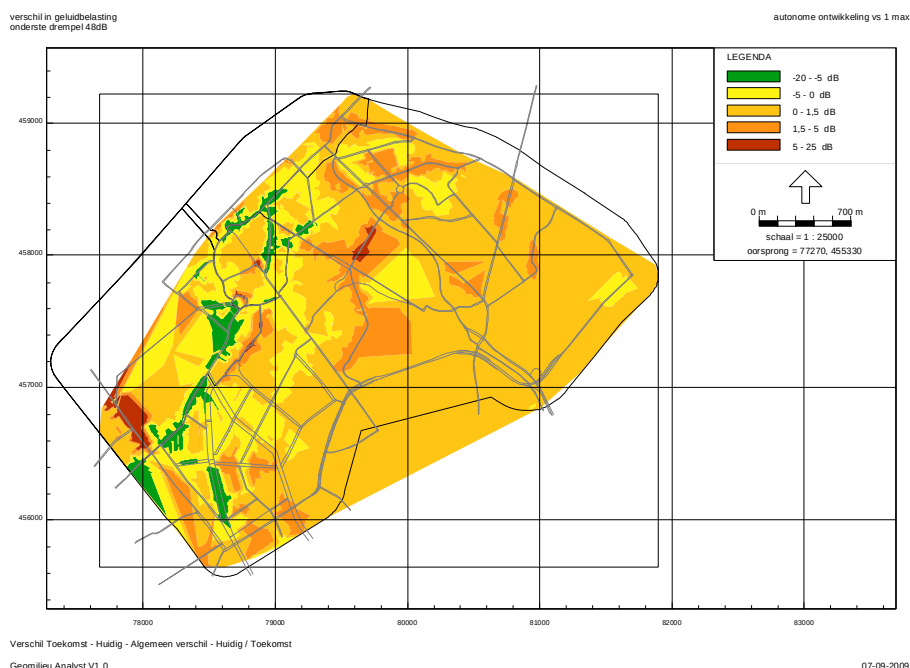
Verskil in geluidbelasting  
tussen de autonome  
ontwikkeling en infrastructuur  
variant 1 min



In deze plot zijn alle rekenpunten met een referentiebelasting van <48 dB op 48 dB gezet. Immers, een toename in geluidsbelasting is het kader van voorkeursgrenswaarde relevant vanaf 48 dB. Voorbeeld: op locatie A is in de referentiesituatie sprake van 32 dB. Dat wordt door het masterplan 52 dB. De toename is dan 20dB, maar in deze verschilplot aangeduid in categorie 1,5-5 dB.

**Afbeelding 5.26**

Verskil in geluidbelasting  
tussen de autonome  
ontwikkeling en infrastructuur  
variant 1 max

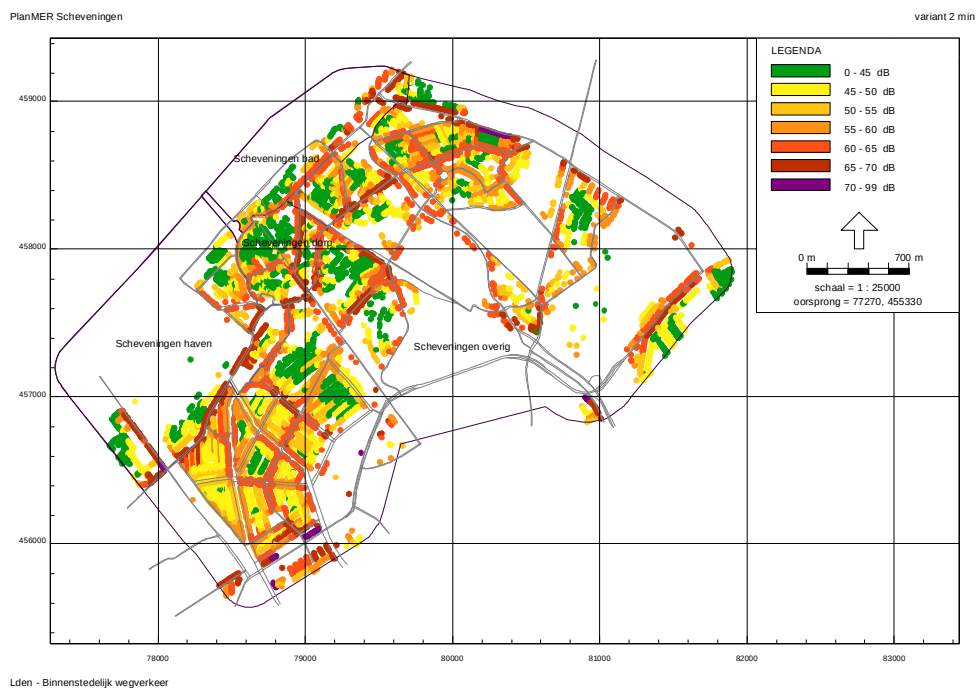


In deze plot zijn alle rekenpunten met een referentiebelasting van <48 dB op 48 dB gezet. Immers, een toename in geluidsbelasting is het kader van voorkeursgrenswaarde relevant vanaf 48 dB. Voorbeeld: op locatie A is in de referentiesituatie sprake van 32 dB. Dat wordt door het masterplan 52 dB. De toename is dan 20 dB, maar in deze verschilplot aangeduid in categorie 1,5-5 dB.

**Afbeelding 5.27**

Rekenpunten met  
geluidsniveaus (exclusief aftrek  
art 110g Wet geluidhinder)

Infrastructuur variant 2 min  
*In bijlage 5 is een afbeelding  
op A4 formaat opgenomen*

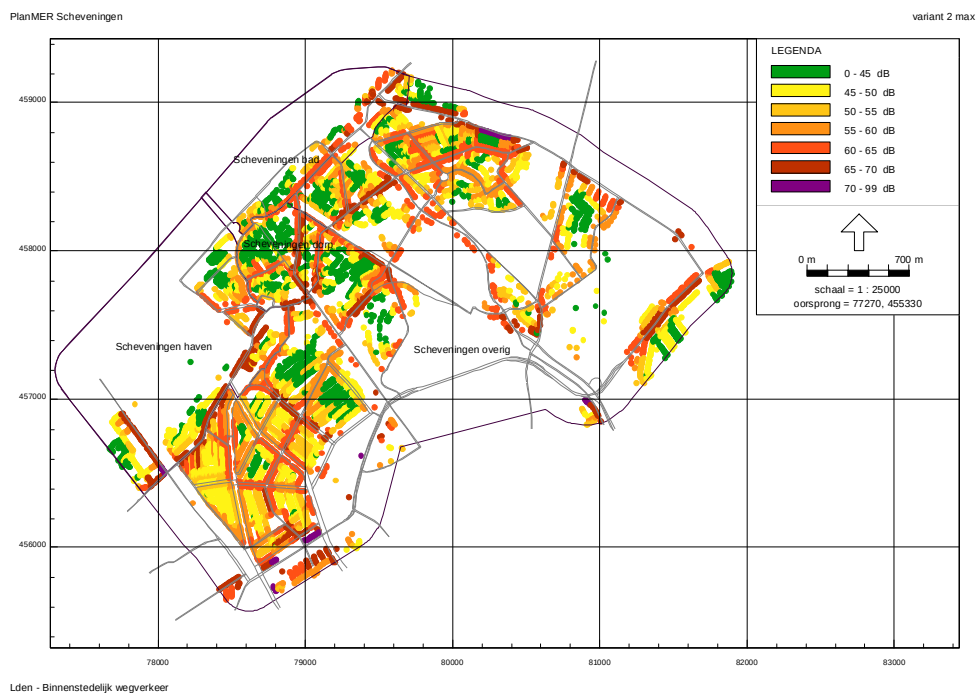


**Afbeelding 5.28**

Rekenpunten met  
geluidsniveaus (exclusief aftrek  
art 110g Wet geluidhinder)

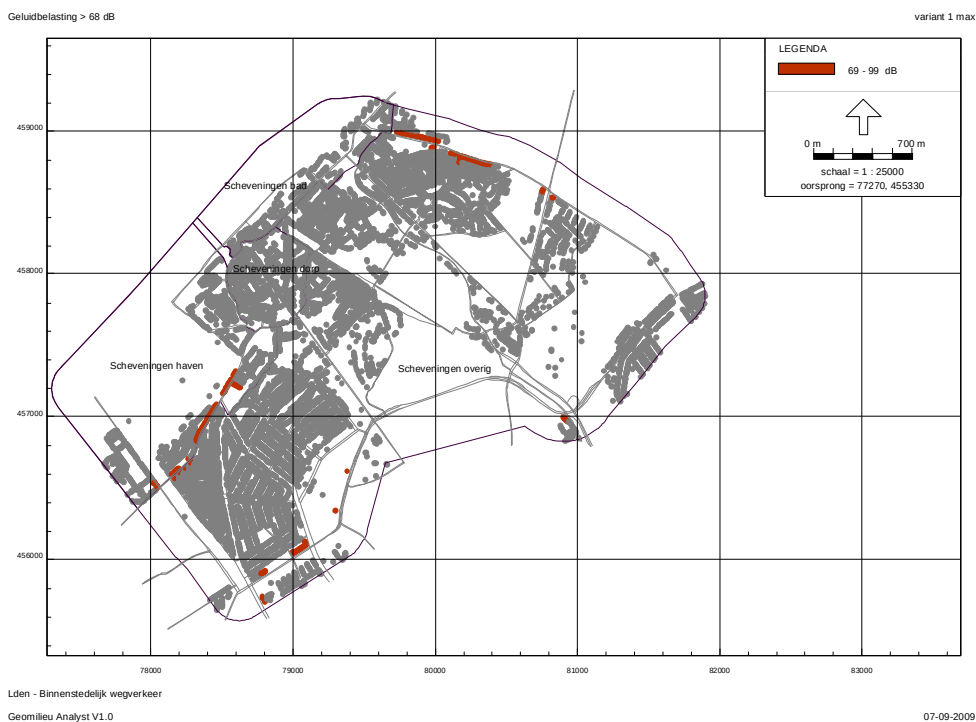
Infrastructuur variant 2 max

*In bijlage 5 is een afbeelding  
op A4 formaat opgenomen*

**Afbeelding 5.29**

Rekenpunten met  
geluidbelasting >69dB  
voor infrastructuur variant  
2min

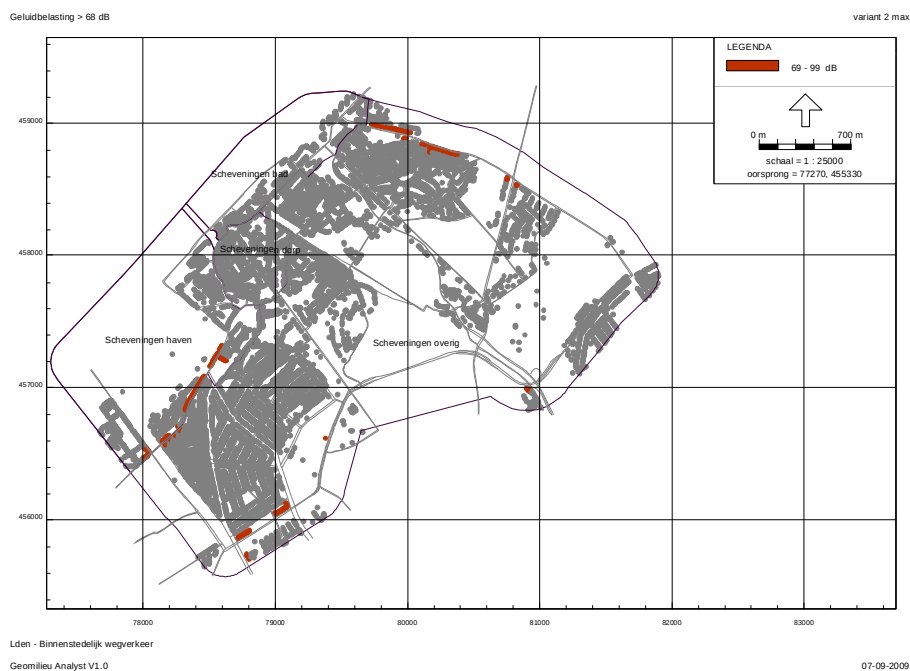
*In bijlage 5 is een afbeelding  
op A4 formaat opgenomen*



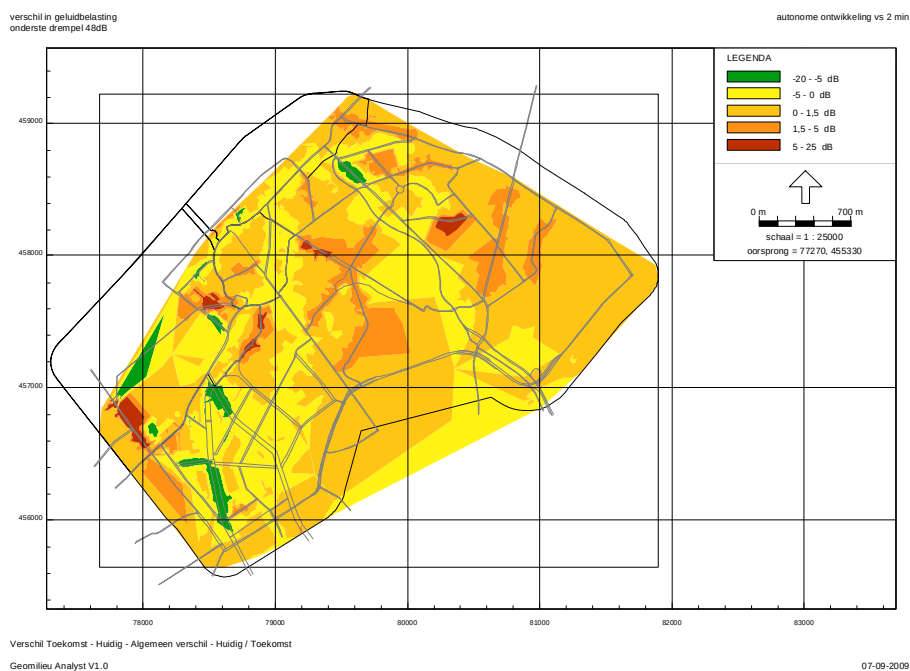
**Afbeelding 5.30**

Rekenpunten met  
geluidbelasting >69dB  
voor infrastructuur variant  
2 max

*In bijlage 5 is een afbeelding  
op A4 formaat opgenomen*

**Afbeelding 5.31**

Verskil in geluidbelasting  
tussen de autonome  
ontwikkeling en infrastructuur  
variant 2

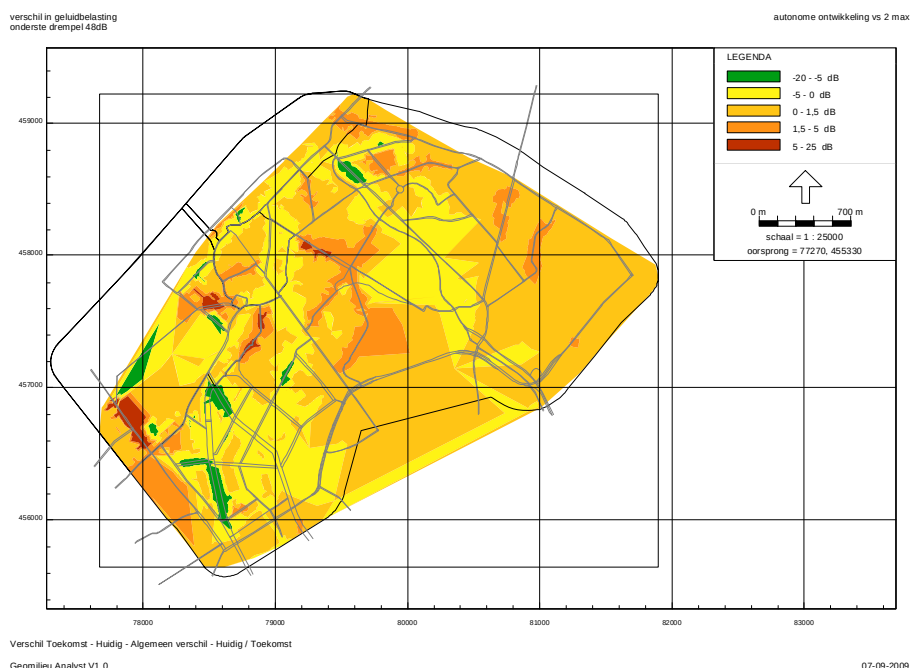


In deze plot zijn alle rekenpunten met een referentiebelasting van <48 dB op 48 dB gezet. Immers, een toename in geluidsbelasting is het kader van voorkeursgrenswaarde relevant vanaf 48 dB. Voorbeeld: op locatie A is in de referentiesituatie sprake van 32 dB. Dat wordt door het masterplan 52 dB. De toename is dan 20 dB, maar in deze verschilplot aangeduid in categorie 1,5-5 dB.



**Afbeelding 5.32**

Verskil in geluidbelasting  
tussen de autonome  
ontwikkeling en infrastructuur  
variant 2 max

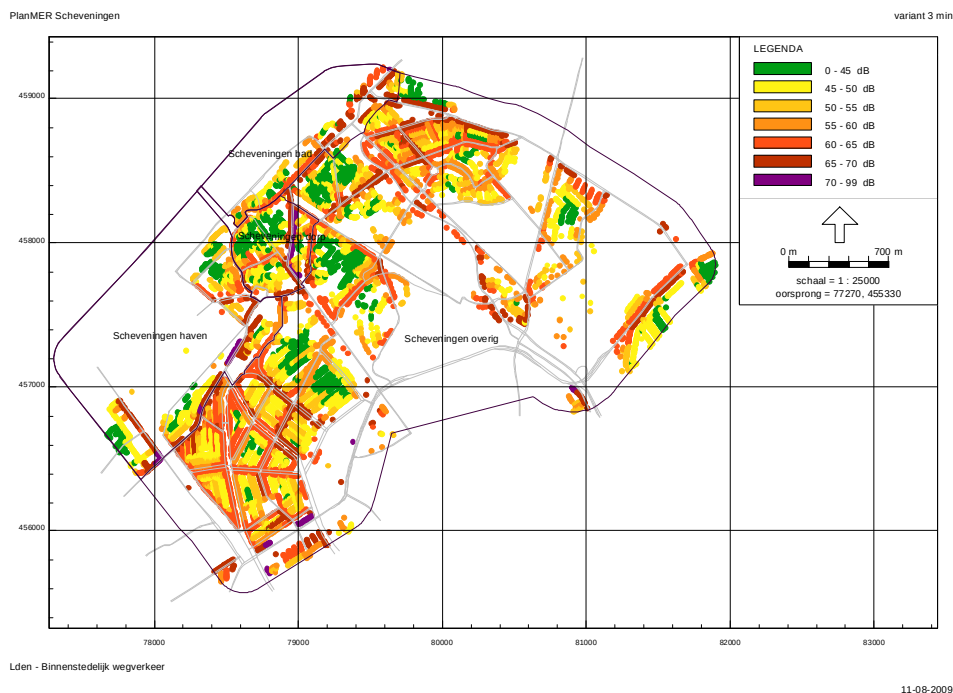


In deze plot zijn alle rekenpunten met een referentiebelasting van <48 dB op 48 dB gezet. Immers, een toename in geluidsbelasting is het kader van voorkeursgrenswaarde relevant vanaf 48 dB. Voorbeeld: op locatie A is in de referentiesituatie sprake van 32 dB. Dat wordt door het masterplan 52 dB. De toename is dan 20 dB, maar in deze verschilplot aangeduid in categorie 1,5-5 dB.

**Afbeelding 5.33**

Rekenpunten met  
geluidsniveaus (exclusief aftrek  
art 110g Wet geluidhinder)

Infrastructuur variant 3 min  
*In bijlage 5 is een afbeelding  
op A4 formaat opgenomen*

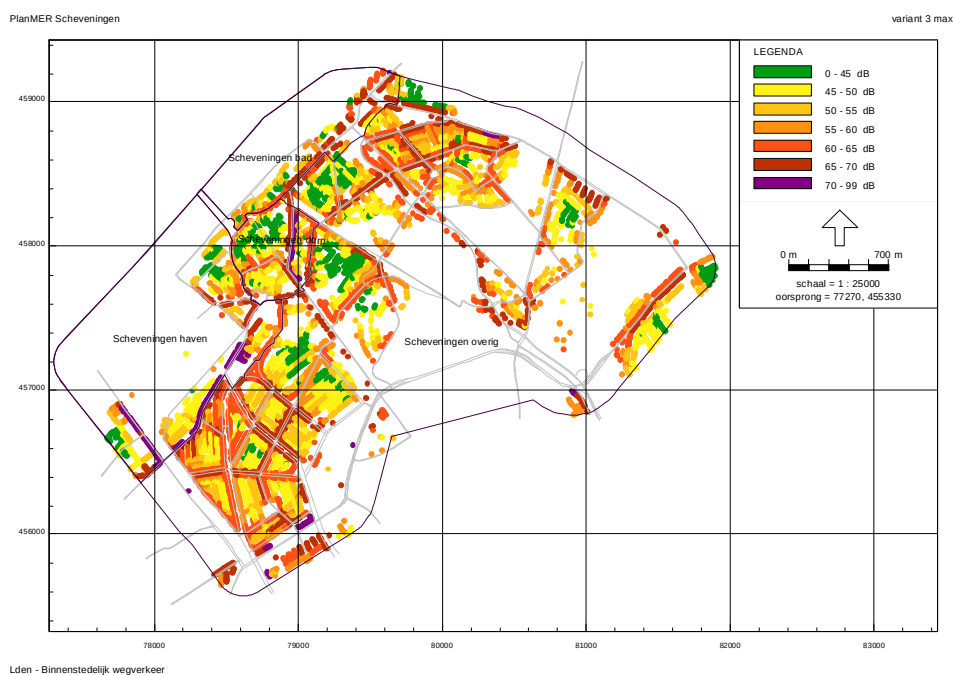




**Afbeelding 5.34**

Rekenpunten met  
geluidsniveaus (exclusief aftrek  
art 110g Wet geluidhinder)

Infrastructuur variant 3 max  
*In bijlage 5 is een afbeelding  
op A4 formaat opgenomen*

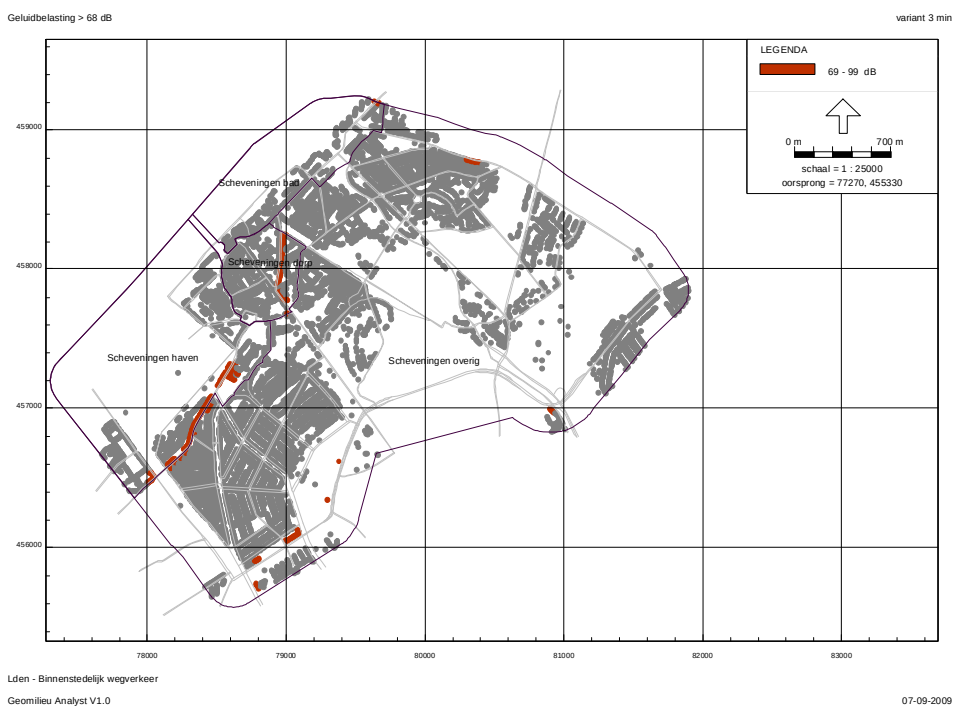


11-08-2009

**Afbeelding 5.35**

Rekenpunten met  
geluidbelasting >69dB  
voor infrastructuur variant  
3 min

*In bijlage 5 is een afbeelding  
op A4 formaat opgenomen*

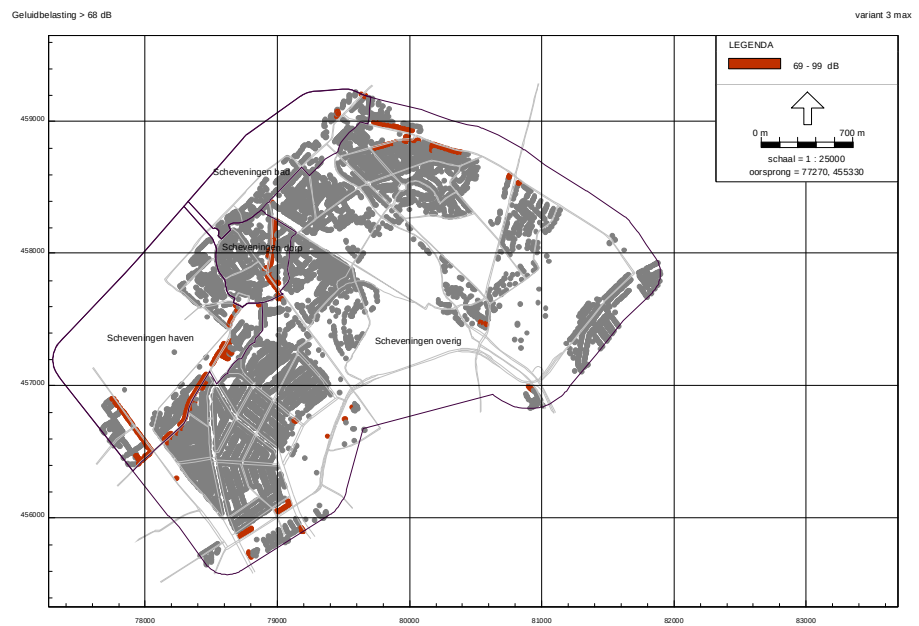


07-09-2009

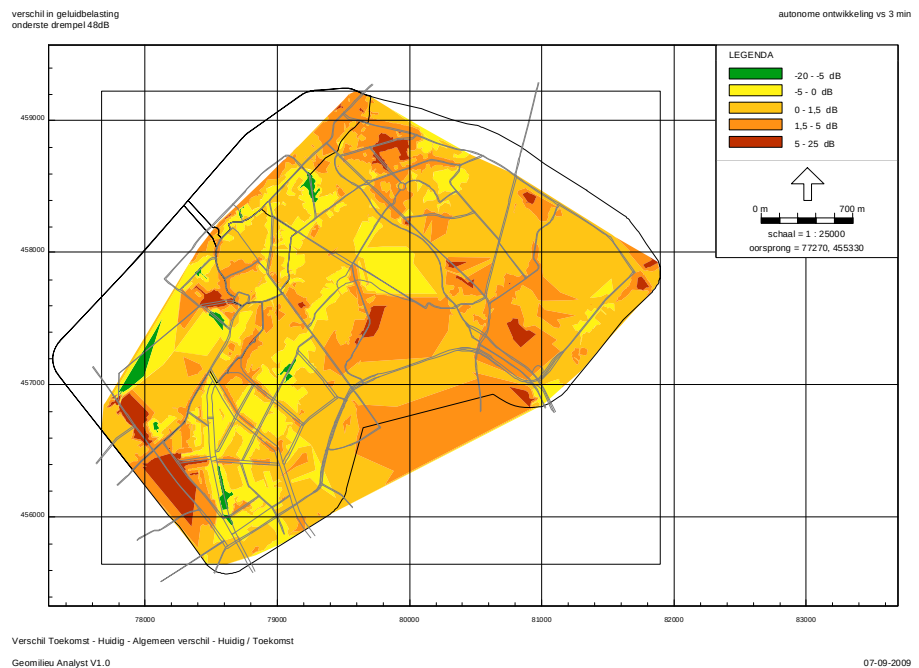
**Afbeelding 5.36**

Rekenpunten met  
geluidbelasting >69dB  
voor infrastructuur variant  
3 max

*In bijlage 5 is een afbeelding  
op A4 formaat opgenomen*

**Afbeelding 5.37**

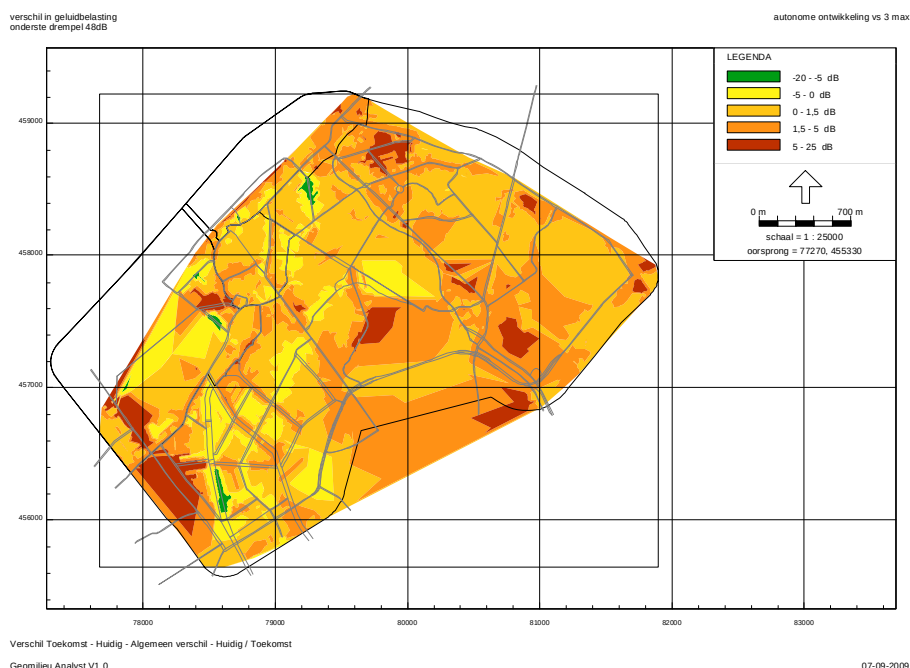
Verskil in geluidbelasting  
tussen de autonome  
ontwikkeling en infrastructuur  
variant 3 min



In deze plot zijn alle rekenpunten met een referentiebelasting van <48 dB op 48 dB gezet. Immers, een toename in geluidsbelasting is het kader van voorkeursgrenswaarde relevant vanaf 48 dB. Voorbeeld: op locatie A is in de referentiesituatie sprake van 32 dB. Dat wordt door het masterplan 52 dB. De toename is dan 20 dB, maar in deze verschilplot aangeduid in categorie 1,5-5 dB.

**Afbeelding 5.38**

Verskil in geluidbelasting  
tussen de autonome  
ontwikkeling en infrastructuur  
variant 3 max



In deze plot zijn alle rekenpunten met een referentiebelasting van <48 dB op 48 dB gezet.

Immers, een toename in geluidsbelasting is het kader van voorkeursgrenswaarde relevant vanaf 48 dB. Voorbeeld: op locatie A is in de referentiesituatie sprake van 32 dB. Dat wordt door het masterplan 52 dB. De toename is dan 20 dB, maar in deze verschilplot aangeduid in categorie 1,5-5 dB.

In onderstaande tabel is de geluidbelasting voor de rekenpunten per klasse weergegeven, per deelgebied voor de referentiesituatie en de voorgenomen activiteit.

**Tabel 5.14**

Geluidsbelasting rekenpunten  
per klasse: de referentiesituatie  
en de voorgenomen activiteit

| Omschrijving                        | 0-45 | 45-50 | 50-55 | 55-60 | 60-65 | 65-70 | 70-99 | >50 dB |
|-------------------------------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| <b>Referentiesituatie</b>           |      |       |       |       |       |       |       |        |
| Scheveningen                        | 2621 | 2107  | 1608  | 1633  | 2007  | 1314  | 49    | 6611   |
| Scheveningen-Haven                  | 502  | 168   | 206   | 166   | 76    | 194   | 10    | 652    |
| Scheveningen-Dorp                   | 419  | 171   | 77    | 133   | 128   | 169   | 0     | 507    |
| Scheveningen-Bad                    | 71   | 75    | 61    | 96    | 137   | 63    | 0     | 357    |
| Scheveningen Overig                 | 1629 | 1693  | 1264  | 1238  | 1666  | 888   | 39    | 5095   |
| <b>Infrastructuur variant 1 min</b> |      |       |       |       |       |       |       |        |
| Scheveningen                        | 2700 | 2328  | 1745  | 1529  | 2071  | 907   | 59    | 6311   |
| Scheveningen-Haven                  | 479  | 304   | 155   | 103   | 197   | 65    | 19    | 539    |
| Scheveningen-Dorp                   | 514  | 122   | 104   | 134   | 193   | 30    | 0     | 461    |
| Scheveningen-Bad                    | 137  | 59    | 88    | 55    | 78    | 86    | 0     | 307    |
| Scheveningen Overig                 | 1570 | 1843  | 1398  | 1237  | 1603  | 726   | 40    | 5004   |
| <b>Infrastructuur variant 1 max</b> |      |       |       |       |       |       |       |        |
| Scheveningen                        | 2592 | 2374  | 1740  | 1576  | 2042  | 904   | 111   | 6373   |
| Scheveningen-Haven                  | 447  | 322   | 138   | 125   | 203   | 19    | 68    | 553    |
| Scheveningen-Dorp                   | 496  | 121   | 130   | 117   | 195   | 38    | 0     | 480    |
| Scheveningen-Bad                    | 112  | 67    | 90    | 70    | 78    | 86    | 0     | 324    |
| Scheveningen Overig                 | 1537 | 1864  | 1382  | 1264  | 1566  | 761   | 43    | 5016   |

|                                     |      |      |      |      |      |      |     |      |
|-------------------------------------|------|------|------|------|------|------|-----|------|
| <b>Infrastructuur variant 2 min</b> |      |      |      |      |      |      |     |      |
| Scheveningen                        | 2481 | 2307 | 1705 | 1646 | 2013 | 1111 | 76  | 6551 |
| Scheveningen-Haven                  | 385  | 295  | 142  | 102  | 114  | 273  | 11  | 642  |
| Scheveningen-Dorp                   | 428  | 162  | 104  | 101  | 205  | 97   | 0   | 507  |
| Scheveningen-Bad                    | 88   | 52   | 85   | 75   | 140  | 63   | 0   | 363  |
| Scheveningen Overig                 | 1580 | 1798 | 1374 | 1368 | 1554 | 678  | 65  | 5039 |
| <b>Infrastructuur variant 2 max</b> |      |      |      |      |      |      |     |      |
| Scheveningen                        | 2362 | 2370 | 1733 | 1676 | 1949 | 1173 | 76  | 6607 |
| Scheveningen-Haven                  | 300  | 356  | 160  | 108  | 109  | 278  | 11  | 666  |
| Scheveningen-Dorp                   | 421  | 161  | 107  | 106  | 202  | 100  | 0   | 515  |
| Scheveningen-Bad                    | 86   | 50   | 88   | 76   | 140  | 63   | 0   | 367  |
| Scheveningen Overig                 | 1555 | 1803 | 1378 | 1386 | 1498 | 732  | 65  | 5059 |
| <b>Infrastructuur variant 3 min</b> |      |      |      |      |      |      |     |      |
| Scheveningen                        | 1868 | 2519 | 1772 | 1454 | 2144 | 1440 | 142 | 6952 |
| Scheveningen-Haven                  | 279  | 336  | 196  | 121  | 89   | 255  | 46  | 707  |
| Scheveningen-Dorp                   | 303  | 253  | 107  | 99   | 179  | 100  | 56  | 541  |
| Scheveningen-Bad                    | 45   | 66   | 87   | 86   | 93   | 125  | 1   | 392  |
| Scheveningen Overig                 | 1241 | 1864 | 1382 | 1148 | 1783 | 960  | 39  | 5312 |
| <b>Infrastructuur variant 3 max</b> |      |      |      |      |      |      |     |      |
| Scheveningen                        | 1318 | 2594 | 1958 | 1514 | 1952 | 1669 | 334 | 7427 |
| Scheveningen-Haven                  | 166  | 339  | 266  | 146  | 82   | 115  | 208 | 817  |
| Scheveningen-Dorp                   | 228  | 304  | 127  | 98   | 172  | 112  | 56  | 565  |
| Scheveningen-Bad                    | 39   | 43   | 113  | 75   | 80   | 152  | 1   | 421  |
| Scheveningen Overig                 | 885  | 1908 | 1452 | 1195 | 1618 | 1290 | 69  | 5624 |

In de tabel 5.15 wordt per variant het aantal rekenpunten met een geluidbelasting van 50 dB of meer en 69 dB of meer geïndexeerd, waarbij de referentiesituatie als 100 wordt gedefinieerd.

**Tabel 5.15**

Aantal rekenpunten met geluidbelasting >50dB en Aantal rekenpunten met geluidbelasting >69dB t.o.v. de referentiesituatie (=100)

| Rekenpunten met geluidbelasting >50 dB | Bad   | Dorp  | Haven | Scheveningen Overig | Scheveningen Totaal |
|----------------------------------------|-------|-------|-------|---------------------|---------------------|
| Referentie (per definitie 100)         | 100   | 100   | 100   | 100                 | 100                 |
| Infrastructuur variant 1 min           | 86    | 91    | 83    | 98                  | 96                  |
| Infrastructuur variant 1 max           | 90,8  | 94,7  | 84,8  | 98,4                | 96,4                |
| Infrastructuur variant 2 min           | 102   | 100   | 99    | 99                  | 99                  |
| Infrastructuur variant 2 max           | 102,8 | 101,6 | 102,1 | 99,3                | 99,9                |
| Infrastructuur variant 3 min           | 110   | 107   | 108   | 104                 | 105                 |
| Infrastructuur variant 3 max           | 117,9 | 111,4 | 125,3 | 110,4               | 112,3               |
| Rekenpunten met geluidbelasting >69 dB | Bad   | Dorp  | Haven | Scheveningen Overig | Scheveningen Totaal |
| Referentie                             | 100   | 100   | 100   | 100                 | 100                 |
| Infrastructuur variant 1 min           | *     | 0,0   | 78,2  | 123,5               | 75,7                |
| Infrastructuur variant 1 max           | *     | 0,0   | 83,9  | 123,5               | 77,3                |
| Infrastructuur variant 2 min           | *     | 6,3   | 174,7 | 200,0               | 132,8               |
| Infrastructuur variant 2 max           | *     | 11,7  | 240,2 | 199,2               | 152,4               |
| Infrastructuur variant 3 min           | *     | 98,2  | 227,6 | 242,9               | 195,6               |
| Infrastructuur variant 3 max           | *     | 104,5 | 300,0 | 356,3               | 267,5               |

## 5.2.3

## EFFECTBEOORDELING

Tabel 5.16 geeft een overzicht van de effectbeoordeling voor het aspect geluid. Na de tabel volgt een toelichting op de effectscores.

**Tabel 5.16**

Effectbeoordeling voor het aspect geluid (met betrekking tot de geluidbelasting). Het betreft hier de min varianten

| Geluidbelast gebied en woningen* | Bad | Dorp | Haven | Scheveningen |
|----------------------------------|-----|------|-------|--------------|
| Infrastructuurvariant 1          | +   | 0/+  | +     | 0/+          |
| Infrastructuurvariant 2          | 0/- | 0    | 0/+   | 0/+          |
| Infrastructuurvariant 3          | 0/- | 0/-  | 0/-   | 0/-          |

\* het geluidsbelast gebied en woningen zijn van elkaar afhankelijk. Derhalve is voor de effectbeoordeling geen onderscheid gemaakt in deze criteria. Daarnaast is het aantal woningen niet exact bepaald, maar is gekeken naar de rekenpunten in het gebied gekoppeld aan het adressenbestand van de gemeente Den Haag.

Uit de tabel met geïndexeerde geluidsbelaste rekenpunten (Tabel 5.155.16) blijkt dat voor infrastructuur variant 1 de geluidbelasting in alle deelgebieden gemiddeld gezien afneemt ten opzichte van de referentiesituatie. Bij infrastructuur variant 3 neemt de geluidbelasting juist toe in alle deelgebieden.

***Effectbeschrijving infrastructuur variant 1***

In vrijwel het gehele aandachtsgebied neemt de geluidbelasting ten opzichte van de referentiesituatie toe. Voor de omgeving van de Nieuwe Duinweg, Doornstraat, Duinstraat en Keizerstraat is de toename meer dan 5 dB, voor de Houtrustweg ten noorden van de Westduinweg zelfs fors meer dan 5 dB. Daar staat tegenover dat de geluidbelasting in de omgeving Van Boetzelaerlaan, Westduinweg, Schokkerweg, Zeesluisweg, Badhuisstraat, Juriaan Kokstraat, Wassenaarsestraat en Gevers Deynootweg met ten minste 5 dB afneemt.

Ten opzichte van de referentiesituatie zijn er niet langer rekenpunten met een geluidbelasting van meer dan 69 dB voor de Juriaan Kokstraat, Scheveningseweg en Westduinweg. Daarentegen doen zich nieuwe knelpunten voor op de Houtrustweg en de Pompstationweg.

Het verschil tussen autonome ontwikkeling en infrastructuur variant 1 max is vergelijkbaar met infrastructuur variant 1 min. Ook voor de Stadhouderslaan zijn in deze variant rekenpunten met een geluidbelasting van meer dan 69 dB.

Per saldo neemt het aantal geluidbelaste rekenpunten in het studiegebied af. Voor de verschillende deelgebieden is er een sterke afname van geluidbelaste rekenpunten in Scheveningen-Bad (-14%) en Scheveningen-Haven (-17%). Deze afname is in alle gevallen positief beoordeeld (+). In Scheveningen-Dorp is de afname iets geringer (-9%), waarmee hier de beoordeling licht positief is (0/+). Voor het totale studiegebied is er ook sprake van een afname (-4%) waarmee infrastructuur variant 1 voor het heel Scheveningen licht positief scoort (0/+). Voor Bad en Dorp geldt een afname van het aantal geluidbelaste rekenpunten, zowel in de lagere als in de hogere geluidsbelastingen. Voor Haven is er een kleine toename (3%) van het aantal geluidsbelaste rekenpunten tussen de 60 en 69 dB. Daar staat tegenover dat het aantal rekenpunten boven de 69 dB fors afneemt.

***Effectbeschrijving infrastructuur variant 2***

In een groot deel van het aandachtsgebied neemt de geluidbelasting ten opzichte van de referentiesituatie toe, al is de toename minder dan in infrastructuur variant 1. Voor de

omgeving van de Brusselselaan, Haringkade, Doornstraat en Zeesluisweg is de toename meer dan 5 dB, voor de Houtrustweg ten noorden van de Westduinweg zelfs fors meer dan 5 dB. Daar staat tegenover dat de geluidbelasting in de omgeving Van Boetzelaerlaan, Statenlaan, Schokkerweg, Vissershavenstraat en Badhuisweg met ten minste 5 dB afneemt.

Ten opzichte van de referentiesituatie zijn er niet langer rekenpunten met een geluidbelasting van meer dan 69 dB voor de Juriaan Kokstraat en Scheveningseweg. Daarentegen doen zich nieuwe knelpunten voor op de Houtrustweg, Oesterweg en de Pompstationweg.

Per saldo neemt het aantal geluidbelaste rekenpunten in het studiegebied met 1% af. Voor Scheveningen-Bad neemt het aantal geluidsbelaste rekenpunten licht toe (+2%) en is de beoordeling licht negatief (0/-). In Scheveningen-Haven is er sprake van een geringe afname van aantal geluidsbelaste rekenpunten (-1%). Dit is licht positief beoordeeld (0/+). In Scheveningen-Dorp is de situatie gelijk aan de referentiesituatie. Voor het totale studiegebied is er ook sprake van een marginale afname (-1%) waarmee infrastructuur variant 2 voor het heel Scheveningen licht positief scoort (0/+).

Hierbij moet nog wel worden aangetekend dat in Scheveningen-Haven zowel het aantal rekenpunten met een geluidbelasting tussen de 60 en 69 dB (+40% voor zowel 2 min als 2 max) als het aantal geluidsbelaste rekenpunten boven de 69 dB (75% voor 2 min en 140% voor 2 max) toeneemt. Voor Scheveningen Overig is er een verdubbeling van het aantal geluidsbelaste rekenpunten boven de 69 dB. Dit is een belangrijk aandachtspunt bij de uitwerking van het masterplan.

Ook in infrastructuur variant 2 max is er sprake van toename, vergelijkbaar met infrastructuur variant 2 min. De toename in de omgeving Houtrustweg ten noorden van de Westduinweg is wat groter, maar aanvullend wordt nu ook in de omgeving Frederik Hendriklaan (tussen Prins Mauritslaan en Van Oldenbarneveldlaan) meer dan 5 dB afname vastgesteld.

### ***Effectbeschrijving infrastructuur variant 3***

In vrijwel het gehele aandachtsgebied neemt de geluidbelasting ten opzichte van de referentiesituatie toe. Voor de omgeving van de Badhuisweg, Gentsestraat, Harstenhoekweg, Hogeweg, Zeesluisweg, Kranenburgweg en Willem de Zwijgerlaan is de toename meer dan 5 dB, voor de Houtrustweg zelfs plaatselijk fors meer dan 5 dB. Daar staat tegenover dat de geluidbelasting in de omgeving Van Boetzelaerlaan, Frederik Hendriklaan, Schokkerweg, Vissershavenstraat en Renbaanstraat met ten minste 5 dB afneemt.

Ten opzichte van de referentiesituatie doen zich in infrastructuurvariant 3 nieuwe knelpunten voor op de Houtrustweg, Oesterweg, Gevers Deynootweg, Duinstraat en Schelvisstraat. In infrastructuurvariant 3 max komen daar nog de Pompstationweg, Stadhouderslaan, Harstenhoekweg, Van Lennepweg en Johan Willem Frisoweg bij.

Per saldo neemt het aantal geluidbelaste rekenpunten in het studiegebied toe met 5%. De toename ten opzichte van de autonome ontwikkeling in infrastructuur variant 3 max is vergelijkbaar met 3 min, zij het marginaal groter. Voor Scheveningen-Bad neemt het aantal geluidbelaste rekenpunten het sterkst toe (+10%), voor Scheveningen-Dorp (+7%) en Scheveningen-Haven (+8%) is de toename vrijwel gelijk. Infrastructuur variant 3 is daarmee

voor alle deelgebieden licht negatief beoordeeld (0/-). Voor het totale studiegebied wordt de toename iets afgevlakt maar is nog steeds sprake van 5% toename, waarmee infrastructuur variant 3 voor het heel Scheveningen licht negatief scoort (0/-).

Hierbij moet nog wel worden aangetekend dat in Scheveningen-Haven het aantal rekenpunten met een geluidbelasting van meer dan 68 dB fors toeneemt (127% voor 3 min en 200% voor 3 max). Voor Scheveningen is er voor deze categorie een toename van 140% voor 3 min en 250% 3 max. Dit is een belangrijk aandachtspunt bij de uitwerking van het masterplan.

### **Toets aan het Actieplan Omgevingslawaaï**

In het 'Actieplan Omgevingslawaaï' van de gemeente Den Haag worden de Kolenwagenslag, de Waalsdorperweg (tussen de Van Bernwardeweg en de Van Alkemadeweg) en de Westduinweg (tussen de Datheenstraat en de Pietermanstraat) genoemd als knelpunten binnen het aandachtsgebied.

Uit de berekeningen blijkt dat voor alle drie de infrastructuur varianten (min en max) op de Waalsdorperweg en Kolenslagweg de geluidbelasting wordt gereduceerd tot onder de plandrempel. In de infrastructuur varianten 1 min en 1 max wordt bij de Westduinweg eveneens voldaan de doelstelling uit het 'Actieplan Omgevingslawaaï'.

In het overige gebied worden in alle infrastructuur varianten nieuwe knelpunten vastgesteld. De knelpunten zijn in onderstaande tabel weergegeven per variant met een 'X'.

**Tabel 5.17**

Knelpunten geluidbelasting

*De min en max toevoeging*

*houdt in:*

*Min= masterplan excl*

*buitenhaven*

*Max = masterplan incl*

*buitenhaven*

|                       | AO | 1 min | 1 max | 2 min | 2 max | 3 min | 3 max |
|-----------------------|----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Waalsdorperweg        |    |       |       |       |       |       |       |
| Kolenslagweg          |    |       |       |       |       |       |       |
| Westduinweg           | X  |       | X     | X     | X     | X     | X     |
| Jurriaan Kokstraat    | X  |       |       |       |       | X     | X     |
| Scheveningseweg       | X  |       |       |       |       | X     | X     |
| Zwolsestraat          | X  | X     | X     | X     | X     | X     | X     |
| Koninginnegracht      | X  | X     | X     | X     | X     | X     | X     |
| President Kennedylaan | X  | X     | X     | X     | X     | X     | X     |
| Conradkade            | X  | X     | X     | X     | X     | X     | X     |
| Houtrustweg           |    | X     | X     | X     | X     | X     | X     |
| Pompstationweg        |    | X     | X     | X     | X     |       | X     |
| Stadhouderslaan       |    |       | X     |       |       |       | X     |
| Oesterweg             |    |       |       | X     | X     | X     | X     |
| Gevers Deynootweg     |    |       |       |       |       | X     | X     |
| Duinstraat            |    |       |       |       |       | X     | X     |
| Schelvisstraat        |    |       |       |       |       | X     | X     |
| Harstenhoekweg        |    |       |       |       |       |       | X     |
| Van Lennepweg         |    |       |       |       |       |       | X     |
| Jan Willem Frisolaan  |    |       |       |       |       |       | X     |

## 5.2.4

### **RANDVOORWAARDEN EN AANBEVELINGEN**

Het masterplan veroorzaakt in delen van het gebied een toename van de geluidsbelasting. Wanneer dit resulteert in een nieuw geluidsknelpunt in de zin van het Actieplan Omgevingslawaaï (overschrijding van de plandrempel van 68 dB) dan moeten maatregelen worden getroffen om overschrijding van de plandrempel teniet te doen. Voor het overige geldt dat toenames in de geluidsbelasting getoetst worden aan de Wet geluidhinder. Bij de aanleg of reconstructie van een weg is een toename van 1,5 dB in beginsel toelaatbaar. Als de toename meer bedraagt dan 1,5 dB dan is er sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en moeten maatregelen worden getroffen om de geluidsbelasting te

beperken. Voor verschillende wegen in het plangebied is de toename meer dan 1,5 dB en zelfs meer dan de maximaal toegestane toename van 5 dB. Dit betekent dus dat in de uitwerking van de plannen maatregelen moeten worden opgenomen om de geluidsbelasting te beperken (inclusief financiering). Als blijkt dat de maatregelen onvoldoende effectief zijn kan het verlenen van een hogere grenswaarde aan de orde zijn.

Maatregelen in de vorm van stillere wegdekverharding kunnen bijdragen aan het oplossen van het probleem.

Indien de isolatiewaarde van een bestaande woning onvoldoende is, moeten, daar waar sprake is van een overschrijding, ook isolatiemaatregelen uitgevoerd worden.

## 5.2.5 LEEMTEN IN KENNIS

Er zijn geen leemten in kennis geconstateerd die de besluitvorming belemmeren.

## 5.3 LUCHTKWALITEIT

### 5.3.1 TOELICHTING BEOORDELING CRITERIA

De effecten van de voorgenomen activiteit zijn ten aanzien van luchtkwaliteit getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. De beschrijving richt zich op de maatgevende luchtcomponenten fijn stof  $PM_{10}$  en stikstofdioxide  $NO_2$ . De beschrijving vindt plaats op basis van de uitstoot per jaar en de toetsing van de optredende concentraties aan de grenswaarden van het Wet milieubeheer luchtkwaliteitseisen die in onderstaande tabel zijn opgenomen.

**Tabel 5.18**

Grenswaarden voor  
luchtkwaliteit

| Stof                                             | concentratie        | Omschrijving                                                    |
|--------------------------------------------------|---------------------|-----------------------------------------------------------------|
| zwevende deeltjes<br>( $PM_{10}$ )               | 40 ( $\mu g/m^3$ )  | Jaargemiddelde                                                  |
|                                                  | 50 ( $\mu g/m^3$ )  | 24-uursgemiddelde dat 35 keer per jaar overschreden mag worden* |
| Stikstofdioxide ( $NO_2$ )<br>grenswaarde (2010) | 40 ( $\mu g/m^3$ )  | Jaargemiddelde                                                  |
|                                                  | 200 ( $\mu g/m^3$ ) | uurgemiddelde dat 18 keer per jaar overschreden mag worden**    |

\* deze waarde komt overeen met de jaargemiddelde waarde van  $32,5 \mu g/m^3$

\* de overeenkomstige jaargemiddelde concentratie is hoger dan  $40 \mu g/m^3$

De toetsing van de luchtkwaliteit vindt plaats aan de hand van de concentratie op 10 meter vanaf de rand van de wegverharding, tenzij er een gevel binnen die afstand aanwezig is.

Voor de effectbeoordeling van de infrastructuur varianten is een afname van de  $PM_{10}$  en/of  $NO_2$  ten opzichte van de referentiesituatie van  $0-2 \mu g/m^3$  licht positief beoordeeld (0/+),  $>2 \mu g/m^3$  is positief beoordeeld (+). Wanneer een bestaande overschrijding wordt opgelost is de beoordeling sterk positief (++). Voor de effectbeoordeling van de infrastructuur varianten is een toename van de  $PM_{10}$  en/of  $NO_2$  neutraal beoordeeld voor zover deze niet leidt tot overschrijdingen (0). Wanneer er op 1 weg een overschrijding geconstateerd wordt is dit licht negatief (0/-), bij 2 wegen is dit negatief beoordeeld (-) en bij meer dan 2 wegen sterk negatief (- -). Dit hangt samen met de benodigde maatregelen om een overschrijding



op te kunnen hebben: hoe meer wegen worden verholpen hoe zwaarder het pakket dat nodig is.

### ***Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)***

Het NSL is de onderbouwing van het uitstel dat de Europese Commissie aan Nederland heeft verleend voor het voldoen aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. De effecten van ruimtelijke projecten worden gecompenseerd door het hele pakket van luchtkwaliteitsmaatregelen dat in het NSL is opgenomen. Daardoor is er meer tijd om maatregelen uit te voeren en te ontwikkelen en daardoor kunnen ruimtelijke projecten doorgaan.

Alleen ruimtelijke projecten die in betekenende mate (IBM) de luchtkwaliteit verslechteren worden nog indirect getoetst aan de Europese normen voor luchtkwaliteit. Het gaat hierbij om grote projecten. Het Ruimtelijk project Den Haag Scheveningen Haven is opgenomen in de NSL-lijst met IBM-projecten. Dat wil zeggen dat het project gerealiseerd kan worden binnen de kaders van het NSL en er geen nadere berekeningen benodigd zijn.

Het Masterplan Scheveningen-kust is groter dan het plangebied dat is opgenomen in bijlage 8 bij het NSL. Derhalve zijn wel berekeningen uitgevoerd naar de luchtkwaliteit in het kader van voorliggend planMER. Indien voldaan kan worden aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer luchtkwaliteitseisen is realisatie van het project mogelijk. De omvang van het plan Scheveningen-haven in het NSL bestaat uit:

- 900 woningen
- 100.000 m<sup>2</sup> Bvo kantoorfunctie
- 100.000 m<sup>2</sup> Bvo congresfunctie

In de plannen voor Scheveningen-Haven zijn momenteel 800 woningen en 135.000 m<sup>2</sup> bvo commercieel vastgoed opgenomen.

Aan de hand hiervan zijn de verkeersaantallen gegenereerd voor het NSL en de basis van de drie infrastructuur varianten.

## 5.3.2

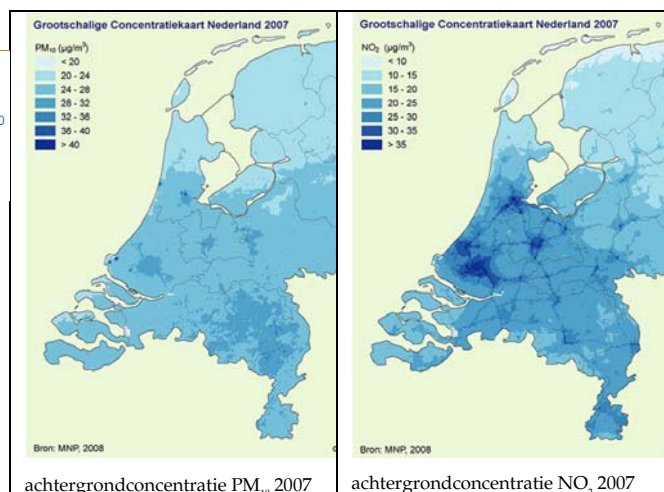
### **REFERENTIESITUATIE EN VOORGENOMEN ACTIVITEIT**

In de huidige situatie wordt de luchtkwaliteit in het studiegebied bepaald door de grootschalige achtergrondconcentratie, de lokale bijdrage van het bedrijventerrein, vissershaven en de ontsluitingswegen van het bedrijventerrein en vissershaven. In het kader van het onderhavige onderzoek zijn de luchtcomponenten fijn stof (PM<sub>10</sub>) en stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) van belang.

Het heersende jaargemiddelde achtergrondconcentratie fijn stof (PM<sub>10</sub>) en stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) in Nederland in 2007 is in onderstaande afbeelding weergegeven.

**Afbeelding 5.39**

Jaargemiddelde  
achtergrondconcentraties  $PM_{10}$   
en  $NO_2$  en in 2007



Langs de kust van Scheveningen bedraagt de jaargemiddelde achtergrondconcentratie fijn stof 25,7 tot 25,9  $\mu g/m^3$  in 2007, exclusief aftrek voor zeezoutcorrectie van 6  $\mu g/m^3$  voor de gemeente Den Haag. De jaargemiddelde achtergrondconcentratie  $NO_2$  bedraagt 25,7 tot 25,9  $\mu g/m^3$ .

#### **Referentiesituatie**

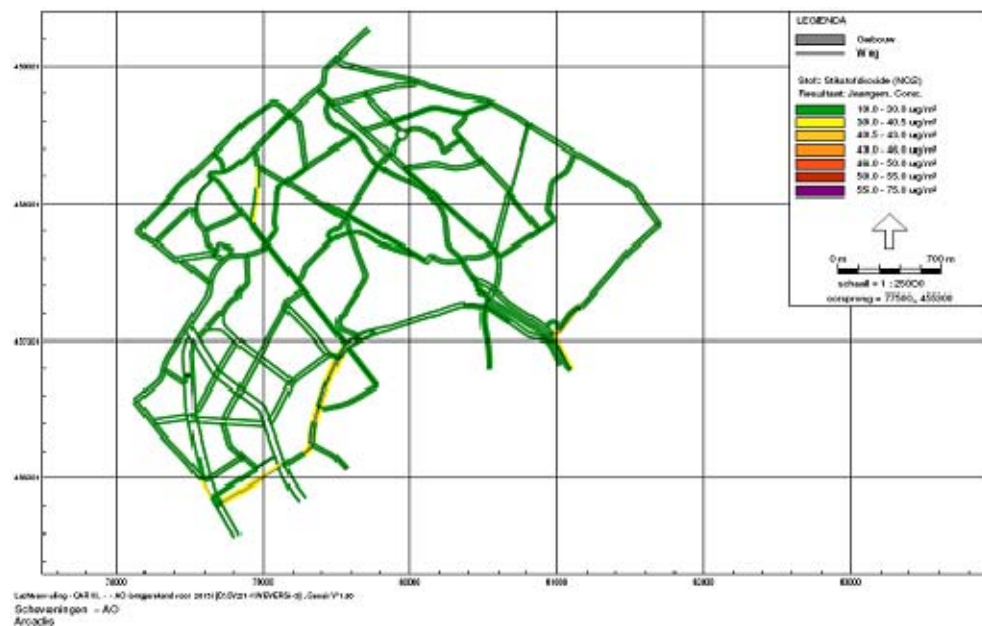
Voor de toetsing van de effecten van extra bezoekersverkeer vanuit de masterplan ontwikkelingen voor de drie infrastructuur varianten is een vergelijking gemaakt met de referentiesituatie 2015. In latere peiljaren is de daling in achtergrondconcentratie en emissie, als gevolg van nieuwe technieken, namelijk hoger dan de toename door autonome ontwikkeling in verkeersintensiteit. Derhalve is de effectbeoordeling beperkt tot het peiljaar 2015 in tegenstelling tot de overige MER aspecten waarin het peiljaar 2020 gehanteerd is. Langs de kust van Scheveningen bedraagt de maximale jaargemiddelde achtergrondconcentratie fijn stof ( $PM_{10}$ ) voor dat jaar 23,6  $\mu g/m^3$  (17,6  $\mu g/m^3$  inclusief zeezoutaftrek). De maximale jaargemiddelde achtergrondconcentratie  $NO_2$  bedraagt 25,2  $\mu g/m^3$ .

#### **Voorgenomen activiteit**

In onderstaande afbeeldingen zijn de berekende concentraties voor  $NO_2$  en de plaatsen waar overschrijding van de jaargemiddelde concentratie plaatsvindt weergegeven voor de referentiesituatie en de drie infrastructuur varianten.

**Afbeelding 5.40**

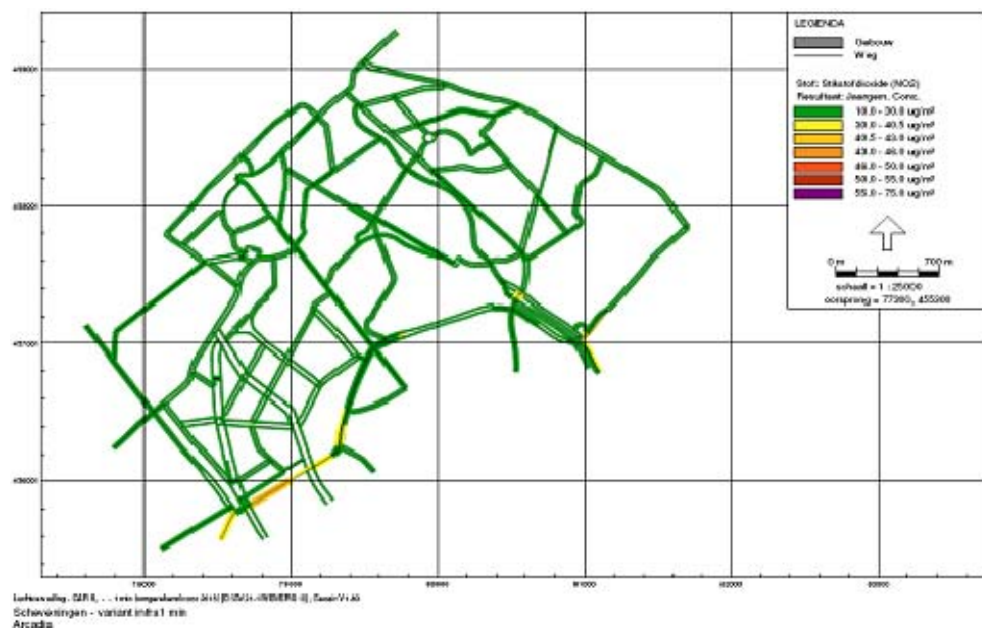
Jaargemiddelde concentraties  
voor NO<sub>2</sub> in de  
referentiesituatie

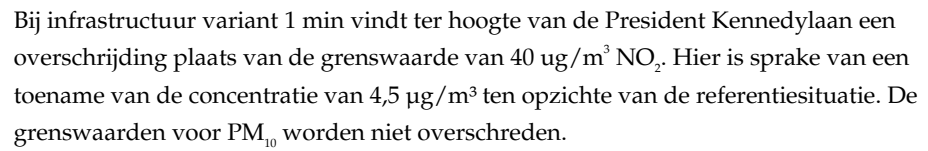


Er vinden geen overschrijdingen plaats in de referentiesituatie.

**Afbeelding 5.41**

Jaargemiddelde concentraties  
voor NO<sub>2</sub> en plaatsen waar  
deze boven de 40 µg/m<sup>3</sup> komt  
voor infrastructuur variant 1  
min

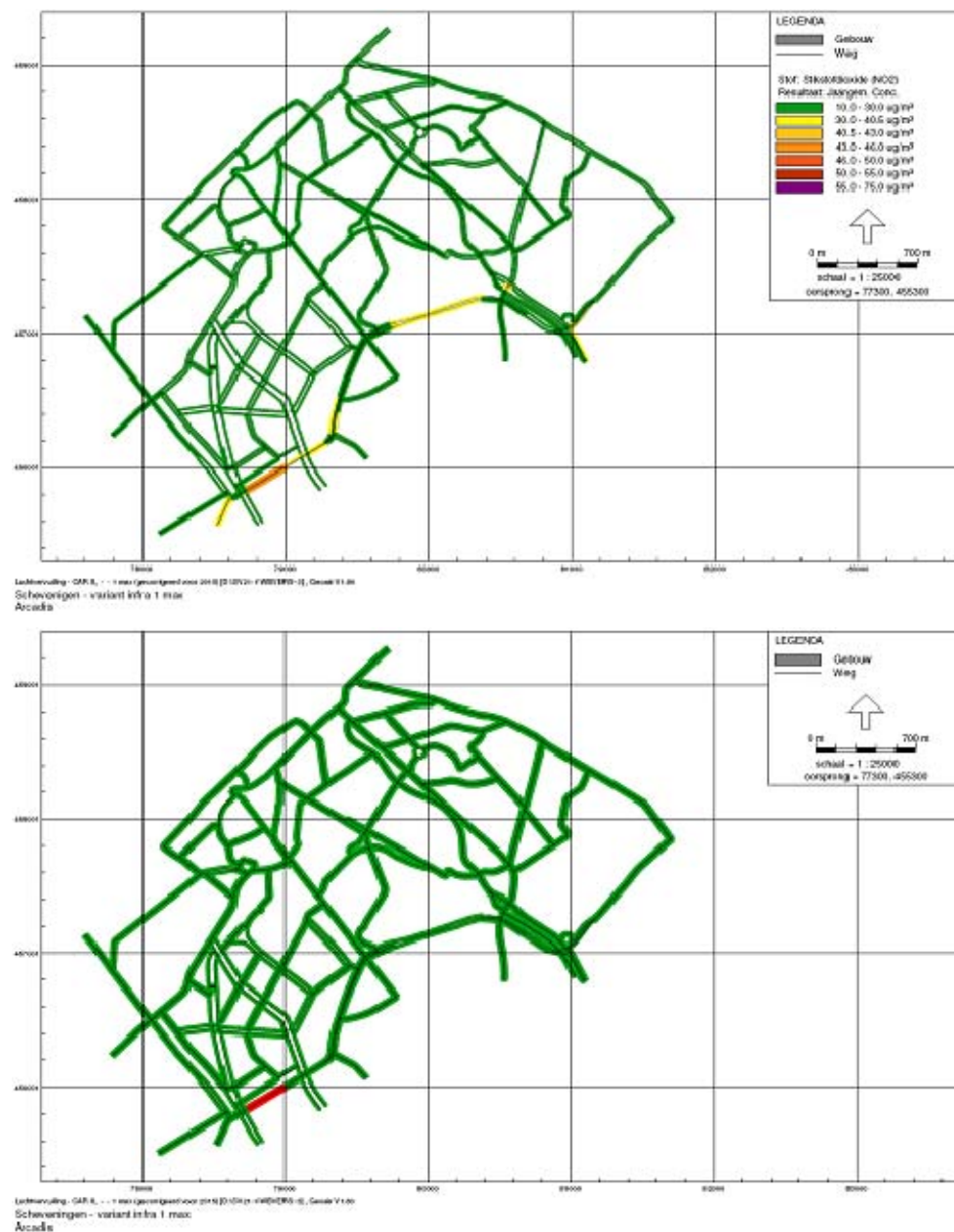




Bij infrastructuur variant 1 min vindt ter hoogte van de President Kennedylaan een overschrijding plaats van de grenswaarde van  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{NO}_2$ . Hier is sprake van een toename van de concentratie van  $4,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$  ten opzichte van de referentiesituatie. De grenswaarden voor  $\text{PM}_{10}$  worden niet overschreden.

**Afbeelding 5.42**

Jaargemiddelde concentraties voor NO<sub>2</sub> en plaatsen waar deze boven de 40 µg/m<sup>3</sup> komt voor infrastructuur variant 1 max

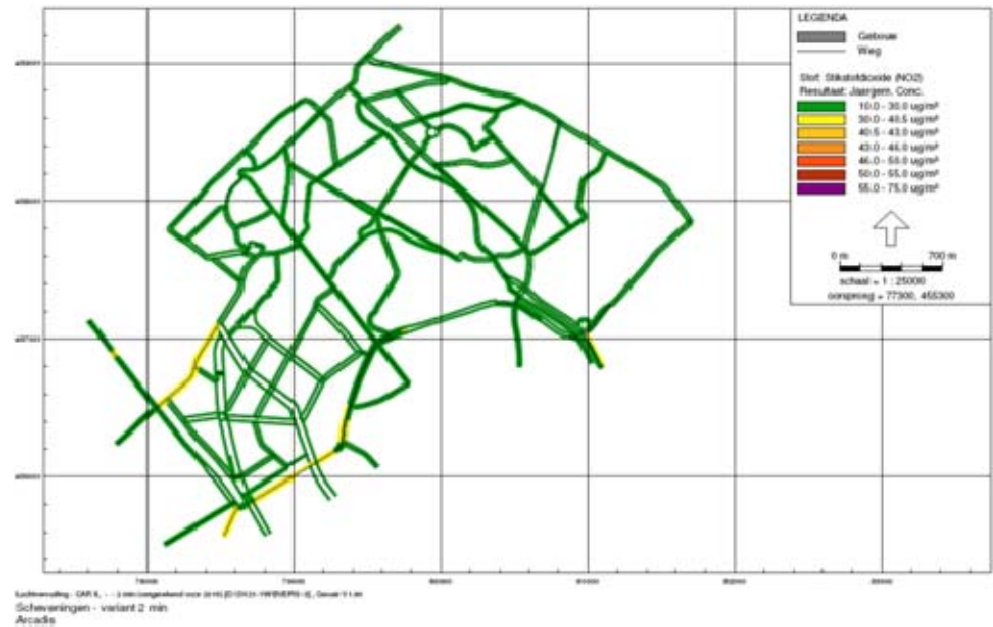


Bij infrastructuur variant 1 max vindt ter hoogte van de President Kennedylaan een overschrijding plaats van de grenswaarde van 40 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub>. Hier is sprake van een toename van de concentratie van 6,0 µg/m<sup>3</sup> ten opzichte van de referentiesituatie. In deze variant wordt op deze plaats de hoogste jaargemiddelde concentratie voor NO<sub>2</sub> berekend. Deze bedraagt 43,74 µg/m<sup>3</sup>.

De grenswaarden voor PM<sub>10</sub> worden niet overschreden.

### Afbeelding 5.43

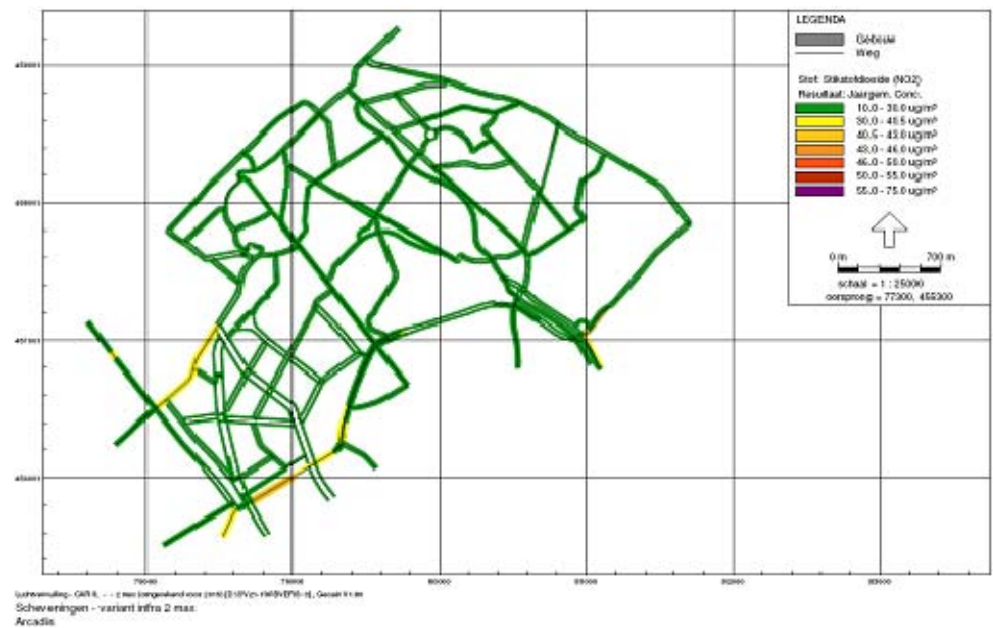
Jaargemiddelde concentraties  
voor NO<sub>2</sub> voor infrastructuur  
variant 2 min



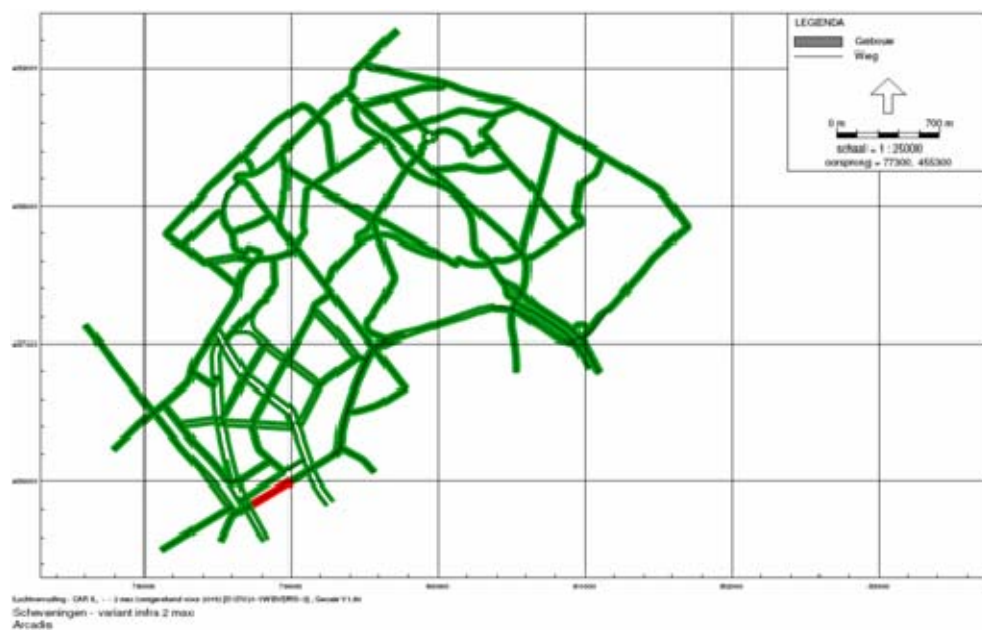
Bij infrastructuur variant 2 min vindt geen overschrijding plaats.

### Afbeelding 5.44

Jaargemiddelde concentraties  
voor NO<sub>2</sub> en plaatsen waar  
deze boven de 40µg/m<sup>3</sup> komt  
voor infrastructuur variant 2  
max



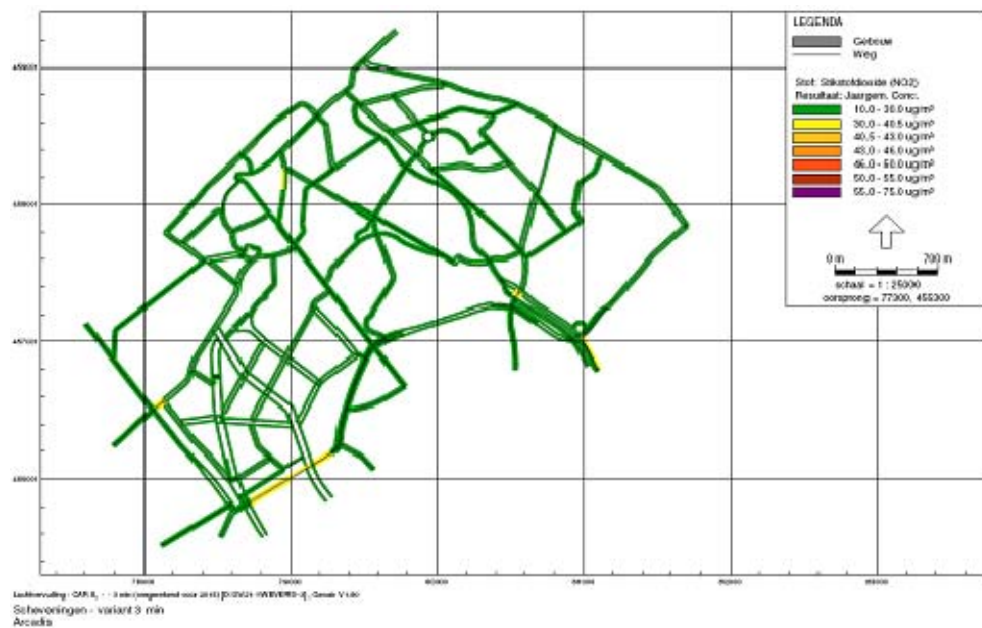




Bij infrastructuur variant 2 max vindt ter hoogte van de President Kennedylaan een overschrijding plaats van de grenswaarde van  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{NO}_2$ . Hier is sprake van een toename van de concentratie van  $4,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$  ten opzichte van de referentiesituatie. De grenswaarden voor  $\text{PM}_{10}$  worden niet overschreden.

#### Afbeelding 5.45

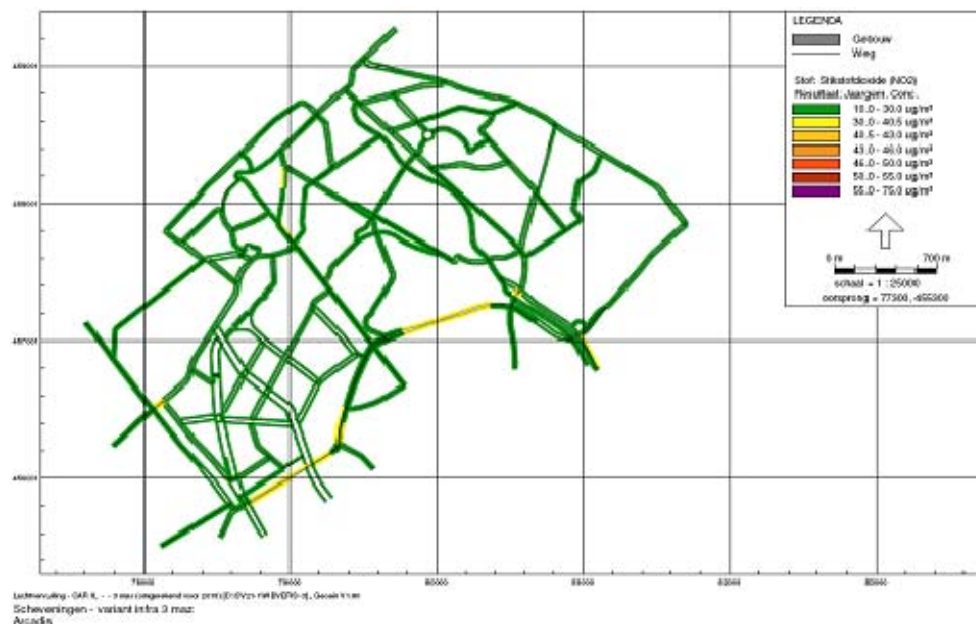
Jaargemiddelde concentraties voor  $\text{NO}_2$  voor infrastructuur variant 3 min



Bij infrastructuur variant 3 min vindt geen overschrijding plaats van de grenswaarden voor  $\text{NO}_2$  en  $\text{PM}_{10}$ .

**Afbeelding 5.46**

Jaargemiddelde concentraties  
voor NO<sub>2</sub> voor infrastructuur  
variant 3 max



Bij infrastructuur variant 3 max vindt geen overschrijding plaats van de grenswaarden voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>.

In Tabel 5.19 zijn voor de referentiesituatie en de verschillende varianten het aantal overschreden kilometers langs wegen weergegeven.

**Tabel 5.19**

Kilometer overschrijding NO<sub>2</sub>  
norm langs de wegen

| Luchtkwaliteit: NO <sub>2</sub> | Overschreden kilometers |
|---------------------------------|-------------------------|
| Referentiesituatie              | 0,00                    |
| Infrastructuurvariant 1 min     | 0,67                    |
| Infrastructuurvariant 1 max     | 0,67                    |
| Infrastructuurvariant 2 min     | 0,00                    |
| Infrastructuurvariant 2 max     | 0,67                    |
| Infrastructuurvariant 3 min     | 0,00                    |
| Infrastructuurvariant 3 max     | 0,00                    |

In Tabel 5.20 zijn voor de autonome ontwikkeling en de verschillende varianten de maximaal berekende concentraties weergegeven. Deze concentraties worden voor alle varianten langs de President Kennedylaan berekend. In de autonome ontwikkeling worden de hoogste concentraties langs de Johan de Wittlaan berekend.

**Tabel 5.20**

Maximale concentraties NO<sub>2</sub> en  
PM<sub>10</sub>

| Luchtkwaliteit: NO <sub>2</sub> | concentraties NO <sub>2</sub><br>[µg/m³] | concentraties PM <sub>10</sub><br>[µg/m³] |
|---------------------------------|------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Ref – Johan de Wittlaan         | 38,64                                    | 21,22                                     |
| Ref – President Kennedylaan     | 37,64                                    | 20,57                                     |
| Infrastructuurvariant 1 min     | 42,24                                    | 21,70                                     |
| Infrastructuurvariant 1 max     | 43,74                                    | 22,09                                     |
| Infrastructuurvariant 2 min     | 40,37*                                   | 21,22                                     |
| Infrastructuurvariant 2 max     | 41,74                                    | 21,57                                     |
| Infrastructuurvariant 3 min     | 38,86                                    | 20,84                                     |
| Infrastructuurvariant 3 max     | 40,09*                                   | 21,15                                     |

\* conform de afrondingsregel voor luchtkwaliteit kan dit tot 40 µg/m³ worden afgerond voor de toetsing



In bijlage 6 zijn alle plots van de luchtkwaliteit opgenomen voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>.

### 5.3.3

#### EFFECTBEOORDELING

Tabel 5.21 geeft een overzicht van de effectbeoordeling voor het aspect luchtkwaliteit. Na de tabel volgt een toelichting op de effectscores.

**Tabel 5.21**

Overzicht effectbeoordeling voor het aspect luchtkwaliteit. Het betreft de 'min' varianten.

| Stikstof (NOx)           | Bad | Dorp | Haven | Scheveningen |
|--------------------------|-----|------|-------|--------------|
| Infrastructuur variant 1 | 0   | 0    | 0     | 0/-          |
| Infrastructuur variant 2 | 0   | 0    | 0     | 0            |
| Infrastructuur variant 3 | 0   | 0    | 0     | 0            |
| Fijn stof (PM10)         | Bad | Dorp | Haven | Scheveningen |
| Infrastructuur variant 1 | 0   | 0    | 0     | 0            |
| Infrastructuur variant 2 | 0   | 0    | 0     | 0            |
| Infrastructuur variant 3 | 0   | 0    | 0     | 0            |

In het hele studiegebied vindt geen overschrijding van de PM<sub>10</sub> grenswaarden plaats.

Binnen het plangebied van het masterplan vindt geen overschrijding plaats van de luchtkwaliteitsnorm. Het masterplan leidt buiten het plangebied maar binnen het grotere studiegebied wel tot een overschrijding bij infrastructuur variant 1 min ter hoogte van de President Kennedylaan. Hier is sprake van een toename van de concentratie van 4,5 µg/m<sup>3</sup> ten opzichte van de referentiesituatie (0/-). Voor de overige infrastructuur varianten treedt ook in het grotere studiegebied geen overschrijding van de grenswaarden voor NO<sub>2</sub> op.

Ten aanzien van de robuustheid van het masterplan bij ontwikkeling van de buitenhaven is gekeken of het toevoegen van de buitenhaven (extra) knelpunten voor luchtkwaliteit genereert. In geen van de deelgebieden vindt een overschrijding plaats van de luchtkwaliteitsnorm. Bij infrastructuur variant 1 max vindt ter hoogte van de President Kennedylaan wel overschrijding plaats (43,74 µg/m<sup>3</sup>). Ook zonder buitenhaven is dit een knelpunt. Bij infrastructuur variant 2 max treedt ook een overschrijding op (41,74 µg/m<sup>3</sup>), waarmee de buitenhaven leidt tot problemen bij infrastructuur variant 2. Bij infrastructuur variant 3 max treedt geen overschrijding op, maar de berekende waarden liggen tegen de grenswaarden aan.

Geconstateerd wordt dat in de infrastructuurvarianten 2 min en 3 max er weliswaar geen knelpunt optreedt bij de President Kennedylaan, maar dat waarden op de grens van de overschrijding liggen. Hierdoor is een risico aanwezig dat bij uitwerking en uitvoering van het masterplan alsnog een knelpunt kan ontstaan.

### 5.3.4

#### RANDVOORWAARDEN EN AANBEVELINGEN

Randvoorwaarde: In het planMER wordt voor de infrastructuur varianten 1 min, 1 max, en 2 max een overschrijding van de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit geconstateerd op de President Kennedylaan. Dit is niet toelaatbaar. Bij een eventuele verdere uitwerking van deze infrastructuur varianten moeten daarom maatregelen worden getroffen om de overschrijdingen ongedaan te maken. Dit kan bijvoorbeeld door het fysiek aanpassen van de omgeving (uitdunnen en/of kappen van bomen) of het lokaal aanpassen van de wegenstructuur.

Het fysiek aanpassen van de omgeving houdt hier in dat de afstand tussen de bomen onderling moet worden vergroot naar minstens 15 meter. Dit is doorgerekend voor infrastructuur variant 1 (zonder buitenhaven) waarbij de maatregel ertoe leidt dat de overschrijding niet meer plaatsvindt.

Voor de infrastructuur varianten 2 min en 3 max vindt er door afrondingsvoordeel geen overschrijding plaats. De waarden liggen op de grens van de overschrijding. Hierdoor is een risico aanwezig dat bij uitwerking en uitvoering van het masterplan alsnog een knelpunt kan ontstaan. Het verdient dan ook aanbeveling om ook bij de eventuele uitwerking van deze varianten de hiervoor genoemde maatregelen te treffen om overschrijdingen te voorkomen.

Het lokaal aanpassen van de wegenstructuur is niet nader onderzocht omdat hierdoor knelpunten op andere wegvakken kunnen ontstaan waarmee deze maatregel mogelijk niet realistisch is.

### 5.3.5

#### LEEMTEN IN KENNIS

Er zijn geen leemten geconstateerd die de besluitvorming belemmeren.

## 5.4

### NATUUR

Voor natuur is de effectbeoordeling per deelgebied beschouwd aan de hand van de ontwikkelingen die voor het betreffende deelgebied voorzien zijn in het masterplan. De infrastructuur varianten zijn voor het aspect natuur niet onderscheidend. Daardoor zijn de varianten niet onafhankelijk van elkaar beoordeeld.

#### NIEUWE BUITENHAVEN

Voor de nieuwe buitenhaven is ten aanzien van natuur een beschouwing gegeven op de mogelijke knelpunten en aandachtspunten. Dit is beoordeeld aan de hand van de drie infrastructuur varianten, waarin de ontwikkelingen uit het masterplan zijn opgenomen. Ook is vermeld of de effecten van de ontwikkelingen in het masterplan kunnen cumuleren met de plannen voor de nieuwe buitenhaven.

### 5.4.1

#### TOELICHTING BEOORDELING CRITERIA

Tijdens de herontwikkeling- en de gebruiksfase van Scheveningen-Haven, -Dorp en -Bad kunnen effecten optreden die een positief of negatief effect hebben op de natuurwaarden in en rond het plangebied. Er kan onderscheid gemaakt worden tussen effecten op beschermde gebieden (Natura 2000-gebied (incl. Beschermde natuurmonument), SEHS) en effecten op soorten (SEHS, Ff-wet). In navolgende tabel staat een overzicht van de mogelijke effecten, een korte omschrijving en de activiteit waarbij deze effecten kunnen optreden. De effecten volgen de indeling zoals die wordt gehanteerd in de effectenindicator van het Ministerie van LNV [6, 7].

<sup>6</sup> LNV, 2007. Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, 20 augustus 2007. Spelregels EHS.

<sup>7</sup> [www.minlnv.nl](http://www.minlnv.nl) effectenindicator

Effecten tijdens de aanlegfase treden vaak tijdelijk op, alleen tijdens de periode van aanleg. Een voorbeeld is trillingseffecten tijdens heikwerkzaamheden om huizen te bouwen. Dit kan tijdelijk enkele diersoorten in de directe omgeving verstoren. Na de werkzaamheden kunnen ze wellicht weer terugkeren.

Effecten tijdens de gebruikfase zijn meestal permanent. Bijvoorbeeld door meer verkeersbewegingen, treedt meer geluidverstoren voor vogelsoorten in bomen langs de wegen. Deze effecten zijn daadwerkelijk van belang om te mitigeren.

Navolgende tabel bevat de beoordelingscriteria voor natuur in dit planMER.

**Tabel 5.22**

Toetsingscriteria  
effectbeoordeling natuur

| Abiotische effecten          | Omschrijving                                                                                                                                                                                                 | Aanleg-<br>Fase | Gebruik-<br>fase |
|------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|------------------|
| 1. Vernietiging (leefgebied) | Afname beschikbaar oppervlak leefgebieden soorten en/of habitattypen                                                                                                                                         | x               |                  |
| 2. versnippering             | Het uiteenvallen van het leefgebied van soorten                                                                                                                                                              | x               |                  |
| 3. verdroging                | Lage grondwaterstanden en/of afnemende kwel. De actuele grondwaterstand is zo lager dan de gewenste/benodigde grondwaterstand                                                                                | x               |                  |
| 4. vernatting                | Hogere grondwaterstanden en/of toenemende kwel als gevolg van menselijk handelen.                                                                                                                            | x               |                  |
| 5. verstoring door geluid)   | Verstoring door onnatuurlijke bronnen; permanent zoals geluid wegverkeer danwel tijdelijk zoals geluidsbelasting bij evenementen. Geluid is een hoorbare trilling, gekenmerkt door geluidsdruk en frequentie | x               | X                |
| 6. verstoring door licht     | Verstoring door kunstmatige lichtbronnen, zoals licht uit woonwijken en industrieterreinen, glastuinbouw, etc.                                                                                               | x               | X                |
| 7. verstoring door trilling  | trillingen in bodem en water, veroorzaakt door menselijke activiteiten, zoals bij boren, heien, verkeer                                                                                                      | x               | X                |
| 8. optische verstoring       | Verstoring door de aanwezigheid en/of bewegingen van mensen danwel voorwerpen die niet thuishoren in het natuurlijke systeem                                                                                 | x               | X                |
| 9. verontreiniging           | Verhoogde concentraties van stoffen, die van nature niet aanwezig zijn in het gebied. Hieronder valt ook stikstofdepositie.                                                                                  | x               | X                |

#### ***Toetsing Vogel- en Habitatrichtlijn, Natuurbeschermingswet***

Plannen of projecten in of in de nabijheid van Speciale Beschermingszones (SBZ) van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn (verder genoemd als Natura 2000-gebied), en/ of Staats- of Beschermd Natuurmonumenten moeten worden getoetst aan het toetsingskader van de Vogel- en Habitatrichtlijn.

Het zuiden van het plangebied grenst aan Natura 2000-gebied 'Westduinpark & Wapendal'. Het Westduinpark is tevens aangewezen als Beschermd Natuurmonument in het kader van

de Natuurbeschermingswet 1967. Het noorden van het plangebied grenst aan Natura 2000-gebied 'Meijndel & Berkheide'.

#### *Beschermde- en Staatsnatuurmonument*

Doel van de Natuurbeschermingswet 1967 is het geven van wettelijke bescherming aan terreinen en wateren met bijzondere natuur- en landschapswaarden. Door de toepassing van de wet kan een gebied als beschermd natuurmonument worden aangewezen. Hierdoor kunnen bedreigingen van de natuur een halt worden toegevoerd, of aan regels gebonden worden.

Het Westduinpark is in 1993 aangewezen als beschermd natuurmonument. Deze status vervalt bij aanwijzing van het gebied als Natura 2000-gebied in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998. De doelstellingen voor het Westduinpark, ten aanzien van het behoud, herstel en ontwikkeling van het natuurschoon en de natuurwetenschappelijke betekenis van het gebied, voortkomend uit de status als beschermd natuurmonument, worden overgenomen in de instandhoudingsdoelstellingen vanuit het Natura 2000-beleid. Hieronder is dit verder uitgewerkt.

#### *Vogel- en Habitatrichtlijn*

De Europese Unie heeft twee richtlijnen vastgesteld die moeten zorgdragen voor de bescherming van de belangrijkste Europese natuurwaarden: de Vogelrichtlijn uit 1979 en de Habitatrichtlijn uit 1992.

Het hoofddoel van de Vogelrichtlijn is het instandhouden van alle natuurlijk in het wild levende vogelsoorten op het Europees grondgebied van de lidstaten. De richtlijn onderscheidt daarbij te beschermen gebieden en te beschermen soorten.

De Habitatrichtlijn heeft tot doel bij te dragen aan het waarborgen van de biologische diversiteit door het instandhouden van de natuurlijke habitats en wilde flora en fauna op het Europese grondgebied van de lidstaten. Ook de Habitatrichtlijn kent twee beschermingsdoelen:

1. de bescherming van gebieden waarin belangrijke habitats en soorten voorkomen, en;
2. de bescherming van zeldzame en bedreigde planten en diersoorten.

De bescherming van habitatrichtlijnsoorten is overgenomen in de Flora- en faunawet, zie hieronder.

De beschermde gebieden in het kader van beide richtlijnen vormen een netwerk van beschermde gebieden: het Natura 2000-netwerk.

Om te voldoen aan de vereisten van de Natuurbeschermingswet 1998 moeten de verschillende alternatieven en varianten worden beoordeeld op de mogelijke effecten op bovengenoemde gebieden. Hierbij wordt in beeld gebracht in hoeverre de inrichting van de ontwikkelingen bijdragen aan de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebied en het Beschermde Natuurmonument of dat er mogelijk sprake is van strijdigheden met deze doelen. Hierbij wordt ook rekening gehouden met externe werking. Voor de toetsing van de alternatieven en varianten wordt het afwegingskader gehanteerd dat de Natuurbeschermingswet 1998 voor ruimtelijke projecten biedt. Ten behoeve van het planMER wordt in eerste instantie een voortoets uitgevoerd (oriëntatiefase Natuurbeschermingswet). Dit betekent dat in dit planMER inzichtelijk wordt gemaakt of de ontwikkelingen in het Masterplan Scheveningen-kust tot significante negatieve effecten kunnen leiden op de Natura 2000-gebied en het Beschermde Natuurmonument. Indien uit deze voortoets blijkt dat significante effecten niet kunnen worden uitgesloten, zullen de effecten op het niveau van een passende beoordeling in beeld worden gebracht.

**Ecologische Hoofdstructuur, Nota Ruimte**

Plannen of projecten in de directe nabijheid van de (Provinciale) Ecologische Hoofdstructuur, de (P)EHS worden getoetst aan het 'Nee, tenzij'-beginsel', voortkomend uit de Nota ruimte.

Het plangebied (of delen ervan) maakt als bestaande natuur, geen deel uit van de provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS) van de provincie Zuid-Holland; daarom wordt in de rapportage niet verder ingegaan op deze beschermingsstatus.

Gemeente Den Haag heeft tevens de 'Nota Stedelijke Ecologische Verbindingszones' in december 2008 vastgesteld. Plannen of projecten in of in de nabijheid van de SEHS worden getoetst aan de wezenlijke kenmerken van SEHS. Deze wezenlijke kenmerken worden gevormd door de natuurdoeltypen zoals per deelgebied van de SEHS vastgesteld. Het plangebied overlapt met de stedelijke ecologische verbindingszone de Scheveningse zone. De natuurdoeltypen zijn in de volgende paragraaf toegelicht. Voor de Scheveningse zone wordt, gezien de omvang van de gebieden Oostduinen en het Westduinpark en de verbindende functie van de SEHS, een hoog ambitieniveau nagestreefd.

Bij de beoordeling van de invulling van de deelgebieden uit het Masterplan, en de deelgebied overschrijdende elementen, is in eerste instantie beoordeeld of er directe aantasting van ecologische zones plaatsvindt. Daarnaast is op kwalitatieve wijze beoordeeld in hoeverre de ontwikkelingen mogelijke versterking van de natuurdoeltypen verhindert dan wel versterkt. Dit gebeurt op basis van de analyse ten aanzien van verkeersdrukke (in verband met barrièrewerking) en geluidbelasting als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling in SEHS gebied. De effectbeoordeling is gegeven op basis van expert judgement.

**Flora- en faunawet**

De Flora- en faunawet richt zich op de bescherming van wilde planten- en diersoorten. Welke planten- en diersoorten beschermd zijn, staat in de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) Flora- en faunawet uit 2005. Iedereen dient voldoende zorg in acht te nemen voor in het wild levende planten en dieren. In de wet is verder bepaald dat beschermde dieren niet gedood, gevangen of verontrust mogen worden en planten niet geplukt, uitgestoken of verzameld mogen worden. Daarnaast is het niet toegestaan hun directe leefomgeving, waaronder nesten en holen van dieren, te beschadigen, te vernielen of te. De Flora- en faunawet heeft dan ook belangrijke consequenties voor ruimtelijke plannen. In bijlage 4 van de Flora- en faunawet is een overzicht opgenomen van de belangrijkste, voor ruimtelijke plannen relevante, algemene verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet. Wanneer plannen worden ontwikkeld voor ruimtelijke ingrepen of voornemens ontstaan om werkzaamheden uit te voeren, dient vooraf te worden beoordeeld of er mogelijke nadelige consequenties voor beschermde inheemse soorten zijn. De toetsing van de soortbescherming richt zich op beantwoording van de vraag of door de plannen verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet overtreden (dreigen te) worden, welke mitigerende of compenserende maatregelen hiervoor getroffen kunnen worden en welke procedurele stappen hieruit volgen.

**5.4.2****REFERENTIESITUATIE****Beschermde gebieden – Westduinpark & Wapendal**

Het plangebied (Scheveningen-Haven) grenst aan het Natura 2000-gebied 'Westduinpark & Wapendal'. Wapendal is een klein gebiedje temidden van een woonwijk in Den Haag en

bevindt zich buiten het beïnvloedingsgebied van de voorgenomen activiteiten. In het vervolg van dit rapport wordt daarom alleen nog gerefereerd aan Westduinpark. Het gebied is aangewezen als speciale beschermingszone ten behoeve van de habitattypen in tabel 5.23. Binnen het studiegebied van de voorgenomen activiteiten komen alleen grijze duinen en in beperkte mate duindoornstruwelen voor. De duinbossen bevinden zich buiten het studiegebied. Duinheiden met struikheide komen niet in het Westduinpark voor.

Tabel 5.23

Natura 2000-doelen voor  
Westduinpark & Wapendal

| Code   | Habitatype                 | Type doelstelling                                                                                                                |
|--------|----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| *H2130 | Grijze duinen              | Uitbreiding oppervlakte en verbetering kwaliteit grijze duinen, kalkrijk (subtype A).                                            |
| *H2150 | Duinheiden met struikheide | Behoud oppervlakte en kwaliteit.                                                                                                 |
| H2160  | Duindoornstruwelen         | Behoud oppervlakte en kwaliteit. Enige achteruitgang in oppervlakte ten gunste van habitatype H2130 grijze duinen is toegestaan. |
| H2180  | Duinbossen                 | Behoud oppervlakte en verbetering kwaliteit duinbossen, droog (subtype A).                                                       |

\* Prioritair habitatype.

### **Habitatrichtlijngebied Meijendel & Berkheide**

Meijendel en Berkheide bestaat uit een brede duinstrook met een gevarieerd en uitgestrekt, kalkrijk duinlandschap, dat reliëfrijk en landschappelijk zeer afwisselend is. Het zuidelijke deelgebied Meijendel is een relatief laag gelegen gebied met grote 'uitgestoven duinvlakten', dat in het zuidelijk deel minder reliëfrijk is. In het noordelijke deelgebied Berkheide liep het zand vast in de oorspronkelijk natte stroombedding van de oude Rijn. Het is gevormd door overstuiving van oude duinen, waardoor het een relatief hooggelegen duinmassief is. Hier is de kweldruk dan ook groter dan in Meijendel.

Voor het Habitatrichtlijngebied Meijendel & Berkheide gelden de onderstaande instandhoudingsdoelen.

Tabel 5.24

Natura 2000-doelen voor  
Meijendel & Berkheide. Bron:  
ministerie van LNV

| Code                  | Habitatype                                 | Type doelstelling                                                                                                                           |
|-----------------------|--------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Habitattypen</b>   |                                            |                                                                                                                                             |
| H2120                 | Witte duinen                               | Behoud oppervlakte en verbetering kwaliteit habitatype                                                                                      |
| *H2130A               | Grijze duinen (kalkrijk)                   | Uitbreiding oppervlakte en verbetering kwaliteit habitatype                                                                                 |
| *H2130B               | Grijze duinen (kalkarm)                    | Uitbreiding oppervlakte en verbetering kwaliteit habitatype                                                                                 |
| H2160                 | Duindoornstruwelen                         | Behoud oppervlakte en kwaliteit habitatype. Enige achteruitgang in oppervlakte ten gunste van habitatype H2130 grijze duinen is toegestaan. |
| H2180A                | Duinbossen (droog)                         | Behoud oppervlakte en kwaliteit habitatype                                                                                                  |
| H2180B                | Duinbossen (vochtig)                       | Behoud oppervlakte en verbetering kwaliteit habitatype                                                                                      |
| H2180C                | Duinbossen (binnenduinstrand)              | Behoud oppervlakte en verbetering kwaliteit habitatype                                                                                      |
| H2190A                | Vochtige duinvalleien (open water)         | Uitbreiding oppervlakte en verbetering kwaliteit habitatype                                                                                 |
| H2190B                | Vochtige duinvalleien (kalkrijk)           | Uitbreiding oppervlakte en verbetering kwaliteit habitatype                                                                                 |
| H2190D                | Vochtige duinvalleien (hoge moerasplanten) | Uitbreiding oppervlakte en verbetering kwaliteit habitatype                                                                                 |
| <b>Habitatsoorten</b> |                                            |                                                                                                                                             |
| H1014                 | Nauwe korfslak                             | Behoud omvang en kwaliteit leefgebied voor behoud                                                                                           |

| Code  | Habitatype                                     | Type doelstelling                                                                 |
|-------|------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
|       |                                                | populatie                                                                         |
| H1042 | Gevlekte witsnuitlibel<br>(complementair doel) | Uitbreiding omvang en verbetering kwaliteit leefgebied voor uitbreiding populatie |
| H1318 | Meervleermuis                                  | Behoud omvang en kwaliteit leefgebied voor behoud populatie                       |

\*Prioritair habitatype

### **Beschermde Natuurmonumenten**

Enkele deelgebieden van de Natura2000-gebieden zijn aangewezen als Beschermde Natuurmonumenten. In de oude aanwijzingsbesluiten worden zeer veel flora- en faunasoorten genoemd die ten tijde van de aanwijzing (1990) voorkwamen in het gebied. Gezien het doel en het detailniveau van het planMER zal wat flora betreft volstaan worden met toetsing aan de in de BN-doelenkaart, die immers tot stand is gekomen door overleg tussen verschillende partijen in het kader van het opstellen van het beheerplan. Daarnaast zullen in algemene zin ook getoetst worden aan de waarden van het gebied als rust-, broed-, foerageer- en doortrekgebied voor vogels en als biotoop voor zoogdieren en amfibieën. Ook het criterium “rust”, dat herhaaldelijk genoemd wordt in de tekst van het oude aanwijzingsbesluit, zal aan de orde komen (zie ook Passende Beoordeling).

### **Beschermde gebieden – SEHS**

Buiten het plangebied is door de Gemeente Den Haag een stedelijke ecologische verbindingszone gepland, namelijk de Scheveningse zone. Deze zone is de (duin)bosrijke verbinding tussen de Oostduinen en het Westduinpark. Via de Nieuwe Scheveningse Bosjes, Klein Zwitserland, Sint Hubertuspark, de Scheveningse Bosjes en Zorgvliet wordt de verbinding met het Westduinpark gevormd.

De gemeente Den Haag heeft voor dit type verbindingszones 25 doelsoorten geselecteerd. Enkele kleine groene elementen, waterpartijen en bomenrijen binnen de ecologische verbindingszone grenzen aan of bevinden zich in het plangebied (zie afbeelding 5.47). Afhankelijk van de soort(groep) functioneren deze elementen als (potentiële) stepping stone (beschutting), tijdelijke verblijfplaats en/ of foerageergebied.

**Tabel 5.25**

Overzicht doelsoorten  
Stedelijke Ecologische  
Verbindingszone  
'Scheveningen Zone'

| Amfibieën en reptielen                      | Insecten                      | Vissen                                          | Vogels                                                                                                                         | Zoogdieren                                                                                                            |
|---------------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Groene kikker<br>Rugstreppad<br>Zandhagedis | Bruin blauwtje<br>Glassnijder | Bittervoorn<br>Kleine<br>modderkruiper<br>Snoek | Boomklever<br>Boomvalk<br>Bosuil<br>Groene specht<br>Grote bonte<br>specht<br>Ijsvogel<br>Nachttegaal<br>Ransuil<br>Rietzanger | Bunzing<br>Eekhoorn<br>Egel<br>Meervleermuis<br>Rosse vleermuis<br>Rosse woelmuis<br>Waterspitsmuis<br>Watervleermuis |



**Afbeelding 5.47**

Ligging water- en groenstructuren die onderdeel uitmaken van de Stedelijke Ecologische Hoofdstructuur. Het weergegeven gebied vormt de 'Scheveningse Zone'. Het plangebied voor het Masterplan overlapt deels met dit gebied. De ecologische verbindingzones langs de Badhuiskade en Nieuwe Parklijn vallen binnen het masterplan plangebied.



De kerngebieden in de Scheveningse Zone hebben veelal een duinbos-karakter: Scheveningse Bosjes, Nieuwe Scheveningse Bosjes, Sint-Hubertuspark, Klein-Zwitserland en Oostduinen. Geen van deze gebieden ligt binnen het plangebied van het masterplan.

De vele kleine groene elementen in de woonwijken, zoals duinparkjes, bermen, bomenrijen, bosjes en water met oevers en de randen van sportvoorzieningen zijn de onmisbare schakels tussen de grote groengebieden. Zo ontstaat voor planten en dieren een verbindingzone tussen de Oostduinen en het Westduinpark.

Binnen het plangebied van het Masterplan Scheveningen-kust ligt het Doornpark, ten oosten van de ontwikkelingen in deelgebied Scheveningen-Havenkwartier. Het Doornpark is een stukje duingebied dat als plantsoen in de wijk werd opgenomen, toen deze tussen 1900 en 1915 werd gebouwd. Aan de Doornstraat bevindt zich een hooggelegen punt, vanwaar men een prachtig uitzicht op de omgeving heeft. In het park komen veel soorten planten en dieren voor. Het heeft een vrij hoge natuurwaarde. Het park is een stapsteen in de verbinding tussen de Scheveningse zone en het Westduinpark, via de Bosjes van Poot. De Pompstationsweg heeft als statige bomenlaan een hoge cultuurhistorische waarde. De grote bomen hebben ook een belangrijke natuurwaarde. Er leven dieren als insecten en vogels in. Bovendien vormen de bomenrijen een vliegroute voor vleermuizen en vogels, van de Nieuwe Scheveningse Bosjes naar de Oostduinen.

De belangrijkste verbeterpunten voor het gebied zijn:

- kruising Pompstationsweg/Van Alkemadeaan: ecotunnels en boombrug aanleggen (15)8;
- barrière van Prof. Teldersweg oplossen binnen Masterplan Internationale Zone;
- versterken ecologische samenhang van het Doornduin met omgeving.

Alleen het Doornduin ligt binnen de plangrenzen van het Masterplan Scheveningen-kust.

**Beschermde soorten – planten**

Er zijn geen vindplaatsen van plantensoorten van tabel 2 en 3 AMvB Ff-wet en/of Bijlage IV HR in het plangebied bekend (Provincie Zuid-Holland, 2004; waarnemingen.nl).



**Beschermde soorten - zoogdieren**

Het plangebied is (potentieel) foerageergebied voor 7 verschillende vleermuissoorten: watervleermuis, rosse vleermuis, gewone grootoorvleermuis, baardvleermuis, gewone dwergvleermuis, laatvlieger en meervleermuis. In het plangebied zijn geen (kraam)kolonies bekend (Provincie Zuid-Holland, 2004), maar mogelijk zijn er kolonies van meervleermuizen in oude gebouwen in de stad. De soorten zijn allen soorten van tabel 3 AMvB Ff-wet/ Bijlage IV HR.

**Beschermde soorten – vogels**

Op het Noordelijk Havenhoofd (Scheveningen-Haven) worden regelmatig koloniebroeders (aalscholver, zwartkopmeeuw, zilvermeeuw, visdief etc.) waargenomen. Deze koloniebroeders vallen onder de bescherming van art. 11 Ff-wet. De waarnemingen betreffen allen waarnemingen van 1 tot enkele exemplaren. Er is geen sprake van de aanwezigheid van een kolonie.

Ook is de ijsvogel in 2008 waargenomen op zoek naar voedsel. Deze soort is een soort met een vaste broed- en verblijfplaats en valt daarmee ook onder de bescherming van art. 11 Ff-wet. Het is niet aannemelijk dat de Ijsvogel zijn vaste broed- of verblijfplaats in het plangebied heeft, omdat er maar twee waarnemingen van de soort bekend zijn en het plangebied niet aan de eisen van de soort voldoet.

**Autonome ontwikkeling**

De referentiesituatie bestaat uit een beschrijving van de huidige situatie en autonome ontwikkelingen in en rondom het plangebied. In de referentiesituatie wordt uitgegaan van de situatie in 2020 na autonome ontwikkelingen. Om een zuivere en toetsbare effectbeoordeling uit te kunnen voeren, bestaan de autonome ontwikkelingen in principe alleen uit die ontwikkelingen waarvoor sprake is van concreet vastgesteld beleid. De beheerplannen, die voor alle Natura 2000-gebieden worden opgesteld zijn nog geen vastgesteld beleid en worden dus niet meegenomen in de referentiesituatie.

## 5.4.3

**EFFECTBEOORDELING****Overzicht effectbeoordeling**

Navolgende tabel geeft een overzicht van de effectbeoordeling voor het aspect natuur. Onder de tabel is een toelichting gegeven.

**Tabel 5.26**

Overzicht effectbeoordeling.

Beoordelingsschaal:

++ zeer positief effect;

+ positief effect;

0/+ licht positief effect;

0 neutraal effect (=

referentiesituatie);

0/- licht negatief effect;

- negatief effect;

- - zeer negatief effect.

| Beoordelingscriterium    | Natura 2000<br>Westduinpark | Natura 2000<br>Meijendel | Haven | SEHS, Ff-wet |     |           |
|--------------------------|-----------------------------|--------------------------|-------|--------------|-----|-----------|
|                          |                             |                          |       | Dorp         | Bad | Integraal |
| Vernietiging             | -                           | -                        | 0/+   | 0/+          | 0/- | 0/-       |
| Versnippering            | 0                           | 0                        | 0     | 0            | 0   | 0         |
| Verdroging               | 0                           | -                        | 0     | 0            | 0   | 0         |
| Vernatting               | 0                           | 0                        | 0     | 0            | 0   | 0         |
| Verstoring door geluid   | 0/-                         | 0                        | 0/-   | 0/-          | 0/- | 0/-       |
| Verstoring door licht    | 0/-                         | 0                        | 0/-   | 0            | 0/- | 0/-       |
| Verstoring door trilling | 0/-                         | 0                        | 0/-   | 0            | 0/- | 0/-       |
| Optische verstoring      | 0/-                         | 0                        | 0     | 0            | 0   | 0         |
| Stikstofdepositie        | 0                           | 0/-                      | 0     | 0            | 0   | 0         |

### ***Toelichting effectbeoordeling***

#### ***Effecten op Habitatrichtlijngebied Westduinpark & Wapendal***

##### **Vernietiging**

Door de aanleg van nieuwe fietspaden kunnen de beschermde habitattypen in Westduinpark vernietigd worden. Op de locaties 1, 2 en 3 (zie Passende Beoordeling) ligt reeds een verhard pad. Dit betekent dat hier nauwelijks ingrepen hoeven te worden verricht om het pad geschikt te maken als fietspad. De enige eventueel benodigde maatregelen kunnen bestaan uit het plaatsen van routemarkeringen of bewegwijzering. Uitgangspunt is dat hierbij geen Natura 2000-habitattypen vernietigd worden. De effecten hiervan zijn in dat geval niet significant.

Locatie 4 heeft wel aandacht, aangezien het tracé vanaf hier in noordelijke richting momenteel een onverhard zandpad is; hier zullen dus wel aanpassingen nodig zijn, waarbij mogelijk een oppervlakte aan grijze duinen (H2130A) verloren kan gaan. Dit is zeer ongewenst, aangezien voor dit habitatype in dit gebied een uitbreidingsdoel geldt en het habitatype landelijk in een zeer ongunstige staat van instandhouding verkeert. Dit effect is negatief beoordeeld.

Aantasting kan voorkomen worden door het fietspad hier zo veel mogelijk kustwaarts te projecteren en het habitatype grijze duinen te ontzien. Wanneer dit mogelijk is, zal geen vernietiging van habitattypen optreden.

##### **Verstoring**

De verstoring vanuit het plangebied op het Westduinpark neemt op drie manieren toe:

- Het Norfolkterrein is in de huidige situatie een (grotendeels) braakliggend (evenementen)terrein. In de nieuwe situatie krijgt het een intensief centrum-stedelijk woonmilieu. Dit leidt tot versturende effecten (licht, geluid, trilling, optisch) vanuit de woonlocatie op de diersoorten die thuishoren in de beschermde habitattypen van het Westduinpark. Het beïnvloedingsgebied van deze effecten blijft naar verwachting beperkt tot de rand van het Westduinpark. Dit wordt mede veroorzaakt doordat de invloeden door de reliëfverschillen in het gebied niet dieper het gebied indringen. Deze effecten zijn licht negatief beoordeeld.
- Het masterplan heeft een toename van het verkeer op de Houtrustweg tot gevolg. De Nieboerweg, die deels door het Westduinpark loopt, zal bij infrastructuur variant 1 afgesloten worden en bij infrastructuur variant 2 nauwelijks extra verkeer aantrekken. Het extra verkeer op de Houtrustweg kan in theorie zorgen voor extra geluid in het Westduinpark. Hierbij moet ook rekening worden gehouden met de cumulatieve werking van het Buitenhaven-plan en de verkeersaantrekkende werking die dit plan heeft. De habitattypen en de bijbehorende soorten in het Westduinpark zijn echter niet gevoelig voor verstoring door geluid. Daarom zal deze toename niet voor een significante verhoging van de verstoring leiden.
- De toename van het aantal bewoners en recreanten in het plangebied als gevolg van de realisatie van het woonmilieu op het Norfolkterrein en de recreatieve ontwikkelingen leidt mogelijk tot een toename van het aantal recreanten in het Westduinpark. Een inschatting van de effecten hiervan kan gemaakt worden door een (vereenvoudigde) benadering toe te passen die door Alterra is gebruikt in het project natuureffectenboekhouding op de Veluwe (Alterra, 2006). Hierin wordt onderscheid gemaakt in de verstoring door recreatie ten gevolge van dagelijks bezoek en ten gevolge van recreatief bezoek. Het meest relevant in deze is het dagelijkse bezoek, dat plaats vindt binnen een straal van 2 km van de woning en met name wordt uitgevoerd door

hondenbezitters. Gezien het statische gegeven dat ruim 10% van de Nederlanders een hond heeft, zullen ongeveer 170 hondenbezitters (uitgaande van gemiddeld 2 bewoners per woning) gaan wonen in de 800 woningen op het Norfolkterrein. Als al deze mensen elke dag het Westduinpark bezoeken, levert dat 62 000 bezoeken per jaar extra op. Gerelateerd aan het huidige aantal bezoekers van het Westduinpark, dat 1,9 miljoen per jaar bedraagt, is dat een zeer kleine toename (ongeveer 3%). Daarboven zal het masterplan ook een aantrekkende werking hebben op toeristen van buiten de directe omgeving. Hoeveel dit er precies zijn en welk deel van de bezoekers het Westduinpark zullen ingaan, is in de huidige fase van de planvorming zeer lastig in te schatten.

De habitattypen in het Westduinpark zijn met name gevoelig voor verstoring door betreding. Gezien de beperkte toename van de recreatiedruk wordt geen significante verstoring verwacht. Daarnaast heeft het gebied een uitgebreide padenstructuur en zullen veruit de meeste bezoekers zich uitsluitend op de paden begeven, zodat van betreding geen sprake is. Wanneer betreding zich toch voordoet, kunnen maatregelen genomen worden door zonering van recreatie, bijvoorbeeld door verbodsborden te plaatsen of afrastering. Ook strikte handhaving kan het aantal betredingen verminderen. Concluderend kan gesteld worden dat de toename van de recreatiedruk niet zal leiden tot een significante verstoringsfactor (zie Passende Beoordeling), zolang (extra) betreding van beschermde habitattypen voorkomen wordt. Dit effect is licht negatief beoordeeld.

### Stikstofdepositie

Door realisatie van het masterplan kan er sprake zijn van verontreiniging via de lucht door toename van uitstoot van NO<sub>x</sub> en NH<sub>3</sub> door met name verkeer. Door deze uitstoot komt stikstof als depositie terecht in de omgeving. Dit kan zorgen voor verzuring en vooral vermessing van habitattypen in Westduinpark. Met name op de Houtrustweg wordt een toename van het verkeer verwacht.

De huidige stikstofdepositie ter hoogte van het Natura 2000-gebied Westduinpark is 1360 mol N/ha/jaar<sup>8</sup>. Het meest kritische habitatype in dit gebied is H2130A Grijze Duinen (kalkrijk) met een kritische depositiewaarde van 1240 mol N/ha/jaar (van Dobben & Van Hinsberg, 2008). De huidige depositie ligt daar dus boven, waardoor elke verhoging significant kan zijn.

Modelmatig is bepaald wat de stikstofdepositie is in en rond het plangebied van een aantal situaties:

- de huidige situatie (stand van zaken 2008);
- zichtjaar 2015: infrastructuur variant 1, 2 en 3;
- zichtjaar 2020: infrastructuur variant 1, 2 en 3.

Voor alle varianten is een minimale en een maximale variant berekend, waarbij minimaal de situatie zonder buitenhaven en maximaal die met buitenhaven is.

In 2020 ligt de stikstofdepositie als gevolg van het verkeer in alle varianten overal binnen het Natura 2000-gebied aanzienlijk (tot ruim 200 mol/ha/jr) lager dan in 2008, hetgeen gunstig te noemen is voor de instandhoudingsdoelen van het Westduinpark.

Hoewel er sprake is van toename van het verkeer, neemt de depositiehoeveelheid toch af. Dit kan verklaard worden doordat de NO<sub>x</sub>-emissie per voertuig in de toekomst afneemt,

<sup>8</sup> Bron: grootschalige concentratiekaart (GCN) 2007 van het Milieu en Natuur Planbureau

zoals blijkt uit de hoogte van de gehanteerde emissiefactoren van het Ministerie van VROM uit 2009.

Vergelijking met de autonome ontwikkeling laat zien dat bij realisatie van het masterplan er in 2020 in veruit het grootste deel van het Westduinpark minder dan of ongeveer dezelfde hoeveelheid stikstofdepositie neerkomt als in de autonome ontwikkeling. In een klein deel van het gebied is de depositie hoger dan in de autonome ontwikkeling. Het gaat daarbij om een verhoging van ongeveer 25 mol/ha/jr vlak langs de Houtrustweg, snel afnemend tot 2 mol op ongeveer 500 m van de weg.

Binnen de invloedssfeer van deze verhoging ligt een areaal droog duinbos (habitattype H2180A) dat zeer gevoelig is voor stikstof (kritische depositiewaarde van 1300 mol/ha/jr). Door de autonome ontwikkeling echter neemt de stikstofdepositie ter plekke zoveel af dat de totale depositie in 2020 onder de kritische depositiewaarde voor dit habitattype komen te liggen<sup>9</sup>. De geringe, plaatselijke verhoging die het masterplan met zich meebrengt is daarmee niet significant negatief.

Al zijn de verschillen tussen de infrastructuur varianten niet groot, infrastructuur variant 3 min is als gunstigst aan te merken (minste stikstofdepositie) en infrastructuur variant 2 max als ongunstigst (meeste stikstofdepositie).

#### Overige effecten

Andere effecten, zoals versnippering en verdroging/ vernatting treden niet op: De habitattypen (en kenmerkende soorten) zijn niet gevoelig voor eventuele (beperkte) verlaging van de grondwaterstand als gevolg van de geplande woningbouw op het Norfolkterrein (zie Passende Beoordeling).

#### *Effecten op Habitatrichtlijngebied Meijendel & Berkheide*

##### Vernietiging

Mogelijke vernietiging kan optreden als gevolg van de aanleg van de nieuwe kustroute voor fietsers. De geplande fietsroute door dit gebied ligt grotendeels over bestaande fietspaden. Alleen in het zuidwesten van het gebied is een nieuw deel gepland.

Om de effecten van de aanleg van dit nieuwe deel te kunnen bepalen, is veldonderzoek gedaan. In dit veldonderzoek is in de ruime omgeving van het nieuwe tracé bekeken:

- waar beschermde habitattypen aanwezig zijn;
- waar leefgebieden van beschermde habitatsoorten aanwezig zijn.

Op verzoek van de gemeente is het onderzoeksgebied ruim genomen, zodat, wanneer negatieve effecten niet zijn uit te sluiten, bekeken kan worden of er alternatieve tracés binnen het onderzochte gebied zijn met minder negatieve gevolgen.

Afhankelijk van de uitvoering van het fietspad, kunnen delen van deze habitattypen verloren gaan. Met name voor het habitattype grijze duinen is dit ongewenst, aangezien dit habitattype landelijk in een zeer ongunstige staat van instandhouding is en er binnen dit Habitatrichtlijngebied een uitbreidingsdoelstelling voor geldt.

Wanneer het fietspad zodanig wordt uitgevoerd dat het niet breder wordt dan het bestaande werkpad en er dus geen oppervlaktes duindoornstruweel en grijze duinen verloren gaan, is er geen sprake van aantasting. Als dit niet mogelijk is, zou het tracé zodanig aangepast moeten worden, dat in ieder geval geen grijze duinen doorsneden

<sup>9</sup> Hierbij wordt ervan uitgegaan dat andere stikstofbronnen dan verkeer in de toekomst in grootte niet toenemen.

worden. Dit is mogelijk door het tracé enigszins naar het zuiden te verplaatsen (zie Passende Beoordeling). Dit effect is negatief beoordeeld.

Bij dit alternatief zou dan wel meer duindoornstruweel verloren gaan, hetgeen in principe ook negatief moet worden beoordeeld, al is op basis van de landelijke staat van instandhouding duindoornstruweel als minder waardevol aan te merken dan grijze duinen. Er vindt geen vernietiging plaats van leefgebieden van de beschermde habitatsoorten in dit gebied, aangezien noch leefgebied van nauwe korfslak, noch die van witsnuitlibel of meervleermuis doorsneden wordt door het fietspad.

### Verstoring

De verstoring vanuit het plangebied op Meijndel & Berkheide kan op drie manieren toenemen:

- Verstoring door licht, geluid en optische verstoring vanuit woonlocatie Zwarte Pad.
- Verstoring door toename van recreatieve druk.
- Verstoring door eventuele verlichting van het nieuwe fietspad.

Van toename van recreatieve druk zal in dit gebied nauwelijks sprake zijn. In de Passende Beoordeling worden deze effecten verder toegelicht en daaruit zijn de effecten neutraal beoordeeld.

### Stikstofdepositie

Door realisatie van het masterplan kan er sprake zijn van verontreiniging via de lucht door toename van uitstoot van  $\text{NH}_3$  en  $\text{NO}_x$  door extra verkeer. Daarbij komt stikstof als depositie terecht in de omgeving, wat kan zorgen voor verzuring en vooral vermesting van habitattypen in Meijndel & Berkheide.

De huidige stikstofdepositie<sup>10</sup> ter hoogte van het Natura 2000-gebied Meijndel & Berkheide ligt tussen 1100 en 2010 mol N/ha/jaar. Het meest kritische habitatype in dit gebied is H2130B Grijze Duinen (kalkloos) met een kritische depositiewaarde van 940 mol N/ha/jaar (Van Dobben & Van Hinsberg, 2008). De huidige depositie ligt daar dus ruim boven, zodat elke verhoging mogelijk significant is.

Bij de uitgevoerde stikstofberekeningen is ook het gebied Meijndel & Berkheide meegenomen. Bij de modelberekeningen is alleen het deel van het gebied meegenomen dat invloed ondervindt van de ontwikkelingen in het plangebied: het meest westelijk gelegen gebied tot een afstand van zo'n 3,5 km naar het oosten.

Hieruit blijkt dat alleen in 2015 bij het infrastructuur variant 2, zowel met als zonder buitenhaven, ten noorden van de Van Alkemadelaan zeer lokaal een toename van de stikstofdepositie plaatsvindt. Het gaat hierbij om een toename op een afstand van maximaal 25 m van de weg, die nauwelijks tot in het natuurgebied optreedt.

In 2020 ligt de stikstofdepositie als gevolg van het verkeer in alle scenario's overal binnen het onderzochte deel van het Natura 2000-gebied tot ruim 300 mol N/ha/jr lager dan in de huidige situatie. Dit is een positieve ontwikkeling voor de instandhoudingsdoelstellingen voor dit gebied.

Vergelijking met de autonome ontwikkeling laat zien, dat in 2020 bij realisatie van het masterplan in het grootste deel van Meijndel & Berkheide de stikstofdepositie lager of gelijk aan de autonome ontwikkeling is. In het zuidelijk deel van het Natura 2000-gebied,

<sup>10</sup> Bron: grootschalige concentratiekaart 2007 van Milieu en Natuur Planbureau

langs de Van Alkemadelaan en Landscheidingsweg, neemt de stikstofdepositie enigszins toe ten opzichte van de autonome ontwikkeling: met maximaal 25 mol/ha/jr vlak langs de weg, snel afnemend tot 2 mol op ongeveer 400 á 500 m van de weg. Dit is een relatief geringe toename, vergeleken met de totale afname van de stikstofdepositie door verkeer in de autonome ontwikkeling en daarmee niet significant negatief.

De verschillen tussen de infrastructuur varianten zijn gering. Voor het zichtjaar 2020 is infrastructuur variant 1 max als het ongunstigst aan te merken (meeste stikstofdepositie) en het infrastructuur variant 3 min als het gunstigst (minste stikstofdepositie).

### **Verdroging**

Gezien de hoge ligging van het plangebied ten opzichte van de lokale grondwaterstand is mogelijk alleen voor de aanleg van dieper gelegen parkeergarages, zoals die bij het Zwarte Pad, tijdelijke verlaging van de grondwaterstand door middel van bemaling noodzakelijk (zie ook effectbeoordeling Bodem en water).

Van de habitattypen in Meijndel zijn met name vochtige duinvalleien (H2190A) gevoelig voor verdroging. Dit geldt ook voor de habitatsoorten gevlekte witsnuitlibel (H1042) en nauwe korfslak (H1014), die gebonden zijn aan deze en andere vochtige locaties.

Het habitatype vochtige duinvalleien ligt op korte afstand (300 m) van de nieuwe woningbouwlocatie Zwarte Pad en ondervindt dus mogelijk een waterstandsval onder invloed van de bemaling. Dit effect kan, afhankelijk van de grootte van de bemaling en de periode, significant zijn. Deze plas is echter een infiltratieplas van het duinwaterbedrijf, waarvan het peil kunstmatig in stand wordt gehouden. Daarom is het effect van een eventuele bemaling nihil.

### **Overige effecten**

Andere effecten, zoals versnippering en vernatting treden niet op (zie ook Passende Beoordeling).

#### ***Effecten op Beschermde Natuurmonumenten***

De volgende effecten van het Masterplan Scheveningen-kust zijn mogelijk significant negatief voor gebieden met de status Beschermde Natuurmonument:

1. Aantasting van het oppervlak witte duinen door aanleg van een fietspad aan de Scheveningse zijde van Westduinpark.
2. Aantasting van het oppervlak witte duinen door aanleg van een fietspad aan de Kijkduinse zijde van Westduinpark.
3. Aantasting van de waarde van het Westduinpark als rust-, broed-, foerageer- en doortrekgebied voor vogels door aanleg en gebruik van een nieuw fietspad aan de Scheveningse zijde.
4. Verstoring van de rust aan de Scheveningse zijde van Westduinpark doordat het bestaande zandpad hier wordt vervangen door een drukker bezocht fietspad.
5. Aantasting van voortplantingswater van amfibieën in Harstenhoek door eventuele verdroging door tijdelijke bemaling tijdens de aanleg van parkeergarages in het plangebied.

De effecten 1 t/m 4 zijn in de tabel bij het Natura2000- gebied Westduinpark beoordeeld, effect 5 bij het Natura 2000-gebied Meijndel & Berkheide. Op Beschermde Natuurmonument Berkheide zijn geen negatieve effecten te verwachten.

### Effecten op SEHS

In het plangebied blijven de bestaande groene en blauwe structuren gelijk. Daarom is er geen sprake van oppervlakteverlies van de SEHS. De ecologische verbindingzones langs de Badhuiskade en Nieuwe Parklijn vallen binnen het masterplan plangebied, de overige zones eindigen aan de rand van het gebied.

### Scheveningen-Bad

De effecten van verstoring op de doelsoorten van de SEHS zijn licht negatief beoordeeld. De beschermde bomenrij loopt tot aan het plangebied. In Scheveningen-Bad is nieuwe woningbouw gepland, en vindt voor bestaande bebouwing deels sloop en vervanging van bestaande functies plaats. Tijdens de aanlegfase kunnen er op de doelsoorten van de SEHS tijdelijk effecten optreden als gevolg van verstoring door trilling, geluid en licht (o.a. slopen, heien). Mogelijk blijven in de gebruiksfase de versturende effecten als gevolg van geluid en licht optreden aan het eind van de bomenrij. Dit kan betekenen dat de waarde van de bomenrij als ecologische corridor richting de kust afneemt.

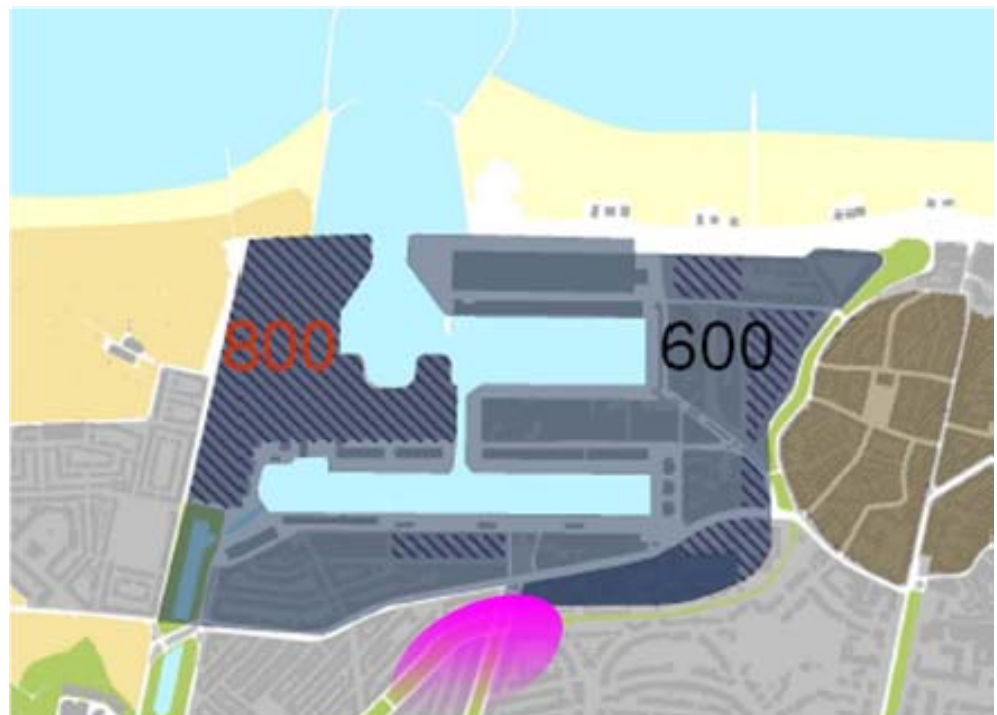
### Scheveningen-Dorp

De effecten van verstoring op de doelsoorten van de SEHS zijn licht positief beoordeeld. De beschermde bomenrij loopt tot aan het plangebied. In Scheveningen-Dorp staan geen grote recreatieve ontwikkelingen en/ of woningbouw gepland. Daarmee is ook geen verandering in de mate van verstoring van doelsoorten te verwachten. In Scheveningen-Dorp wordt onderzocht of een lineair park mogelijk de ruimtelijke kwaliteit van de rand van de westzijde (Jacob Pronkstraat) kan versterken. Dit draagt tevens bij aan de versterking van de SEHS. Mogelijk wordt Scheveningen-Dorp vrijgemaakt van het doorgaande autoverkeer. Dit zou ook ten gunste komen van het functioneren van de bomenrij als ecologische corridor.

### Scheveningen-Haven

#### Afbeelding 5.48

De ontwikkelingen in Scheveningen-Haven (aantallen woningbouw) en de nabijheid van het Doornpark (roze arcering)





De groene zone langs het afvoerkanaal in Scheveningen-Haven krijgt een hoogwaardige inrichting. Dit betekent een versterking/ uitbreiding van de SEHS. De effecten van verstoring op de doelsoorten van de SEHS zijn licht positief beoordeeld. In Scheveningen-Haven zijn alleen de waterpartijen tot de SEHS benoemd. Tijdens de aanlegfase kunnen er op de waterstructuren tijdelijk effecten optreden als gevolg van verstoring door trilling, geluid en licht (o.a. slopen, heien). Op het Noordelijk Havenhoofd worden de mogelijkheden voor de visserij (en recreatie) vergroot. Mogelijk heeft dit ook in de gebruiksfase een licht negatief effect op de doelsoorten die in de waterstructuur voorkomen.

### Integraal plangebied

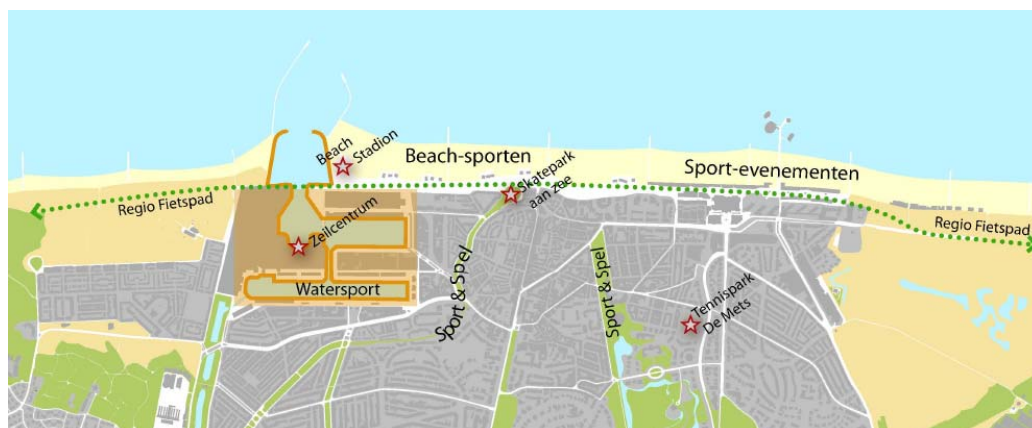
**Afbeelding 5.49**

Groene verbindingen in het Masterplan Scheveningen-kust



**Afbeelding 5.50**

Sport & spel gebieden in het Masterplan Scheveningen-kust



Het masterplan toont de ambitie om de groene 'inprikkers' in het plangebied, die in de SEHS stoppen aan de rand van het plangebied, te ontwikkelen. Daarbij is de zone langs de



Badhuiskade nog een direct deel van de SEHS, maar wordt de verbinding van de Statenlaan/van Boetzelaerlaan als het ware doorgetrokken. Echter, juist in deze zones biedt het plan ruimte aan recreatieve activiteiten, 'Sport & Spel'. De geplande sport- en spelmogelijkheden in de groene lopers kunnen directe vernietiging van natuurwaarden in die zones veroorzaken. Bovendien kunnen deze activiteiten de ecologische ontwikkelingsmogelijkheden beperken en vertragen.

Een van de doelsoorten in het gebied is de Watervleermuis. Deze soort bereikt het jachtterrein via een vaste route van anderhalve kilometer tot enkele kilometers. De soort heeft lijnvormige elementen nodig zoals bomenrijen, paden, bosranden, heggen, houtwallen en begroeide oevers. De winterslaap wordt doorgebracht in grotten of kunstmatige verblijfplaatsen. Barrières zijn drukke wegen, verlichting en open ruimten zonder geleidende elementen. Wanneer de wegen in het plangebied drukker worden door toegenomen recreatiedruk en extra woningen kan dit een belemmering vormen voor het leefgebied van de Watervleermuis.

Een andere doelsoort is de Meervleermuis. De kraamkolonies zijn voornamelijk te vinden in de spouwruimtes van woonhuizen, maar eveneens in oude gebouwen zoals onder het dak van kerkzolders. Met het slopen van de oude gebouwen in de Haven, Dorp en Bad gaan dus mogelijk leeflocaties verloren. Daarom is het effect van vernietiging van leefgebied voor vleermuizen voor Bad- en voor de integrale afweging van deelgebieden licht negatief beoordeeld.

De brede ecologische schakel ten oosten van het deelgebied Dorp ligt in bebouwd gebied. Bij de uitwerking van deze verbindingzone moet aandacht besteed worden aan de kansen van het functioneren van deze verbinding rondom huidige bebouwing.

#### *Effecten op beschermde soorten Flora- en faunawet*

Permanente effecten op de foeragerende vleermuissoorten in het plangebied worden niet verwacht, omdat van de soorten momenteel geen (kraam)kolonie in het gebied bekend is. Tijdelijke verstoring als gevolg van de activiteiten in de aanlegfase kan wel leiden tot licht negatieve effecten op de soorten Watervleermuis en Meervleermuis, zoals bij de SEHS beschreven (soorten van tabel 3 AMvB Ff-wet/ Bijlage IV HR).

De soorten kunnen dit deels opvangen door hun foerageerroutes aan te passen, maar of deze effecten significant zijn, dient in het veld nader onderzocht te worden.

#### **NIEUWE BUITENHAVEN**

De toename van verkeer door realisatie van de nieuwe buitenhaven veroorzaakt een geringe toename van geluid en van stikstofdepositie. Beide effecten zijn, ook samen met de effecten als gevolg van de ontwikkelingen van het masterplan, niet significant.

De extra geluidbelasting kan in theorie verstoring opleveren in het Natura 2000-gebied Westduinpark & Wapendal. De natuurwaarden ter plekke zijn hier echter niet gevoelig voor.

De toename van de stikstofdepositie is berekend, in combinatie met realisatie van de ontwikkelingen van het masterplan. De resultaten van de berekeningen laten zien dat de bijdrage van de buitenhaven nauwelijks extra depositie oplevert.

**PASSENDE BEOORDELING: CONCLUSIES**

De volgende effecten van het Masterplan Scheveningen-kust kunnen significant negatief zijn voor Natura 2000-gebieden:

1. Aantasting van een klein oppervlakte H2310\_A Grijs duinen (kalkrijk) (deelgebied 4 in Afbeelding 2.5) in Westduinpark door aanleg van het fietspad.
2. Aantasting van zowel oppervlaktes H2160 Duindoornstruweel als H2130 \_A Grijs duinen (kalkrijk) in Meijendel door aanleg van het fietspad.

De volgende effecten van het Masterplan Scheveningen-kust zijn mogelijk significant negatief voor gebieden met de status Beschermde Natuurmonument:

1. Aantasting van het oppervlak witte duinen door aanleg van een fietspad aan de Scheveningse zijde van Westduinpark.
2. Aantasting van het oppervlak witte duinen door aanleg van een fietspad aan de Kijkduinse zijde van Westduinpark.
3. Aantasting van de waarde van het Westduinpark als rust-, broed-, foerageer- en doortrekgebied voor vogels door aanleg en gebruik van een nieuw fietspad aan de Scheveningse zijde.
4. Verstoring van de rust aan de Scheveningse zijde van Westduinpark doordat het bestaande zandpad hier wordt vervangen door een drukker bezocht fietspad.
5. Aantasting van voortplantingswater van amfibieën in Harstenhoek door eventuele verdroging door tijdelijke bemaling tijdens de aanleg van parkeergarages in het plangebied.

De plannen in het kader van het Masterplan Scheveningen-kust kunnen worden uitgevoerd zonder negatieve gevolgen voor de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden mits:

- De gehele kustroute voor fietsers gepland wordt op reeds bestaande fiets- en wandelpaden, die zonder veel aanpassingen geschikt kunnen worden gemaakt als fietsroute.
- De eventueel benodigde tijdelijke bemaling ten behoeve van de aanleg van woonlocatie Zwarte Pad geen verdroging van vochtige duinvalleien in Meijendel tot gevolg heeft.
- Verstoring door licht, geluid en trilling richting het Westduinpark tijdens aanleg en gebruik van de bebouwing van het Norfolkterrein wordt voorkomen.

**5.4.4****RANDVOORWAARDEN EN AANBEVELINGEN*****Aanbevelingen voor mitigatie van versturende effecten***

De negatieve versturende effecten op de soorten die thuishoren in de kwalificerende habitattypen van het Westduinpark en Meijendel (en Beschermde Natuurmonumenten) moeten zoveel mogelijk gemitigeerd worden. Dit zelfde geldt voor de versturende effecten op de doelsoorten SEHS.

***Vernietiging***

Bij de verdere planuitwerking dient bij het traject van de fietspaden en het Zwarte Pad nadrukkelijk de vernietiging van habitattypen te worden afgewogen. Enkele aanpassingen aan het traject kunnen de vernietiging kleiner maken (zie Passende Beoordeling). De gehele kustroute voor fietsers gepland wordt op reeds bestaande fiets- en wandelpaden, die zonder veel aanpassingen geschikt kunnen worden gemaakt als fietsroute.

***Verdroging***

De effecten van de verdrogende werking van een eventuele bemaling in de aanlegfase van parkeergarages, kunnen gemitigeerd worden door:

- de grootte van de bemaling te minimaliseren;
- de periode van bemaling te minimaliseren en in ieder geval buiten het groeiseizoen te plannen.
- Wanneer deze maatregelen niet afdoende zijn:
- retourbemaling toepassen.

#### *Stikstofdepositie*

Er is sprake van een geringe toename van de stikstofdepositie in de Natura 2000-gebieden, ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Dit kan tegengegaan worden door het treffen van depositiebeperkende maatregelen, zoals het planten van (half)hoge begroeiing tussen de weg en het natuurgebied.

#### *Mitigeren verstoring door trilling en geluid*

De grootste verstoring zal veroorzaakt worden door heiwerkzaamheden. Er zijn verschillende manieren en technieken om te heien (bijvoorbeeld trillen, dieselblok), die verschillende eigenschappen hebben met betrekking tot de geluidsbelasting. Als mitigerende maatregel kan de minst geluidsproducerende techniek gekozen worden.

#### *Mitigeren verstoring door licht*

Er zijn verschillende manieren om verstoring door licht zo veel mogelijk te beperken, afhankelijk van de activiteiten en het ontwerp van de ruimtelijke ontwikkelingen. Gedacht kan worden aan gebruik van uitstralingsarme armatuur.

#### *Mitigeren verstoring door recreatie*

Gezien de uitgebreide padenstructuur in het gebied en de strikte handhaving in het gebied, zullen veruit de meeste bezoekers zich uitsluitend op de paden begeven, zodat van betreding geen sprake is. Wanneer dit effect zich toch voordoet, kunnen maatregelen genomen worden door verbodsborden te plaatsen of afrastering.

#### *Aanbevelingen voor verdere uitwerking SEHS*

De voorgenoemde activiteiten leveren vooralsnog geen duidelijke kwaliteitsverbetering vanuit de SEHS. De combinatie van de 'Sport & Spel' en de groene inprikkers langs de Badhuiskade en in het verlengde van de verbindingzone over de van Boetzelaerlaan en Statenlaan vormt een risico voor de ontwikkeling van de natuurwaarden. Bij de verdere uitwerking van deze gebieden zal specifieke aandacht aan sturing en geleiding van recreanten gegeven moeten worden.

In de planvorming zijn mogelijke verbeteringen van de natuursituatie opengehouden. Zo wordt gesproken over het opheffen van barrières om de ecologische verbindingzones voor planten en dieren te versterken. Dat geldt onder meer in de zone tussen de Oostduinen en Westduinen via de Scheveningse Bosjes. Maar het gebeurt ook door verbeteringen door te voeren in de vele kleine groene elementen in woonwijken, zoals duinparkjes, bermen, bomenrijen, bosjes, water met oevers en randen van sportvoorzieningen. Dat zijn onmisbare schakels tussen de grote natuurgebieden. Aanbevolen wordt deze mogelijkheden nadrukkelijk te onderzoeken, zodat de potenties die het plangebied voor de natuurwaarden heeft ook optimaal worden benut. Hierbij moet aangesloten worden bij de keuzes die worden gemaakt in het kader van de masterplannen voor de Internationale Zone en de lijn 11-zone. Met name voor de bebouwing van de tramkeerlus Zwarte Pad, de herinrichting en nieuwbouw Norfolkterrein moet een bijdrage worden geleverd aan de ambitie van de gemeente om deze SEHS gebieden te versterken. Hiervoor moet aansluiting gezocht worden bij de in de het beleid geformuleerde 'hoofdpijnen voor inrichting en beheer' voor de SEHS:

- Voor de wegen in het plangebied die drukker worden, met name de hoofdwegen die in de nabijheid van de SEHS verbindingen liggen zoals de Houtrustweg, geldt dat bij de uitwerking de SEHS versterkt kan worden door bij de aanpassingen direct rekening te houden met faunapassages.
- Voor de stimulatie van de verspreiding van de doelsoort Watervleermuis kunnen op strategische locaties bomenrijen geplant worden om de vluchtroutes te sturen.

Voor wat betreft de versterking van de verbindingen tussen de groene inprickers' is in het masterplan ten oosten van Dorp een verbindingroute voorzien. Gezien de bebouwing in dit gebied moeten bij verdere uitwerking heldere uitgangspunten gesteld worden aan de doelsoorten en randvoorwaarden voor migratie van die soorten.

#### ***Aanbevelingen voor mitigatie in het kader van Flora- en faunawet***

Wanneer verbodsbepalingen overtreden worden voor soorten uit tabel 2 of 3 en vogels met een vaste broed- en verblijfplaats, is een ontheffing noodzakelijk. De staat van instandhouding van de betreffende soorten mag niet in het geding komen. Voor soorten uit tabel 3 en vogels met een vaste broed- en verblijfplaats is het tevens van belang dat er geen alternatieven zijn voor de betreffende locatie en dat er dwingende redenen van groot openbaar belang zijn. Daarnaast moeten mitigerende en compenserende maatregelen worden genomen om schade te verminderen respectievelijk te compenseren. Veel schade is nog mitigeerbaar door de uitvoerperiode of de manier van werken aan te passen.

Tijdelijke verstoring als gevolg van de activiteiten in de aanlegfase kan leiden tot licht negatieve effecten op de beschermde soorten Watervleermuis en Meervleermuis. Deze soorten dienen tijdens de verdere uitwerking nadere aandacht te krijgen. Algemene randvoorwaarden voor vleermuizen zijn:

- Werkzaamheden niet 's nachts of zonder lichtbron uitvoeren (licht verstoort foeragerende vleermuizen).
- Verlichting op de wegen aanpassen, zodat deze geen verstoring vormen.
- Bovendien dienen zo weinig mogelijk gebouwen gesloopt te worden, waar de vleermuizen gebruik van maken. Hierbij moet een inventarisatie plaatsvinden in welke periode de gebouwen precies gebruikt worden en door welke soorten.

### 5.4.5

#### **LEEMTEN IN KENNIS**

Ten aanzien van de effectbeoordeling voor het aspect natuur zijn de volgende leemten in kennis geconstateerd:

- Het Natura 2000-gebied Meijndel ondervindt mogelijk een waterstandsval onder invloed van de bemaling. Dit effect kan, afhankelijk van de grootte van de bemaling en de periode, significant zijn. Het is ook mogelijk dat deze plas een infiltratieplas is van het duinwaterbedrijf, waarvan het peil kunstmatig in stand wordt gehouden. In dit geval is het effect nihil. Dit dient nader te worden uitgezocht.
- Het is onduidelijk of de soorten die thuishoren in de habitattypen waarvoor het Westduinpark is aangewezen zich daadwerkelijk binnen het beïnvloedingsgebied van de voorgenomen activiteit bevinden. Uit voorzorg is er in de effectbeoordeling van uitgegaan dat deze soorten er potentieel voorkomen en er dus sprake kan zijn van negatieve effecten als gevolg van versturende activiteiten.
- Op dit moment is niet bekend dat kolonies van vleermuizen voorkomen in het plangebied. Echter, bij verdere uitwerking van de plannen, met name bij de sloop van

oude gebouwen, zal de actuele status door middel van een veldonderzoek bevestigd moeten worden.

## 5.5 LANDSCHAPPELIJKE INPASSING / RUIMTELIJKE KWALITEIT

### 5.5.1 TOELICHTING BEOORDELING CRITERIA

De deelcriteria landschap, cultuurhistorie en visueel ruimtelijke waarden zijn nauw met elkaar verweven. Per deelgebied is een beschrijving gegeven van de huidige situatie en waarden. Vervolgens is gekeken naar welke ruimtelijke ontwikkelingen zijn voorgesteld en of deze een positief of negatief effect hebben op de cultuurhistorische, landschappelijke en visueel ruimtelijke waarden. De inventarisatie van de huidige situatie is gedaan op basis van een veldbezoek aangevuld met bureauonderzoek. De beoordeling is daarna op basis van expert judgement uitgevoerd, vindt plaats op een hoog abstractieniveau en betreft een kwalitatieve beoordeling.

Wanneer cultuurhistorische structuren, patronen en elementen in stand gehouden worden of zelfs worden versterkt is dit als positief beoordeeld. Wanneer de ruimtelijke kwaliteit verbeterd wordt door ingrepen in de openbare ruimte, vernieuwing/renovatie van oude woningen en toename van de levendigheid (toename diversiteit aan functies) is dit eveneens als positief beoordeeld.

Bij de beoordeling is uitgegaan van een goede inpassing van nieuwe gebouwen en constructies, daar een van de gedachtegangen achter het masterplan juist het streven is om de uitstraling te versterken. Omdat in deze fase nog niet bekend is op welke wijze daaraan invulling wordt gegeven, is de aanname gedaan dat deze inpassingslag in de verdere fase van planvorming zorgvuldig wordt gemaakt.

### 5.5.2 REFERENTIESITUATIE EN VOORGENOMEN ACTIVITEIT

In dit hoofdstuk worden de huidige waarden van de drie plangebieden beschreven. De aspecten (stedelijk) landschap en cultuurhistorie zijn nauw verweven en daarom niet uiteen gerafeld.

#### ***Scheveningen-Bad***

Van het oorspronkelijke karakter van de badplaats is niet veel bewaard gebleven. Het gebied is ingrijpend veranderd door projectontwikkeling in de zestiger en zeventiger jaren. Scheveningen-Bad heeft een langgerekte ruimtelijke structuur, die door de kustlijn is bepaald. De Boulevard onderstreept deze structuur. De Boulevard en de zee zijn in Scheveningen-Bad de belangrijkste trekpleisters, maar ze zijn vanuit het achterland onzichtbaar en 'onvoelbaar'. De routes erheen zijn onaantrekkelijk qua inrichting en uitstraling en de laatste link naar zee is er niet.

De bekende Pier van Scheveningen strekt zich enkele honderden meters uit in zee en is een van de twee 'iconen' van Scheveningen. Het andere is het Kurhaus. Dit historische gebouw fungeert als het hart van Scheveningen-Bad. Er is veel kritiek op de overwegend nieuwe bebouwing eromheen. Veel van wat is gebouwd in de periode van ongeveer 1960 tot 1980 is van een matige architectonische kwaliteit. Het Kurhausplein is zelfs gekozen tot het lelijkste plein van Nederland.

Het Palaceplein is vooral een verkeersknooppunt met een halteplaats voor trams en bussen en in het midden een grote omheinde fietsenstalling. Het Palaceplein heeft zeker niet de uitstraling die past bij een badplaats van allure.

Bad kent een concentratie van grootschalige en kleinschalige commerciële voorzieningen aan de Boulevard en de Palace Promenade. Het Circustheater, het Holland Casino en de Pathé-bioscoop zijn voorbeelden van grootschalige trekpleisters.

De openbare ruimte is van een matige kwaliteit, en de hoge bezoekersaantallen leiden tot een parkeerdruk waarbij de hoeveelheid motorvoertuigen verder afbreuk doet aan de kwaliteit van de ruimte. Het is bijvoorbeeld haast onmogelijk om als voetganger op plezierige wijze van het Casino naar het Kurhaus te komen.

Het woongedeelte van Bad is voor het merendeel relatief kleinschalig, met uitzondering van de appartementcomplexen in de eerste lijn direct achter de kust (tussen Boulevard en Gevers Deynootweg). Een deel van de woningen direct daarachter (Renbaankwartier) kenmerkt zich door de typische badplaatsarchitectuur uit de negentiende en begin twintigste eeuw.

In het masterplan is voor Scheveningen-Bad een groot aantal beeldbepalende ontwikkelingen voorzien. De grote gebouwen Kurhaus, Palace Promenade, Sealife, Vitalizee krijgen weer een open karakter door ingrepen aan de minder betekenisvolle bebouwing. Met bredere en aantrekkelijker vormgegeven doorgangen komt de verbinding tussen kust en achterland weer tot stand.

### ***Scheveningen-Dorp***

Scheveningen-Dorp heeft een compacte structuur en is een kleinschalig, rustig cultuurhistorisch gebied. Door saneringen is nog slechts een klein deel van de oorspronkelijke authentieke bebouwing en inrichting over. Een belangrijk deel van de woningbouw stamt uit de jaren dertig. Een groot deel van Scheveningen-Dorp en de directe omgeving is gemeentelijk beschermd stadsgezicht. De Keizerstraat is de centrale winkelstraat die het dorp verdeelt in een westzijde en oostzijde. Het dorp ligt aan het eind van de lange lijn vanuit de stad en achter de boulevard. Het dorp wordt omarmd door twee ecologische zones, de zone waar nu tramlijn 11 rijdt en de groene zone die vanaf de Scheveningse Bosjes aankomt op de oude binnenhaven aan de Badhuiskade.

De stedenbouwkundige structuur heeft als ruggengraat de Keizerstraat. De Keizerstraat is duidelijk herkenbaar en loopt qua karakter door tot aan de Prins Willemstraat. De bebouwing in Dorp-West is voor een groot deel gesaneerd en heeft door de grootschaligheid van de ingreep een sterke onderlinge samenhang.

De rand langs de Jacob Pronkstraat is duidelijk te herkennen als dorpsrand. Dorp-Oost heeft nog het oude karakter met haaks op elkaar lopende straten waar de doorbraak met de Jurriaan Kokstraat diagonaal door heen loopt. De Badhuisstraat hoort hier aan beide zijden bij. Hierdoor is op deze plek geen echte dorpsrand zichtbaar. Achter de Badhuisstraat ligt eveneens een gebied dat door een sanering een heel ander karakter heeft gekregen. Dorp ligt niet direct aan de Boulevard, maar wordt daarvan gescheiden door de bebouwing aan de zeekant met het Seinpostduin. Deze strook wordt gekenmerkt door een gemengd stedenbouwkundig-architectonisch karakter.

De aansluiting van de Keizerstraat op de Boulevard krijgt een stevige impuls door de Kalhuisplaats en de verbindingroute met de tramkeerlus te verbeteren. Vanwege het ruimtebeslag van verkeer in dit deelgebied is in het masterplan extra aandacht besteed om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren en de leefbaarheid te versterken.

### ***Scheveningen-Haven***

Scheveningen-Haven wordt ruimtelijk sterk bepaald door de vorm van de havenbekkens. Door de ruime opzet en de specifieke havenarchitectuur met 'stoere' gebouwen, waaronder

de karakteristieke visafslag, heeft de haven een robuust karakter. Als gevolg van de veranderingen in de visserijsector is het oude beeld van Scheveningen-Haven veranderd. In de afgelopen jaren heeft zich geleidelijk aan een ontwikkeling naar een menging van functies ingezet. Er is meer woningbouw gekomen rondom de Tweede Haven, waarbij enkele voormalige vries-/pakhuizen zijn omgevormd tot appartementencomplexen. Daarnaast zijn er voorzieningen bijgekomen op het gebied van leisure en horeca. De jachthaven is uitgebreid en is een trekpleister voor zeezeilers van allerlei nationaliteiten. Met het vertrek van de Norfolkline in 2006 is een aanzienlijk ontwikkelingsgebied vrijgekomen.

Het Havenkwartier-Noord en de Lijn-11-zone liggen ten noorden en oosten van de haven en hebben nog steeds de kenmerken van het havenindustriële verleden. In brede straatprofielen en flauwe bochten is nog steeds de vroegere railinfrastructuur te herkennen. Deze verbond destijds de haven van Scheveningen via het tracé van de tegenwoordige tramlijn 11 met het landelijke spoornet bij station Hollands Spoor. In het gebied vindt een enorme verscheidenheid aan activiteiten plaats. Er wordt gewoond in zowel oud- als nieuwbouw, hoog- en laagbouw, er zijn allerlei werkplaatsen, zoals garages en andere vormen van bedrijvigheid, een 'Theater aan de Haven' en men treft er zelfs paardenstallen aan. In het gebied ligt verder een milieudepot van de gemeente. Hierdoor kent het Havenkwartier-Noord een zeer gemengde bebouwing. Door toevoeging van woningen heeft het gebied wel steeds meer de kenmerken van een woongebied gekregen. Het gebied telt circa 1.500 woningen, die al wat ouder en vaak van slechte kwaliteit zijn. Een groot deel ervan bestaat uit sociale woningbouw. Ook het opvallende complex Lindoduin maakt deel uit van dit gebied. Dit zijn twee hoogbouw-galerijflats met een supermarkt en een sporthal. Het verzorgingshuis Uiterjoon heeft plannen voor nieuwbouw. Het tramtracé van lijn 11 scheidt het Havenkwartier-Noord van Scheveningen-Dorp. Deze zogenaamde Lijn-11-zone ligt er momenteel wat verloren bij. De zone wordt op sommige delen begrensd door achtererven. De keerlus aan de Boulevard heeft een open karakter.

Verschillende elementen en structuren in het plangebied zijn karakteristiek:

- de vuurtoren
- het hoogteverschil/duin en nabijheid zee
- de vlaktes
- het tracé Treilerweg
- het water en de kades van de haven
- het slingerende tracé van lijn 11
- het afvoerkanaal

De haven en de nabijheid van de zee zijn de twee sterke punten van Scheveningen-Haven. Met name vanuit het Havenkwartier-Noord zijn de haven en de zee echter slechts vanaf enkele punten zichtbaar in het gebied. De zichtlijnen naar de haven zijn kort; de haven moet dicht genaderd worden om deze te kunnen zien. Een mogelijke lange zichtlijn over de Zeesluisweg/Treilerdarsweg wordt geblokkeerd door een koffiehuis. Om de zee te kunnen zien moet er, logischerwijs, eerst hoogte overwonnen worden. Wanneer de zee uiteindelijk zichtbaar is, is het uitzicht direct weids. De aanwezigheid van de zee is echter wel eerder 'voelbaar' in delen van het gebied; de geur, de zoute wind, de afwezigheid van bomen en de voelbare leegte verraden de nabijheid van de zee.



Binnen het Havenkwartier-Noord is de bebouwing overwegend één tot drie lagen hoog. Binnenterreinen zijn veelal overdekt. Vermoedelijk worden veel bedrijfsruimten alleen voor opslag gebruikt. Een platte pannenkoek met bovendien bijzonder brede straatprofielen maken het een onsamenvattend geheel. De later toegevoegde woonbebouwing is aanzienlijk hoger. De bebouwing heeft een lage dichtheid en het gebruik is extensief. De bebouwing is weinig samenhangend met uitzondering van de, recentelijk gerenoveerde, Kompasbuurt. Verder is een mix te vinden van kleine en grote, oude en nieuwe bedrijfsruimtes in de plint met daarboven wonen. Op enkele plekken zijn appartementenblokken toegevoegd met ook bewoning op straatniveau. Die blokken zijn van recente aard en in economisch opzicht waardevol. Het woonzorgcentrum is in de jaren tachtig gebouwd en voldoet niet meer aan de huidige eisen. Er zijn plannen voor nieuwbouw op dezelfde locatie. De oudste panden zijn te vinden aan de Treilerdwarsweg, maar die zijn architectonisch niet bijzonder te noemen. Wel staan deze panden op een prominente zichtlijn vanuit de Schokkerweg.

De Strandweg, de Westduinweg, de Schokkerweg, de Treilerdwarsweg en de Vissershavenweg zijn de belangrijkste ontsluitingsroutes van en naar de haven en het strand. De overige straten in het plangebied zijn van belang voor de ontsluiting op een lager schaalniveau.

De straten in Scheveningen-Haven zijn, in grote lijnen, op verschillende manieren ingericht. De dorpsstraten van de Kompasbuurt hebben smalle profielen en gekromde lijnen. In de rijbaan liggen gebakken klinkers en in de trottoirs betontegels. Er zijn geen bomen aanwezig en de bebouwing is laag. De duinstraten lijken sterk op de dorpsstraten. Het grote verschil is het hoogteverschil en het zicht op zee. De havenstraten zijn lang, recht en hebben een breed profiel. De rijbaan ligt in asfalt, de trottoirs in betontegels. De kades van de haven hebben verschillende materialen. De bebouwing langs de havenstraten is in veel gevallen hoger dan in andere straten.

Het Norfolkterrein heeft vooral een functioneel karakter, met grote open ruimtes voor op- en overslag.

In Scheveningen-Haven is weinig groen aanwezig. Straatbomen zijn vrijwel volledig afwezig. Het beeld van de openbare ruimte wordt gedomineerd door geparkeerde auto's. De kwaliteit van de openbare ruimte wordt hierdoor aangetast. Er wordt zowel langs- als haaks geparkeerd en in sommige straten (Treilerweg, Korbootstraat, Treilerdwarsweg) kan het beide. In de omgeving van Lindoduin bevinden zich meerdere parkeerterreinen.

In Scheveningen-Haven zijn zes rijksmonumenten aanwezig, allen gelegen aan de Zeekant.

- de vuurtoren (1875)
- de vier woningen rond de vuurtoren
- de gedenknaald (1865, ter ere van de landing van Willem I op het strand van Scheveningen)

Scheveningen-Haven ontwikkelt zich in het masterplan tot een gemengd gebied met werken, wonen en vrijetijdsbesteding. De visserij wordt versterkt in combinatie met de watersport en daaraan gebonden bedrijvigheid. Daarnaast worden in het masterplan woningen aan de havens voorzien.

## 5.5.3

## EFFECTBEOORDELING

**Overzicht effectbeoordeling**

Tabel 5.27 geeft een overzicht van de effectbeoordeling voor het aspect landschap en cultuurhistorie. Na de tabel volgt een toelichting op de effectscores.

**Tabel 5.27**

Overzicht effectbeoordeling  
voor het aspect landschap &  
cultuurhistorie

| Beoordelingscriterium                                                       | Bad | Dorp | Haven | integraal |
|-----------------------------------------------------------------------------|-----|------|-------|-----------|
| Inpassing (visuele hinder, zichtlijnen, ruimtelijke kwaliteit, maatvoering) | ++  | ++   | ++    | ++        |
| Landschappelijke waarden (stedelijk landschap)                              | ++  | ++   | ++    | ++        |
| Cultuurhistorische waarden                                                  | ++  | ++   | ++    | ++        |

**Toelichting effectbeoordeling****Scheveningen-Bad**

Binnen het deelgebied Scheveningen-Bad zijn weinig cultuurhistorische waarden aan te duiden. Het oorspronkelijke karakter is verloren gegaan in de zestiger en zeventiger jaren. Het Kurhaus is wel van cultuurhistorische waarde, evenals de lange as, de Kurhausweg, welke haaks op het bebouw eindigt. Deze blijven in de planvorming vanzelfsprekend behouden. De bebouwing ten noorden van het Kurhaus is van weinig architectonische waarde en doet afbreuk aan het Kurhaus. Door hier sloop en nieuwbouw te plegen zoals voorzien in het masterplan wordt, met inachtneming van de ambitie uit het masterplan om de aantrekkelijkheid van het gebied te vergroten, wordt de ruimtelijke kwaliteit sterk opgewaardeerd. Zo krijgen het Kurhaus en de overige grote gebouwen weer een meer open karakter en doorkijk naar zee. Deze versterking van de relatie tussen belangrijke bakens van Scheveningen-Bad en de kustlijn versterkt het karakter van dit deelgebied. Er wordt een mix van woningbouw, detail, retail en commercieel programma toegevoegd. Dit vergroot de levendigheid.

Samen met Scheveningen-Haven moet Scheveningen-Bad uitgroeien tot een centraal winkel-, werk-, recreatie- en woongebied. De bestaande tramremise wordt herontwikkeld.

Aansluitend op de forse bebouwing aan de overzijde van de Zwolsestraat worden hier ongeveer 200 appartementen gerealiseerd in een complex van circa 10 lagen hoog. Dit sluit aan op het stedelijk karakter van de omgeving. Op de huidige parkeerplaats worden 40-60 woningen gerealiseerd. Indien er een juiste landschappelijke inpassing plaatsvindt (overgang stedelijk landschap – duinlandschap) kan hier een positief effect ontstaan op de ruimtelijke kwaliteit en landschappelijke kwaliteit.

De brede doorgangen naar het achterland versterken de relatie tussen de kust en het achterland.

De effectscore voor Scheveningen-Bad is daarom zeer positief (++).

**Scheveningen-Dorp**

De stedenbouwkundige structuur van het deelgebied Scheveningen-Dorp blijft gelijk als in de referentiesituatie. Er vinden voornamelijk ingrepen plaats welke de herkenbaarheid van Dorp als eenheid en de ruimtelijke samenhang vergroten, zoals het herdefiniëren van de randen van Dorp. Dit heeft een positief effect op de cultuurhistorische waarden, omdat de cultuurhistorische structuur versterkt wordt. Door ingrepen in de openbare ruimte wordt de verblijfskwaliteit verbeterd. Zo worden de mogelijkheden voor een lineair park langs lijn 11

onderzocht. Met de aanleg van een nieuwe boulevard wordt een kwaliteitsslag gemaakt welke doorgezet kan worden tot de Wassenaarsstraat. Deze ingrepen hebben een positief effect op de ruimtelijke kwaliteit, de beleving en aanhechting op de omgeving (aanhechting op de boulevard).

Infrastructuur variant 1 biedt bovendien kansen om Dorp vrij te maken van doorgaand autoverkeer. Dit heeft een positief effect op de ruimtelijke (verblijfs)kwaliteit. Bovendien kunnen verschillende delen van Dorp opnieuw aanhelen, wat een positief effect op de cultuurhistorische waarden geeft (herstel cultuurhistorische eenheid en structuur). De effectscore voor Scheveningen-Dorp is daarom zeer positief (++).

### *Scheveningen-Haven*

Het huidige Norfolkterrein heeft vooral een functie voor de haven als opslag en overslagterrein. Door toevoeging van functies als wonen en leisure gaat het gebied deel uitmaken van het stedelijk gebied van Scheveningen als geheel. De levendigheid neemt toe en het gebied gaat een duidelijke rol spelen als verblijfs-, recreatie- en leefgebied. De ruimtelijke kwaliteit neemt daarmee toe. Dit is als positief beoordeeld. Door het duinlandschap op kunstmatige wijze door te zetten in het woongebied, vindt bovendien aanhechting plaats met het ten zuiden gelegen natuurlijke duinlandschap. Er wordt als het ware een overgangsgebied gecreëerd tussen natuurlijk en stedelijk landschap. Door op het Noordelijk Havenhoofd de aan visserij verbonden voorzieningen en bedrijven te vervangen door nieuwbouw vindt een opwaardering plaats van de ruimtelijke (verblijfs)kwaliteit. Dit is als positief beoordeeld. Ook het toevoegen van toeristische functies aan het havengebied is een positief effect, omdat de levendigheid hiermee toeneemt. Door realisatie van een brug over de havenmond voor langzaam verkeer neemt de levendigheid toe en ontstaat de mogelijkheid een ommetje te maken. Dit is eveneens een positief effect.

Het parkeren in de openbare ruimte wordt teruggedrongen. Ook dit levert een positieve bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit.

De cultuurhistorische waarden worden voor een groot deel bepaald door de haven en bijbehorende havenactiviteiten. Verandering van het gebied is al ingezet door een menging van functies. In de planvorming voortgezet op deze ingezette ontwikkeling, waarbij rekening wordt gehouden met het karakter van het gebied als havengebied. Belangrijk daarin is het behoud van het karakteristieke gebouw van de Visafslag. Naast wonen worden vooral ook functies toegevoegd passend bij dit haven- en visserijkarakter.

Door hoogwaardige inrichting van de groene zone langs het Afvoerkanaal worden de cultuurhistorische waarde en de ruimtelijke kwaliteit versterkt. Het achterland wordt als het ware via een avenue met de zee verbonden, wat de cultuurhistorische structuur versterkt.

De bestaande rijksmonumenten blijven behouden.

De stedenbouwkundige structuur binnen Havenkwartier-Noord verandert mogelijk door vervanging van bestaande woningen. Er worden geen woningen toegevoegd. Wel wordt er gerenoveerd en vernieuwd, wat een ruimtelijke kwaliteitsimpuls betekent. Door de aandacht voor de bestaande karakteristieke waarden wordt ervan uitgegaan dat de waarde van de structuur behouden blijft, waaronder de diversiteit binnen het deelgebied.

De effectscore voor Scheveningen-Haven is daarom zeer positief (++).

### *Integraal*

Met het uitgangspunt voor de ruimtelijke inrichting van Scheveningen-kust, het concept waarin lijnen, pleinen en sferen sterk met elkaar zijn vervlochten, zorgt het masterplan voor het gebied als geheel voor een grote impuls aan de beeldkwaliteit en

beleving. De lokale positieve effecten per deelgebied werken daarbij door in een zeer positieve waardering voor het integrale plangebied (++)

#### 5.5.4

#### RANDVOORWAARDEN EN AANBEVELINGEN

Er zijn geen strikte randvoorwaarden voor het masterplan, vanwege het gebrek aan harde inrichtingseisen met betrekking tot landschappelijke inpassing. De volgende aanbevelingen gelden voor de verdere uitwerking van de deelgebieden:

- Houd rekening met de overgang naar het bestaande woongebied: aanhechting omgeving, aansluiting op bouwhoogtes/massa's omliggende omgeving.
- Een landschappelijke inpassing van woonwijk Zwarte Pad; een goede overgang creëren naar aanliggende duinlandschap.
- Aandacht voor de inrichting van de openbare ruimte door duurzaam materiaalgebruik en toevoegen van groenstructuur, om zo de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren.
- Voldoende gebouwde parkeergelegenheid creëren (dus niet in de openbare ruimte).
- Aandacht voor de architectuur door het opstellen van beeldkwaliteitsplannen om zo kwaliteit af te dwingen (materiaalgebruik, kleurgebruik, bouwhoogte, bouwmassa, verdeling raampartijen, entree, dakvorm etc.).

#### 5.5.5

#### LEEMTEN IN KENNIS

Er zijn geen leemten in kennis geconstateerd die de besluitvorming over het masterplan belemmeren.

### 5.6

#### ARCHEOLOGIE

#### 5.6.1

#### TOELICHTING BEOORDELING CRITERIA

Om de effecten betreffende de aantasting archeologische waarden in de drie deelgebieden Scheveningen-Bad, Scheveningen-Dorp en Scheveningen-Haven te bepalen, is gebruik gemaakt van het Archeologisch Informatie Systeem II (ARCHIS II) en van de Nieuwe Geologische Kaart van Den Haag en Rijswijk [2]. De beoordeling is gebaseerd op de aantasting van verwachte archeologische waarden bij de (graaf)werkzaamheden voor de activiteiten uit het masterplan.

#### 5.6.2

#### REFERENTIESITUATIE EN VOORGENOMEN ACTIVITEIT

Vanwege de historische activiteiten in het bebouwde gebied heeft reeds veel bodemverstoring plaatsgevonden door graafwerkzaamheden en funderingen. Desondanks dient wel aandacht besteed te worden aan locaties van nieuwe vergravingen, omdat een deel van het studiegebied, met name deelgebied Dorp, een hoge archeologische verwachting kent.

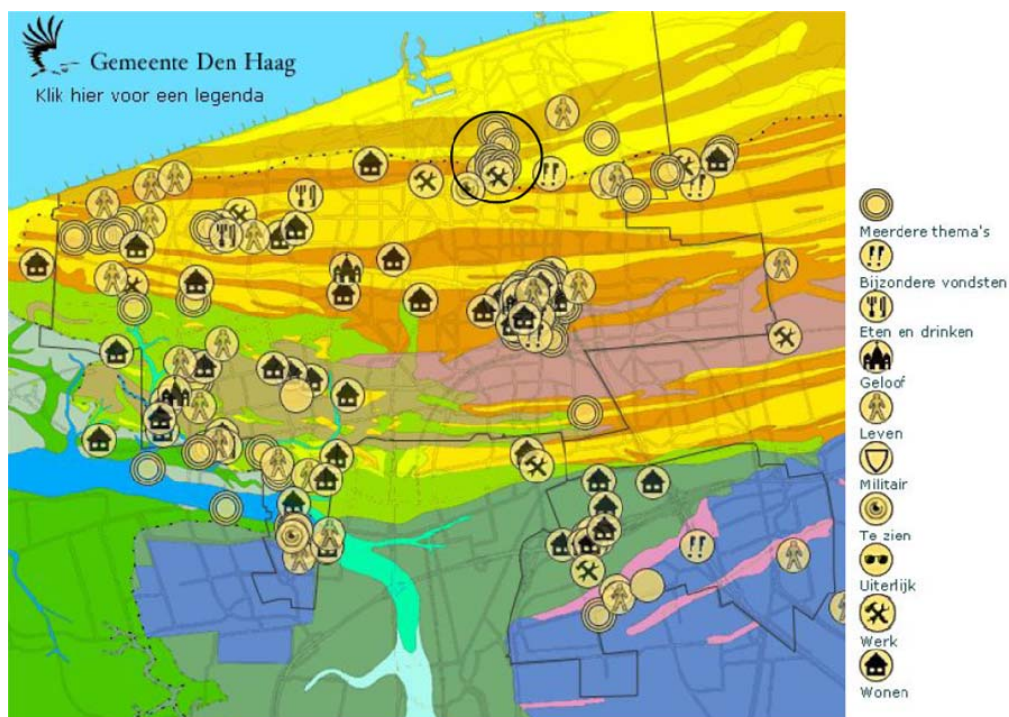
Het plangebied ligt volgens de Cultuurhistorische Hoofdstructuur van Zuid Holland op de grens van een gebied met een hoge trefkans op het aantreffen van archeologische waarden en een gebied waar geen verwachting op staat aangegeven. In het gebied met een hoge trefkans zijn historische en archeologische resten te verwachten vanaf de 14<sup>e</sup> eeuw. Het aantreffen van archeologische waarden uit de late IJzertijd, Romeinse tijd of Vroege Middeleeuwen is aannemelijk gezien de reeds opgegraven vindplaatsen uit de late IJzertijd

in de Eisenhouwerlaan en Churchillplein, sporen uit de tweede eeuw na Chr. in de nabij gelegen Scheveningseweg en Merovingische nederzettingen en sporen uit de Late Middeleeuwen op de Johan Oldebarneveltlaan. In laatstgenoemde laan zijn volgens de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) ook twee waarnemingen bekend (nrs. 17270 en 17272). Tevens is volgens de IKAW een bronzen bijl aangetroffen (vnr 13901) in het plangebied.

Uit Afbeelding 5.51, met de archeologische waarnemingen in de gemeente Den Haag, valt af te leiden dat het plangebied voor het Masterplan Scheveningen-kust geen waarnemingen bekend zijn.

#### Afbeelding 5.51

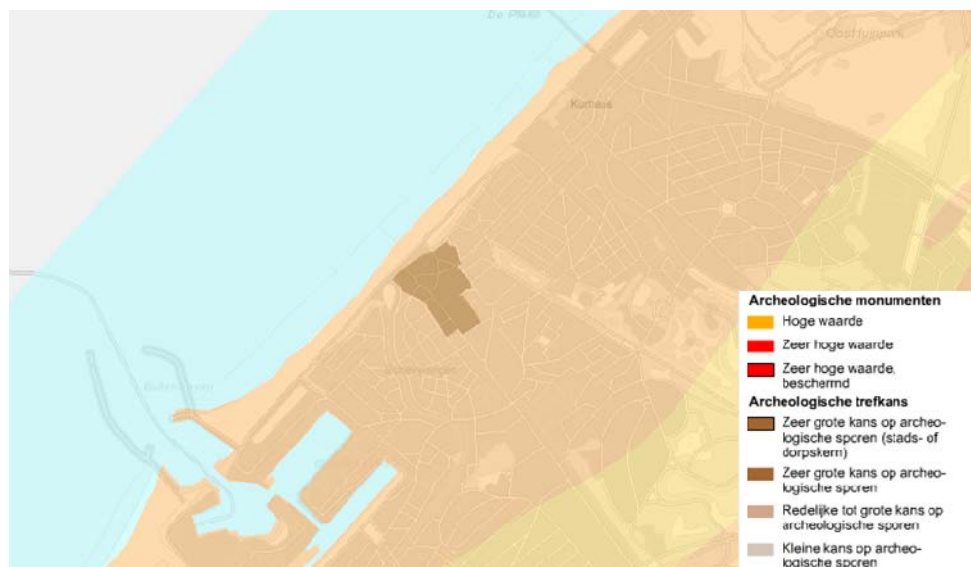
Archeologische waarnemingen in Den Haag (bron: gemeente Den Haag)



In een aantal gebieden in Den Haag, de zogenaamde Archeologisch Belangrijke Plaatsen (ABP's), geniet het bodemarchief volgens de Monumentenverordening een speciale bescherming. Er liggen geen ABP's in het plangebied van het Masterplan Scheveningen-kust.

**Afbeelding 5.52**

Cultuurhistorische  
hoofdstructuur Zuid-Holland



De kustbebouwing in Scheveningen-Bad dateert van na 1950. De kans dat archeologische waarden (indien aanwezig) reeds zijn verstoord, is zeer groot. De archeologische verwachtingswaarde is hier dan ook laag. Booronderzoek in Scheveningen-Bad, in de Gevers Deynootweg, toonde al aan dat geen vervolgonderzoek nodig is aangezien de grond ingeklonken is. Aangetroffen oppervlaktevondsten uit zowel de IJzertijd als de Vroege Middeleeuwen op de Harstenhoekweg tijdens veldverkenningen in 1992-1994, geeft aan dat er rekening gehouden dient te worden met het aantreffen van sporen en archeologische indicatoren uit deze perioden.

Het gebied Scheveningen-Haven is tussen 1850-1950 bebouwd. Er zijn geen archeologische waarnemingen en indicatoren in het plangebied bekend. Wel is volgens ARCHIS II buiten de vaargeul een scheepswrak (waarnemings nr 47144) gevonden op het Zuiderstrand te Scheveningen in 2003.

**5.6.3****EFFECTBEOORDELING****Overzicht effectbeoordeling**

Tabel 5.28 geeft een overzicht van de effectbeoordeling voor het aspect archeologie. Na de tabel volgt een toelichting op de effectscores.

**Tabel 5.28**

Overzicht effectbeoordeling  
voor het aspect archeologie

| Beoordelingscriterium             | Bad | Dorp | Haven | Integraal |
|-----------------------------------|-----|------|-------|-----------|
| Aantasting archeologische waarden | 0/- | --   | 0/-   | -         |

**Toelichting effectbeoordeling****Scheveningen-Bad**

De geplande ingrepen in het deelgebied Scheveningen-Bad hebben een licht negatief effect (0/-) op de archeologie. Nieuwbouwwerkzaamheden op de boulevard (80.000 m<sup>2</sup>) en de pier (circa 20.000 m<sup>2</sup>) zullen weinig effect hebben op het aspect archeologie, gezien de verstoring in het verleden. De plannen voor de Harstenhoekweg en het Zwarte Pad kunnen wel een bedreiging vormen voor de verwachte archeologische waarden, wanneer in de worst-case situatie uitgegaan wordt van sloop en nieuwe vergraving voor funderingen bij de



herinrichting van de tramremise. Daardoor is de effectbeoordeling per saldo licht negatief (0/-) gewaardeerd voor deelgebied Scheveningen-Bad.

#### *Scheveningen-Dorp*

De geplande bouwinterventies in het deelgebied Scheveningen-Dorp hebben een zeer negatief effect (--) op de archeologie. De archeologische verwachtingswaarde in dit plangebied is namelijk hoog. De aanleg van de parkeergarage in de Badhuiskade kan een bedreiging vormen voor de restanten van de oude dorpskern van Scheveningen uit de veertiende en vijftiende eeuw.

Afhankelijk van de diepte van de ontgraving voor de parkeerplaats kunnen de mogelijk aanwezige dieper gelegen sporen en archeologische indicatoren uit de late IJzertijd, Romeinse tijd of Vroege Middeleeuwen worden aangetast.

#### *Scheveningen-Haven*

De geplande ingrepen in het deelgebied Scheveningen-Haven hebben een licht negatief effect (0/-) op de archeologie. De geplande bouwinterventies bestaan uit vervanging van de bestaande bouw. De licht negatieve beoordeling is gebaseerd op het feit dat op het Norfolkterrein onder de laagbouw woningen parkeervoorzieningen worden aangelegd. Dit kan ten koste gaan van mogelijke aanwezige archeologische waarden. Indien aanwezig bevinden zij zich 0.50 meter -mv of dieper. De kans dat archeologische waarden reeds verstoord zijn, is echter groot.

#### *Integraal*

Vanwege het voorkomen van hoge verwachtingswaarde in Scheveningen-Dorp, en de kans van verstoring van waarden in delen van de deelgebieden Scheveningen-Bad en Haven is de beoordeling voor het integrale plan negatief (-) beoordeeld.

## 5.6.4

### **RANDVOORWAARDEN EN AANBEVELINGEN**

Aanbevolen wordt om bij de bouwwerkzaamheden in het deelgebied Scheveningen-Dorp de diepte van de oude veertiende/vijftiende-eeuwse dorpskern niet te verstoren. Met andere woorden, aanbevolen wordt om de ontgravingen tot dit niveau uit te voeren en niet dieper.

## 5.6.5

### **LEEMTEN IN KENNIS**

Aangezien er geen informatie beschikbaar is over de diepte van de geplande werkzaamheden kan niet diep worden ingegaan op de mogelijke verstoring van archeologische indicatoren. Bij verder uitwerking van de plannen zal archeologisch onderzoek uit moeten wijzen of op de locaties met voorgenomen graafwerkzaamheden sprake is van aanwezige waarden en zo ja welke passende maatregelen genomen moeten worden om deze waarden niet te vernietigen.

## 5.7

### **BODEM EN WATER**

### 5.7.1

#### **TOELICHTING BEOORDELING CRITERIA**

De ontwikkelingen in het masterplan worden kwalitatief beoordeeld op beleidsmatige aspecten (milieubeschermingsgebieden voor bodem of grondwater) en op hun gevoeligheid van de bodem (aanwezigheid bodemverontreinigingen, zettingsgevoeligheid, gevoeligheid



voor funderingseffecten / invloed op bebouwing) en het watersysteem (grond- en oppervlaktewater, kans op wateroverlast). De uitgangspunten hiervoor zijn geformuleerd in navolgende paragraaf 5.7.2. Voor de beoordeling is gebruik gemaakt van bestaande gegevens en kaartmaterialen over bodemopbouw, grondwaterstanden, bodem- en grondwaterverontreinigingen en streven naar een gesloten grondbalans. Er zijn geen berekeningen uitgevoerd.

Het aspect bodem en water wordt beoordeeld aan de hand van de volgende criteria:

- Bodemkwaliteit
- Zettinggevoeligheid/ invloed op de omgeving (woningen)
- Grondwaterkwantiteit
- Grondwaterkwaliteit
- Oppervlaktewaterkwantiteit
- Oppervlaktewaterkwaliteit
- Waterkeringszone

## 5.7.2

### REFERENTIESITUATIE EN VOORGENOMEN ACTIVITEIT

#### **Bodem**

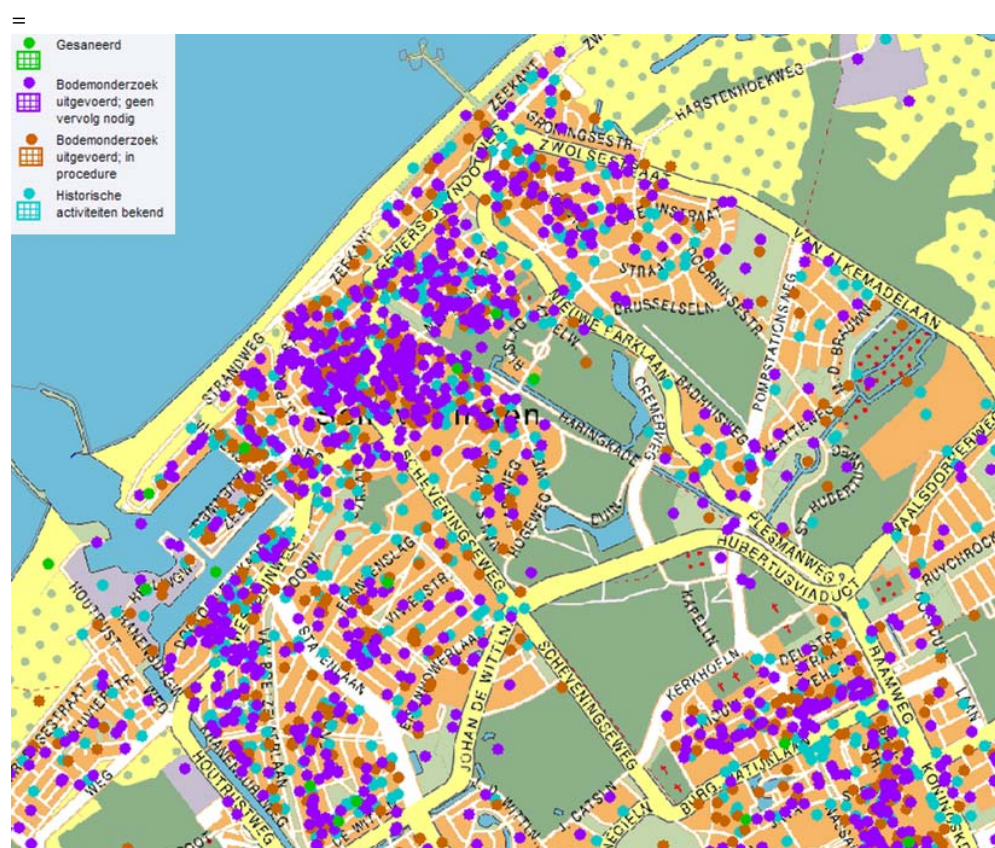
Voor de effectbeoordeling van bodem ten aanzien van de geotechnische aspecten is gebruik gemaakt van de resultaten uit de negen sonderingen met kleefmeting (tot circa 25 m beneden maaiveld). Deze sonderingen zijn uitgevoerd dicht langs de kust en ten behoeve van de waterkering langs de kust. De sonderingen met kleefmeting zijn in juli 2006 uitgevoerd (door Fugro).

De opbouw van de ondergrond van Scheveningen (het betreffende gebied dicht langs de kust) bestaat overwegend uit zand. Tot een diepte van circa NAP +3,0 m wordt plaatselijk los gepakt zand aangetroffen. Op een diepte van NAP -9,0 m bevindt zich plaatselijk een laag klei met een dikte van circa 0,40 m en op een diepte van NAP -16,0 m plaatselijk een dunne veenlaag.

Ten aanzien van de bodemkwaliteit is in onderstaande afbeelding aangegeven of en waar in het plangebied historische (vervuilende) activiteiten bekend zijn, waar onderzoek is uitgevoerd en waar bodemonderzoek nog in procedure is.

**Afbeelding 5.53**

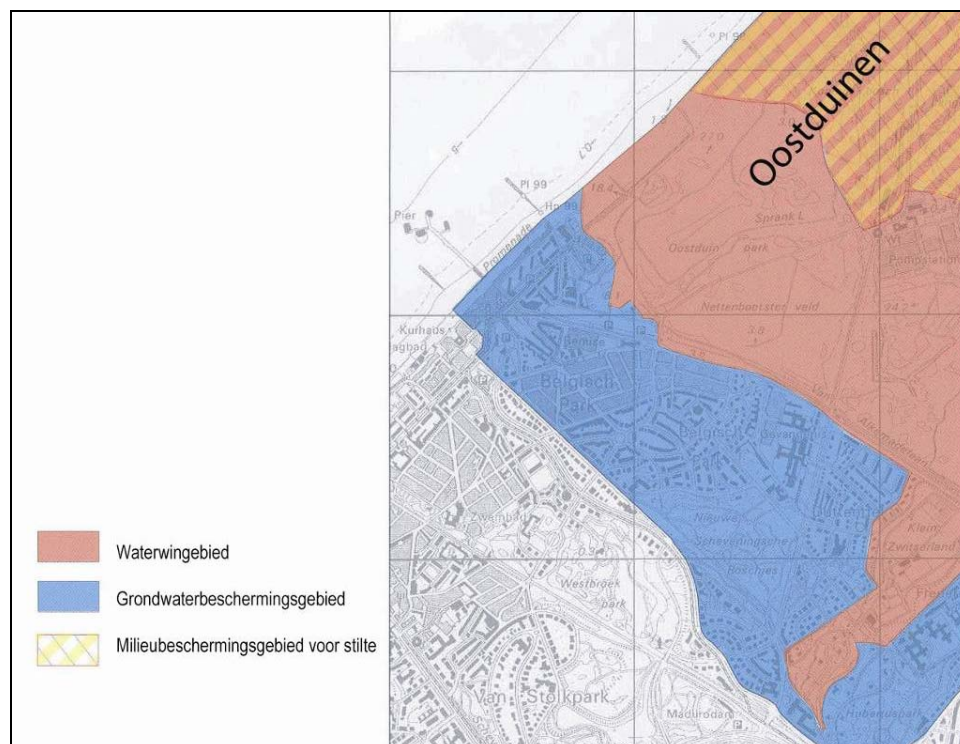
Bodemverontreiniging:  
onderzochte, gesaneerde en te  
onderzoeken locaties in  
Scheveningen  
(bron: bodemloket.nl)

**Grondwater**

Scheveningen kent – dankzij de hoge ligging en de zandige ondergrond - een grondwaterstand die over het algemeen ruimschoots onder de twee meter beneden maaiveld ligt. In de Provinciale Milieuverordening Zuid-Holland (PMV) is het noordelijke deel van Scheveningen vanaf het Kurhaus aangewezen als grondwaterbeschermingsgebied en de Oostduinen als waterwingebied (zie Afbeelding 5.54). Om het grondwater dat voor drinkwaterwinning gebruikt wordt te beschermen, geldt voor deze gebieden een aantal verbodsbepalingen die in het kader onder de afbeelding zijn opgesomd.

**Afbeelding 5.54**

Grondwaterbeschermingsgebied zoals aangeduid in de Provinciale Milieuverordening (PMV)

**BESCHERMINGSREGIME PROVINCIALE MILIEUVERODENING ZUID-HOLLAND**

Door de toepassing van de Provinciale Milieuverordening Zuid-Holland (PMV) wordt in diverse gebieden het grondwater beschermd tegen verontreinigingen. Daarmee wordt bereikt dat nu en in de toekomst grondwater kan worden gebruikt voor drinkwater. Om dat mogelijk te maken bevat de PMV in bijlage 10, onderdeel B van de verordening een aantal verbodsbepalingen. Uiteenlopende activiteiten mogen alleen plaatsvinden, indien Gedeputeerde Staten daarvoor toestemming geeft in de vorm van een ontheffing.

De milieubeschermingsgebieden voor grondwater zijn ingedeeld in drie categorieën van bescherming met elk een eigen beschermingsniveau. Deze gebieden zijn aangewezen door Gedeputeerde Staten en worden in bijlage 6 van de PMV benoemd. De drie verschillende beschermingszones voor grondwater zijn:

- Waterwingebied;
- Grondwaterbeschermingsgebied;
- Boringsvrije zone.

De waterwingebieden zijn de meest kwetsbare zones van de beschermingsgebieden. In deze zone is het beschermingsregime dan ook het strengst. Binnen Waterwingebieden dient elk risico van verontreiniging te worden voorkomen; in deze gebieden zijn dan ook in principe alleen activiteiten toegestaan in het kader van de grondwaterwinning zelf. Indien men toch activiteiten in dit soort gebieden wil uitvoeren kan ontheffing verleend worden. De provincie is in deze gebieden zeer terughoudend in het toestaan van nieuwe activiteiten in een waterwingebied, dit noemen wij ook wel het "stand still principe"

Het grondwaterbeschermingsgebied is de zone rondom het waterwingebied, dit is een

bufferzone die is ingesteld om het grondwater in het waterwingebied te beschermen. Voor deze zone zijn er minder verboden dan in het waterwingebied, de verboden die er nu nog zijn staan uitgeschreven in bepaling 3 van bijlage 10 B van de PMV.

In de meeste gevallen ligt er rondom het grondwaterbeschermingsgebied nog een beschermingsgebied, dit is de boringsvrije zone. In deze zone zijn alleen het hebben van boorputten en het graven dieper dan 2,5 meter nog verboden. Voor de artikelen in bepaling 3 en 4 van de PMV zijn voor een aantal activiteiten algemene voorschriften opgesteld, dit geeft meer zekerheid aan inwoners van Zuid-Holland en het voorkomt dat er onnodig veel ontheffingen gemaakt moeten gaan worden. Dit betekent dat de activiteit die uitgevoerd wordt, gemeld wordt aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland waarna de aanvrager een bevestiging ontvangt met de algemene voorschriften.

### ***Oppervlaktewater***

Naast het buitenwater in de haven en het kanaal is er alleen oppervlaktewater aanwezig in de Oostduinen ten noorden van Scheveningen-Bad en in het Westbroekpark.

#### **Compensatie verhard oppervlak**

Uit de gezamenlijke waterbergingsvisie (2006) van de gemeente Den Haag en het Hoogheemraadschap van Delfland blijkt dat er niet gezocht hoeft te worden naar extra maatregelen in Scheveningen. Uitgangspunt van de visie is dat bij toekomstige ontwikkelingen nieuwe en te herstructureren gebieden moeten voldoen aan de waterbergingsnormen voor stedelijk gebied. Dat betekent, dat er niet vaker dan eens in de 100 jaar wateroverlast mag voorkomen.

Bij herinrichting, stedelijke vernieuwing of nieuwbouw moeten alle mogelijke kansen voor het bergen van extra water – op basis van de nieuwe inzichten in het waterbeheer - worden meegenomen in de planvorming, zodat een bijdrage wordt geleverd aan een robuust watersysteem. Als bij nieuwe ontwikkelingen het verhard oppervlak toeneemt, dan moet extra waterberging worden gerealiseerd.

Het opvangen van regenwater draagt ook bij aan een robuust en duurzaam watersysteem. Duurzaam betekent ook “niet afwentelen”, maar in het eigen gebied zoeken naar mogelijkheden om het watersysteem te verbeteren. Kansrijke opties voor Scheveningen zijn:

- Het vasthouden van water
- Gescheiden rioolstelsels
- Bovengrondse infiltratie
- Ondergrondse infiltratie
- Waterdoorlatende verhardingen

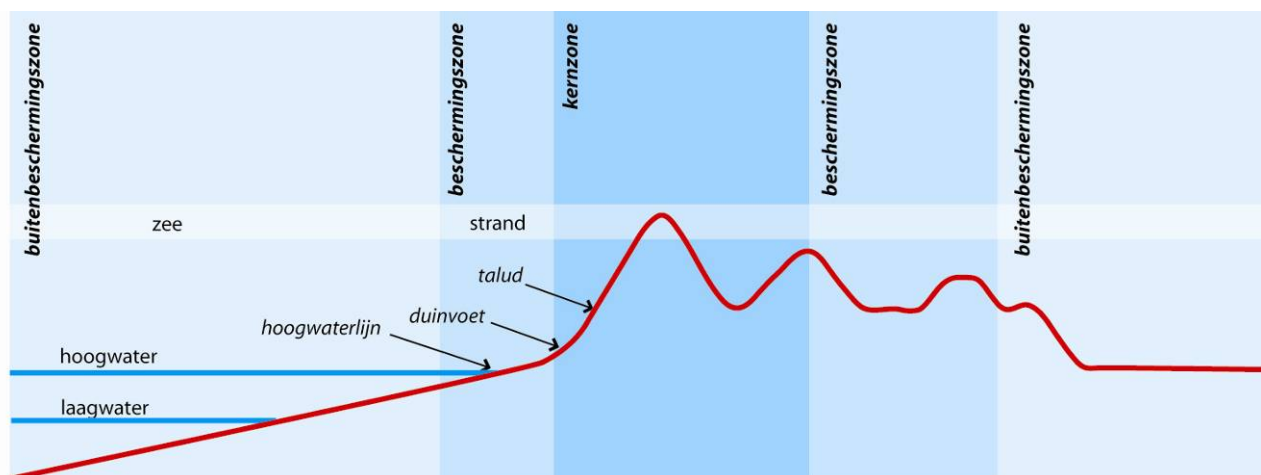
### ***Waterkeringszone***

De zeewering is juridisch opgedeeld in drie zones: de kernzone, beschermingszone en buitenbeschermingszone<sup>11</sup> (Afbeelding 5.55). Samen vormen de zones de waterkeringszone (het zogenaamde keurgebied). Elke zone kent een eigen beheerregime. De exacte ligging van elke zone is in de legger van het Hoogheemraadschap van Delfland vastgelegd.

<sup>11</sup> De begrippen zijn in de verklarende woordenlijst in bijlage 1 toegelicht.

### Afbeelding 5.55

De verschillende zones binnen een waterkering



Een deel van de nieuwe ontwikkelingen bevindt zich binnen de kernzone en beschermingszones van de waterkering. In deze zones gelden voorwaarden voor bebouwing. De ligging van de landwaartse begrenzing van de kernzone en beschermingszone in Scheveningen is weergegeven in Afbeelding 5.56. Na aanleg van de Dijk-in-Boulevard zullen de waterkeringszones ter hoogte hiervan in zeewaartse richting opschuiven en zal ook dit deel binnendijs komen te liggen.

Het rijksbeleid ten aanzien van bebouwing in de zeewering is vastgelegd in de Nota Ruimte (Ministerie van VROM, 2006). De Nota Ruimte geeft aan dat in bebouwd gebied de voorwaarden van de waterkeringbeheerder alleen van toepassing zijn als het gaat om de bescherming van de waterkering nu en in de toekomst. Dit is het geval in Scheveningen. Het hoogheemraadschap heeft het bouwbeleid uitgewerkt in het Beheersplan Waterkeringen 2005-2009 (25 november 2004) en in de Nota criteria zeewering Delflandse kust (Provincie Zuid-Holland, 2001). Daarbij zijn rondom kustplaatsen zoals Scheveningen bebouwingscontouren gedefinieerd. Hierbinnen geldt het principe van 'ja, mits': nieuwe bebouwing is toegestaan mits de bebouwing geen belemmering vormt voor het in stand houden van de zeewering. Dit betekent onder meer dat er geen zand aan de zeewering mag worden onttrokken en dat de constructie van het bouwwerk zich "onafhankelijk" van het afslagprofiel moet gedragen. Met onafhankelijk wordt hier bedoeld dat het geen noemenswaardige invloed heeft op het afslagproces. Buiten deze contouren (strand en duin) geldt het principe van 'nee, tenzij': nieuwe bebouwing is niet toegestaan tenzij het een zwaarwegend maatschappelijk belang dient en de activiteit redelijkerwijs niet elders of op een andere wijze kan plaatsvinden.



**Afbeelding 5.56**

Ligging kernzone en  
landwaartse beschermingszone  
(afgeleid uit legger 1997)



De kernzone en de zeewaartse beschermingszone mogen tijdens een maatgevende storm met een kans van voorkomen van  $1/10.000^e$  per jaar afslaan en is daardoor te beschouwen als buitendijks gebied. Vooralsnog gelden voor buitendijks gebied geen veiligheidsnormen. De Staatssecretaris heeft echter een onderzoek ingesteld naar het ontwikkelen van minimale veiligheidsnormen voor de buitendijkse gebieden in kustplaatsen. De uitkomsten hiervan liggen lager dan de  $1/10.000^e$  norm voor de waterkering.

### 5.7.3

#### EFFECTBEOORDELING

##### *Overzicht effectbeoordeling*

Tabel 5.29 geeft een overzicht van de effectbeoordeling voor het aspect bodem en water. Na de tabel volgt een toelichting op de effectscores.

**Tabel 5.29**

Overzicht effectbeoordeling  
voor het aspect bodem en  
water

| Beoordelingscriterium                                  | Bad | Dorp | Haven | Integraal |
|--------------------------------------------------------|-----|------|-------|-----------|
| Bodemkwaliteit                                         | 0   | 0    | 0     | 0         |
| Zettinggevoeligheid/ invloed op de omgeving (woningen) | 0   | 0    | 0     | 0         |
| Grondwaterkwantiteit                                   | -   | 0    | 0     | 0/-       |
| Grondwaterkwaliteit                                    | -   | 0    | 0     | 0/-       |
| Oppervlaktewaterkwantiteit                             | 0   | 0    | 0     | 0         |
| Oppervlaktewaterkwaliteit                              | 0   | 0    | 0     | 0         |
| Waterkeringszone                                       | -   | 0    | -     | -         |

## ***Toelichting effectbeoordeling***

### ***Scheveningen-Bad***

De planonderdelen in Scheveningen-Bad waarbij bodemingrepen voorzien zijn, liggen niet in kwetsbaar gebied en/of op locaties met verontreinigde bodem (zie Afbeelding 5.53). Er worden geen effecten voor het aspect bodem verwacht. Het effect is daarom neutraal (0) gewaardeerd.

Het effect op de grondwaterkwantiteit is zeer waarschijnlijk over het algemeen neutraal. Een uitzondering betreft de locatie en omgeving van de parkeergarage, waar mogelijk een tijdelijke verlaging van de grondwaterstand nodig zou kunnen zijn afhankelijk van de diepte van de parkeerkelder en de huidige fluctuaties van de grondwaterstand. Omdat in deze fase niet bekend is hoe deze plannen uitwerken is de vergraving als negatief beoordeeld gezien de ligging in grondwaterbeschermingsgebied (-).

De realisatie van een hotel en theater bij het Circusplein, van de woningen en parkeergarage bij de remise en de tramhal bij het Zwarte Pad zijn ontwikkelingen die zich bevinden in een grondwaterbeschermingsgebied. Specifiek voor dit deel van het plangebied in combinatie met de voorgenoemde masterplan activiteit is derhalve sprake van tegengestelde belangen, wat negatief is beoordeeld (-). Voor deze ontwikkelingen dient bij de provincie Zuid-Holland een ontheffing aangevraagd te worden.

Waarschijnlijk neemt het verharde oppervlak niet toe, want het is nu ook al in zijn geheel verhard en er wordt geen oppervlaktewater gedempt. De waterbergingscapaciteit neemt dus niet af en er hoeft dus niet gecompenseerd te worden. Dit effect wordt als neutraal (0) beoordeeld. Bij de ontwikkeling en herstructurering zal wel gezocht kunnen worden naar het duurzamer en robuuster maken van het watersysteem.

De voorgenoemde ontwikkelingen nabij het Circusplein en het Zwarte Pad liggen in de kernzone van de waterkering. Dit gedeelte mag tijdens een maatgevende storm met een kans van voorkomen van 1/10.000<sup>e</sup> per jaar afslaan en is daardoor buitendijks gebied. Het realiseren van ontwikkelingen in de kernzone wordt als negatief (-) beoordeeld. Verder geldt voor de kernzone een stringent bouwbeleid, omdat het onderdeel is van de waterkering. De te ontwikkelen parkeergarage ter hoogte van de tramremise ligt in de beschermingszone van de waterkering, ook dit wordt negatief gewaardeerd. Voor bouwen in de beschermingszones geldt een iets minder stringent bouwbeleid dan in de kernzone.

### ***Scheveningen-Dorp***

In Scheveningen-Dorp is een hoge concentratie aan bodemonderzoeklocaties gelegen vanwege de bekende historische activiteiten daar. Uit Afbeelding 5.53 is te zien dat het voor een groot deel locaties betreft waarbij vervolgonderzoek niet nodig wordt geacht. Gezien het feit dat er nauwelijks sprake is (geweest) van saneringen is de inschatting dat de verontreiniging op de locaties waarvoor vergraving plaatsvindt voor het Masterplan Scheveningen-kust zeer gering is. Het effect is daarom neutraal (0) gewaardeerd.

Het effect op de grondwaterkwantiteit is zeer waarschijnlijk over het algemeen neutraal. Een uitzondering betreft de locatie en omgeving van de parkeergarage, waar mogelijk een tijdelijke verlaging van de grondwaterstand nodig zou kunnen zijn afhankelijk van de diepte van de parkeerkelder en de huidige fluctuaties van de grondwaterstand. Omdat hier geen sprake is van een beschermingszone is het effect hier neutraal beoordeeld (0).



Waarschijnlijk neemt het verharde oppervlak niet toe door de aanleg van het plein en de parkeergarage aan de Badhuiskade, want het is nu ook al in zijn geheel verhard en er wordt geen oppervlaktewater gedempt. De waterbergingscapaciteit neemt dus niet af en er hoeft dus niet gecompenseerd te worden. Dit effect wordt als neutraal (0) beoordeeld.

Na aanleg van de Dijk-in-Boulevard zal de toekomstige parkeergarage binnendijs komen te liggen. Afhankelijk van de nog vast te stellen grenzen van de beschermingszone zal de parkeergarage net wel of net niet in de beschermingszone komen te liggen. Mocht dat zo zijn, dan geldt een restrictief bouwbeleid. Omdat de locatie van de garage daarop vrij eenvoudig aangepast kan worden bij definitieve uitwerking is het effect neutraal beoordeeld (0).

#### *Scheveningen-Haven*

Er worden geen effecten voor het aspect bodem verwacht. Het effect is daarom neutraal (0) gewaardeerd.

Het effect op de grondwaterkwantiteit is zeer waarschijnlijk over het algemeen neutraal. Een uitzondering betreft de locatie en omgeving van de parkeergarage, waar mogelijk een tijdelijke verlaging van de grondwaterstand nodig zou kunnen zijn afhankelijk van de diepte van de parkeerkelder en de huidige fluctuatie van de grondwaterstand.

Het verharde oppervlak neemt toe met het dempen van de 3<sup>e</sup> haven. Omdat het hier buitenwater betreft neemt de waterbergingscapaciteit niet af en er hoeft dus niet gecompenseerd te worden, mits afwatering op het buitenwater. Dit wordt als neutraal (0) beoordeeld. Bij de ontwikkeling en herstructurering zal wel gezocht kunnen worden naar het duurzamer en robuuster maken van het watersysteem.

De waterkering loopt om de haven heen. Alle geplande ontwikkelingen liggen in de kernzone van de waterkering. Deze zone mag tijdens een maatgevende storm met een kans van voorkomen van 1/10.000<sup>e</sup> per jaar afslaan en is daardoor te beschouwen als buitendijks gebied. Het effect wordt als negatief (-) beoordeeld.

Voor de kernzone geldt stringent bouwbeleid, omdat het onderdeel is van de waterkering. Vooralsnog gelden voor buitendijks gebied geen veiligheidsnormen. De Staatssecretaris heeft echter een onderzoek ingesteld naar het ontwikkelen van minimale veiligheidsnormen voor de buitendijkse gebieden in kustplaatsen.

#### *Integraal*

De effecten in de deelgebieden beïnvloeden en versterken elkaar niet, waarmee de integrale beoordeling een gemiddelde afspiegeling van de beoordeling voor de deelgebieden is. Dit betekent een licht negatieve effectscore (0/-) voor het effect op de grondwaterkwaliteit en -kwantiteit en een negatieve effectscore vanwege de invloed op de waterkeringszone (-).

## 5.7.4

### **RANDVOORWAARDEN EN AANBEVELINGEN**

Gezien de ondergrond van overwegend zand moet ervan uitgegaan worden dat kleine constructies maar ook (grote) gebouwen op staal gefundeerd zullen c.q. kunnen zijn. Voor op staal gefundeerde constructies moet rekening worden gehouden met risico op verzakking bij open ontgravingen met een talud binnen 10 m uit de constructies en bij het intrillen van damwanden of het heien van funderingspalen binnen een afstand van 10 m à

20 m uit de constructies. Deze aspecten van beïnvloeding van bestaande gebouwen zijn met name aan de orde voor de bouw van de geplande parkeergarage. In het algemeen moet voor bouwactiviteiten waarbij gegraven moet worden of trillingen opgewekt zullen worden het risico op verzakking van bestaande constructies beoordeeld worden.

In verband met de benodigde ontheffing voor het uitvoeren van bodem ingrepen in grondwaterbeschermingsgebied zal bij uitwerking van de ruimtelijke ontwikkelingen in Scheveningen-Bad aandacht moeten worden besteed aan de wijze waarop de diepe grondroerende werkzaamheden worden uitgevoerd. Dit om de tijdelijke effecten van bemaling, en de daarmee samenhangende maatregelen, in beeld te brengen. Voor de lange termijn is het van belang het risico op verontreiniging van het grondwater bij calamiteiten te minimaliseren door het aanbrengen van beschermde voorzieningen (bijvoorbeeld in de bouwconstructie).

Wanneer in Scheveningen-Dorp tijdelijke bemaling moet worden toegepast in verband met de parkeergarages zal dit niet mogen doorwerken in een effect op het grondwaterbeschermingsgebied. Daarvoor kan bijvoorbeeld gebruik worden gemaakt van bemalingskuipen.

Bij de bouw van woningen en bedrijven is het van belang dat milieuvriendelijke en niet-uitloogbare materialen gebruikt worden om verslechtering van de waterkwaliteit te voorkomen.

Verder dient voor realisatie van ontwikkelingen in een grondwaterbeschermingsgebied een ontheffing bij de provincie Zuid-Holland aangevraagd te worden en voor de kernzone geldt stringent bouwbeleid, omdat het onderdeel is van de waterkering.

## 5.7.5

### LEEMTEN IN KENNIS

Op dit moment is er een leemte in kennis over de veiligheidsnorm die voor buitendijks gebied in kustplaatsen zal worden gesteld. In een latere fase van planvorming moet dit worden meegewogen. Omdat op dit moment in het masterplan is aangegeven dat het al dan niet verplaatsen van de zeewering ook onderdeel wordt van studie is deze leemte in het licht van de besluitvorming over het masterplan niet belemmerend.

## 5.8

### EXTERNE VEILIGHEID

### 5.8.1

#### TOELICHTING BEOORDELING CRITERIA

Voor het aspect externe veiligheid is in dit planMER gekeken naar de ligging van de route voor vervoer van gevaarlijke stoffen in relatie tot de deelgebieden Scheveningen-Bad, -Haven en -Dorp. Daarnaast zijn de risicobronnen in beeld gebracht. Bij de effectbeoordeling is op kwalitatieve wijze beschouwd of de route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en de risicobronnen van invloed kunnen zijn op de voorgenomen ontwikkelingen uit het masterplan. Bij de beoordeling is gebruik de door de gemeente aangeleverde informatie met betrekking tot de ligging van de Route gevaarlijke stoffen en de ligging van risicobronnen<sup>12</sup> en de Provinciale Risicokaart.

<sup>12</sup> bron: Dienst Stadsbeheer, afdeling milieu en vergunningen, april 2005.

## 5.8.2

## REFERENTIESITUATIE EN VOORGENOMEN ACTIVITEIT

Er bevindt zich een route voor vervoer van gevaarlijke stoffen in het totale plangebied. Deze loopt via de Westduinweg en de Dr. Lelykade en vervolgens naar de Eerste Haven. Via de Westduinweg rijden LPG-tankwagens naar het tankstation aan de Duinstraat (met ontheffing van de Brandweer).

Deze route maakt deel uit van de Haagse Route Gevaarlijke Stoffen (RGS). Er is door de gemeente een verzoek tot intrekking van deze route ingediend. De reden hiervoor is dat het vervoer van dergelijke stoffen de afgelopen jaren steeds verder afnam. Slechts een enkele rederij op het Schiereiland maakt nog gebruik van ammoniak als koudemiddel voor vriesruimten. Ook zijn er weinig ritten van LPG-tankwagens naar het tankstation aan de Duinstraat. De milieuvergunning van dit tankstation is beperkt tot 500 m<sup>3</sup> per jaar.

Uit de Provinciale Risicokaart blijkt dat er geen inrichtingen, waarvoor BEVI<sup>13</sup> van toepassing is, gelegen zijn in het plangebied voor Scheveningen-Dorp en Scheveningen-Bad. Zoals in bovenstaande alinea reeds is aangegeven is in de haven op het Schiereiland is sprake van opslag van ammoniak voor de vriesinstallaties. Daarnaast is een zendstation gelegen in het Westduinpark. De straalpaden daarvoor en bijbehorende bebouwingsvoorwaarden in de omgeving zijn in deze fase onbekend en daarmee een leemte in kennis (zie paragraaf 5.8.5).

Aan de Groningsestraat, gelegen in de noordelijke hoek van het plangebied, bevindt zich een groot gasdrukregel- en meetstation, type C (contour 25 m). Naar dit reduceerstation loopt een hogedruk aardgastransportleiding met een diameter van 16" en een werkdruk van 40 bar. De leiding ligt langs de Zwolsestraat en vervolgens de Groningsestraat.

Afbeelding 5.57

Route gevaarlijke stoffen en  
ligging



<sup>13</sup> Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen: wanneer de BEVI van toepassing is op een inrichting betekent dit dat er sprake is van risicocontouren rondom de inrichting waarvoor restricties ten aanzien van andere functies of activiteiten gelden.

## 5.8.3

## EFFECTBEOORDELING

**Overzicht effectbeoordeling**

Tabel 5.30 geeft een overzicht van de effectbeoordeling voor het aspect externe veiligheid. Na de tabel volgt een toelichting op de effectscores.

**Tabel 5.30**

Overzicht effectbeoordeling  
voor het aspect externe  
veiligheid

| Beoordelingscriterium             | Bad | Dorp | Haven | Integraal |
|-----------------------------------|-----|------|-------|-----------|
| Route vervoer gevaarlijke stoffen | 0/- | 0    | 0/-   | 0/-       |
| Ligging risicobronnen             | 0/- | 0    | 0     | 0         |

**Toelichting effectbeoordeling****Scheveningen-Bad**

In het Scheveningen-Bad is geen sprake van ontwikkelingen op of rond de route voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Tevens zijn er geen risicobronnen gelegen in de nabijheid van de ontwikkelingen in Scheveningen-Bad. De potentiële risicobron, de gasleiding, ligt tot aan de tramremise, wat mogelijk een risico voor externe veiligheid inhoudt voor de daar te realiseren woningen. Daarvoor zal bij nadere planuitwerking een externe veiligheidsanalyse moeten worden uitgevoerd. Het effect is daarom licht negatief beoordeeld (0/-).

**Scheveningen-Dorp**

In het Scheveningen-Dorp is geen sprake van ontwikkelingen op of rond de route voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Ook zijn er geen risicobronnen gelegen in de nabijheid van de ontwikkelingen. Daar het totaal aantal woningen in het plangebied gelijk blijft aan de referentiesituatie, per saldo is geen toename van het aantal woningen, blijft het risico als gevolg van incidenten bij risicobronnen gelijk aan de referentiesituatie. Het effect is daarom neutraal gewaardeerd (0).

**Scheveningen-Haven**

De route voor vervoer van gevaarlijke stoffen ligt over het nieuw te ontwikkelen woongebied op het Norfolkterrein. Gezien de ontwikkeling van woningen op het Norfolkterrein en de ligging van de route voor vervoer van gevaarlijke stoffen aldaar, wordt het effect licht negatief beoordeeld (0/-). Er ligt een verzoek tot opheffing van de route aangezien deze route nauwelijks meer gebruikt wordt. Echter, omdat deze formeel nog niet is opgeheven blijft de effectbeoordeling licht negatief.

Voor de ligging ten opzichte van risicobronnen geldt dat zich in het havengebied een BEVI object bevindt, namelijk een opslag van ammoniak. Deze opslag legt op de masterplan ontwikkelingen geen beperkingen op qua externe veiligheidsrisico (0).

**Integraal**

Vanwege de ligging van de route voor vervoer van gevaarlijke stoffen en deze formeel nog niet is opgeheven is het integrale masterplan voor dit criterium licht negatief beoordeeld (0/-).

Verder is, met uitzondering van de ammoniakopslag, in geen van de deelgebieden sprake van een vergroting van het veiligheidsrisico. De LPG-tankstations liggen in de referentiesituatie ook als in bebouwd gebied dus vormen geen toegevoegd risico. De integrale effectscore voor het criterium 'ligging risicobronnen' is daarom neutraal (0).

## 5.8.4

### RANDVOORWAARDEN EN AANBEVELINGEN

Voor de ontwikkeling van woongebied in Scheveningen-Haven moet bij de planuitwerking rekening gehouden worden met de risicocontour van de ammoniakopslag en de route voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Hierbij dient opgemerkt dat de gemeente reeds een verzoek heeft ingediend voor het opheffen van de route, omdat de route als zodanig nog nauwelijks wordt gebruikt. Hiermee wordt het huidige geringe effect opgeheven.

Voor de ontwikkeling van woningbouw ter plaatse van de tramremise in deelgebied Bad moet bij verdere planuitwerking eveneens het externe veiligheidsrisico nader onderzocht worden om de randvoorwaarden voor de bebouwing inzichtelijk te maken. Bij eventuele ontwikkelingen in dit gebied, woningbouw bijvoorbeeld, is onderzoek nodig of de ingreep leidt tot meer risico's voor grotere groepen. Op basis van de Circulaire Hogedruk aardgasleidingen is de bebouwingsafstand van 20 meter en de toetsingsafstand van 40 meter. Als nu de toetsingsafstand wordt aangehouden, is de kans klein dat er straks een plaatsgebonden risico of groepsrisico probleem ontstaat. De verwachting is dat begin 2010 het besluit externe veiligheid buisleidingen in werking treedt, waar gewerkt wordt met een plaatsgebonden risico en groepsrisico. Zolang ontwikkelingen buiten de toetsingsafstand plaatsvinden, is de inschatting dat het groepsrisico nauwelijks toeneemt.

## 5.8.5

### LEEMTEN IN KENNIS

Het is niet bekend in hoeverre de ontwikkelingen in masterplan vallen binnen de zonering van het zendstation in het Westduinpark. Tevens zijn de straalpaden daarvoor en bijbehorende bebouwingsvoorwaarden in de omgeving in deze fase onbekend.

Ook is in dit stadium geen externe veiligheid analyse uitgevoerd ten aanzien van de ontwikkelingen in de nabijheid van de route voor vervoer van gevaarlijke stoffen (Scheveningen-Haven) en de 16" gasleiding (Scheveningen-Bad).

Deze leemten vormen op dit moment van de planvorming geen belemmering van de besluitvorming over het masterplan.

## 5.9

### LEEFMILIEU EN WONEN

### 5.9.1

#### TOELICHTING BEOORDELINGSCRITERIA

Binnen het aspect leefmilieu en wonen wordt op kwalitatieve wijze en op basis van expert judgement beschouwd wat de effecten en kansen in van de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen op recreatie zijn. Tevens wordt inzichtelijk (kwalitatief) gemaakt of sprake is barrièrewerking, wat de hinder is voor bijvoorbeeld omwonenden en ondernemers tijdens de realisatie van de deelgebieden en wat de invloed is van de ruimtelijke ontwikkelingen op de sociale veiligheid. Verder wordt op kwalitatieve wijze beschouwd of de ontwikkelingen onderscheidend zijn op mogelijke geurhinder. De aspecten geluid, lucht, externe veiligheid en ruimtelijke kwaliteit en inpassing zijn ook van invloed op het leefmilieu maar zijn al separaat behandeld.

## 5.9.2

## REFERENTIESITUATIE EN VOORGENOMEN ACTIVITEIT

***Scheveningen-Bad***

Scheveningen-Bad kan in het kort worden getypeerd als een badplaats met een weggestopt strand en als centrum van vermaak zonder hart. Op zomerse dagen raken bewoners en bezoekers verstrikt in het drukke verkeer. Economisch gezien gaat Scheveningen-Bad achteruit. De ambities voor dit deelgebied zijn dan ook voor een belangrijk deel gericht op een kwalitatieve impuls van het gebied voor onder meer het verstevigen van de positie van Scheveningen als internationale badplaats.

***Scheveningen-Dorp***

Scheveningen-Dorp is een kleinschalig, authentiek dorp met een compacte structuur. De eeuwenoude relatie met de zee, de vissers, de oude visserswoningen, de vuurtoren, de Keizerstraat en de oude kerk zijn onlosmakelijk met Scheveningen verbonden. In Scheveningen-Dorp liggen de cultuurhistorisch waardevolle recreatieve voorzieningen museum Muzee en Bekeken theater De Appel. De ontwikkelingen in het masterplan voor Scheveningen-Dorp betreffen het opwaarderen van de ruimtelijke kwaliteit in Dorp. In het plangebied van het masterplan is voor wat betreft de bereikbaarheid van de 'hulpdiensten' de brandweerpost op de Duinweg van belang. In de huidige situatie vormt de Duinstraat/Scheveningseweg, ten noorden van de brandweerpost, een knelpunt. Er zijn geen ziekenhuizen in het gebied gelegen. Op navolgende afbeelding is aangegeven waar de brandweerpost zich bevindt in het plangebied.

Afbeelding 5.58

Locatie brandweer

***Scheveningen-Haven***

Het deelgebied Scheveningen-Haven bestaat uit de twee havenhoofden (het Noordelijk en Zuidelijk Havenhoofd), het Norfolkterrein en het Havenkwartier-Noord.

Het Noordelijk Havenhoofd heeft een functie voor de visserij en de daarmee verbonden voorzieningen en bedrijven. Het Norfolkterrein is in gebruik als extensief bedrijventerrein. De Norfolk-lijn is opgeheven. Het Havenkwartier-Noord is een gemengd gebied bij de haven, waar nu een mix van wonen en werken is te vinden. De diversiteit van de bebouwing geeft een bepaalde charme aan het gebied, die behouden dient te blijven. De ontwikkelingen in het kader van masterplan betreft een ruimtelijke transformatie die een kwaliteitsverbetering biedt.

Verder komen de ontwikkelingen in het masterplan met name voort uit de ambitie en wens om de recreatieve waarde van het gebied te vergroten en het woonklimaat aantrekkelijker te maken (zie hoofdstuk 2).

### 5.9.3

#### EFFECTBEOORDELING

##### *Overzicht effectbeoordeling*

Tabel 5.31 geeft een overzicht van de effectbeoordeling voor het aspect leefmilieu en wonen. Na de tabel volgt een toelichting op de effectscores.

**Tabel 5.31**

Overzicht effectbeoordeling  
voor het aspect leefmilieu en  
wonen

| Beoordelingscriterium       | Bad | Dorp | Haven | Integraal |
|-----------------------------|-----|------|-------|-----------|
| Recreatie                   | ++  | 0/+  | ++    | ++        |
| Barrièrewerking             | ++  | +    | +     | +         |
| Hinder tijdens aanleg       | -   | 0/-  | 0/-   | -         |
| Sociale veiligheid          | +   | +    | ++    | +         |
| Bereikbaarheid hulpdiensten | 0/+ | 0/+  | 0/+   | 0/+       |
| Geurhinder                  | Nvt | Nvt  | 0     | 0         |

##### *Toelichting effectbeoordeling*

###### *Scheveningen-Bad*

In Scheveningen-Bad wordt 50.000 m<sup>2</sup> commerciële nieuwbouw voorzien, namelijk 600 hotelkamers (ca. 30.000 m<sup>2</sup>) en entertainment voorzieningen (ca. 20.000 m<sup>2</sup>). Dit vormt een sterke impuls voor de recreatieve aantrekkingskracht van het gebied en wordt daar zeer positief gewaardeerd (++). Omdat de koppeling tussen de verschillende deelgebieden duidelijker wordt uitgedragen, en de 'entree' van Scheveningen-Bad in het masterplan zorgt voor een goede ruimtelijke samenhang wat de barrièrewerking sterkt verminderd en beperkt in dit deelgebied. Het effect wordt daarom zeer positief gewaardeerd (++). De locaties die in de huidige situatie onaantrekkelijk zijn door een laag aanbod aan voorzieningen krijgen een impuls door een gevarieerd aanbod aan voorzieningen, met een nadruk op de plint. Daarmee worden bezoekers meer verspreid over het deelgebied en neemt in het gebied het gevoel van sociale veiligheid daarmee toe. Dit wordt positief gewaardeerd (+). Omdat er in dit deelgebied sprake is van veel sloop- en bouwwerkzaamheden temidden van een woongebied is de hinder in de aanlegfase negatief beoordeeld (-). Dit is echter een tijdelijk effect.

Door het realiseren van de parkeerlus in infrastructuur variant 1 wordt de doorstroming in Scheveningen-Bad verbeterd. Hierdoor wordt congestie verminderd. Het effect wordt daarom in Scheveningen-Bad tevens licht positief gewaardeerd (0/+). Bij infrastructuur variant 2 verslechtert de situatie in Scheveningen-Dorp, wat ook de bereikbaarheid richting Scheveningen-Bad hindert. Deze toename van intensiteiten vormt echter geen congestie, waarmee het effect nihil is.

Geurhinder speelt in dit deelgebied geen rol en wordt daarom niet beoordeeld.

###### *Scheveningen-Dorp*

In Scheveningen-Dorp ontstaat met het realiseren van de parkeergarages en het verbeteren van de aansluiting van detailhandel en horeca in het gebied een positiever klimaat voor recreanten. In vergelijking met de overige deelgebieden wordt dit deelgebied niet specifiek



voor recreatie sterk ontwikkeld. Door de kwalitatieve meerwaarde aan de recreatieve routes die door het gebied lopen is de beoordeling licht positief (0/+).

Door het versterken van de ruimtelijke relaties in het gebied, en het vergroten en kwalitatief verbeteren van de openbare ruimtes vormt het gebied meer één geheel. De Keizerstraat is een aantrekkelijke winkelpromenade waar behalve de Scheveningers ook de bezoekers graag komen. Er is hier plaats voor wijkgerichte voorzieningen en voor kleinschalige bijzondere concepten voor detailhandel en horeca. Bewoners en bezoekers ontmoeten elkaar hier op het 'dorpsplein' of komen elkaar tegen in de Keizerstraat. De verbinding tussen de verschillende voorzieningen en promenades verminderen de barrièrewerking tussen Dorp en de overige plangebieden. Dit wordt positief gewaardeerd (+). Dezelfde ontwikkelingen hebben een positieve invloed op de beleving van sociale veiligheid in het woongebied. Met name de openbare ruimte en het stimuleren van de aantrekkende kracht van de winkelstraat vormen hiervoor een verbetering. Ook dit effect wordt positief beoordeeld (+). Doordat de aanlegwerkzaamheden midden in bewoond gebied plaatsvinden, maar er niet veel sprake is van zware werkzaamheden in de vorm van bijvoorbeeld heien, is de hinder als gevolg van de aanlegwerkzaamheden licht negatief beoordeeld (0/-). Tevens is dit een tijdelijk effect.

De invloed op bereikbaarheid voor de hulpdiensten in het plangebied is afhankelijk van de mate van congestie op de wegen in het plangebied. In paragraaf 5.1 is een uitgebreide analyse gegeven van de I/C-verhoudingen rondom de locatie van de brandweerpost. Daaruit volgt dat bij infrastructuur variant 1 de verkeersdruk rond de Westduinstraat vermindert, waardoor de situatie voor de brandweerwagens beter wordt in Dorp (0/+). In de referentiesituatie is in het havengebied sprake van visverwerking. In het Masterplan is het aan Scheveningen-Dorp grenzende deel van Scheveningen-Haven bestemd als 'vis'. Daarmee biedt het masterplan geen directe aanleiding om te verwachten dat geurhinder vanuit het havengebied afneemt ten opzichte van de referentiesituatie. Het effect wordt daarom neutraal (0) gewaardeerd.

### *Scheveningen-Haven*

De recreatieve waarde van dit deelgebied neemt fors toe met de ontwikkelingen zoals voorzien in het masterplan. In de huidige- en referentiesituatie is er sprake van een recreatief onaantrekkelijk havengebied. Het Norfolkterrein en de havenhoofden kenmerken zich door grote loodsen en een lage functiediversiteit. In het masterplan komt een divers aanbod aan voorzieningen. De functie van Scheveningen-Haven als toeristische trekpleister wordt in de toekomst versterkt door de combinatie van typische havenactiviteiten met meer algemene voorzieningen. Bruggen over de havenmond en De Pijp zullen een 'rondje haven' mogelijk maken. Op het Noordelijk Havenhoofd komen visrestaurants en andere visgerelateerde voorzieningen en activiteiten, gecombineerd met voorzieningen die zich vooral oriënteren op het strand. Ook het Norfolkterrein worden de woonbuurten zo ingericht dat ze interessant zijn voor toeristen. In de plint van de kadebebouwing zal horeca en andere bedrijvigheid worden gevestigd. Er komen enkele pleinen en er wordt ingezet op de komst van één of twee musea in Scheveningen-Haven. Daarmee scoort het voornemen sterk positief (++).

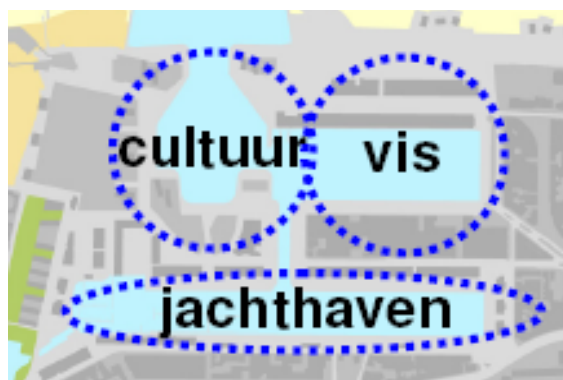
Door de ontwikkeling wordt ook de barrièrefunctie die de huidige haven opwerpt tussen het Westduinpark en Oostduinpark sterk verminderd. Voor langzaam verkeer wordt een verbinding over de havenmond gerealiseerd waarmee de recreatieve waarden langs de gehele kustlijn en de overige plangebieden sterk verbonden wordt. Dit wordt positief gewaardeerd (+).

In dit plangebied vindt ten opzichte van Scheveningen-Bad en Dorp het meeste aanlegwerk plaats door de omvang van de woningbouw en voorzieningen. Echter, doordat het

havengebied meer geïsoleerd is gelegen en de verstoring door de havengebonden vrachtverkeer zal afnemen is de effectbeoordeling licht negatief (0/-). Tevens is dit een tijdelijk effect.

Doordat een groot gebied dat nu tussen woonbebouwing ligt, maar zelf geen woonfunctie heeft, in het masterplan ontwikkeld wordt tot een woongebied met voorzieningen, zal de beleving van sociale veiligheid positief beïnvloed worden. Met name door de functiecombinatie wordt de levendigheid in het gebied versterkt wat een zeer positieve uitwerking op het gevoel van sociale veiligheid heeft. Het effect wordt daarom zeer positief gewaardeerd (++). De invloed op bereikbaarheid voor de hulpdiensten in het plangebied is afhankelijk van de mate van congestie op de wegen in het plangebied. In paragraaf 5.1 is een uitgebreide analyse gegeven van de I/C-verhoudingen rondom de locatie van de brandweerpost. Daaruit volgt dat bij infrastructuur variant 1 de verkeersdruk rond de Westduinstraat vermindert, waardoor de situatie voor de brandweerwagens beter wordt in Haven (0/+).

Ten aanzien van geurhinder is een verslechtering ten opzichte van de referentiesituatie verwacht. Er worden visverwerkende functies op het Noordelijk Havenhoofd toegevoegd (zie navolgende afbeelding) welke mogelijk van invloed kunnen zijn op de culturele voorzieningen op het Noordelijk Havenhoofd en de woningen die op het Norfolkterrein worden gerealiseerd. Daarmee vormt de verwerking een groter risico ten aanzien van geurhinder. Dit effect wordt licht negatief (0/-) gewaardeerd.



### *Integraal*

Het masterplan heeft als ambitie om Scheveningen weer 'in the picture' te zetten en internationale allure te geven als leisure-, winkel- en entertainmentcentrum. De barrières tussen de verschillende deelgebieden zoals ze in de huidige situatie bestaan worden opgeheven en de verbinding tussen de gebieden is aantrekkelijk en open gemaakt. Dit heeft direct invloed op de levendigheid en daarmee de beleving van sociale veiligheid in het gehele plangebied. Daarmee is de beoordeling voor deze deelcriteria positief tot sterk positief. De aanleg van alle beoogde voorzieningen en woningen zal gepaard gaan met een tijdelijke verkeers- en geluidsoverlast die met name in de dichter bevolkte deelgebieden hinderlijk zal zijn. Per saldo blijft het effect op bereikbaarheid van de hulpdiensten licht positief. Voor geurhinder wordt het effect per saldo neutraal gewaardeerd, omdat dit op het totale plangebied nauwelijks van invloed is.

Deze positieve effecten voor het plangebied, gerelateerd aan de versterking van de aantrekkingskracht van het plangebied, zijn voor omwonenden mogelijk als hinder te ervaren. De bezoekersdruk zal door de toename aan (overdekte) voorzieningen in het masterplan gedurende het hele jaar merkbaar zijn, in plaats van een piek in de zomermaanden en relatief rustig najaar en winter. Deze effecten zijn indirect kwantitatief gemaakt doordat de toename in verkeersdruk gekoppeld is aan de verandering van het aantal geluidbelaste woningen.

#### 5.9.4

#### RANDVOORWAARDEN EN AANBEVELINGEN

In de uitgangspunten voor het masterplan zijn de belangrijke aanbevelingen voor de uitwerking van de nieuwbouw in de deelgebieden benoemd: veel aandacht voor inpassing van de architectonische stijl en het richten van de voorzieningen op een divers bezoekerspubliek.

Met betrekking tot de functies die mogelijk gemaakt worden in het havengebied, waar ook wonen en recreatie een voorname plek krijgt toebedeeld, zal het van belang zijn de mogelijke geurhinder door visverwerking in beeld te brengen. Dit dient in nadere planontwikkeling plaats te vinden.

De voorgenomen ontwikkelingen voor recreatie bieden kansen voor de recreatieve waarde in het masterplangebied die daarmee sterkt toeneemt. Tevens bieden de ontwikkelingen goede mogelijkheden om de barrières op te heffen en te zorgen dat de verbinding tussen de gebieden aantrekkelijk en open wordt gemaakt. Dit is gunstig voor de beleving van sociale veiligheid in het gehele plangebied. Aanbevolen wordt deze lijn te volgen en ook in nadere planuitwerking veel aandacht te schenken.

#### 5.9.5

#### LEEMTEN IN KENNIS

Er zijn geen leemten in kennis geconstateerd die de besluitvorming over het masterplan belemmeren.

#### 5.10

#### ENERGIE

##### *Energievisie van de gemeente*

De ontwikkeling van een groot bouwprogramma biedt een uitgelezen kans om vanaf de start van de uitwerking van de inrichting en de werkzaamheden rekening te houden met de mogelijkheden om de energieopwekking en -gebruik zo efficiënt mogelijk te maken in het kader van de wereldwijde klimaatproblematiek. De gemeente Den Haag ambieert om Den Haag een CO<sub>2</sub>-neutrale stad te maken in 2050. Dat betekent dat per saldo geen CO<sub>2</sub> wordt uitgestoten door de stad. Zo dient ook nieuwbouw dus CO<sub>2</sub>-neutraal te zijn of eenvoudig daartoe aangepast kunnen worden. DWA Installatie- en energieadvies heeft in opdracht van de gemeente Den Haag een energievisie voor Scheveningen opgesteld. Deze visie richt zich op de mogelijkheden voor de (nieuw)bouwplannen uit het Masterplan Scheveningen-kust.

##### *Huidige situatie Scheveningen-kust*

De huidige situatie in Scheveningen-kust bestaat grotendeels uit wat verouderde woningbouw, horeca, hotels en winkels e.d. De huidige CO<sub>2</sub>-emissie cijfers voor het totale masterplangebied zijn als volgt:

Tabel 5.32

Huidige emissie cijfers CO<sub>2</sub>  
voor Scheveningen-kust

| CO2                   | woningen             | CO2 woningen<br>(Kton/jaar) | CO2 bedrijvigheid<br>(Kton/jaar) | CO2 (Kton/jaar) |
|-----------------------|----------------------|-----------------------------|----------------------------------|-----------------|
| Vissershaven          | 1484                 | 6,78                        | 21,31                            | 28,09           |
| Duindorp              | 2541                 | 12,16                       | 1,04                             | 13,2            |
| Oud Scheveningen      | 1479                 | 7,21                        | 3,29                             | 10,5            |
| Scheveningen Bad      | 2986                 | 13,74                       | 14,11                            | 27,85           |
| Belgisch Park         | 3870                 | 17,39                       | 19,47                            | 36,86           |
| Geuzenkwartier        | 2259                 | 11,1                        | 1,14                             | 12,24           |
| Statenkwartier        | 4368                 | 21,98                       | 15,19                            | 37,17           |
| Visserijbuurt         | 1944                 | 8,85                        | 4,35                             | 13,2            |
| Rijslag               | 805                  | 3,78                        | 1,75                             | 5,53            |
| Stadhouders-plantsoen | 1081                 | 4,39                        | 2,46                             | 6,85            |
| TOTAAL                | 22817                | 107,38                      | 84,11                            | 191,49          |
| Elektriciteit         | GWh woningen         | GWh bedrijvigheid           | GWh totaal                       |                 |
| Vissershaven          | 4,97                 | 13,67                       | 18,64                            |                 |
| Duindorp              | 8,52                 | 0,81                        | 9,33                             |                 |
| Oud Scheveningen      | 4,96                 | 3,2                         | 8,16                             |                 |
| Scheveningen Bad      | 10,02                | 13,08                       | 23,1                             |                 |
| Belgisch Park         | 12,97                | 19,42                       | 32,39                            |                 |
| Geuzenkwartier        | 7,58                 | 1,1                         | 8,68                             |                 |
| Statenkwartier        | 14,67                | 14,01                       | 28,68                            |                 |
| Visserijbuurt         | 6,52                 | 3,86                        | 10,38                            |                 |
| Rijslag               | 2,7                  | 1,39                        | 4,09                             |                 |
| Stadhoudersplantsoen  | 3,61                 | 2,23                        | 5,84                             |                 |
| TOTAAL                | 76,52                | 72,77                       | 149,29                           |                 |
| Gas                   | Gas milj m3 woningen | Gas milj m3 bedrijvigheid   | Gas milj m3 totaal               |                 |
| Vissershaven          | 2,06                 | 7,03                        | 9,09                             |                 |
| Duindorp              | 3,81                 | 0,3                         | 4,11                             |                 |
| Oud Scheveningen      | 2,29                 | 0,78                        | 3,07                             |                 |
| Scheveningen Bad      | 4,2                  | 3,53                        | 7,73                             |                 |
| Belgisch Park         | 5,23                 | 4,5                         | 9,73                             |                 |
| Geuzenkwartier        | 3,53                 | 0,28                        | 3,81                             |                 |
| Statenkwartier        | 7,09                 | 3,82                        | 10,91                            |                 |
| Visserijbuurt         | 2,68                 | 1,14                        | 3,82                             |                 |
| Rijslag               | 1,17                 | 0,5                         | 1,67                             |                 |
| Stadhoudersplantsoen  | 1,22                 | 0,63                        | 1,85                             |                 |
| TOTAAL                | 33,28                | 22,51                       | 55,79                            |                 |
| Primair               | TJ Primair woningen  | TJ Primair bedrijvigheid    | TJ Primair totaal                |                 |
| Vissershaven          | 113,55               | 359,94                      | 473,49                           |                 |
| Duindorp              | 204,38               | 17,34                       | 221,72                           |                 |
| Oud Scheveningen      | 121,3                | 53,96                       | 175,26                           |                 |
| Scheveningen Bad      | 230,31               | 232,26                      | 462,57                           |                 |
| Belgisch Park         | 290,98               | 318,52                      | 609,5                            |                 |
| Geuzenkwartier        | 186,85               | 18,78                       | 205,63                           |                 |
| Statenkwartier        | 370,52               | 250,1                       | 620,62                           |                 |
| Visserijbuurt         | 148,19               | 71,83                       | 220,02                           |                 |
| Rijslag               | 63,52                | 29,08                       | 92,6                             |                 |
| Stadhoudersplantsoen  | 72,89                | 40,62                       | 113,51                           |                 |
| TOTAAL                | 1802,49              | 1392,43                     | 3194,92                          |                 |

Het gebied biedt mogelijkheden voor CO<sub>2</sub>-reductie door energiebesparing en het toepassen van technieken zoals duurzame energie en efficiëntere omzetting.

### Kansen voor het Masterplan Scheveningen-kust

Vanuit de energievisie zijn adviezen opgenomen voor deze verdere uitwerking van de drie deelgebieden uit het masterplan. Voor alle deelgebieden geldt dat de focus kan liggen op de reductie van de energievraag of een levering van duurzame energie danwel een combinatie van beide uitgangspunten.

Voor de definitie van CO<sub>2</sub>-neutraal is de volgende benadering gekozen.

CO<sub>2</sub>-neutrale invulling warmte- en koudevraag:

- een gunstige energieprestatie van de gebouwen (reductie energievraag);
- duurzame opwekking van resterende warmte- en koudevraag.

Vervolgens verduurzaming resterende energievraag door:

- lokale opwekking groene stroom, bijvoorbeeld met fotovoltaïsche panelen;
- inzet duurzame elektriciteitsbronnen elders.

In de energievisie ligt het accent op verduurzaming van het nieuwbouwprogramma. Het belangrijkste uitgangspunt is dat er vanuit twee invalshoeken bij de bouwplannen rekening gehouden kan worden:

- maximale vraagreductie door gebouwgebonden maatregelen.
- duurzame opwekking van warmte en koude middels geothermie, zeewaterkoeling en energieopslag.

In de Energievisie is een globaal leidingplan voor de hoofddistributieleiding van een geothermisch, dat wil zeggen warmte vanuit de aarde, warmtenet (zie Afbeelding 5.59).

**Afbeelding 5.59**

Globaal hoofdleidingplan  
geothermisch warmtenet  
(groene gestippelde lijn) [7]



De belangrijkste speerpunten van het transitiepad naar de CO<sub>2</sub>-neutrale stad worden hieronder beknopt weergegeven:

- Ondergrens vastleggen voor bouw- en verbouwprojecten zodat in ieder geval de weg vrij gemaakt wordt van belemmeringen voor de CO<sub>2</sub>-neutrale stad.
- Ontwikkeling gemeente brede visie of masterplan omtrent collectieve voorziening.
- Energieloket gericht op het ondersteunen bij het duurzaam bouwen.
- Inrichten inspirerend innovatieplatform.

De Energievisie biedt hiermee en met een onderbouwing van bouwprogramma's gekoppeld aan de 'terugverdien tijd' van de investeringen aanknopingspunten voor de toekomstige ontwikkelingen in Scheveningen. Op de route naar de volledig CO<sub>2</sub>-neutrale stad is zowel

toepassing van gebouwgebonden maatregelen als centrale duurzame energieopwekking zinvol [3].

### ***Kansen voor de deelgebieden***

Onderstaande tabel geeft een overzicht van mogelijke maatregelpakketten zoals geformuleerd in de energievisie. Deze maatregelen kunnen, al dan niet gecombineerd, worden getroffen bij het ontwikkelen van de masterplan onderdelen.

**Tabel 5.33**

Maatregelenpakket voor CO<sub>2</sub> reductie [3]

| Omschrijving maatregelpakket                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Basispakket gebouwgebonden maatregelen:                                                                                                                                                                                                                                           |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestaande woningen: upgrade naar energielabel B.</li> <li>• Nieuwbouw woningen: schilverbetering en zonnecollector.</li> <li>• Bestaand utiliteit: upgrade verlichting en klimaatinstallaties.</li> </ul>                                |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uitgebreid pakket gebouwgebonden maatregelen:</li> <li>• Bestaande woningen: upgrade naar energielabel A.</li> <li>• Nieuwbouw woningen: passiefhuis pakket.</li> <li>• Bestaand utiliteit: aanvullend renovatie buitengevel.</li> </ul> |
| HRe ketel voor alle woningen                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Energieopslag in de bodem voor alle nieuwbouw                                                                                                                                                                                                                                     |
| Geothermie: Woon- en utiliteitsfuncties Buitenhaven en Norfolkterrein                                                                                                                                                                                                             |
| Zeewaterkoeling: utiliteitsfuncties Buitenhaven en Norfolkterrein                                                                                                                                                                                                                 |

Het nut en de toepasbaarheid van de pakketten zijn afhankelijk van het type ontwikkeling en de omvang ervan. Omdat in het deelgebied Scheveningen-Dorp geen sprake is van uitgebreide nieuwbouw, maar van herindeling van met name openbare ruimte is in dit plangebied de laagste directe mogelijkheid om in een directe lijn via het masterplan de energievraag te verminderen of duurzame energie te leveren. Voor de nieuwbouw op het Norfolkterrein en in Scheveningen-Bad geldt dat daar grotere clusters worden voorzien waarbij het rendabel is om de voorziening van energie via een duurzaam netwerk te realiseren voor de nieuwe huishoudens. Voor het Norfolkterrein wordt ook zeewaterkoeling als optie voor duurzame energievoorziening als mogelijkheid genoemd. Ook gezien de omvang van de nieuwbouw voor utiliteitsfuncties is er ruim mogelijkheid om een rendabel systeem voor duurzame energielevering toe te passen.

Voor het vervolg, wanneer de gemeente kiest voor het scenario 'maximale vraagreductie' of 'duurzame opwekking', dan wel een combinatie van beiden, kan zij sturen op gebouwgebonden maatregelen door het 'eisen opleggen' via verordeningen en/of in prestatieafspraken met de woningbouwcorporaties en -ontwikkelaars. Het 'verduurzamen' is sterk afhankelijk van een draagvlak, waarmee het voor het slagen van de ambitie nodig is om in een vroeg stadium een stabiel draagvlak te creëren. Voor de centrale voorzieningen moeten ruimtelijke reserveringen in de uitgewerkte plannen worden opgenomen.

Om voor de ontwikkelingen uit het masterplan concrete maatregelen te kunnen benoemen, en de bijdrage aan de CO<sub>2</sub>-reductie daaruit te kunnen opmaken, moet in een vervolgstap een energiescan specifiek voor het masterplan gemaakt worden.

## HOOFDSTUK

# 6 Leemten in kennis en monitoring

Dit hoofdstuk beschrijft de leemten in kennis en informatie die tijdens deze m.e.r.-studie zijn geconstateerd. Daarnaast geeft dit hoofdstuk een aanzet voor een evaluatieprogramma ten aanzien van voorspelde (milieu)effecten.

## 6.1

**LEEMTEN IN KENNIS*****Algemeen***

In een MER wordt altijd een overzicht gegeven van de leemten in kennis en informatie. Daarbij gaat het om het ontbreken van informatie in de beschrijving van de bestaande toestand van het milieu en de verwachte ontwikkelingen daarvan, en de mogelijke milieugevolgen die dit met zich meebrengt. Het doel van de beschrijving van de leemten in kennis is om de besluitvormers een indicatie te geven van de volledigheid van de informatie op basis waarvan zij een besluit gaan nemen.

***Oorzaken leemten in kennis en informatie***

Bij het opstellen van dit MER is een aantal leemten in kennis en informatie geconstateerd. Hiervoor zijn in hoofdlijn de volgende algemene redenen aan te voeren:

- *Modellen.* Modellen zijn een stilering van de werkelijkheid. Met andere woorden: een model kan nooit de werkelijkheid volledig weergeven. Belangrijk voor de betrouwbaarheid van modellen is welke basisinformatie, uitgangspunten en aannamen zijn gehanteerd. Deze zijn voor alle alternatieven gelijk gehanteerd, zodat de vergelijkbaarheid is gewaarborgd. In de praktijk kunnen de daadwerkelijke effecten echter wel afwijken van de gemodelleerde effecten.
- *Ontbrekende informatie.* Informatie kan tijdens het opstellen van het MER ontbreken doordat onderzoeken nog niet in detail zijn afgerond. Voor de afweging tussen de alternatieven op MER niveau is dit geen probleem. Hierbij kan gedacht worden aan een gedetailleerder geluidsonderzoek en archeologisch onderzoek. Deze beide onderzoeken zullen worden uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan.

In hoofdstuk 5 is per aspect aangegeven welke leemten in kennis er zijn.



In onderstaande tabel worden de leemten in kennis kort weergegeven en toegelicht.

**Tabel 6.34**

Leemten in kennis

| Aspect                       | Leemten in kennis                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Verkeer                      | Het invoeren van betaald parkeren en het opwaarderen van tramlijn 1, 9 en 11 zijn niet meegenomen in de modelberekeningen voor het planMER waarmee het effect van deze ontwikkelingen niet inzichtelijk gemaakt kunnen worden in het kader van het masterplan.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Geluid                       | Er zijn geen leemten in kennis geconstateerd die de besluitvorming over het masterplan belemmeren.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Luchtkwaliteit               | Er zijn geen leemten in kennis geconstateerd die de besluitvorming over het masterplan belemmeren.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Natuur                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>Het Natura2000-gebied Meijndel ondervindt mogelijk een waterstandsaling onder invloed van de bemaling. Dit effect kan, afhankelijk van de grootte van de bemaling en de periode, significant zijn. Het is ook mogelijk dat deze plas een infiltratieplas is van het duinwaterbedrijf, waarvan het peil kunstmatig in stand wordt gehouden. In dit geval is het effect nihil. Dit dient nader te worden uitgezocht.</li> <li>Het is onduidelijk of de soorten die thuishoren in de habitattypen waarvoor het Westduinpark is aangewezen zich daadwerkelijk binnen het beïnvloedingsgebied van de voorgenomen activiteit bevinden. Uit voorzorg is er in de effectbeoordeling van uitgegaan dat deze soorten er potentieel voorkomen en er dus sprake kan zijn van negatieve effecten als gevolg van versturende activiteiten.</li> <li>Op dit moment is niet bekend dat kolonies van vleermuizen voorkomen in het plangebied. Echter, bij verdere uitwerking van de plannen, met name bij de sloop van oude gebouwen, zal de actuele status door middel van een veldonderzoek bevestigd moeten worden.</li> </ul> |
| Landschap en cultuurhistorie | Er zijn geen leemten in kennis geconstateerd die de besluitvorming over het masterplan belemmeren.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Archeologie                  | Aangezien er geen informatie beschikbaar is over de diepte van de geplande werkzaamheden kan niet diep worden ingegaan op de mogelijke verstoring van archeologische indicatoren. Bij verder uitwerking van de plannen zal archeologisch onderzoek uit moeten wijzen of op de locaties met voorgenomen graafwerkzaamheden sprake is van aanwezige waarden en zo ja welke passende maatregelen genomen moeten worden om deze waarden niet te vernietigen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Bodem en water               | Op dit moment is er een leemte in kennis over de veiligheidsnorm die voor buitendijks gebied in kustplaatsen zal worden gesteld. In een latere fase van planvorming moet dit worden meegewogen. Omdat op dit moment in het masterplan is aangegeven dat het al dan niet verplaatsen van de zeewering ook onderdeel wordt van studie is deze leemte in het licht van de besluitvorming over het masterplan niet belemmerend.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Externe veiligheid           | Het is niet bekend in hoeverre de masterplan ontwikkelingen vallen binnen de zonering van het zendstation in het Westduinpark. Ook is in dit stadium geen externe veiligheid analyse uitgevoerd ten aanzien van de ontwikkelingen in de                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |

| Aspect              | Leemten in kennis                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|---------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                     | nabijheid van de route voor vervoer van gevaarlijke stoffen (Scheveningen-Haven) en de 16" gasleiding (Scheveningen-Bad). In de volgende fase van planontwikkeling zal hier aandacht aan moeten worden besteed. Deze leemten vormen op dit moment van de planvorming geen belemmering van de besluitvorming over het masterplan. |
| Woon- en leefmilieu | Er zijn geen leemten in kennis geconstateerd die de besluitvorming over het masterplan belemmeren.                                                                                                                                                                                                                               |

De geconstateerde leemten in kennis en informatie staan een goede besluitvorming over het voornemen niet in de weg.

## 6.2

### AANZET EVALUATIEPROGRAMMA

#### *Algemeen*

Op grond van de Wet milieubeheer bestaat binnen de m.e.r.-procedure een verplichting tot het opstellen en uitvoeren van een evaluatieprogramma. Een evaluatieprogramma wordt gelijktijdig met het m.e.r.-plichtige besluit vastgesteld. Doel van het evaluatieprogramma is om te bezien of werkelijke (milieu)effecten overeenkomen met de effecten zoals die in het planMER zijn beschreven.

#### *Functies van de evaluatie*

De m.e.r.-evaluatie is een vorm van evaluatie achteraf en heeft de volgende functies:

- *De correctiefunctie:* toetsing van voorspelde effecten in het MER aan de daadwerkelijk optredende effecten na realisatie van het voornemen. Ook wordt de effectiviteit van mitigerende en compenserende maatregelen getoetst en waar nodig verbeterd door het treffen van aanvullende maatregelen.
- *De kennis- en leersfunctie:* voortgaande studie naar leemten in kennis en leerpunten gebruiken in volgende stadia en bij soortgelijke projecten.
- *De communicatiefunctie:* rapportage en presentatie van de bevindingen aan betrokkenen.

In navolgende tabel wordt een aanzet gegeven voor relevante evaluatiethema's. Hierbij wordt opgemerkt dat deze lijst zeker niet limitatief is. Het is bijvoorbeeld mogelijk dat naar aanleiding van inspraak of opmerkingen van de Cie m.e.r. evaluatiethema's aan de lijst worden toegevoegd. Het evaluatieprogramma wordt samen met of vlak na het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan door het Bevoegd Gezag, de Raad van gemeente Den Haag, vastgesteld en vervolgens uitgevoerd.

Nadat besluitvorming heeft plaatsgevonden, zal het evaluatieprogramma nader worden uitgewerkt. De te onderzoeken effecten, te hanteren onderzoeksmethoden, het te volgen tijdspad en de wijze van verslaglegging moeten nader worden gedetailleerd. In deze fase van planvorming, gezien het detailniveau van het masterplan en de beschreven milieueffecten, is geen specifieke aanzet te geven. Locatieonderzoek zal worden geïnitieerd en bestuurlijke verantwoordelijkheden worden nader bepaald. In het definitieve evaluatieprogramma zal per milieueffect moeten worden vastgelegd wie het benodigde onderzoek uitvoert en wie voor de uitvoering verantwoordelijk is.

| Aspect         | Effect                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Evaluatiemethode                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Verkeer        | Effecten met betrekking tot verkeer, zoals congestie op wegen en verkeersveiligheid, zijn gebaseerd op modelcijfers. Derhalve kan de praktijk afwijken van de berekende situatie.                                                                                                                                                                                          | Evalueren, monitoren of knelpunten ontstaan. Indien dit aan de orde is, dient een gedetailleerdere oplossingsrichting gekozen te worden.                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Geluid         | De effecten met betrekking tot de geluidbelasting zijn gebaseerd op de verkeersmodellen. Daardoor kan ook de praktijk afwijken van de berekende situatie.                                                                                                                                                                                                                  | Bij nadere uitwerking van de planonderdelen zal specifiek worden ingezoomd op de deelgebieden, wat een meer gedetailleerd beeld zal geven van de effecten van het masterplan op de geluidbelasting. Door middel van metingen van de gevelbelasting in het gebied na ontwikkeling van het plan kan ook in een later stadium dan nog bepaald worden of en welke aanvullende maatregelen voor isolatie benodigd zijn. |
| Luchtkwaliteit | De effecten met betrekking tot de luchtkwaliteit zijn gebaseerd op de verkeersmodellen. Daardoor kan ook de praktijk afwijken van de berekende situatie. De verwachting is dat de luchtkwaliteit in de referentiesituatie verbetert door technologische ontwikkelingen, maar in hoeverre dit daadwerkelijk optreedt is niet bekend.                                        | Evalueren, monitoren of knelpunten ontstaan. Indien dit aan de orde is, dient een gedetailleerdere oplossingsrichting gekozen te worden.                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Natuur         | Het Natura2000-gebied Meijndel ondervindt mogelijk een waterstandsval onder invloed van de bemaling. Dit effect kan, afhankelijk van de grootte van de bemaling en de periode, significant zijn. Het is ook mogelijk dat deze plas een infiltratieplas is van het duinwaterbedrijf, waarvan het peil kunstmatig in stand wordt gehouden. In dit geval is het effect nihil. | Nader onderzoek waterpeilen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                | De ontwikkeling van de stikstofdepositie door toename van het verkeer dient nader onderzocht te worden.                                                                                                                                                                                                                                                                    | Meting luchtkwaliteit                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|                | Op dit moment is niet bekend dat kolonies van vleermuizen voorkomen                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Veldonderzoek                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |

| Aspect                | Effect                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Evaluatiemethode                                                                                                                                            |
|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                       | in het plangebied. Echter, bij verdere uitwerking van de plannen, met name bij de sloop van oude gebouwen, zal de actuele status door middel van een veldonderzoek bevestigd moeten worden                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                             |
|                       | Het is onduidelijk of de soorten die tuishoren in de habitattypen waarvoor het Westduinpark is aangewezen zich daadwerkelijk binnen het beïnvloedingsgebied van de voorgenomen activiteit bevinden. Uit voorzorg is er in de effectbeoordeling van uitgegaan dat deze soorten er potentieel voorkomen en er dus sprake kan zijn van negatieve effecten als gevolg van verstorende activiteiten. | Veldonderzoek                                                                                                                                               |
| Bodem & water         | Het grondwaterbeschermingsgebied mag niet nadelig beïnvloed worden                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Rondom diep gelegen constructies kunnen de grondwaterbeschermden maatregelen gecontroleerd worden op staat, en grondwaterkwaliteit kan gemeten worden.      |
| Woon- en leefomgeving | Een van de doelstellingen van het masterplan is het aantrekkelijk maken van de stad en een nieuwe (toeristische) impuls geven.                                                                                                                                                                                                                                                                  | Na realisatie van het plan is het van belang om te monitoren of de doelstelling bereikt wordt door bijvoorbeeld tellingen uit te voeren of door enquêteren. |



## BIJLAGE 1

## Verklarende woordenlijst

|                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Archeologie</b>                      | Wetenschap van oude historie op grond van bodemvondsten en opgravingen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>AMK</b>                              | Archeologische Monumenten Kaart                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Autonome ontwikkeling</b>            | Ontwikkelingen die optreden zonder dat de voorgenomen activiteit wordt gerealiseerd.                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Bereikbaarheid</b>                   | Mate (tijd, gemak) waarin een gebied fysiek bereikt kan worden, afhankelijk van het gekozen vervoermiddel.                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Bodemverontreiniging</b>             | Inworp van stoffen, micro-organismen, warmte of straling op of in de bodem door, of als gevolg van menselijke activiteit, op zodanige wijze dat deze zich met de bodem kunnen vermengen, met de bodem kunnen reageren, zich in de bodem kunnen verplaatsen en/of ongecontroleerd kunnen verplaatsen en dat afbreuk wordt gedaan aan één of meer van de functionele eigenschappen van de bodem. |
| <b>Compenserende maatregel</b>          | Maatregel waarbij in ruil voor het aanbrengen van milieuschade op de ene plaats vervangende waarden elders worden gecreëerd.                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Cultuurhistorie</b>                  | Geschiedenis van de ontwikkelingsgang der beschaving.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Cultuurhistorische kenmerken</b>     | Kenmerken die te maken hebben met de door de mens aangebrachte elementen, patronen en structuren die de ontwikkeling van het landschap illustreren in de historische tijdperiode.                                                                                                                                                                                                              |
| <b>dB(A)</b>                            | Maat voor het geluiddrukkniveau waarbij een frequentieafhankelijke correctie wordt toegepast voor de gevoeligheid van het menselijk oor.                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>Ecologie</b>                         | Wetenschap die de relaties tussen organismen en hun omgeving (milieu) bestudeert.                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>Ecologische hoofdstructuur (EHS)</b> | Netwerk van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingzones waarbinnen flora en fauna zich kunnen handhaven en uitbreiden.                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Ecologische</b>                      | Ecologische zone die deel uitmaakt van de EHS en dienst doet                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |

|                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>verbindingszone</b>              | als migratieroute voor organismen tussen kerngebieden en natuurontwikkelingsgebieden.                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Externe veiligheid</b>           | De veiligheid van personen in de omgeving van een activiteit met gevaarlijke stoffen. In het externe veiligheidsbeleid staan de bescherming van het individu tegen de kans op overlijden, en de bescherming van de samenleving tegen het ontwrichtende effect van een ramp met een groep slachtoffers, als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, centraal. |
| <b>Fauna</b>                        | De dierenwereld.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Flora</b>                        | De plantenwereld.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Flora- en faunawet</b>           | Wet die de bescherming van in het wild levende planten en dieren regelt.                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Geluidshinder</b>                | Gevaar, schade of hinder als gevolg van geluid.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <b>Geluidsbelasting in dB(A)</b>    | Etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau op een bepaalde plaats, afkomstig van bepaalde geluidsbronnen.                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Grenswaarde</b>                  | Kwaliteitsniveau van water, bodem of lucht, dat tenminste moet worden bereikt of gehandhaafd.                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Grondwaterbeschermingsgebied</b> | Gebied dat met het oog op de grondwaterkwaliteit een bijzondere bescherming bezit.                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Habitatrichtlijn</b>             | Europese richtlijn die de bescherming van bedreigde natuurtypen (habitats) en in het wild levende soorten planten en dieren, die op Europees niveau van belang zijn, regelt.                                                                                                                                                                                         |
| <b>Hydrologie</b>                   | Kennis van het vloeibare in de aarde, in het bijzonder van de stand en de stromingen van het grondwater.                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Infrastructuur</b>               | Het geheel aan wegen, vaarwegen, spoorlijnen, leidingen enzovoorts waarlangs iets of iemand wordt verplaatst.                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>IKAW</b>                         | Indicatieve Kaart voor Archeologische Waarden                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Kwel</b>                         | Naar boven gerichte waterbeweging, resulterend in het uittreden van grondwater aan het maaiveld via drains of capillaire opstijging. (Verschijnsel waarbij water uit de ondergrond of uit hoger naburig land of water een gebied binnendringt door drukverplaatsing bij verschil in waterstand.)                                                                     |
| <b>Landschap</b>                    | De waarneembare ruimtelijke verschijningsvorm van het aardoppervlak, die wordt bepaald door de onderlinge samenhang en wederzijdse beïnvloeding van de factoren reliëf,                                                                                                                                                                                              |



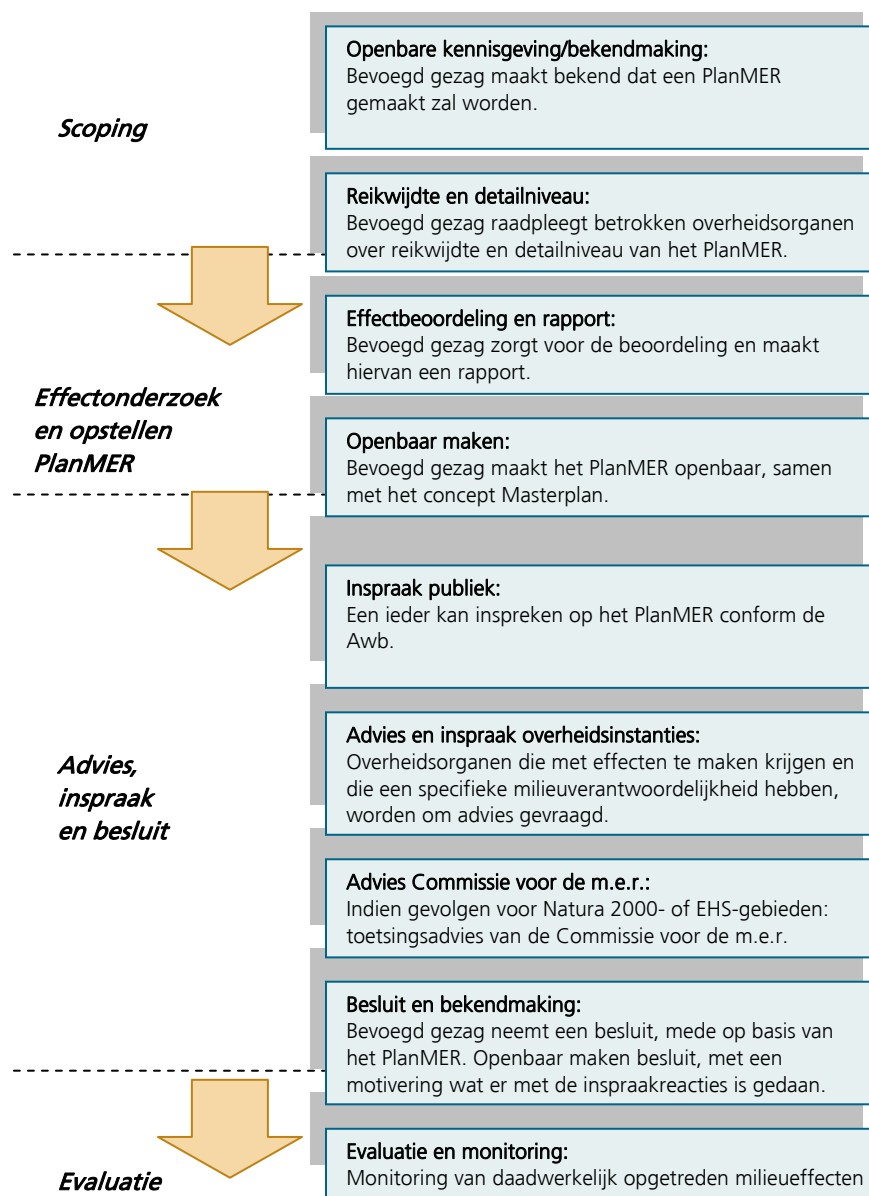
bodem, water, klimaat, flora en fauna alsmede door de wisselwerking met de mens.

|                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|-------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>LNV</b>                                | Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij.                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Maaiveld</b>                           | De oppervlakte van het natuurlijk of aangelegde terrein.                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>m.e.r.</b>                             | Milieueffectrapportage, de procedure.                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>(plan)MER</b>                          | Milieueffectrapport, het document.                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>NAP</b>                                | Nieuw Amsterdams Peil.                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>NO, NO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub></b> | Stikstofmono-oxide, stikstofdioxide, stikstofoxiden.                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Norm</b>                               | Waarde waaraan een bepaalde concentratie moet voldoen om in een bepaalde klasse ingedeeld te worden.                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Notitie reikwijdte en detailniveau</b> | De eerste stap in de plan-m.e.r.-procedure bestaat uit het raadplegen van de betrokken bestuursorganen. Een middel dat hiertoe veelal wordt benut is een notitie Reikwijdte en detailniveau. In deze notitie wordt de scope van het planMER vastgelegd en wordt de aanpak van de milieubeoordeling weergegeven. |
| <b>Referentiesituatie</b>                 | De referentiesituatie bestaat uit een beschrijving van de huidige situatie en autonome ontwikkelingen in en rondom het plangebied.                                                                                                                                                                              |
| <b>Ruimtebeslag</b>                       | De fysieke ruimte die nodig is voor de aanleg en inpassing van de modellen.                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Speciale Beschermingszone</b>          | Natuurgebied dat bescherming geniet op grond van de Vogelrichtlijn of Habitatrichtlijn.                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>SEHS</b>                               | Stedelijke Ecologische Hoofdstructuur                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Studiegebied</b>                       | Gebied waarbinnen alle relevante effecten optreden bij de realisatie van één der modellen.                                                                                                                                                                                                                      |
| <b>Versnippering</b>                      | Proces in het landschap waarbij eerder aaneengesloten gebieden worden verkleind en de onderlinge afstand tussen deze gebieden wordt vergroot (als gevolg van intensieve landbouw, aanleg van infrastructurele werken enz.).                                                                                     |

|                        |                                                                                                                                                                          |
|------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Verstoring</b>      | Vermindering van de kwaliteit van een natuurgebied als gevolg van indirecte invloeden van een ingreep (geluid, licht, vreemde stoffen, toename recreatie en dergelijke). |
| <b>Vogelrichtlijn</b>  | Europese richtlijn die de bescherming van de in het wild levende vogels in Europa en hun leefgebieden regelt.                                                            |
| <b>VROM</b>            | Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.                                                                                                   |
| <b>Waterkwaliteit</b>  | De chemische en biologische kwaliteit van water.                                                                                                                         |
| <b>Waterkwantiteit</b> | De wijze waarop een bepaalde hoeveelheid water door het studiegebied stroomt (waterhuishouding).                                                                         |

## BIJLAGE 2

## Procedureschema





## BIJLAGE 3

## Uitgangspunten Scheveningen-Haven, -Bad en -Dorp

**Uitgangspunten/opgave Scheveningen-Haven**

- Het realiseren van circa 800 woningen:
  - Waarvan laag / middelhoogbouw: 400-500
  - Waarvan hoogbouw: 300-400
  - Waarvan sociaal: 20%
  - Waarvan vrije sector: 80%
- Het gewenste economisch programma behelst verder:
  - Commercieel: 6.200 m<sup>2</sup>
  - Hotel: 20.000 m<sup>2</sup>
  - Kleinschalig vergadercentrum: 5.000 m<sup>2</sup>
  - Museale attractie: 10.000 m<sup>2</sup>
  - Wellness: 6.200 m<sup>2</sup>
  - Museum: 8.000 m<sup>2</sup>
  - Visserij: 23.000 m<sup>2</sup>
  - Hotel: 3.200 m<sup>2</sup>
  - Kantoor: 14.000 m<sup>2</sup>
  - Leisure: 25.000 m<sup>2</sup>
  - Visleisure: 7.200 m<sup>2</sup>
  - Beachleisure: 7.200 m<sup>2</sup>
- Mogelijkheden onderzoeken voor verdere ontwikkeling van het beachstadion.
- Mogelijkheden bezien jaarrond-exploitatie en wenselijke omvang (in capaciteit bezoekers). In combinatie hiermee realiseren van een indoor-beachvolleybal accommodatie in de nieuwbouw op het Noordelijk Havenhoofd.
- Versterken en uitbreiden van strand- en sportactiviteiten op het strand ter hoogte van het Noordelijk Havenhoofd en van eventuele ontwikkelingsmogelijkheden.
- Uitbreiden van de voorzieningen voor surfers, bijvoorbeeld omkleedmogelijkheden, douches, opslagruimte voor surfboards en dergelijke.
- Realiseren van zogenaamde flowriders<sup>14</sup>.
- Ontwikkelen van een volwaardig internationaal zeezeil- en trainingscentrum in Scheveningen-Haven.
- Realiseren van een thematisch winkelaanbod; hoofdthema 'arts and crafts'.
- Koppelen van toerisme en visserij: een verse vismarkt en een aanbod van hoogwaardige visrestaurants.
- Het uitvoeren van een haalbaarheidsonderzoek naar de realisering van een buitenhaven met een cruiseterminal.
- De invulling van het gewenste museumaanbod onderzoeken.

**Uitgangspunten/opgave Havenkwartier-Noord**

- Het gebied in fasen transformeren tot een centrum-stedelijk woon-werkgebied.
- Plaats bieden aan een breed scala aan woonvormen: zowel woningen die passen in de ambitie van 'internationale stad' als starterwoningen.

<sup>14</sup> Kustmatige golven ten behoeve van surfers.

- Het aantal woningen van 1.500 blijft gehandhaafd. Bij nieuwbouw zal 30% bestaan uit sociale woningbouw. Binnen het gebied kan additioneel compensatie worden gevonden voor het resterende deel (10%) van de sociale woningbouw die in het gebied van de Haven minder wordt gerealiseerd. Hiervoor kan een verdichting plaatsvinden.
- Handhaven van de diversiteit van het gebied.
- Bij de herinrichting van de openbare ruimte parkeren op de openbare weg terugdringen.

#### **Uitgangspunten/opgave Scheveningen-Dorp**

- Opstellen van een herinrichtingsplan voor heel Dorp, dat gefaseerd en gekoppeld aan andere werkzaamheden wordt uitgevoerd.
- Onderzoeken of realisering van een nieuw dorpsplein ter hoogte van het Prins Willemplein/Prins Willemstraat mogelijk is, met daaronder een parkeergarage voor bewoners en bezoekers.
- Voorrang geven aan ontwikkeling van de detailhandel in de Keizerstraat boven de Badhuisstraat en streven naar een supermarkt op het nieuwe plein.
- Ontwikkelen van nieuwe (horeca-) functies aan de Kalhuisplaats en omgeving, om de relatie tussen de Keizerstraat en de Boulevard te verbeteren.
- Ruimte scheppen in de Keizerstraat voor 'special interest'-hotels (design/boutique/budget) en kindervoorzieningen.
- Onderzoeken hoe wijkvoorzieningen kunnen worden gerealiseerd en welke geschikt zijn voor situering rondom het dorpsplein.
- Onderzoeken of een cultuurhistorische wandelroute door Dorp kan bijdragen aan het toeristische product.

#### **Uitgangspunten/opgave Scheveningen-Bad**

- Onderzoek verrichten naar de mogelijkheden van een zogeheten ontvangstruimte aan zee in het centrum van Bad en het verbeteren van de bereikbaarheid van Scheveningen-Bad door het parkeren te concentreren bij deze ontvangstruimte.
- Verbeteren van de ruimtelijke relaties tussen de kust en achterland.
- Verbeteren van de OV-bereikbaarheid van Scheveningen-Bad door tramlijn 1 en 9 op te waarderen tot RandstadRail-kwaliteit<sup>15</sup>.
- Toevoegen van ± 20.000 m<sup>2</sup> ter versterking van de functies uitgaan, entertainment en amusement. Gewenst zijn twee à drie theaters (van gemiddeld 6.000 tot 7.000 m<sup>2</sup> elk).
- Toevoegen van avond- en nachtfuncties in het centrumgebied, die het hele jaar rond functioneren.
- Toevoegen van ± 600 hotelkamers, ca. 30.000 m<sup>2</sup>, op diverse locaties, waarvan in ieder geval ca. 200 kamers in het centrumgebied van Bad in combinatie met live entertainment.
- Opwaarderen van kleinschalige hotels, en omvormen richting themahotels, zoals design, special interest en bed & breakfast.
- Toevoegen van aantrekkelijke, flexibele of duurzame attracties, bij voorkeur een familieattractie à la Madame Tussaud, Dungeons of een 'kid-city'. Ook tijdelijke attracties van drie tot vijf jaar zijn mogelijk en kunnen zo steeds nieuwe impulsen bieden.
- De Pier zodanig herontwikkelen, dat deze in aansluiting op de andere nieuw te ontwikkelen voorzieningen ook in de niet-zomermaanden een sterke functie vervult.

<sup>15</sup> Voor de ontwikkelingen met betrekking tot de RandstadRail (lightrail) wordt een separaat plan- en besluitvormingsspoor gevolgd.

- Toevoegen hoogwaardig winkelaanbod, dat primair ondersteunend is met een recreatieve functie.
- Verbeteren van de bereikbaarheid van de strandpaviljoens op het Noorderstrand door de aanleg van een fiets- en wandelpad, dat aansluit op de Boulevard.
- Reserveren van strategische locaties met een forse footprint in Bad voor het aantrekken van topfuncties en toptrekkers.
- Onderzoek verrichten naar uitbreiding en opwaardering van het wellness-aanbod.
- Onderzoek verrichten naar ruimtelijke mogelijkheden voor toeristische ontwikkelingen en centrum-stedelijke milieus in het centrumgebied van Bad.
- Onderzoek verrichten naar het verplaatsen of opheffen van de tramremise aan de Harstenhoekweg, ten behoeve van uitbreiding van de parkeerfunctie en in de buurt passende woningbouw (ca. 2.500 m<sup>2</sup>).
- Onderzoek verrichten naar ruimtelijke en programmatische mogelijkheden van de noordzijde van Bad richting het Zwarte Pad.
- Op de locatie keerlus Zwarte Pad is ruimte voor 40 à 60 woningen in een laagbouwmilieu, gecombineerd met een gebouwde parkeervoorziening voor deze woningen.
- Het huidige parkeerterrein wordt omgebouwd tot een noodroute voor hulpdiensten en een wandel-/fietsroute tussen Scheveningen en Meijndel.

#### **Uitgangspunten/opgave verkeersstructuur**

- Realiseren van een heldere logische verkeersstructuur voor heel Scheveningen, die de geplande ontwikkelingen en de groei van Scheveningen op termijn mogelijk maakt en aansluit op de hoofdstructuur van de stad en de regio. De Internationale Ring vervult daarbij een cruciale rol.
- Tijdig investeren in bestaande en te verwachten zwakke schakels in het hoofdnetwerk.
- De (parkeer)overlast van auto's in de woonwijken verminderen door een combinatie van invoering van parkeerregulerende maatregelen en toevoegen van (gebouwde) parkeervoorzieningen voor bewoners.
- Realiseren van nieuwe openbare parkeervoorzieningen voor bezoekers dicht bij de aanvoerwegen en voorzieningen en in goede verbinding met de publiekstrekkers.
- Onderzoeken haalbaarheid transferia buiten de stad en het gebruik van bestaande parkeergarages/-pleinen op topdagen, met de mogelijkheid om verder te reizen met openbaar vervoer.
- De tramlijnverbinding van en naar Scheveningen verbinden met de regio en opwaarderen tot RandstadRail-kwaliteit.
- Het hoofdfietsnetwerk complementeren, de lange fietslijnen vanuit Den Haag en het achterland doortrekken tot aan het strand.
- Een kustroute voor fietsers aanleggen, aansluitend op de duinen.
- Betere loop- en fietsroutes en toeristisch vervoer (bijvoorbeeld shuttletreintje) realiseren tussen de parkeervoorzieningen en de verschillende attracties in Scheveningen.
- Aanbieden van voldoende (bewaakte) stallingplaatsen voor de fiets.
- Gelet op de toename van het aantal functies, wordt de norm van 4.650 parkeerplaatsen voor bezoekers losgelaten. Op de nieuw te bouwen programmaonderdelen is het gemeentelijke parkeerbeleid met daarin de parkeernormen van toepassing.
- Compenseren van ruim 500 bezoekersparkeerplaatsen, die op de Boulevard verdwijnen, elders in het gebied.





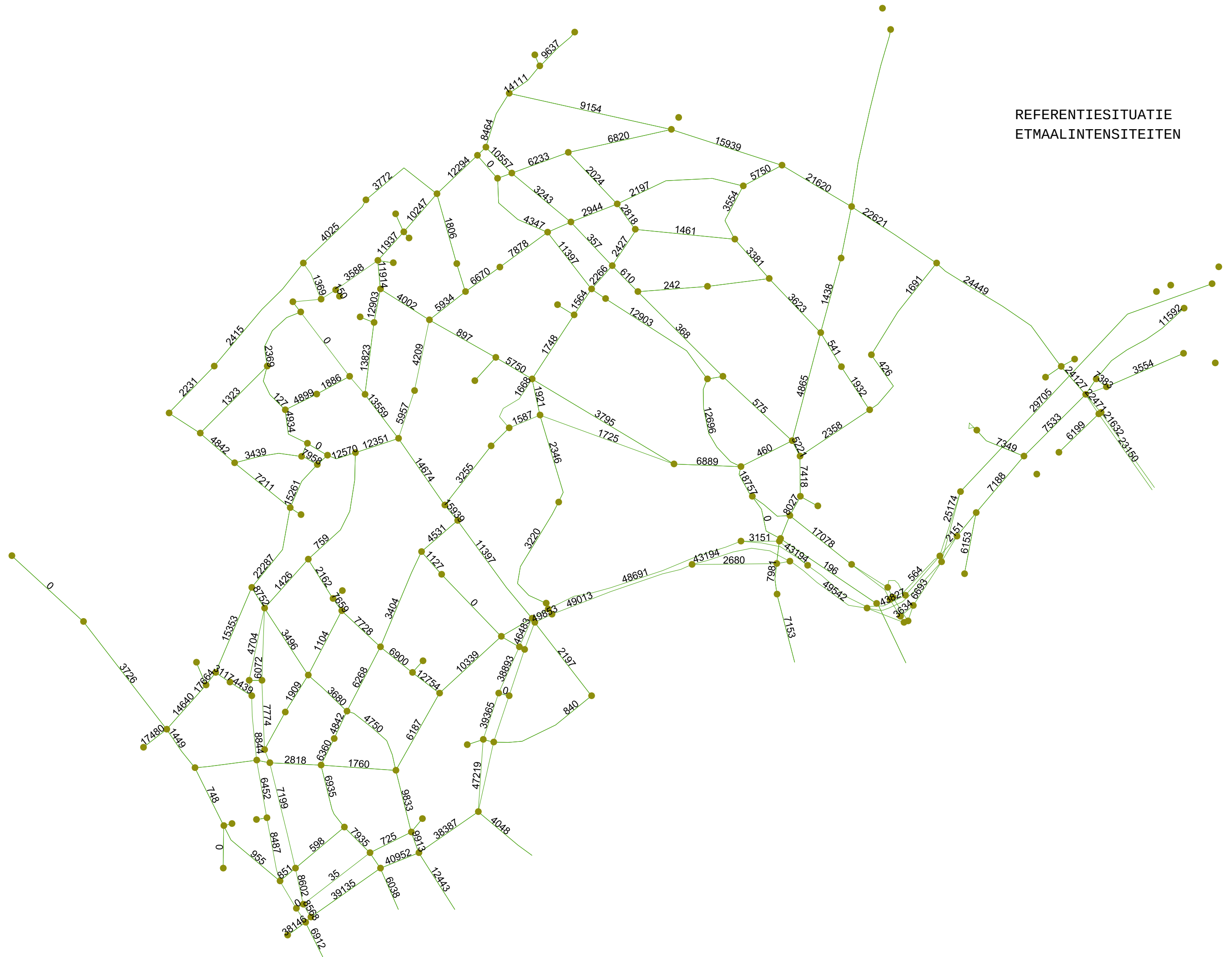
## BIJLAGE 4

## Verkeersintensiteiten en I/C-verhoudingen voor het masterplan

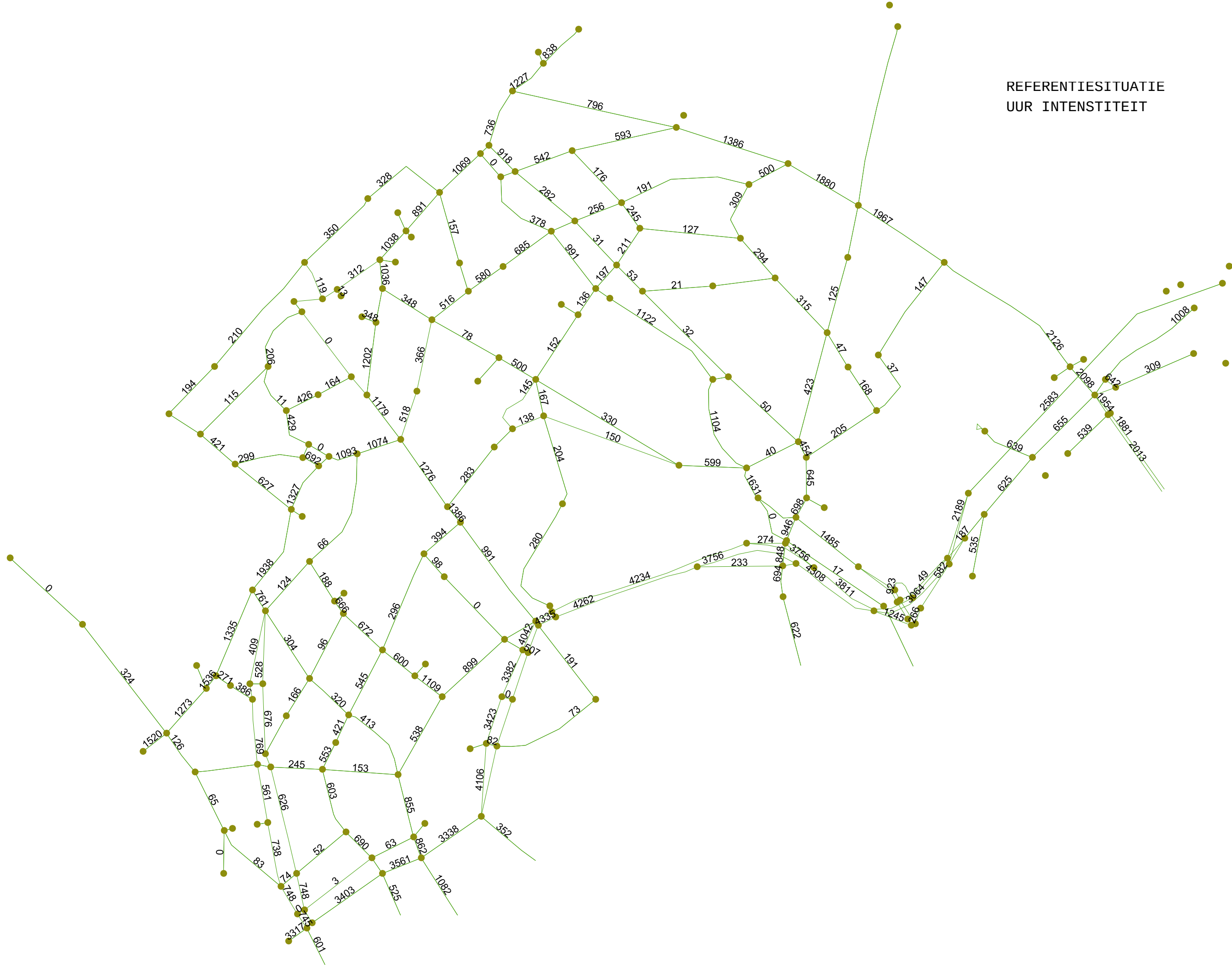
|          |                                   |                                                                       |                  |        |        |        |        |        |        |        |        |
|----------|-----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|          |                                   | INTENSITEIT OP DE 11 INPRIKKERS (mvt/etm)                             |                  | AO     | 1min   | 1max   | 2min   | 2max   | 3min   | 3max   |        |
|          |                                   | VERSCHIL INTENSITEIT OP DE INPRIKKERS (SOM mvt/etm)                   |                  |        | 125460 | 127740 | 133010 | 127620 | 131650 | 129440 | 136080 |
|          |                                   | PERCENTUELE TOENAME                                                   |                  |        |        | 2280   | 7550   | 2160   | 6190   | 3980   | 10620  |
|          |                                   | VERSCHIL INTENSITEIT OP DE INPRIKKERS TUSSEN MIN EN MAX (mvt/etm)     |                  |        |        | 2%     | 6%     | 2%     | 5%     | 3%     | 8%     |
|          |                                   | VERSCHIL INTENSITEIT OP DE INPRIKKERS TUSSEN MIN EN MAX (percentueel) |                  |        |        | 5270   |        | 4030   |        | 6640   |        |
|          |                                   |                                                                       |                  |        |        | 4%     |        | 3%     |        | 5%     |        |
|          | INTENSITEITEN OP DE 11 INPRIKKERS |                                                                       |                  |        |        |        |        |        |        |        |        |
|          | Straat                            | Wegvak                                                                | Richting         | AO     | VAR 1  |        | VAR 2  |        | VAR 3  |        |        |
|          |                                   |                                                                       |                  |        | MIN    | MAX    | MIN    | MAX    | MIN    | MAX    |        |
| inprik1  | Van Alkemadelaan                  | Wassenaarseweg-de Mildestraat                                         | beide richtingen | 24450  | 27150  | 27230  | 29460  | 29580  | 27010  | 27260  |        |
| inprik2  | Plesmanweg                        | Hubertusviaduct - George Maduroplein                                  | beide richtingen | 17080  | 16460  | 17150  | 15440  | 15730  | 14900  | 14860  |        |
| inprik3  | Scheveningseweg                   | BM Telders- Frankenslag                                               | beide richtingen | 11400  | 12280  | 12140  | 12610  | 13030  | 15310  | 15550  |        |
| inprik4  | Statenlaan                        | Anthonie Heinsiusstraat - Eisenhouwerlaan                             | beide richtingen | 9840   | 13400  | 13220  | 9110   | 9140   | 9940   | 10040  |        |
| inprik5  | Houtrustweg                       | segbroeklaan - laan van Poot                                          | beide richtingen | 9360   | 22320  | 28340  | 20370  | 21880  | 18720  | 23830  |        |
| inprik6  | George Maduroplein                | Hubertusviaduct- Landscheidingsweg                                    | beide richtingen | 9760   | 14470  | 14290  | 12530  | 12410  | 17880  | 18160  |        |
| inprik7  | van Stolkweg                      | Prof. BM Teldersweg- Hogweg                                           | beide richtingen | 3220   | 7050   | 7230   | 7090   | 7010   | 5100   | 5100   |        |
| inprik8  | Johan van Oldenbarneveltlaan      | Johan de Witlaan- Frankenslag                                         | beide richtingen | 5840   | 5660   | 5630   | 4960   | 4880   | 6250   | 6180   |        |
| inprik9  | Aert van der Goeslaan             | Pres. Kennedylaan- Cornelie de Witlaan                                | beide richtingen | 8460   | 8870   | 7710   | 5970   | 6190   | 5270   | 5540   |        |
| inprik10 | Van Boetzelaerlaan                | Pres. Kennedylaan- Cornelis de Witlaan                                | beide richtingen | 8570   | 80     | 70     | 40     | 70     | 0      | 0      |        |
| inprik11 | Nieboerweg                        | Houtrustweg- Zeezwaluwstraat                                          | beide richtingen | 17480  | 0      | 0      | 10040  | 11730  | 9060   | 9560   |        |
|          |                                   | INTENSITEIT OP DE 11 INPRIKKERS (SOM)                                 |                  | 125460 | 127740 | 133010 | 127620 | 131650 | 129440 | 136080 |        |

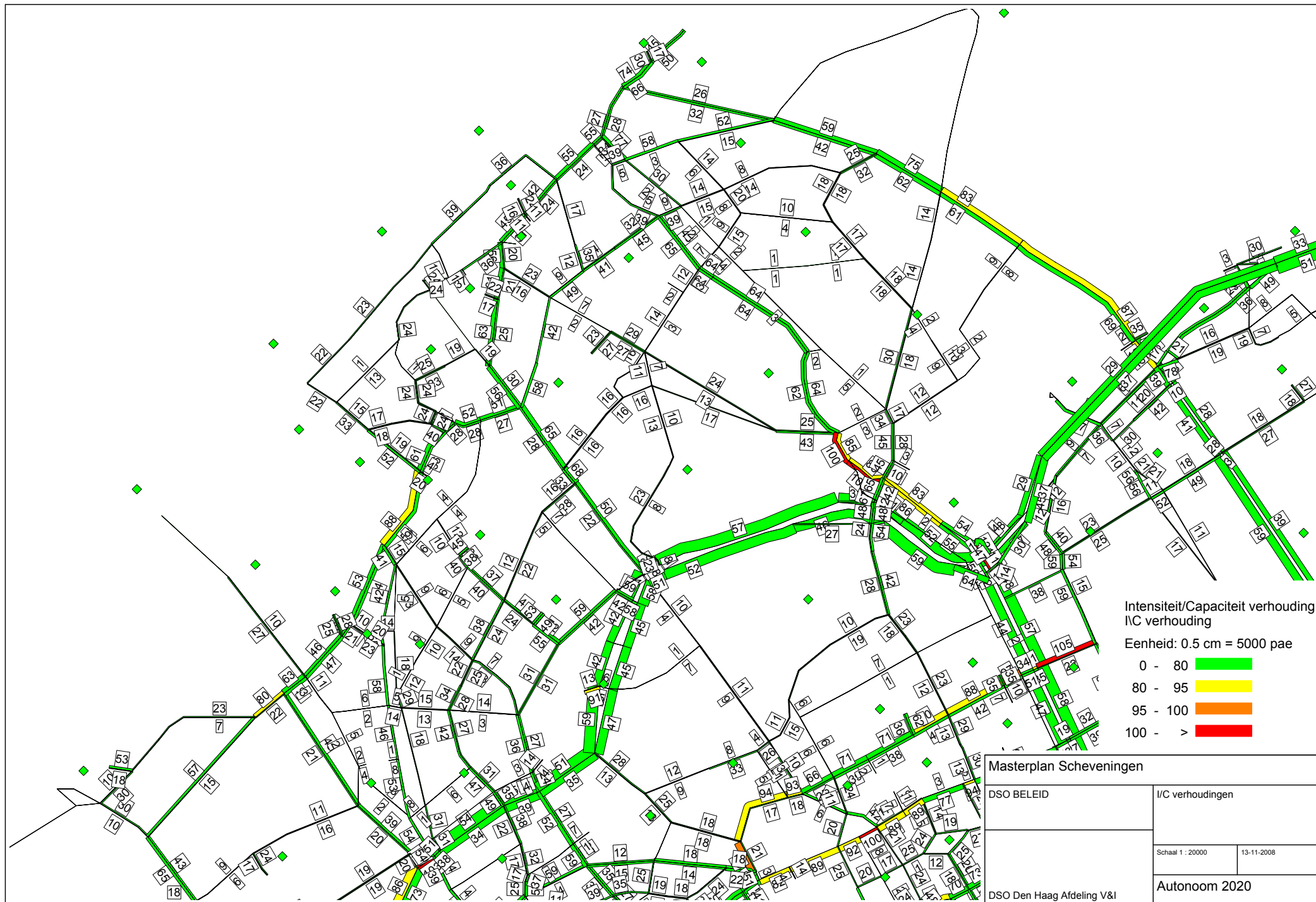


## REFERENTIESITUATIE ETMAALINTENSITEITEN

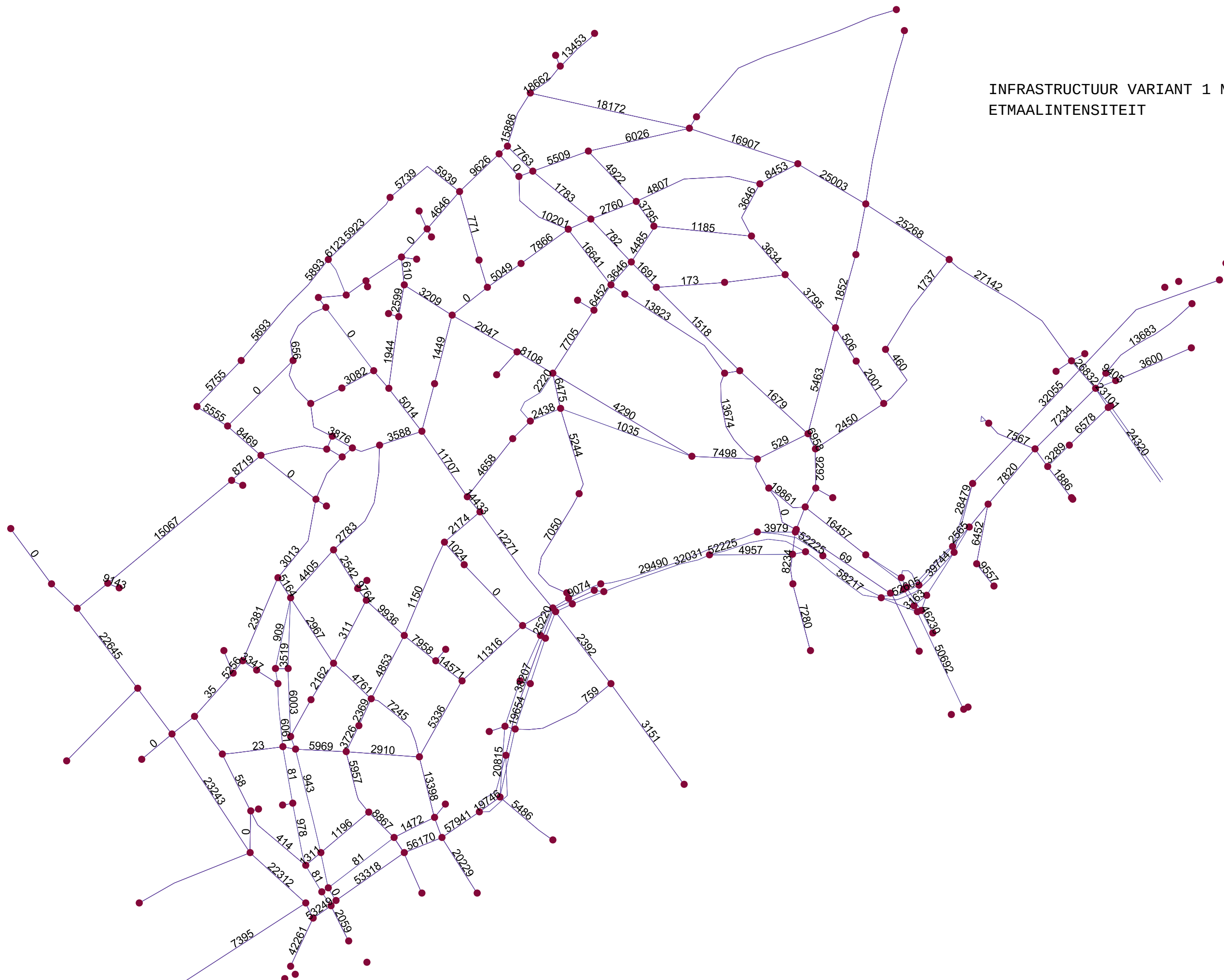


REFERENTIESITUATIE  
UUR INTENSITEIT



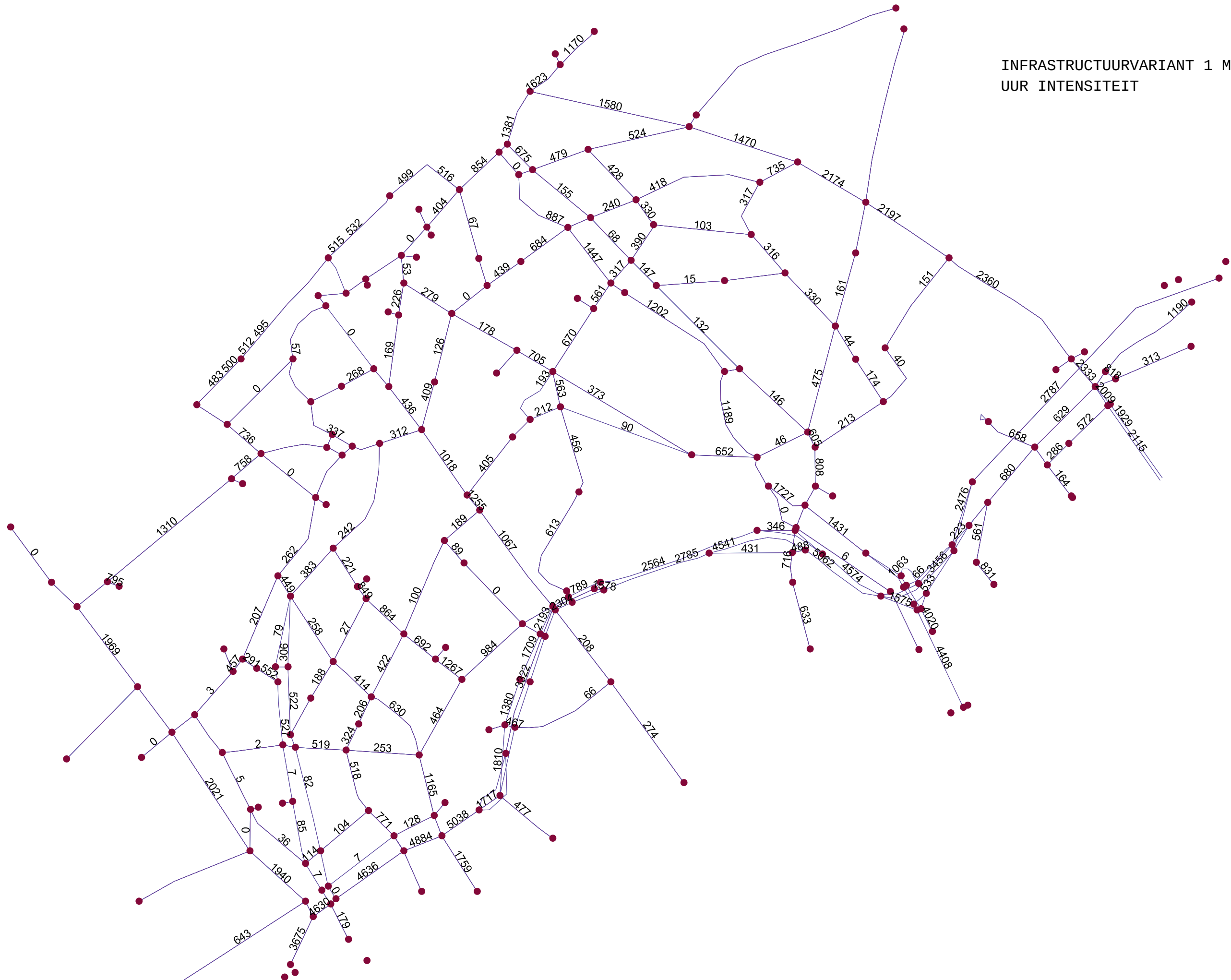


INFRASTRUCTUUR VARIANT 1 MIN  
ETMAALINTENSITEIT

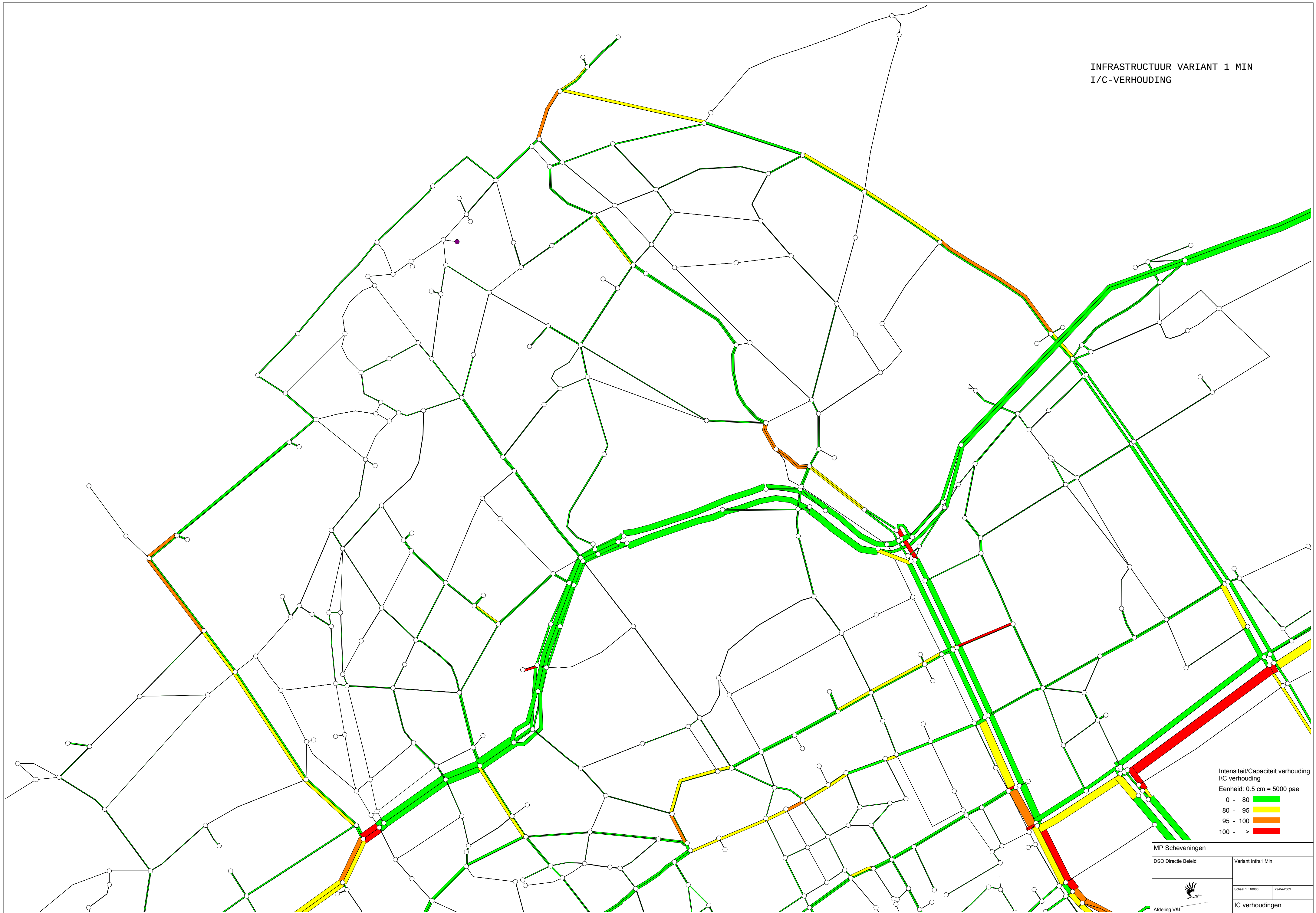




INFRASTRUCTUURVARIANT 1 MIN  
UUR INTENSITEIT

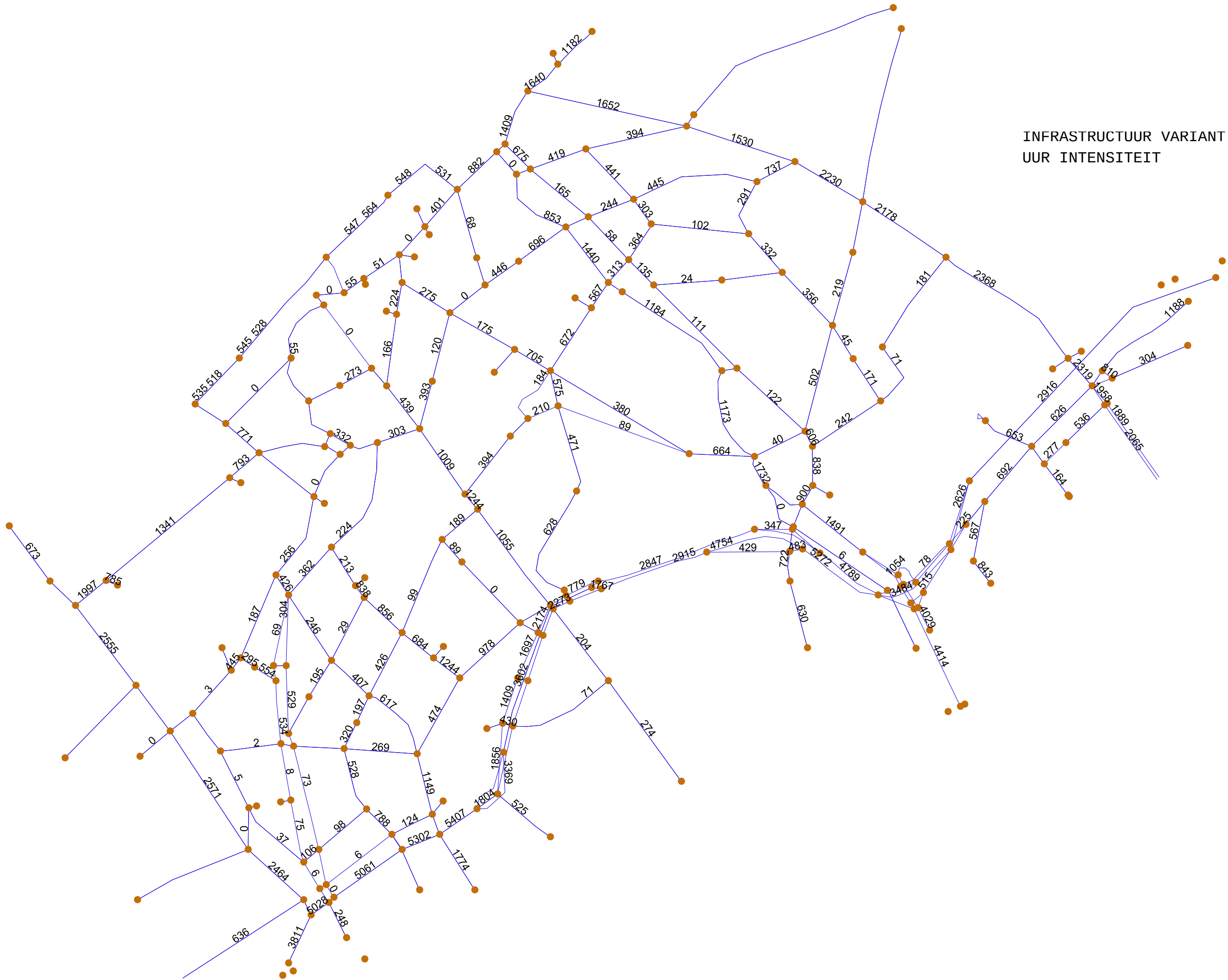


INFRASTRUCTUUR VARIANT 1 MIN  
I/C-VERHOUDING



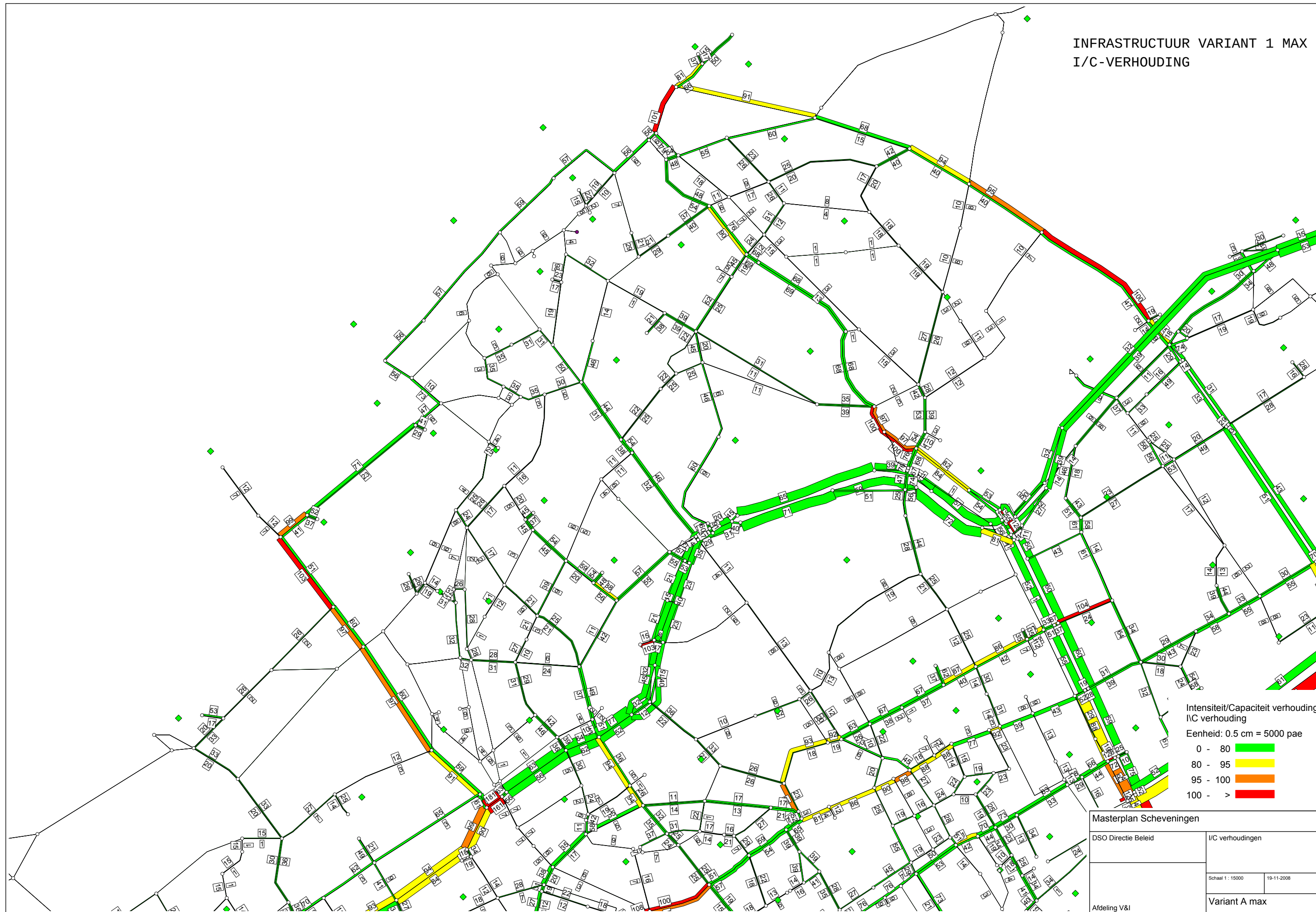


INFRASTRUCTUUR VARIANT 1 MAX  
UUR INTENSITEIT

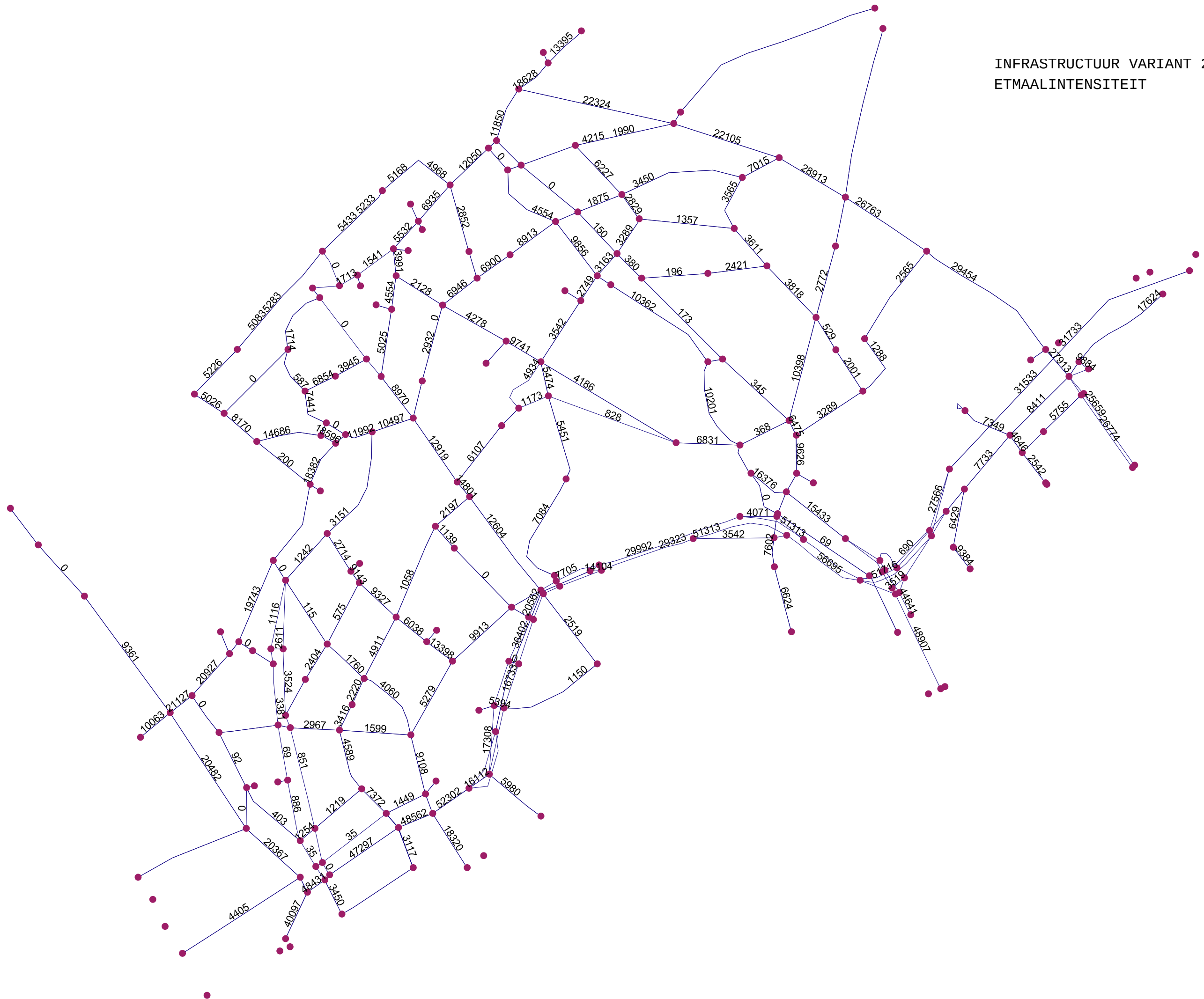




INFRASTRUCTUUR VARIANT 1 MAX  
I/C-VERHOUDING



INFRASTRUCTUUR VARIANT 2 MIN  
ETMAALINTENSITEIT

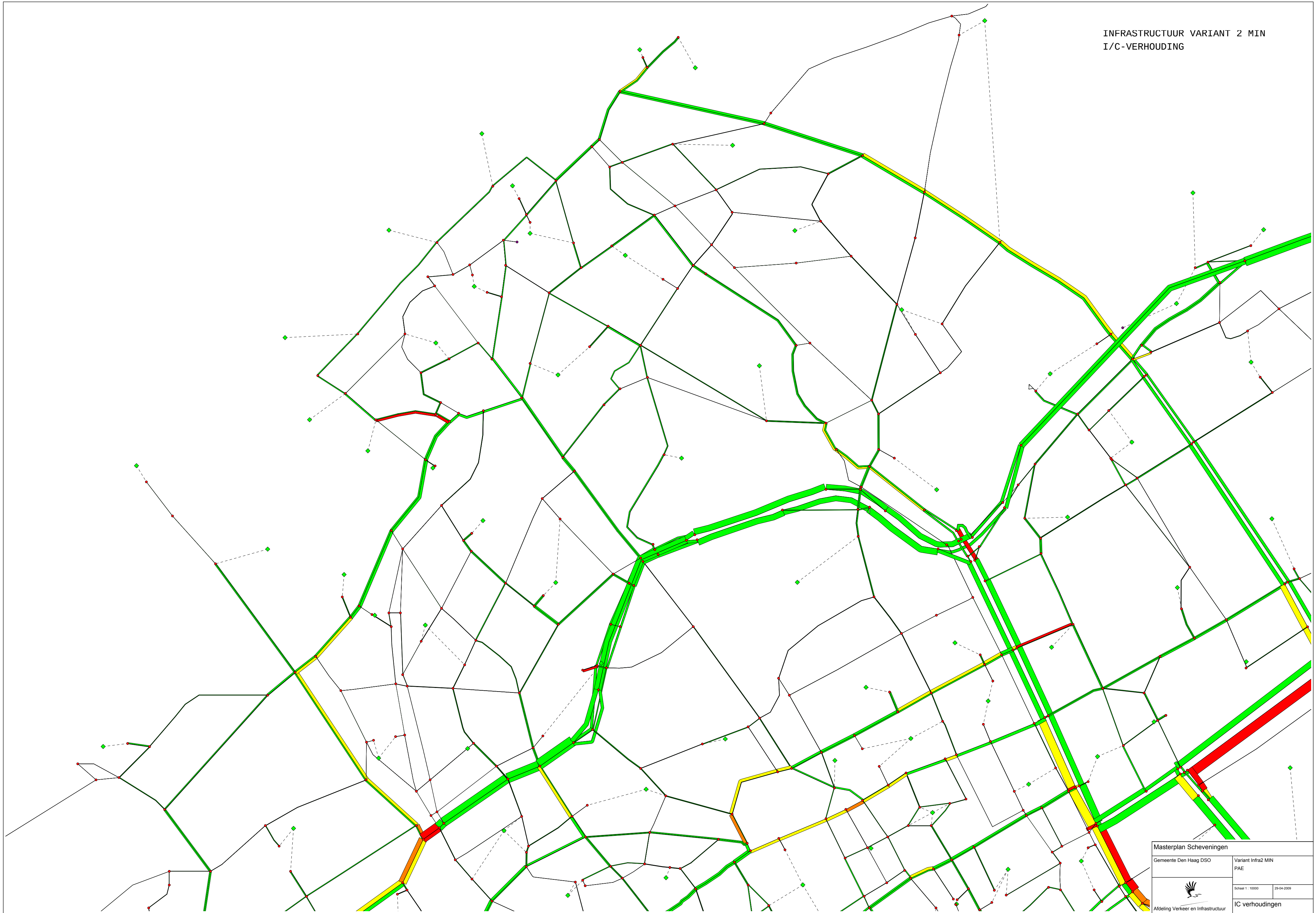


INFRASTRUCTUUR VARIANT 2 MIN  
UUR INTENSITEIT



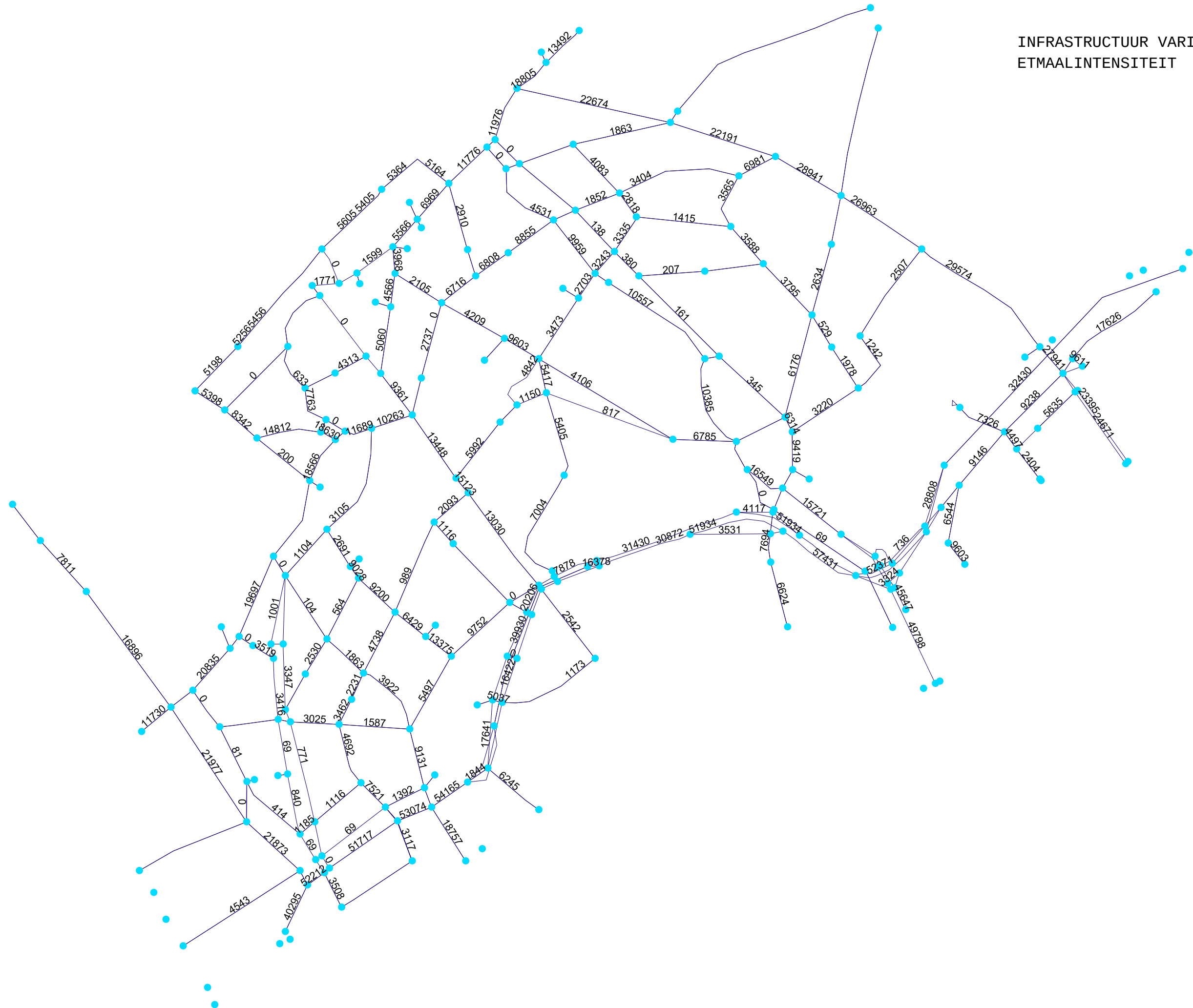


INFRASTRUCTUUR VARIANT 2 MIN  
I/C-VERHOUDING



|                                                                                       |                           |
|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| Masterplan Scheveningen                                                               |                           |
| Gemeente Den Haag DSO                                                                 | Variant Infra2 MIN<br>PAE |
|  | Schaal 1 : 10000          |
|                                                                                       | 29-04-2009                |
| Afdeling Verkeer en Infrastructuur                                                    | IC verhoudingen           |

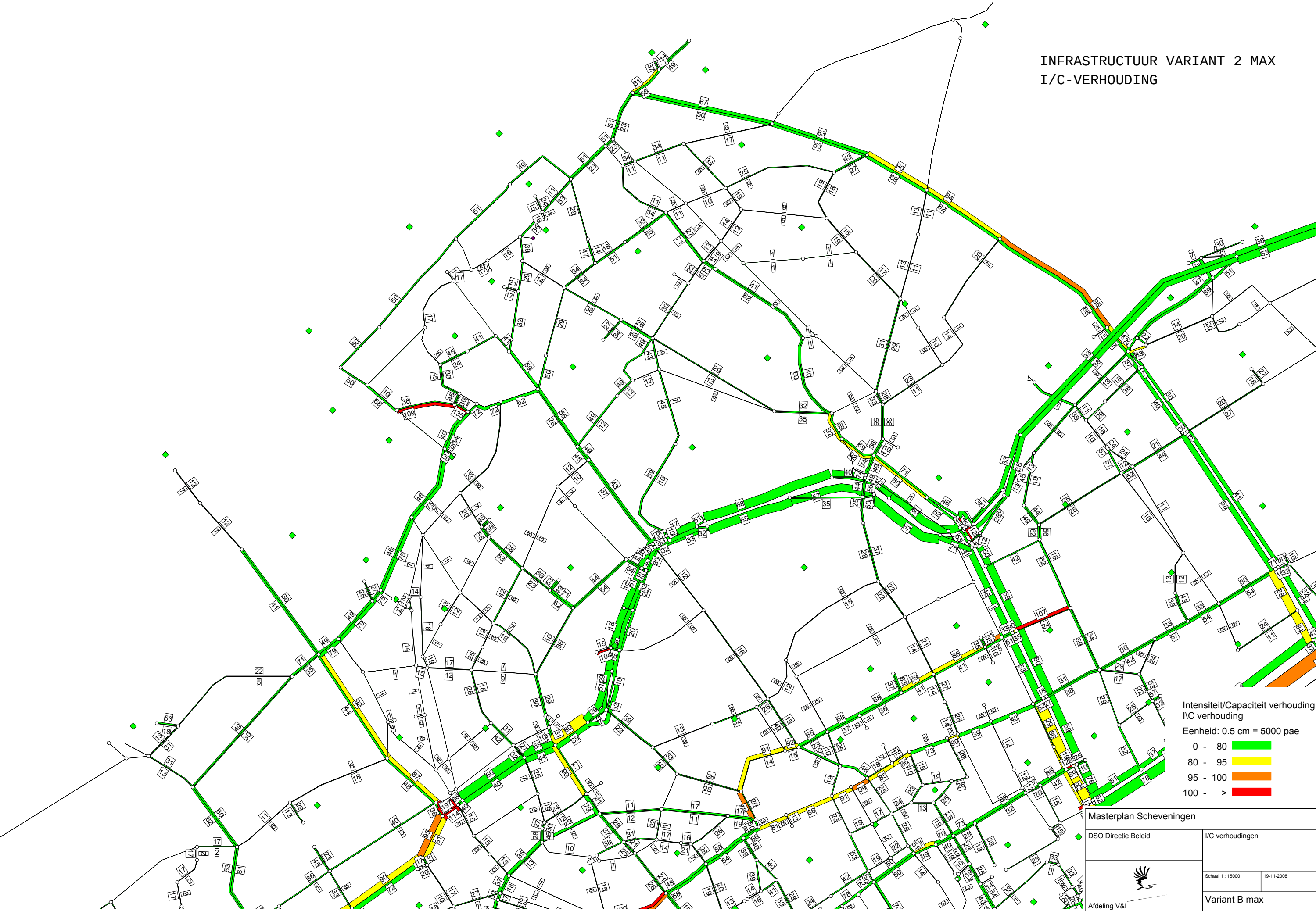
INFRASTRUCTUUR VARIANT 2 MAX  
ETMAALINTENSITEIT



## INFRASTRUCTUUR VARIANT 2 MAX UUR INTENSITEIT



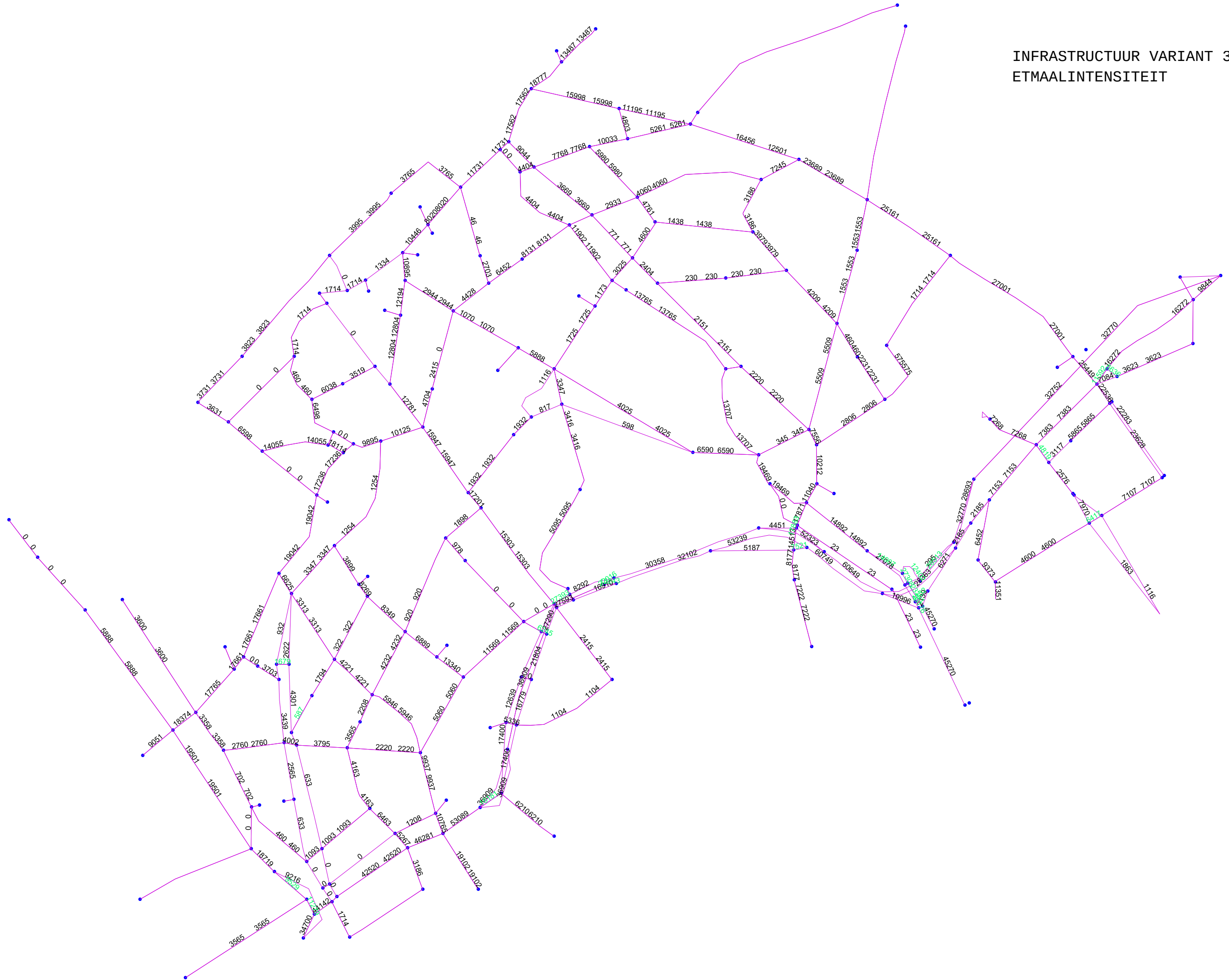
INFRASTRUCTUUR VARIANT 2 MAX  
I/C-VERHOUDING



Masterplan Scheveningen

|                     |                             |
|---------------------|-----------------------------|
| DSO Directie Beleid | I/C verhoudingen            |
|                     | Schaal 1 : 15000 19-11-2008 |
| Afdeling V&I        | Variant B max               |

INFRASTRUCTUUR VARIANT 3 MIN  
ETMAALINTENSITEIT



INFRASTRUCTUUR VARIANT 3 MIN  
UUR INTENSITEIT





INFRASTRUCTUUR VARIANT 3 MIN  
I/C-VERHOUDING



Intensiteit/Capaciteit verhouding  
I/C verhouding  
Eenheid: 0.5 cm = 5000 pae  
0 - 80  
80 - 95  
95 - 100  
100 - >

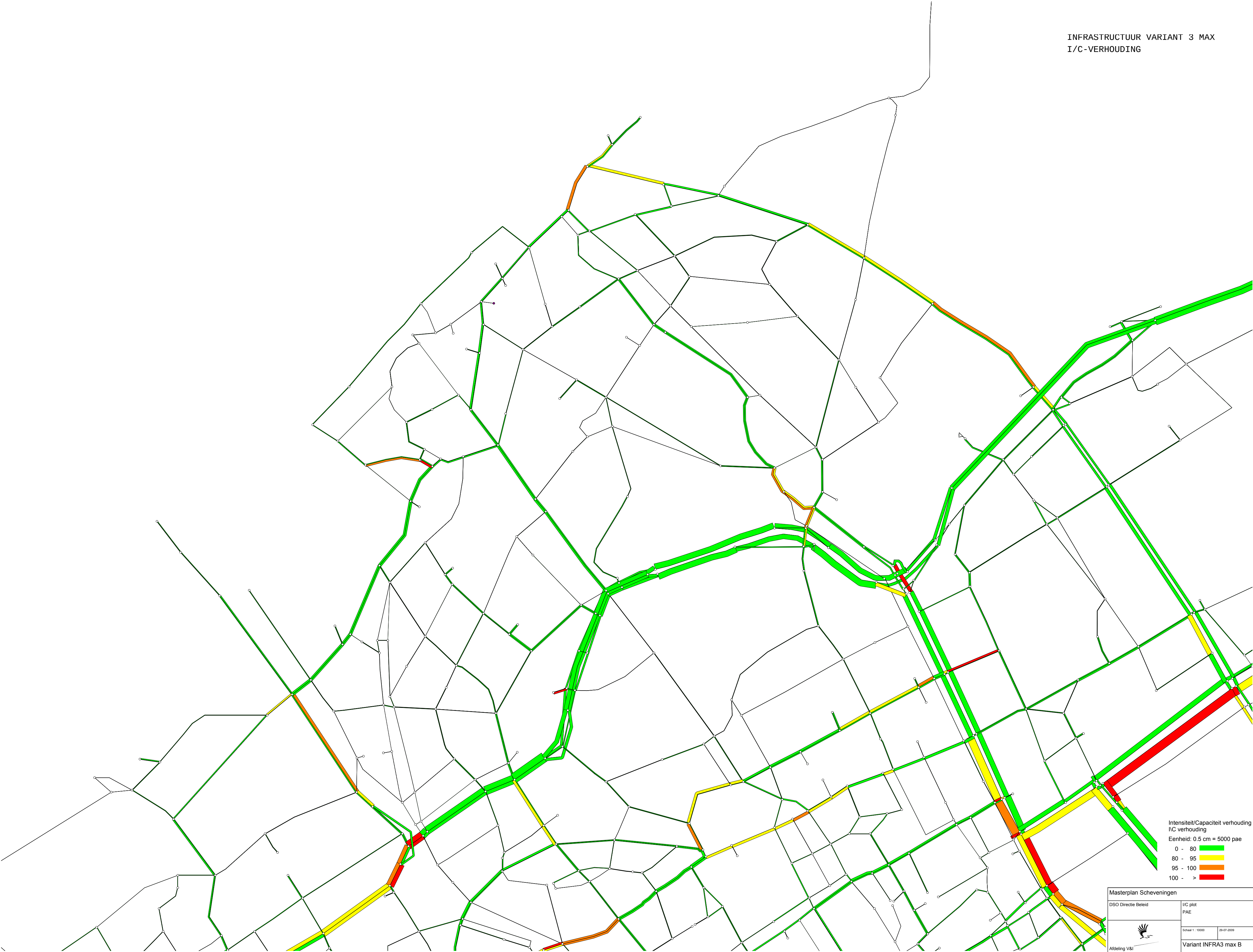
| Masterplan Scheveningen                                                               |                    |                 |
|---------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-----------------|
| DSO Directie Beleid                                                                   |                    | I/C plot<br>PAE |
|  | Schaal 1 : 10000   | 29-07-2009      |
|                                                                                       | Variant Infra3 Min |                 |
| Afdeling V&I                                                                          |                    |                 |



INFRASTRUCTUUR VARIANT 3 MAX  
ETMAALINTENSITEIT



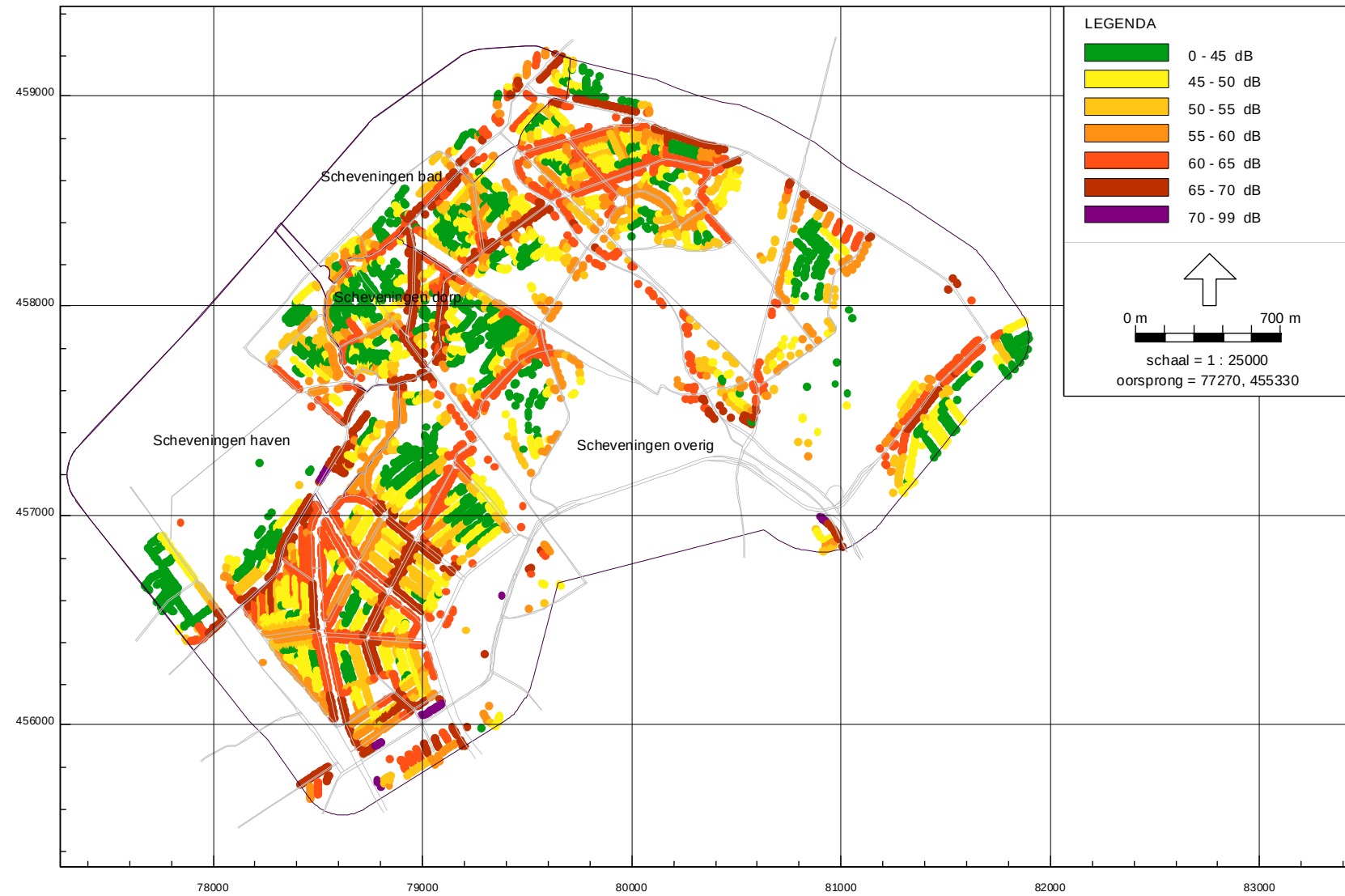
INFRASTRUCTUUR VARIANT 3 MAX  
UUR INTENSITEIT



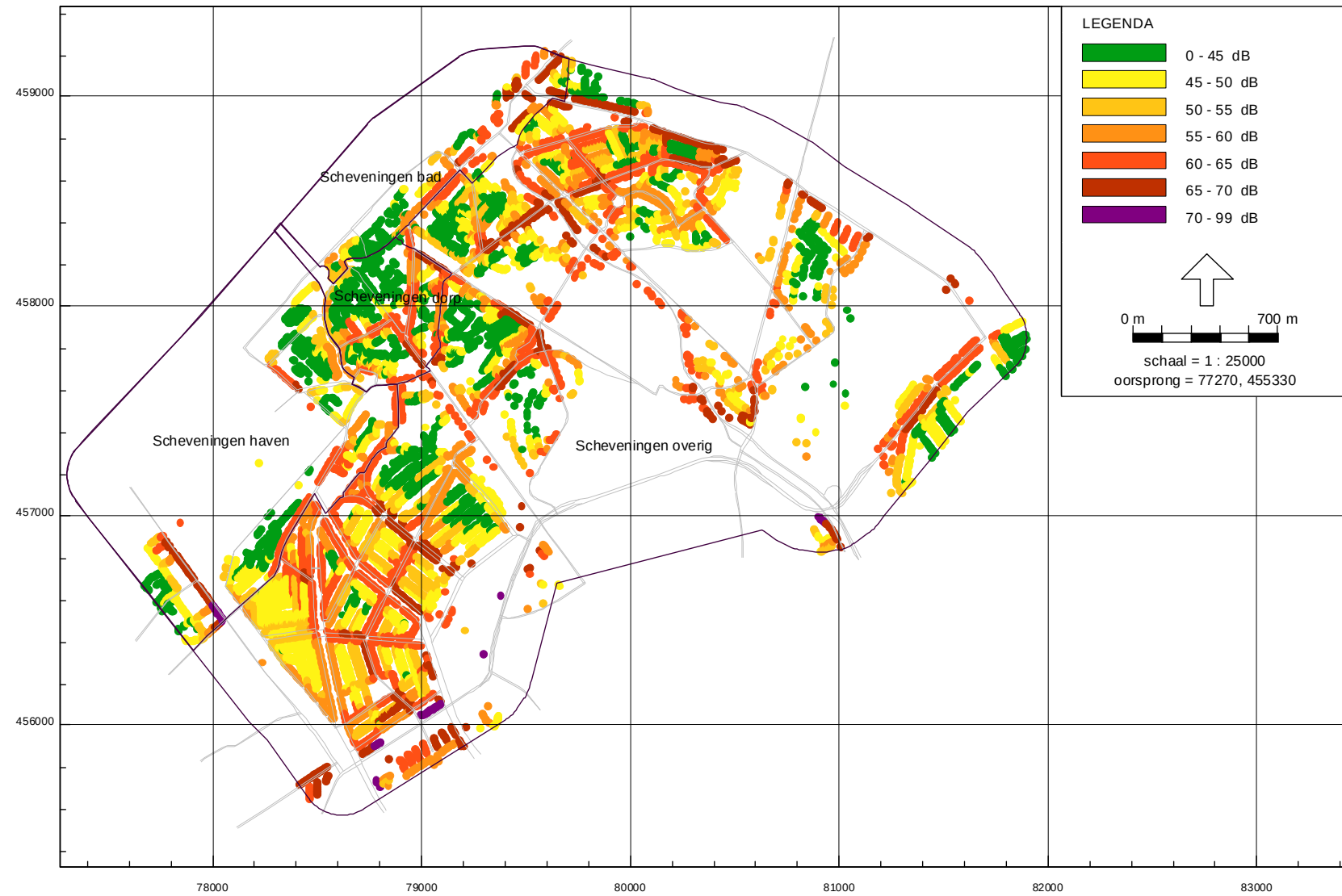
Intensiteit/Capaciteit verhouding  
I/C verhouding  
Eenheid: 0.5 cm = 5000 pae  
0 - 80  
80 - 95  
95 - 100  
100 - >

## BIJLAGE 5 Plots geluidsbelasting

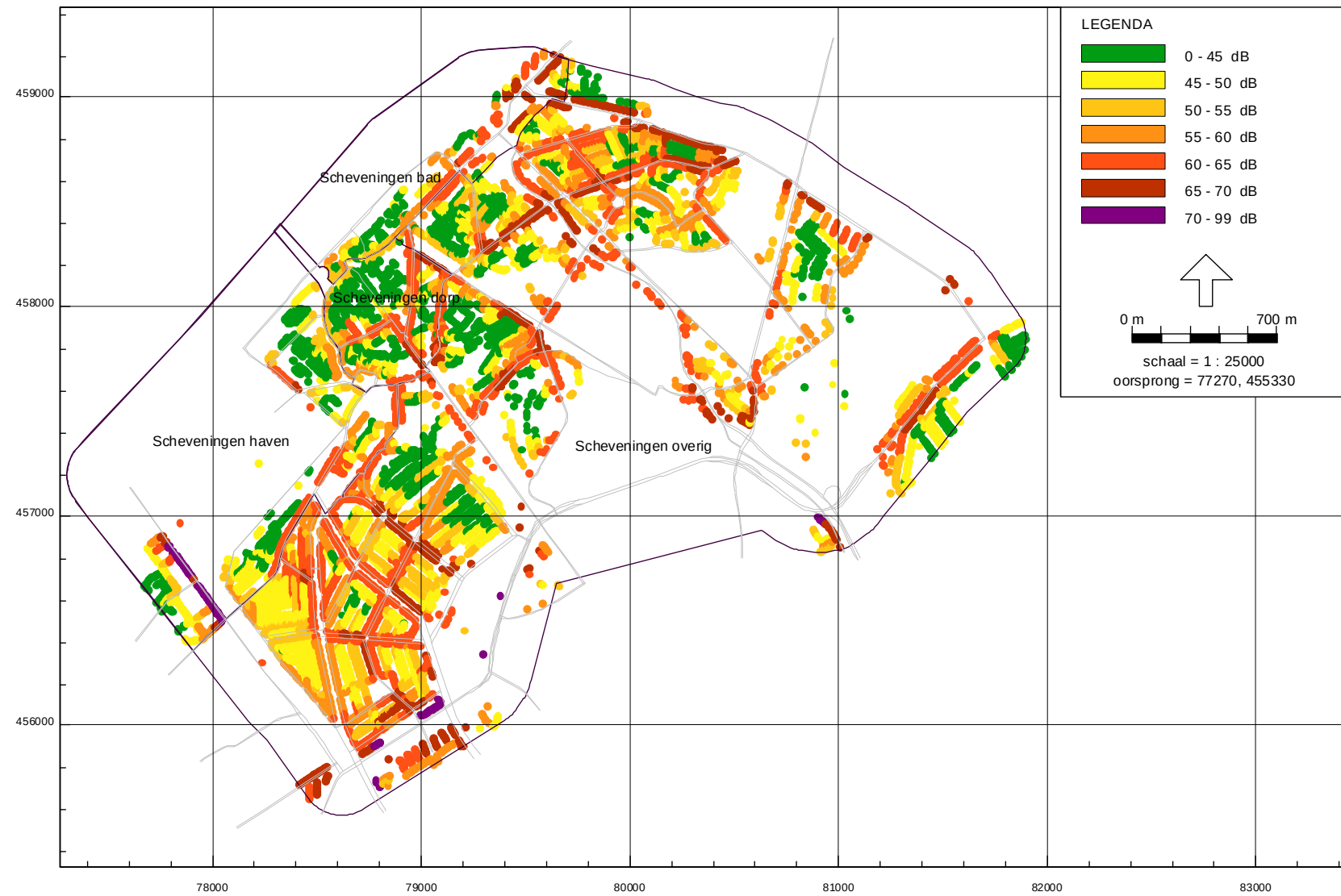


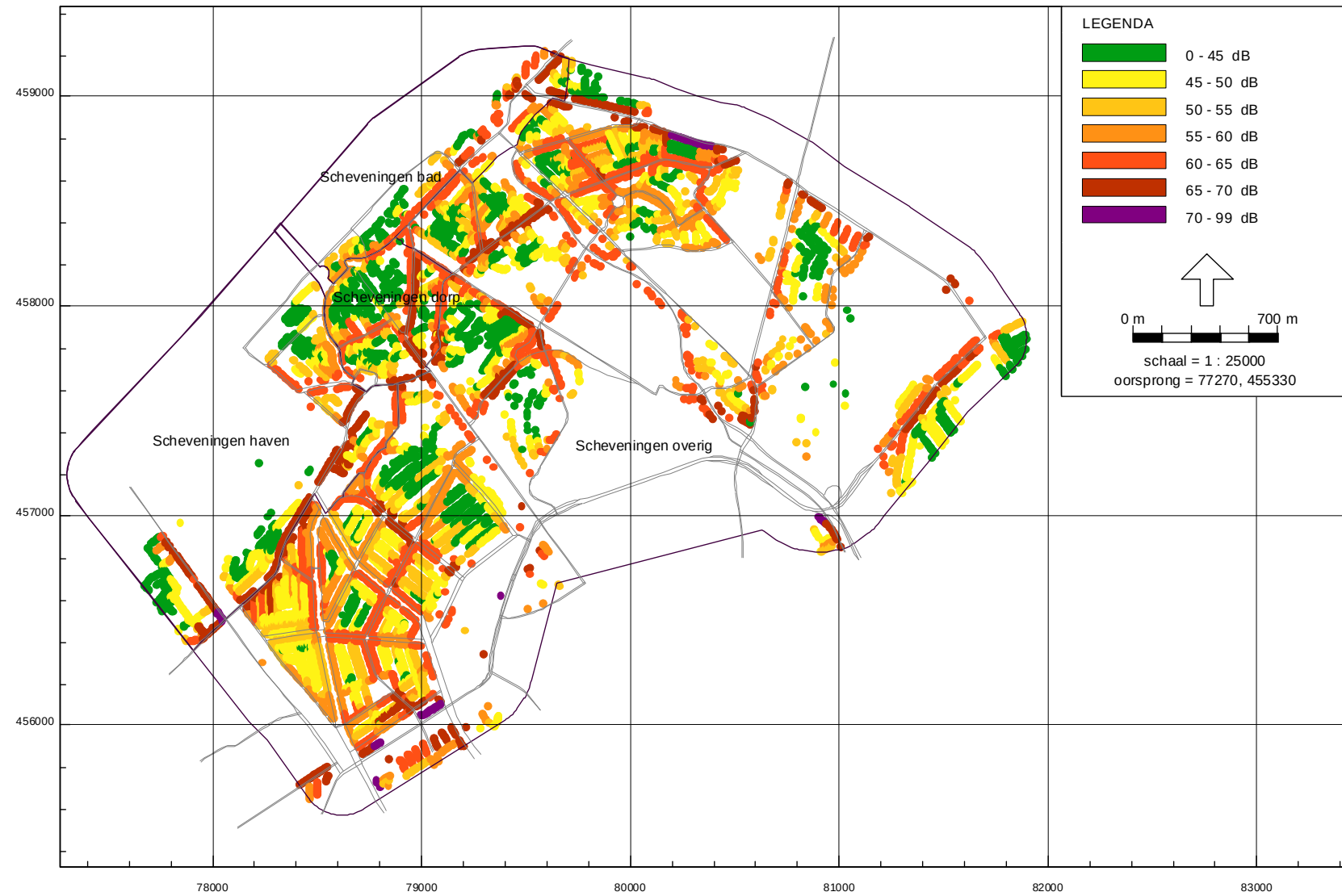


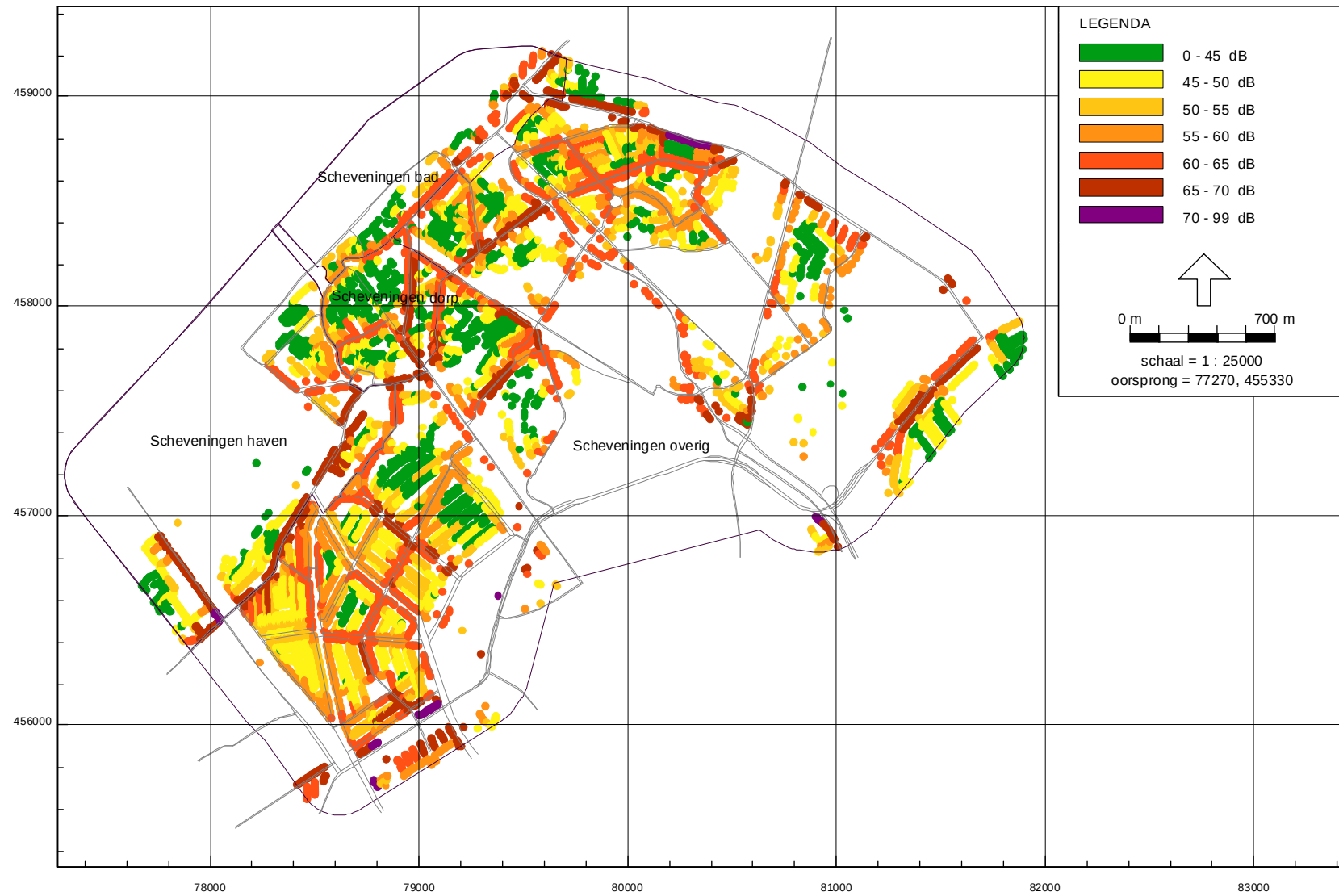


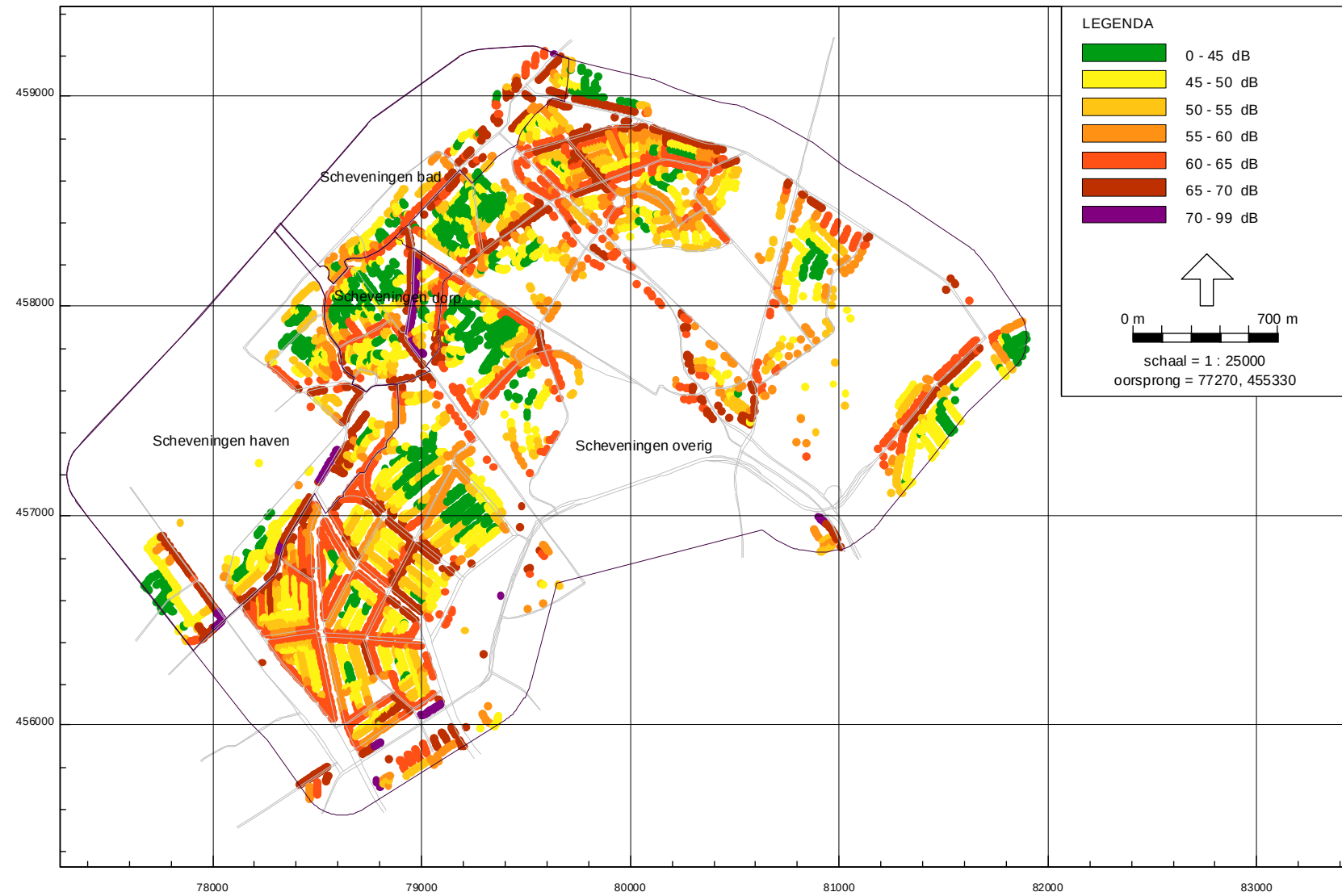


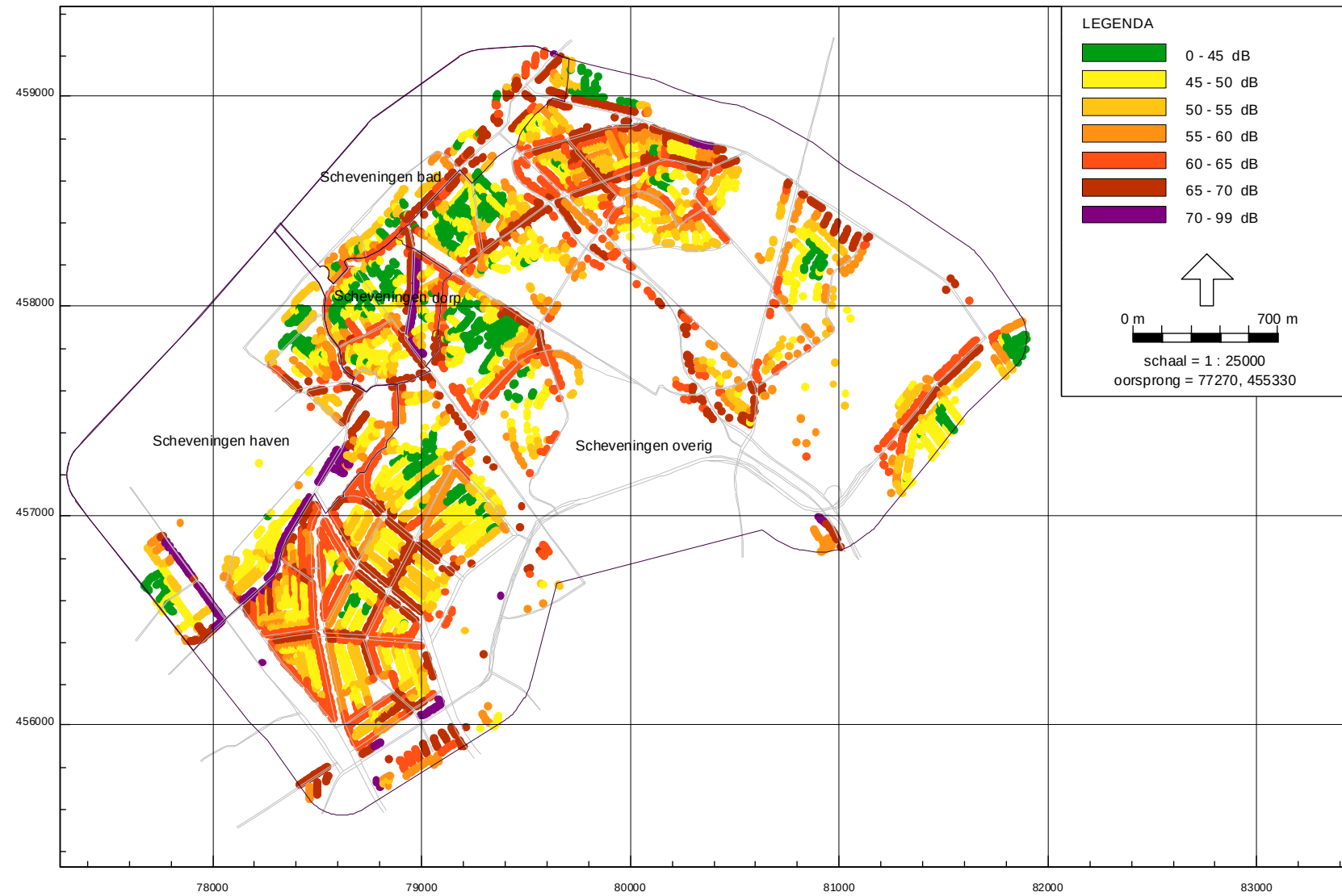


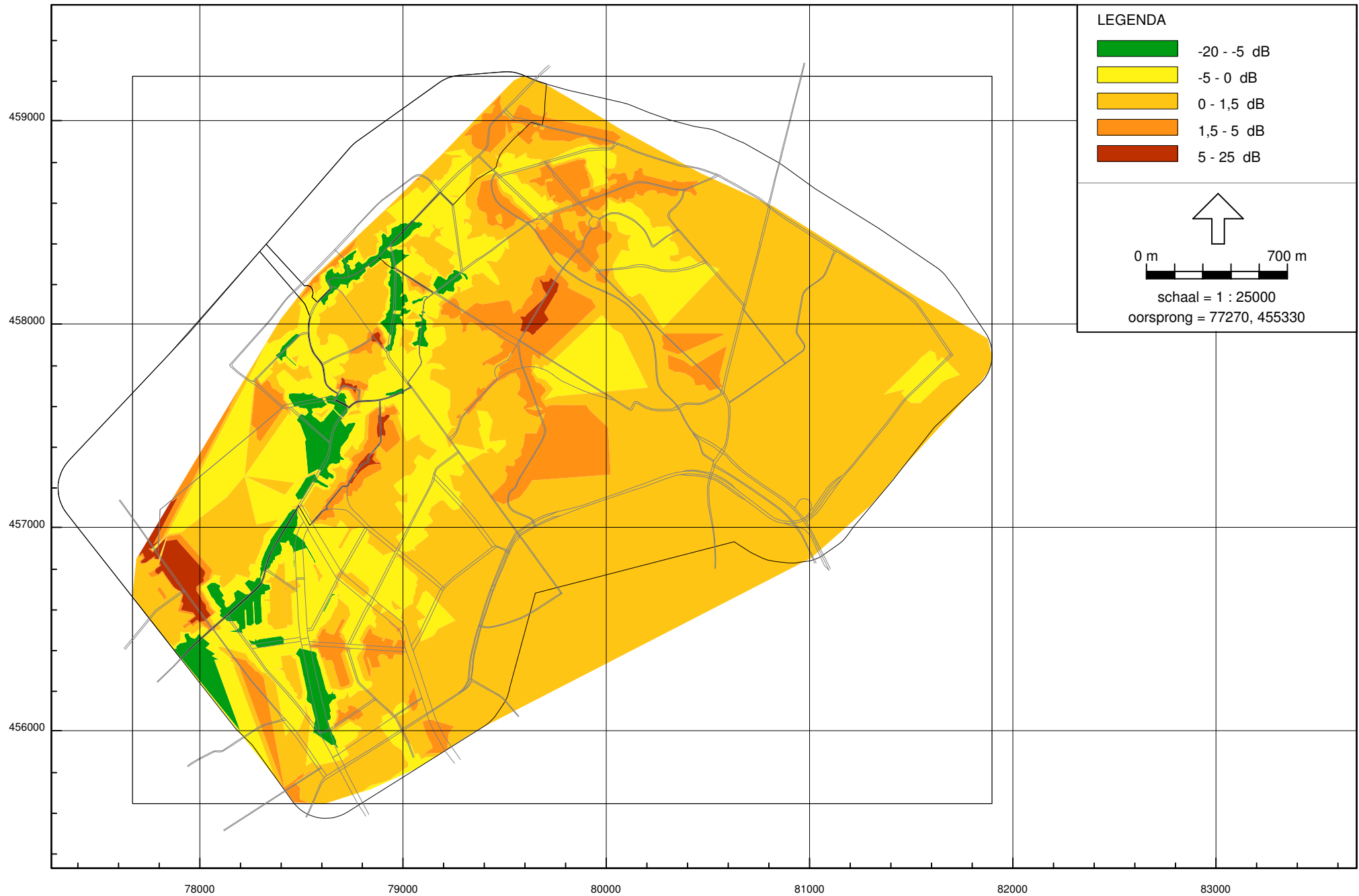


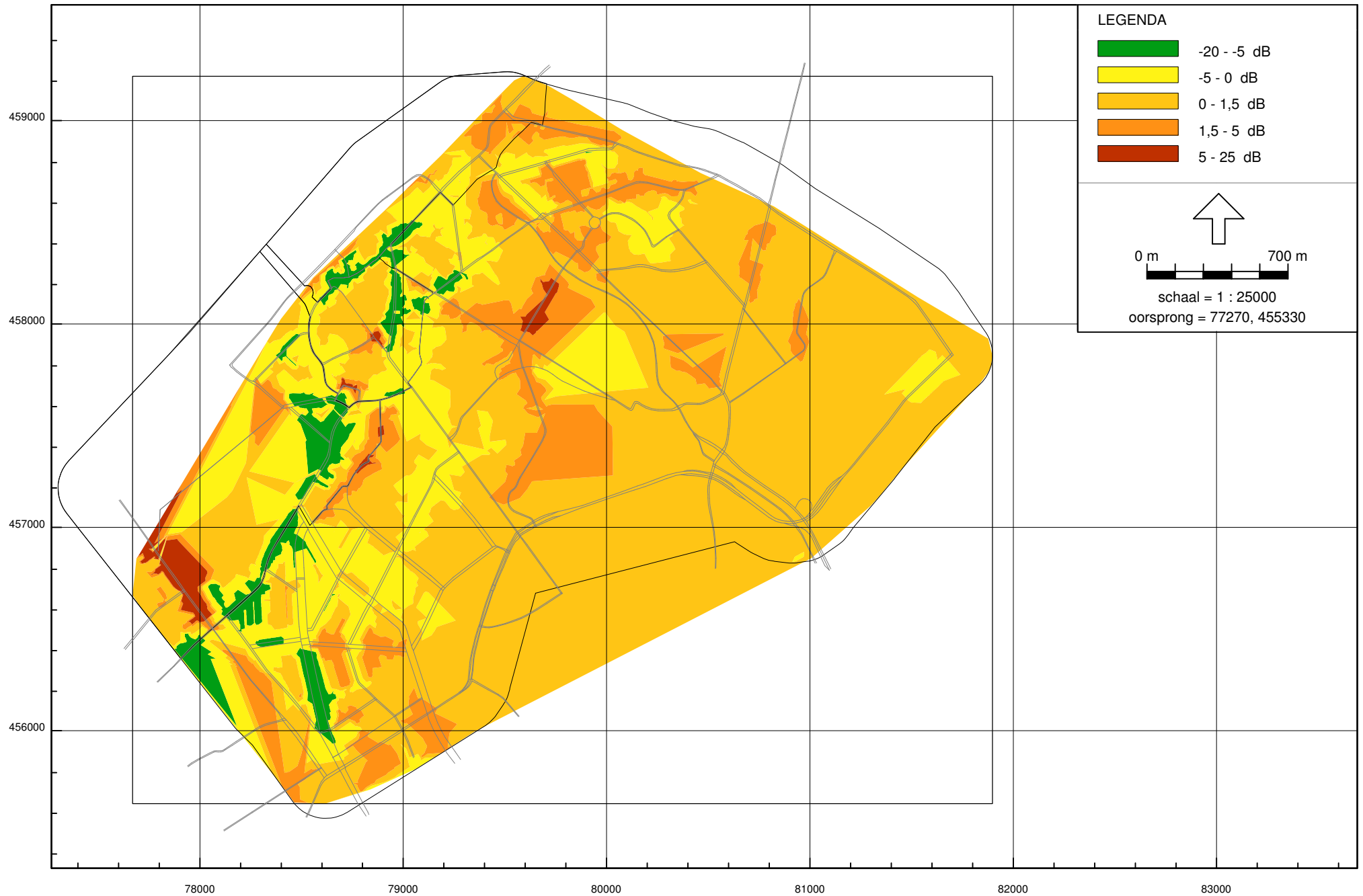




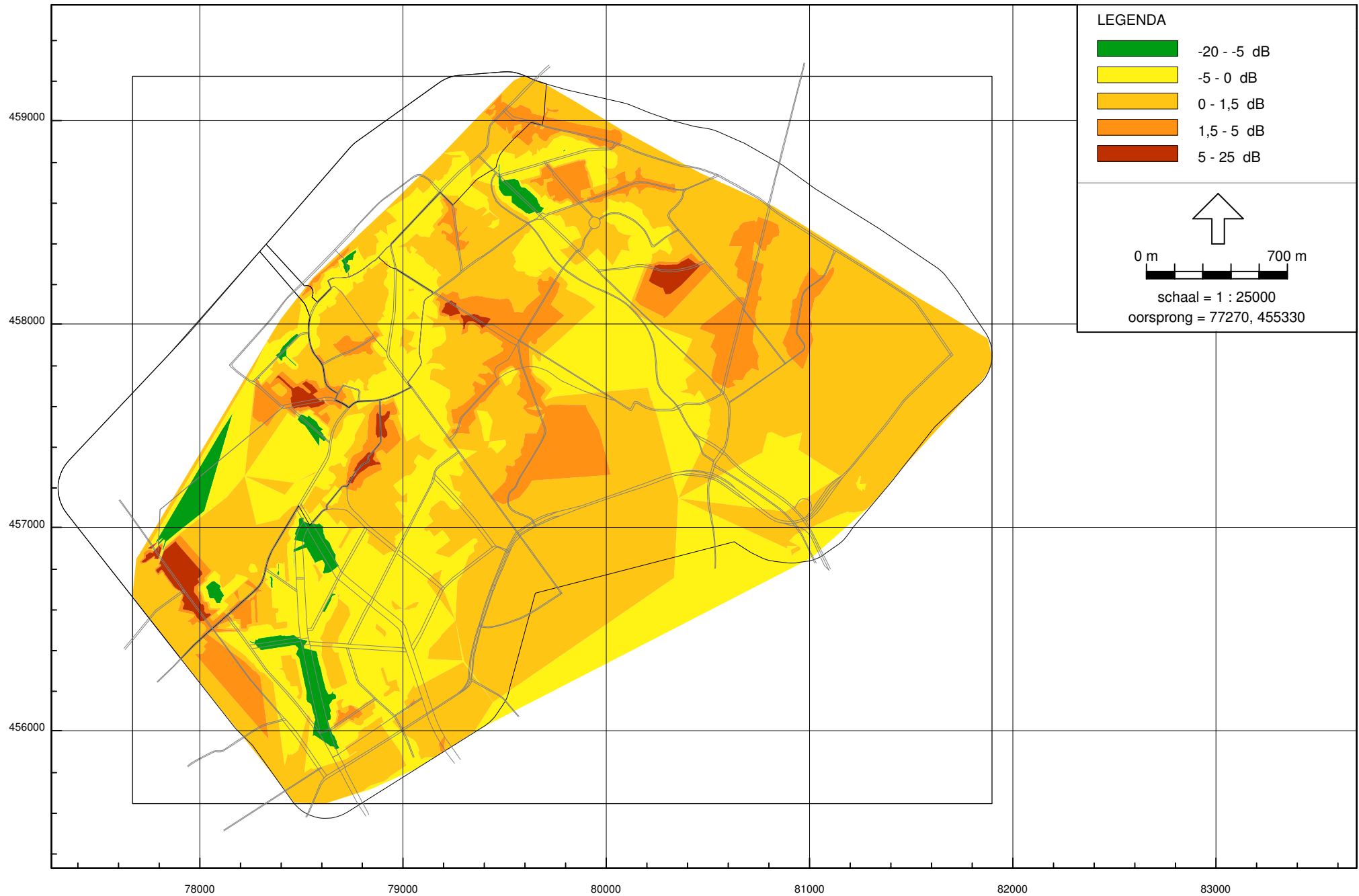


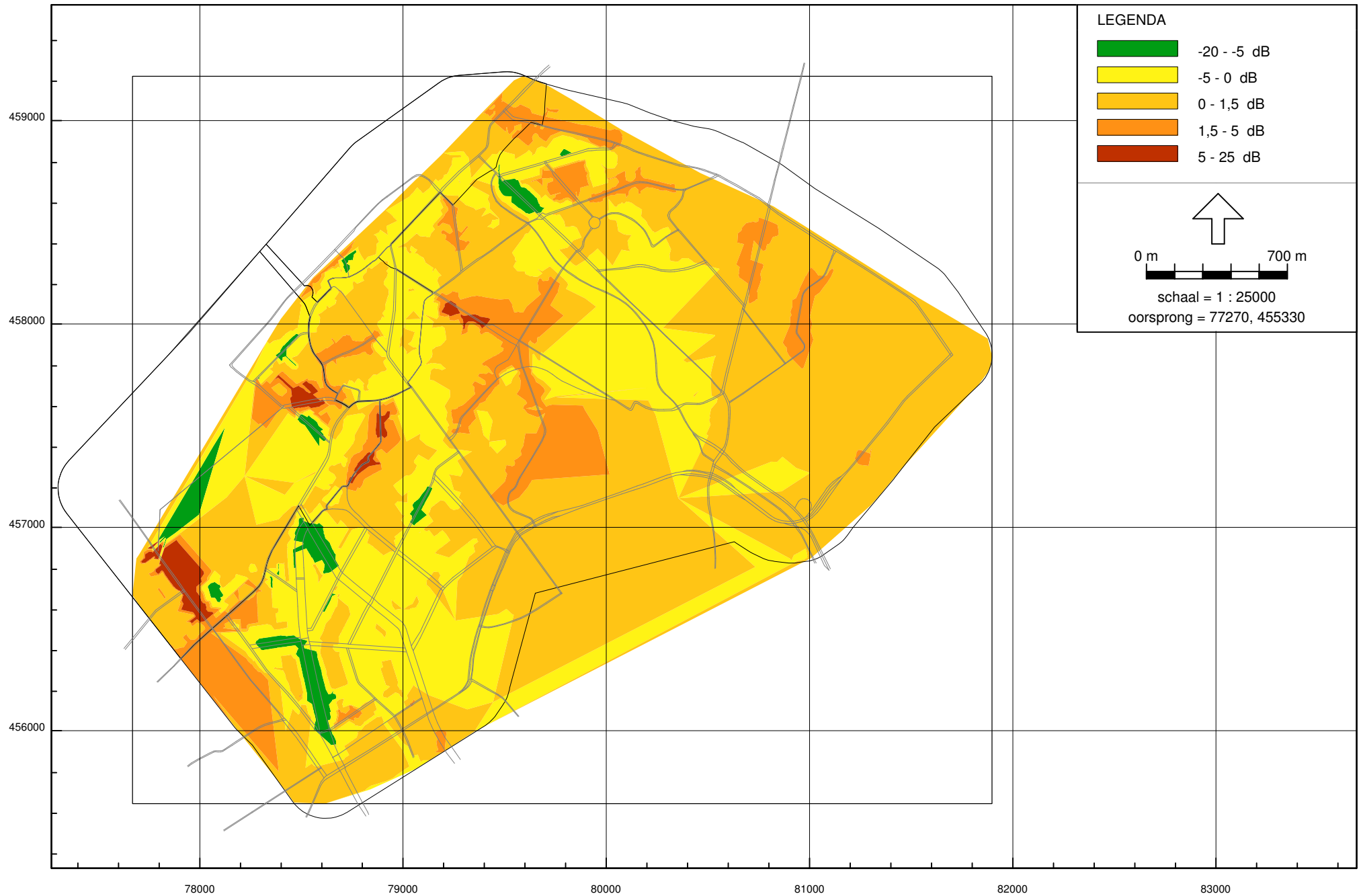


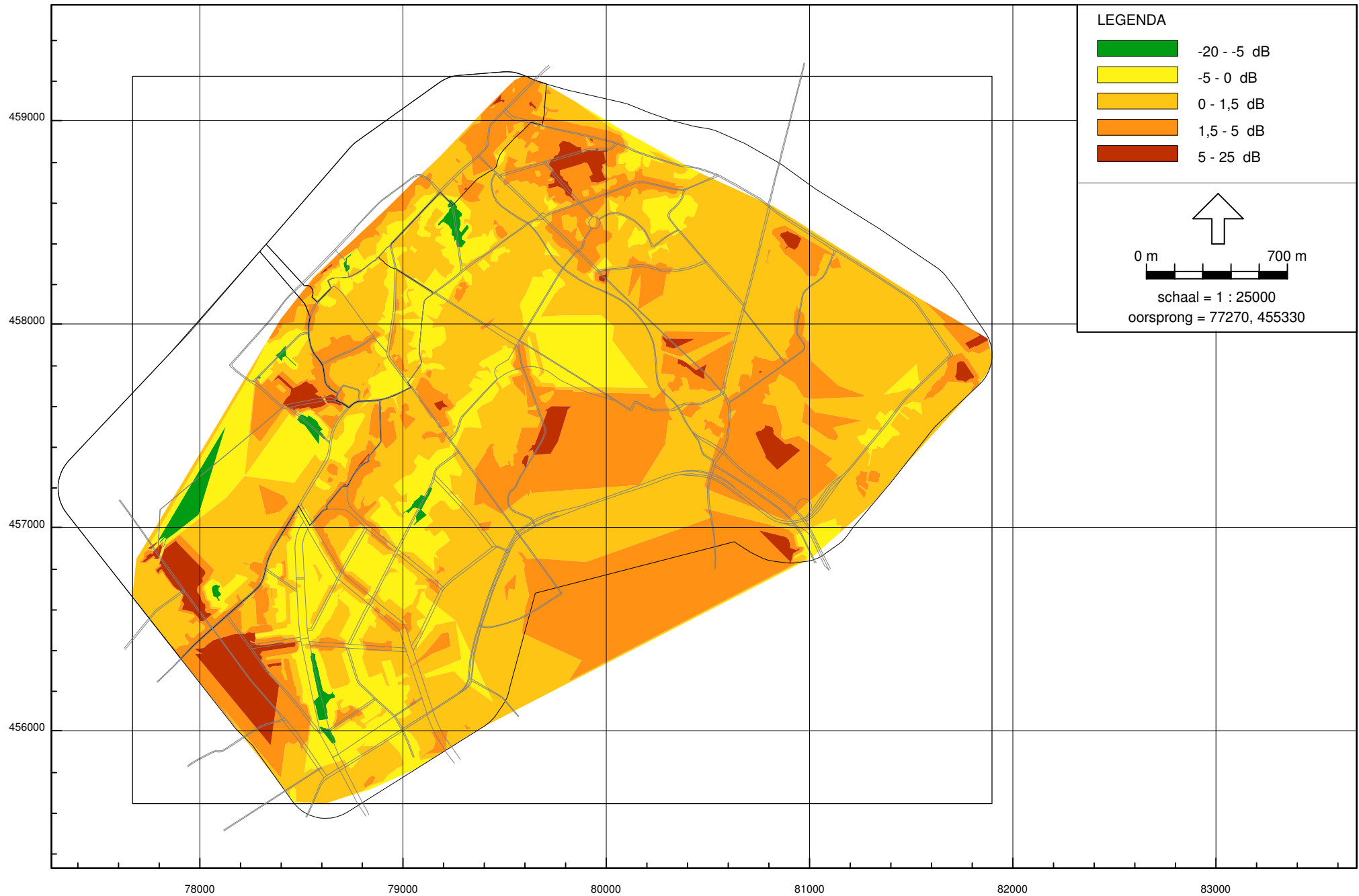


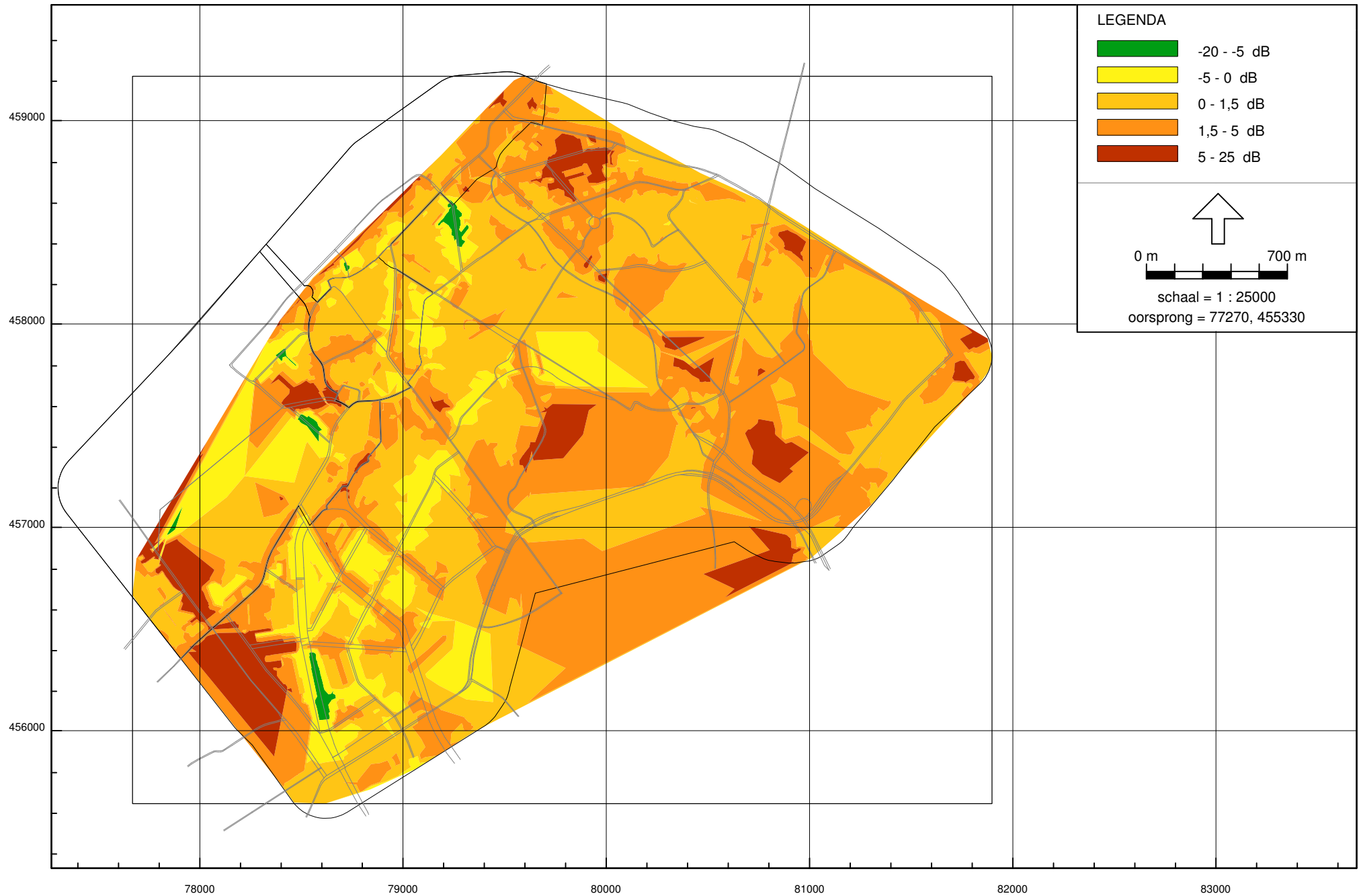


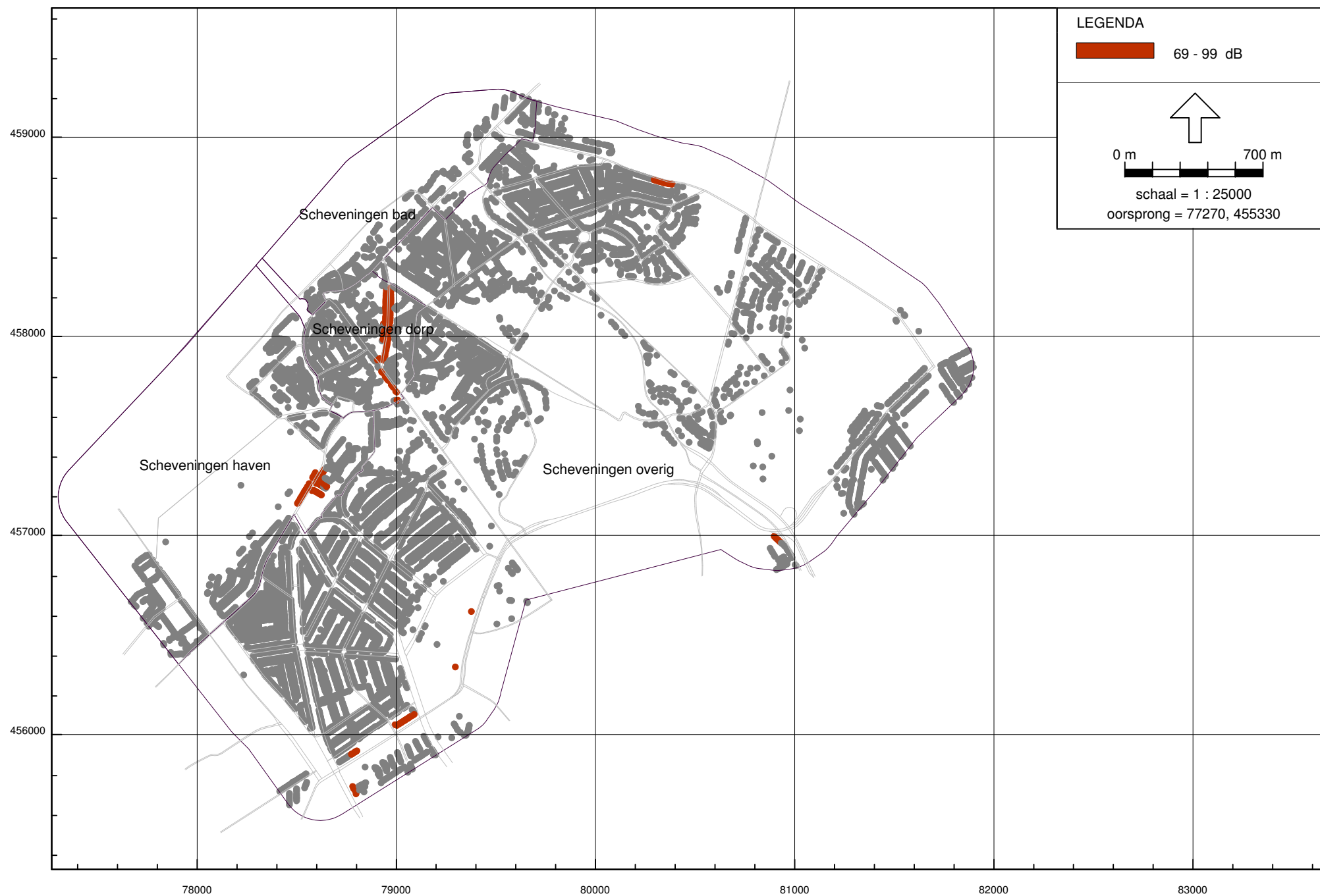


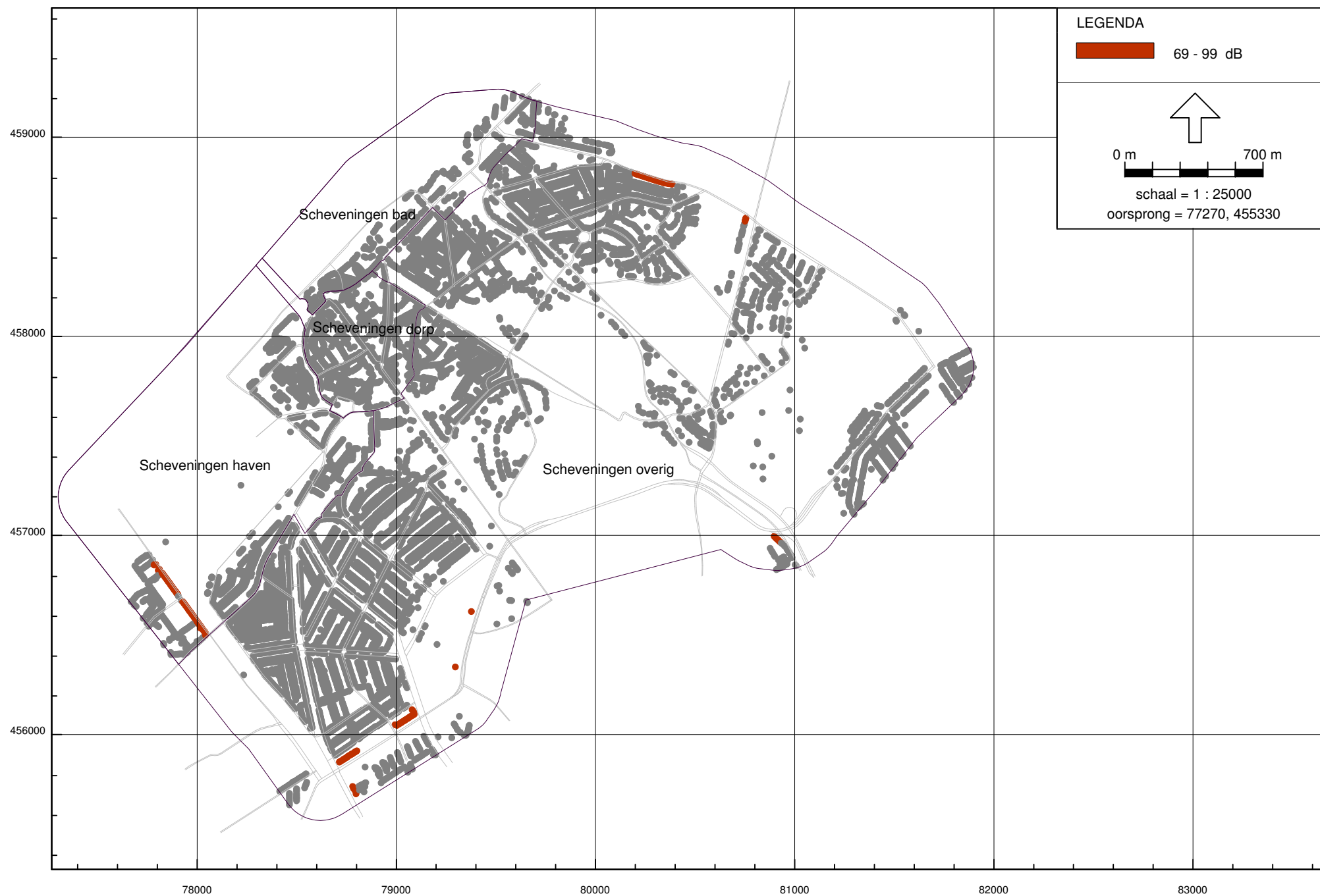


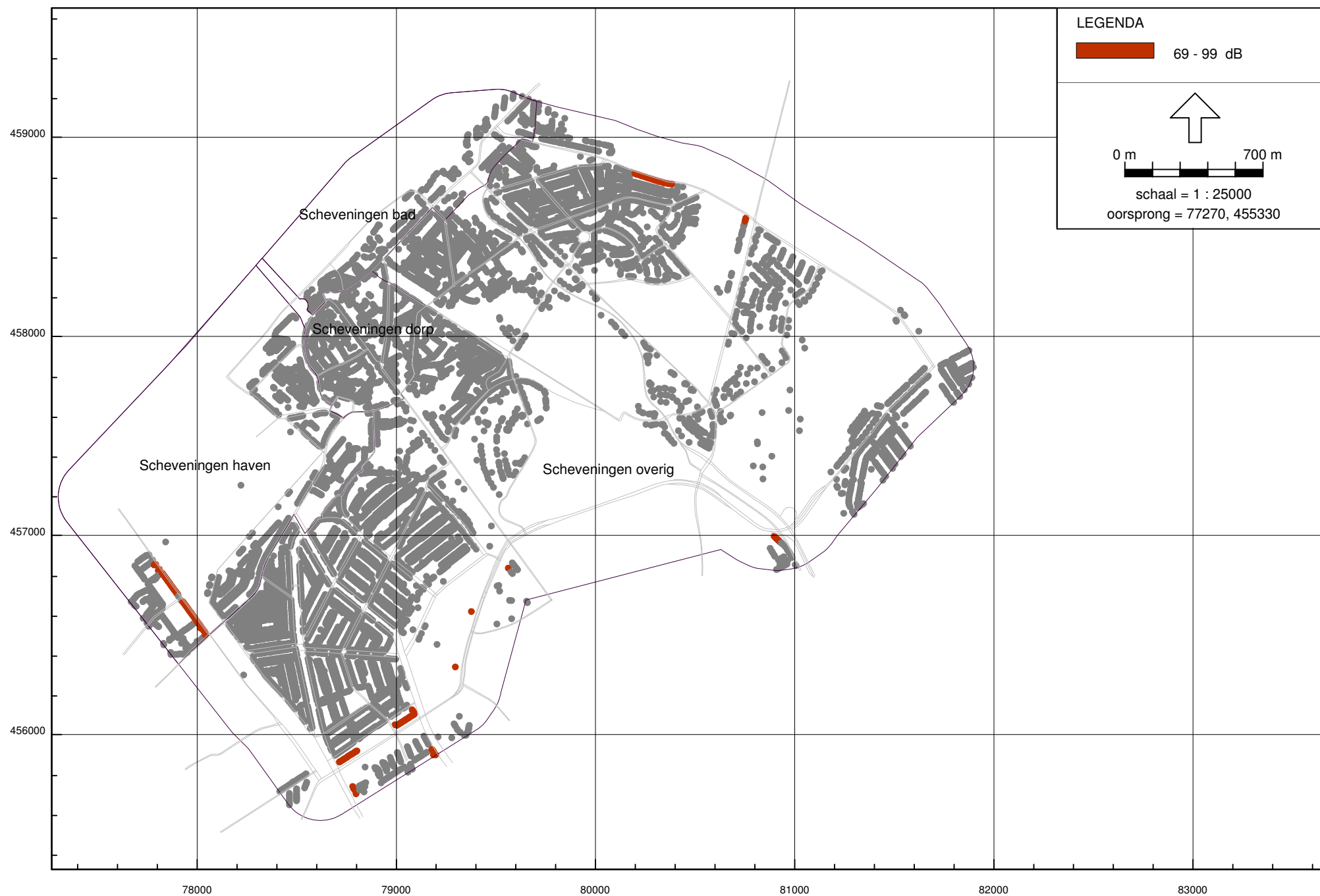




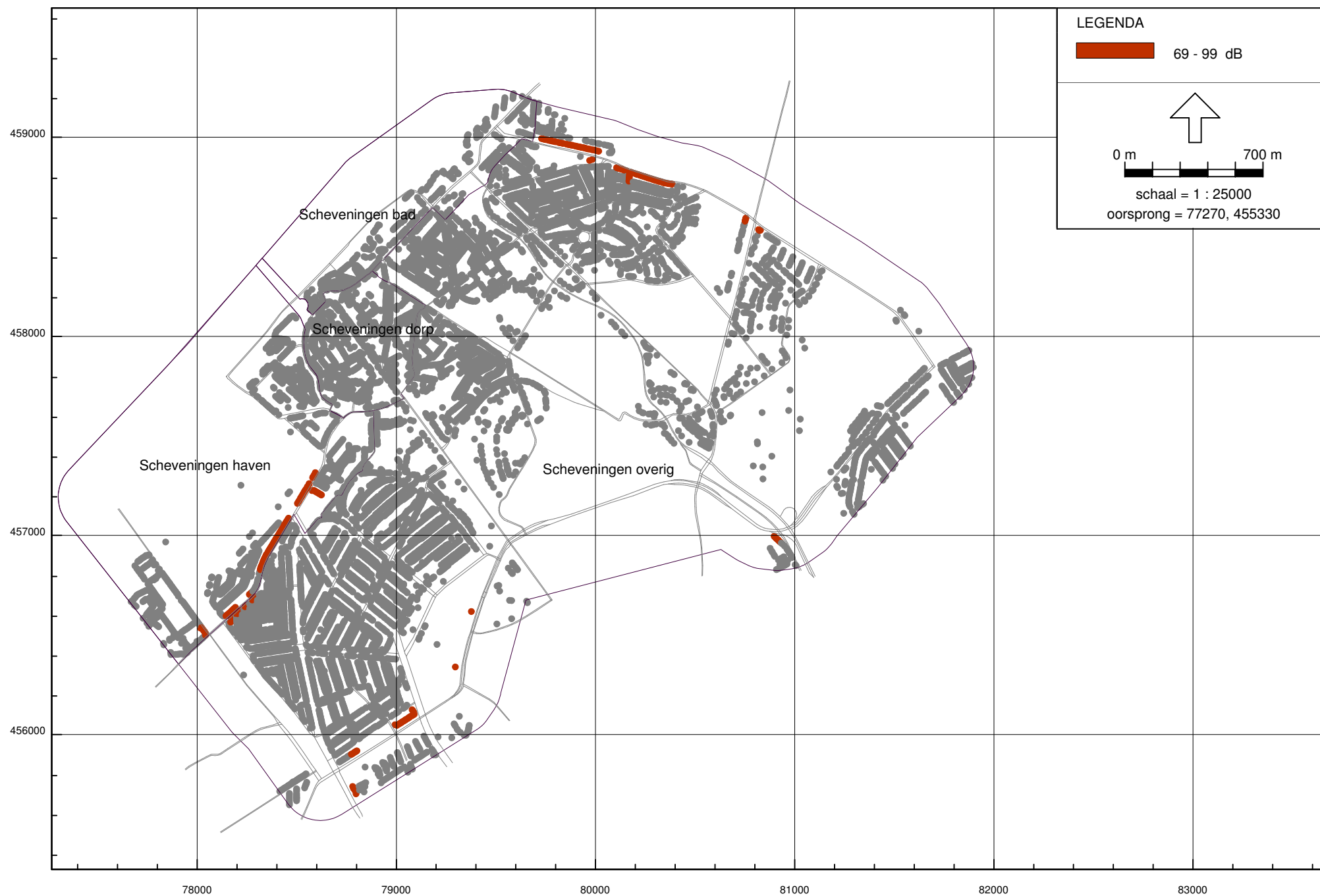


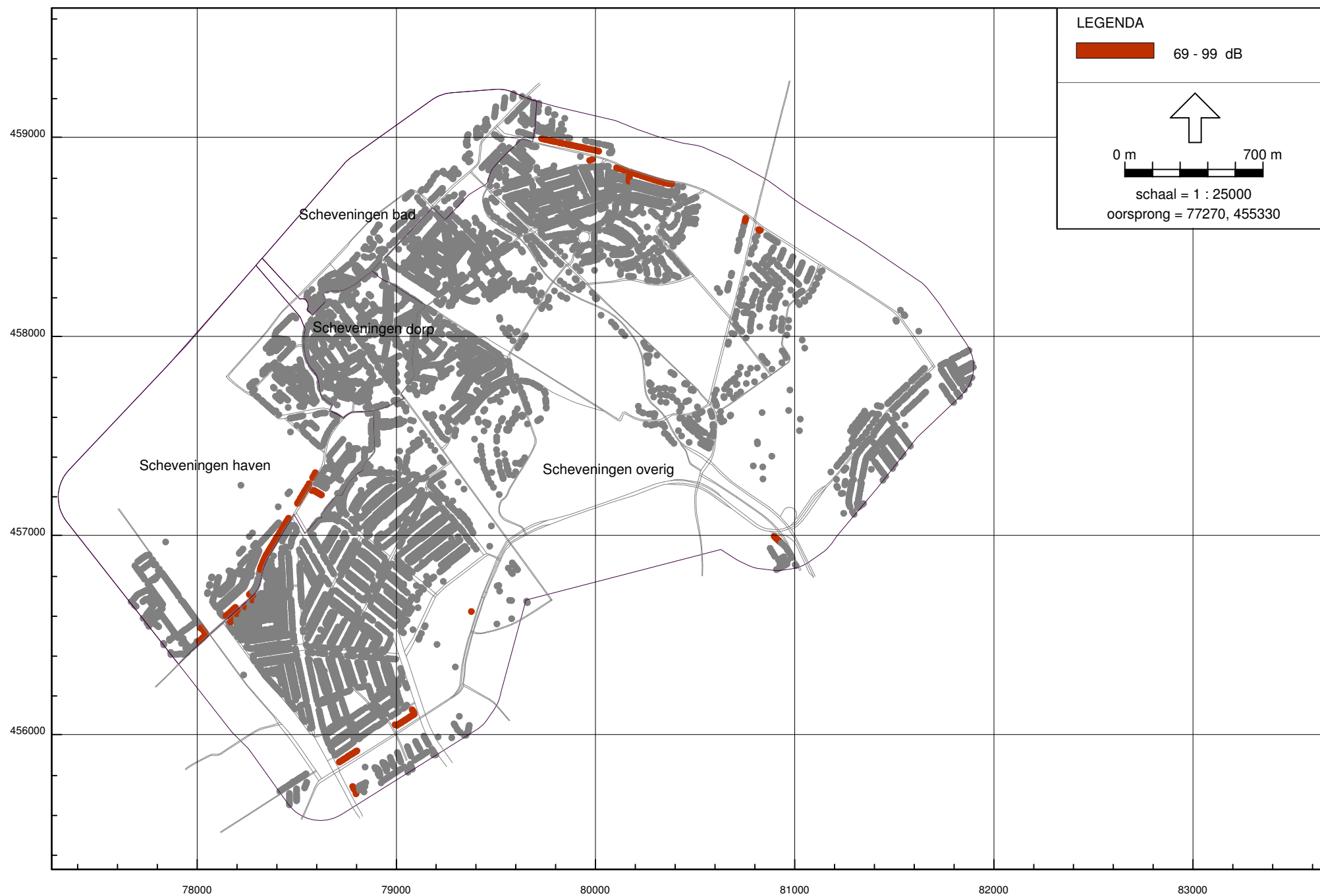


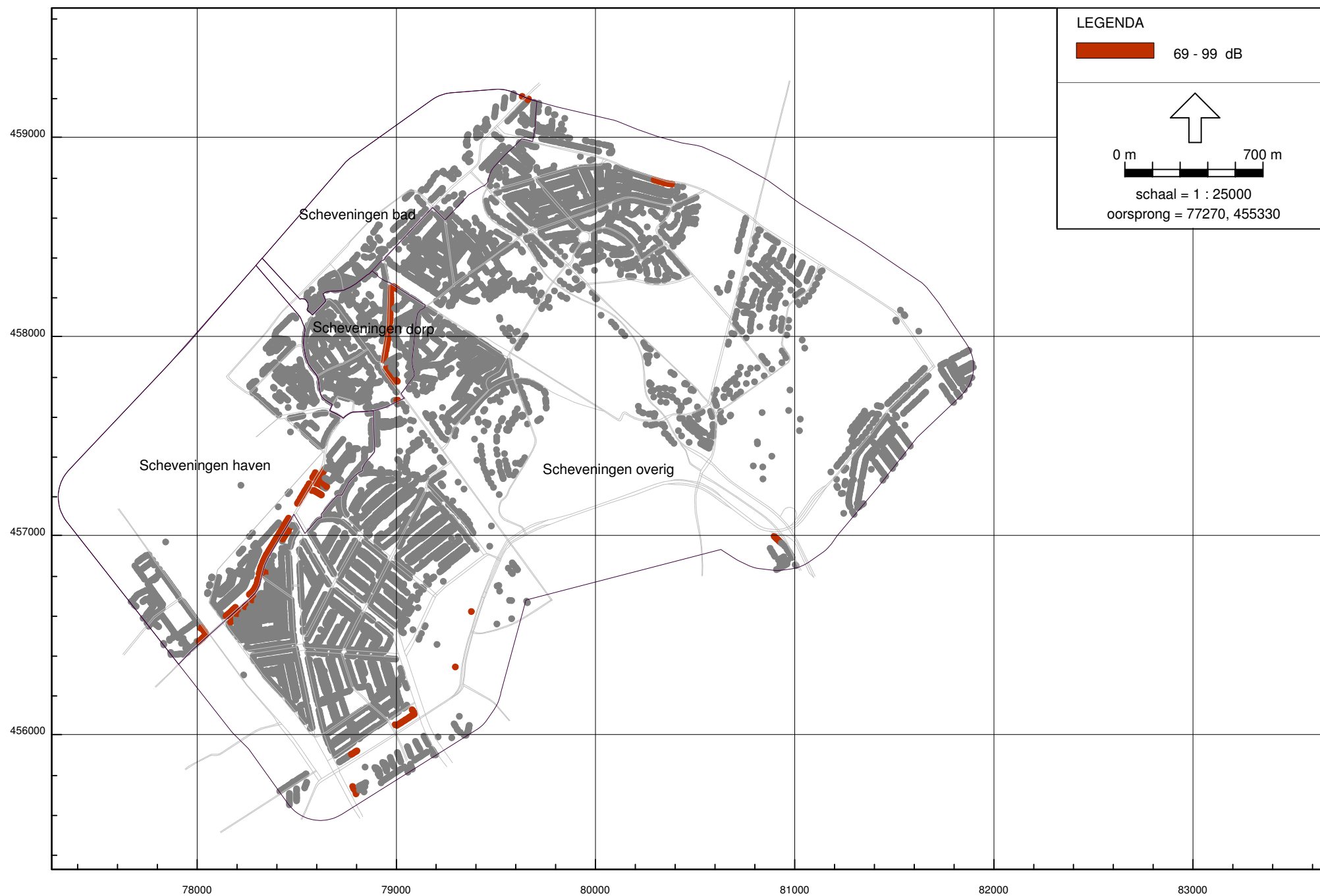


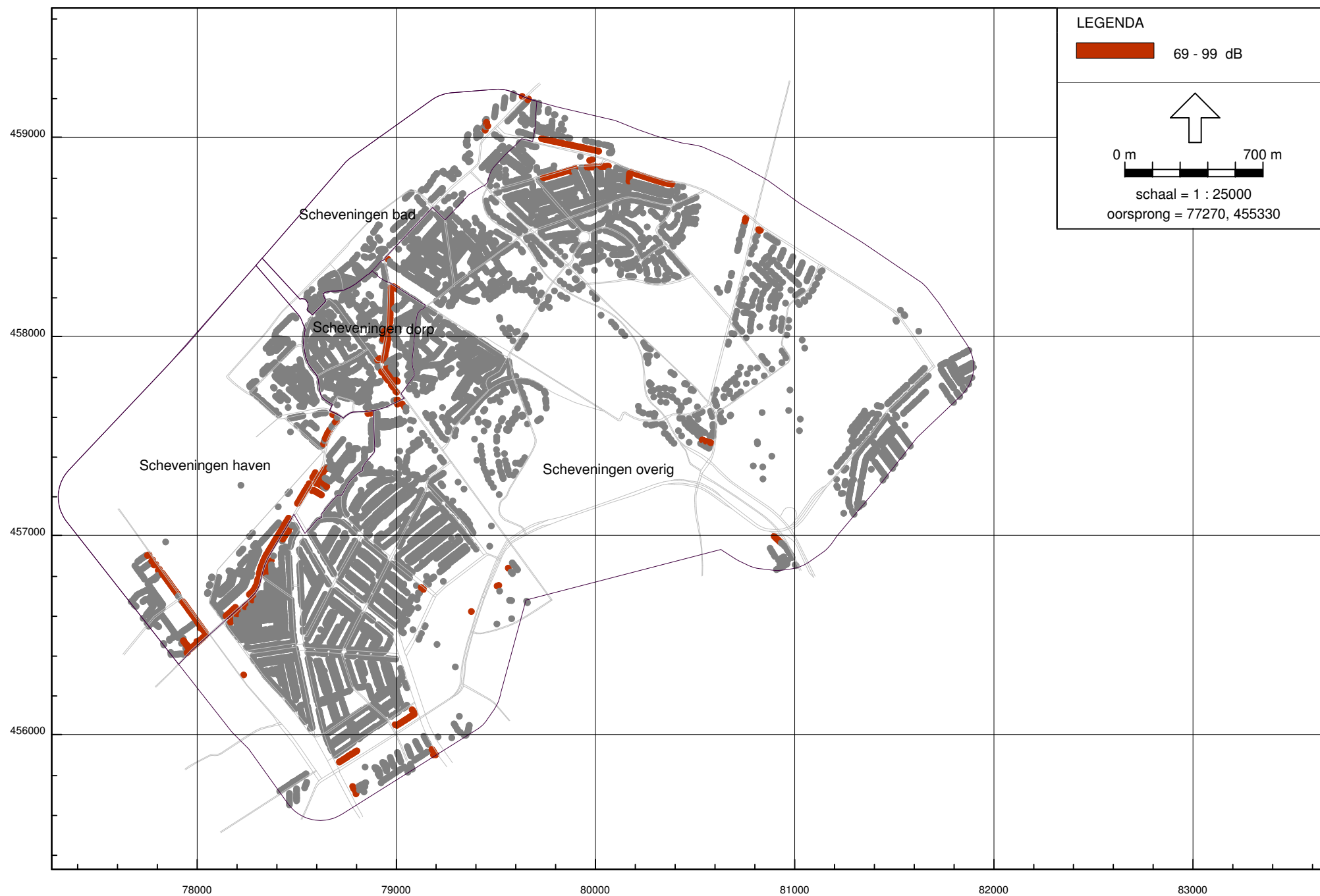






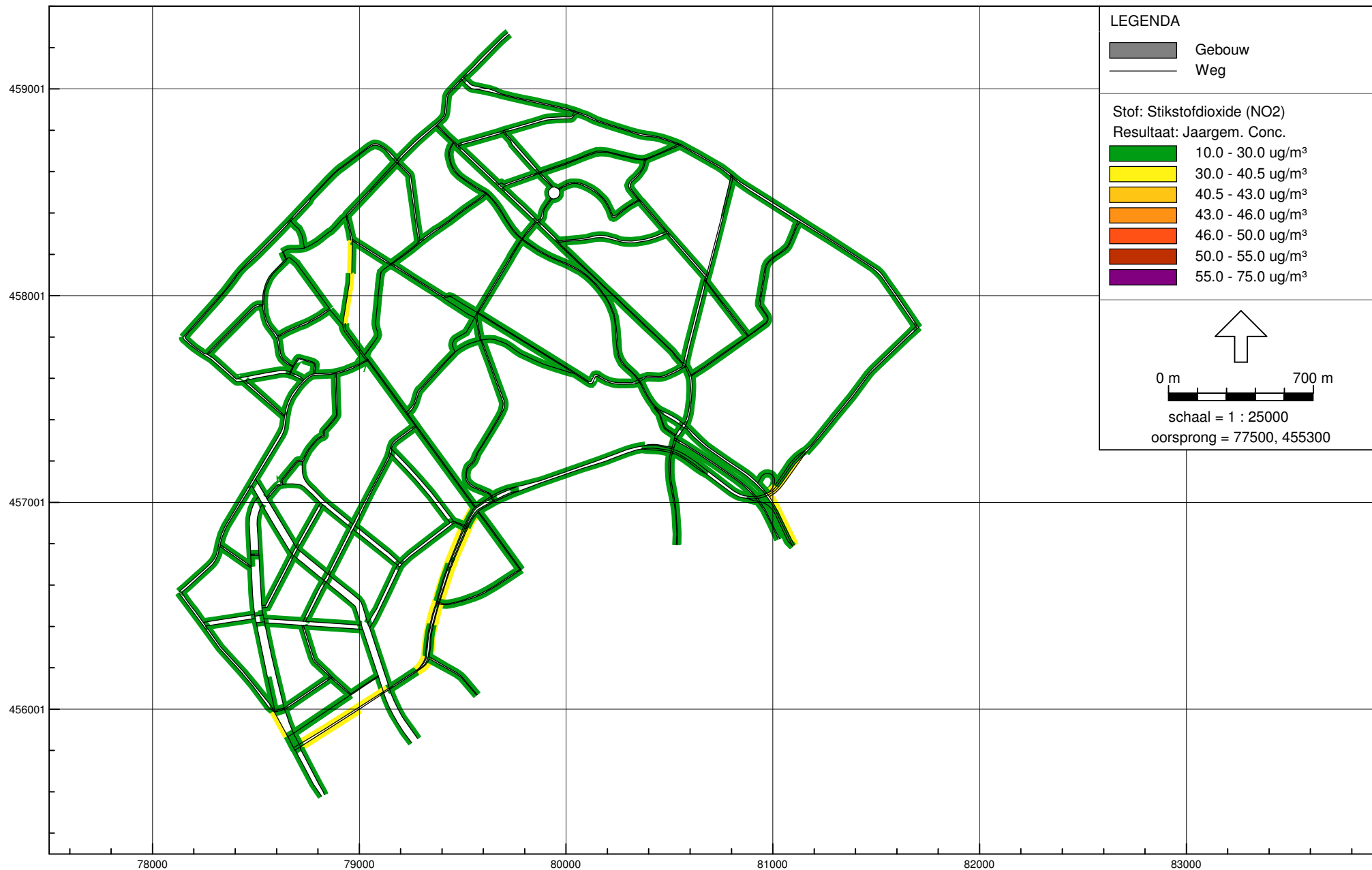






## BIJLAGE 6 Plots luchtkwaliteit

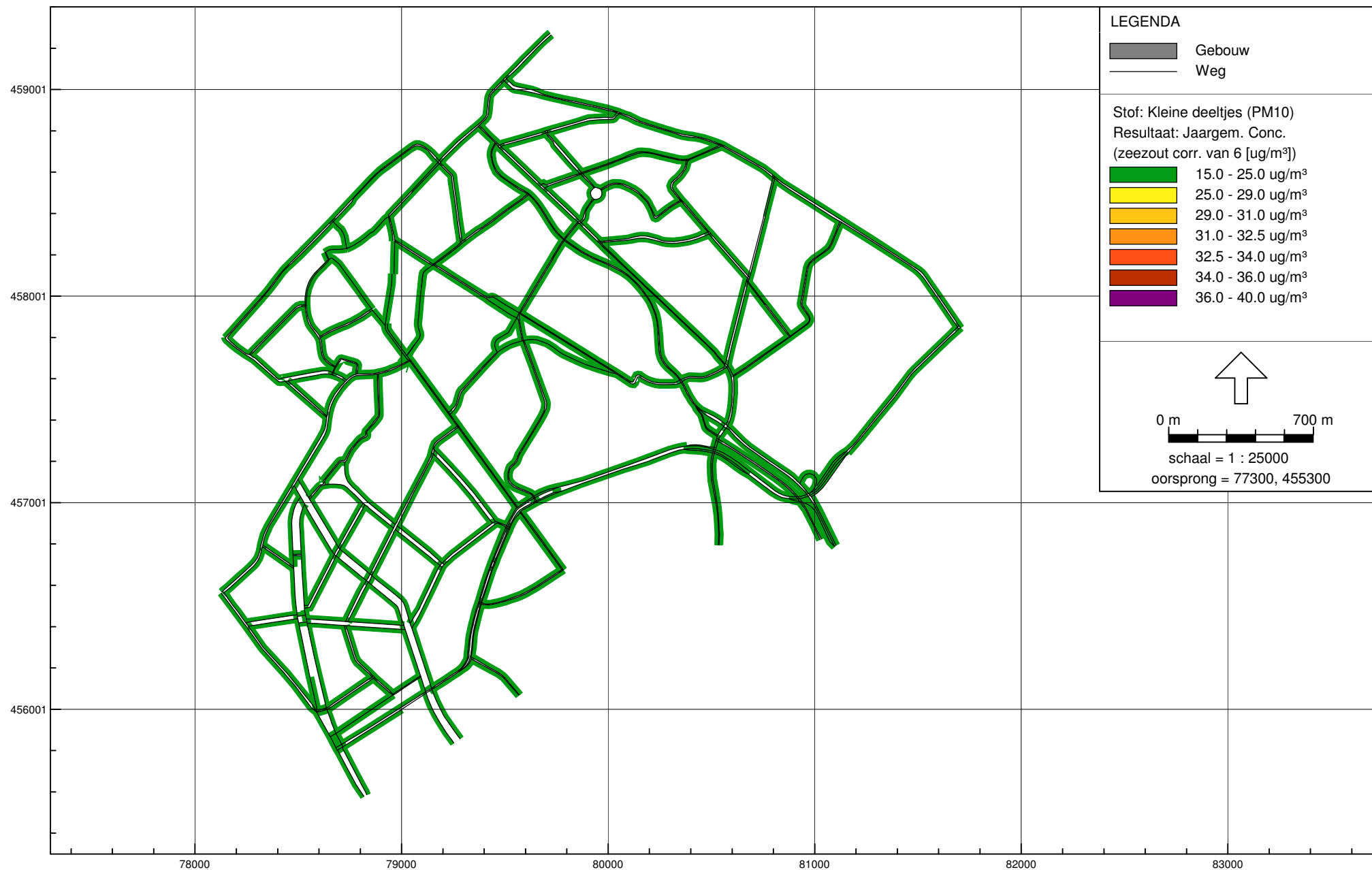




Luchtvervuiling - CAR II, - - AO (omgerekend voor 2015) [D:\SV21-1\WBVERS~3], Geoair V1.80

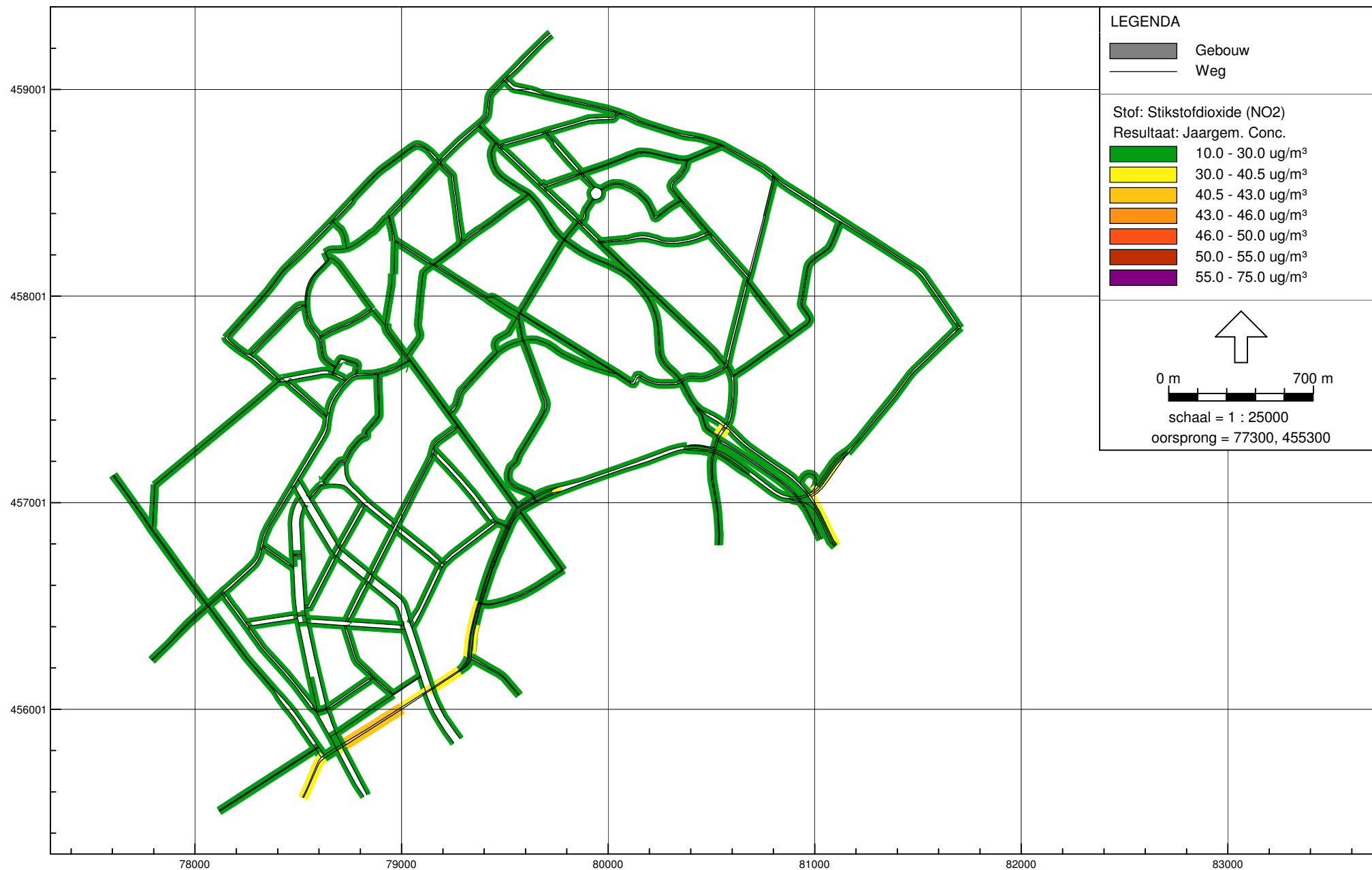
Scheveningen - AO  
Arcadis





Luchtvervuiling - CAR II, - - AO (omgerekend voor 2015) [D:\SV21-1\WBVERS-3], Geoair V1.80

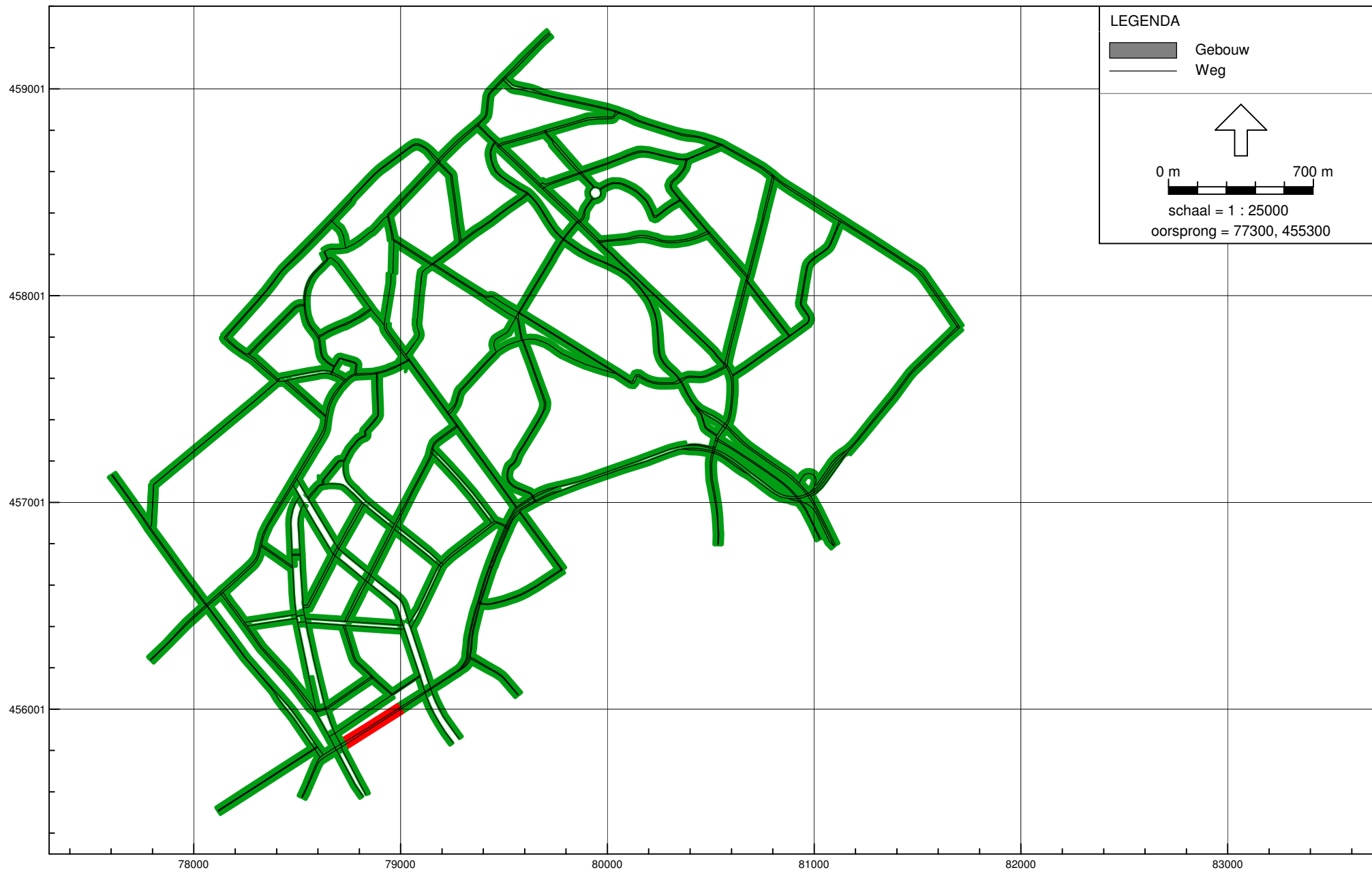
Scheveningen - AO  
Arcadis



Luchtvervuiling - CAR II, - 1 min (omgerekend voor 2015) [D:\SV21-1\WBVERS-3], Geoir V1.80

Scheveningen - variant infra1 min

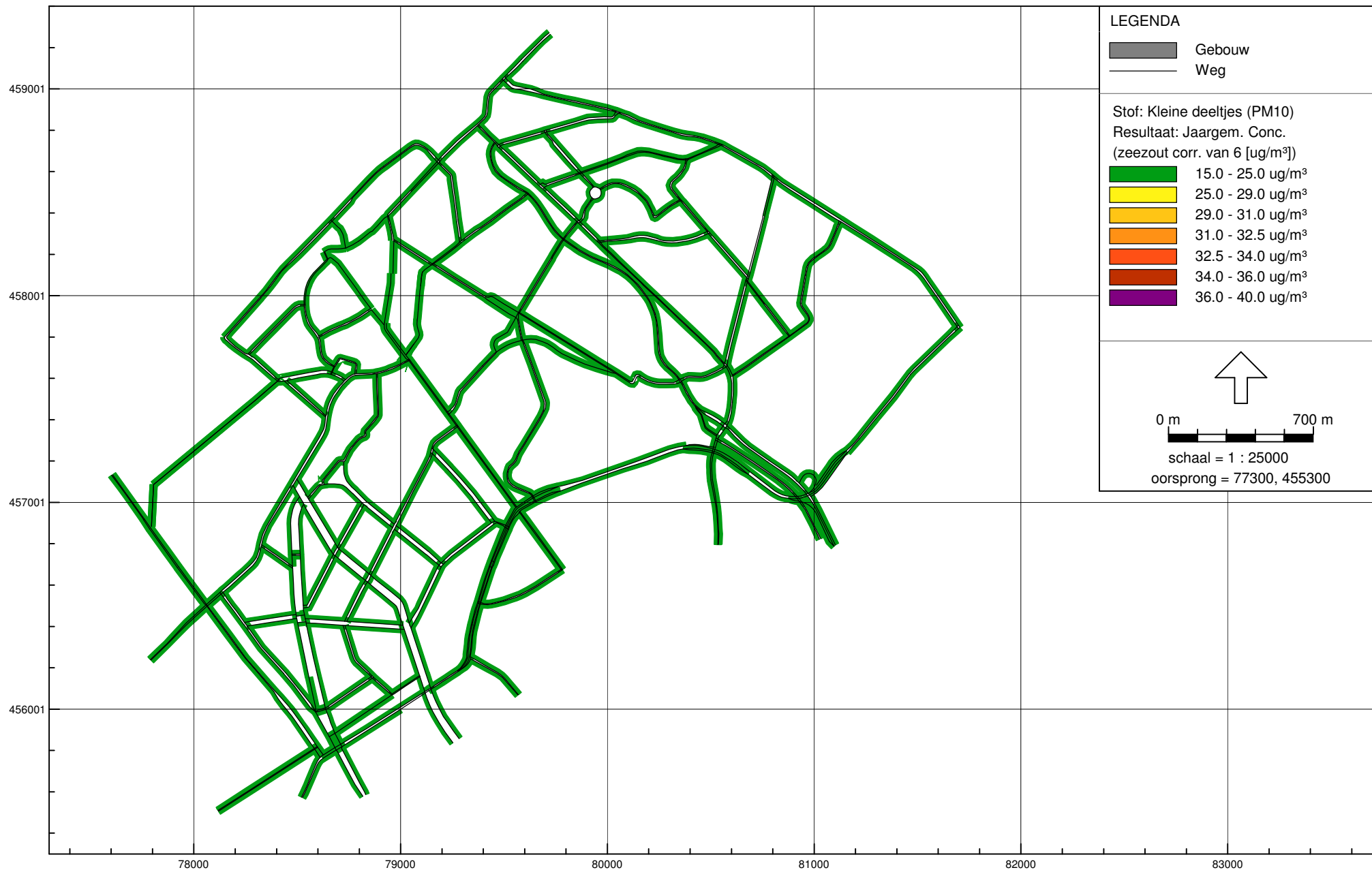
Arcadis



Luchtvervuiling - CAR II, - - 1 min (omgerekend voor 2015) [D:\SV21-1\WBVERS-3], Geoair V1.80

Scheveningen - variant infra1 min

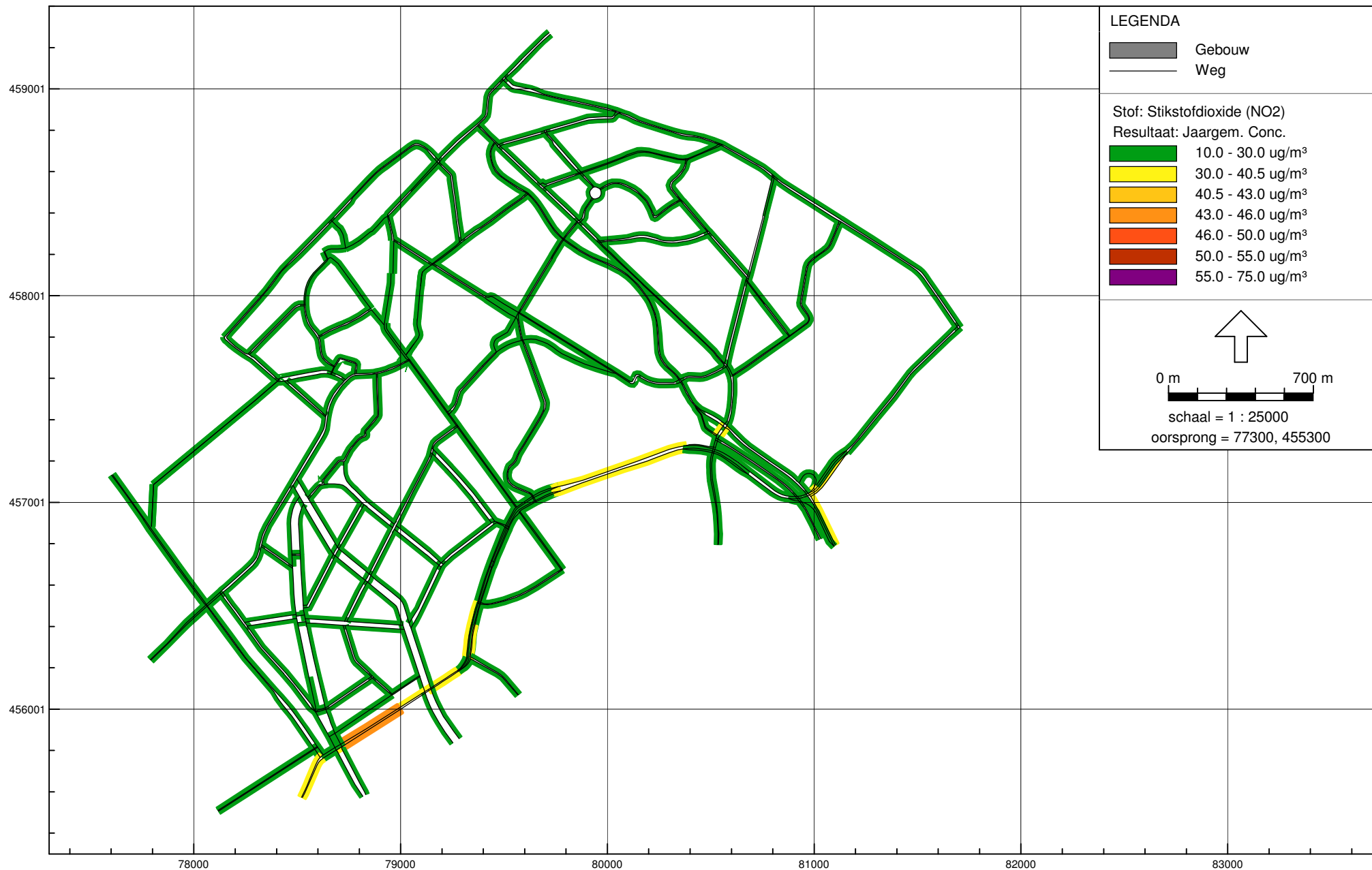
Arcadis



Luchtvervuiling - CAR II, - 1 min (omgerekend voor 2015) [D:\SV21-1\WBVERS-3], Geoair V1.80

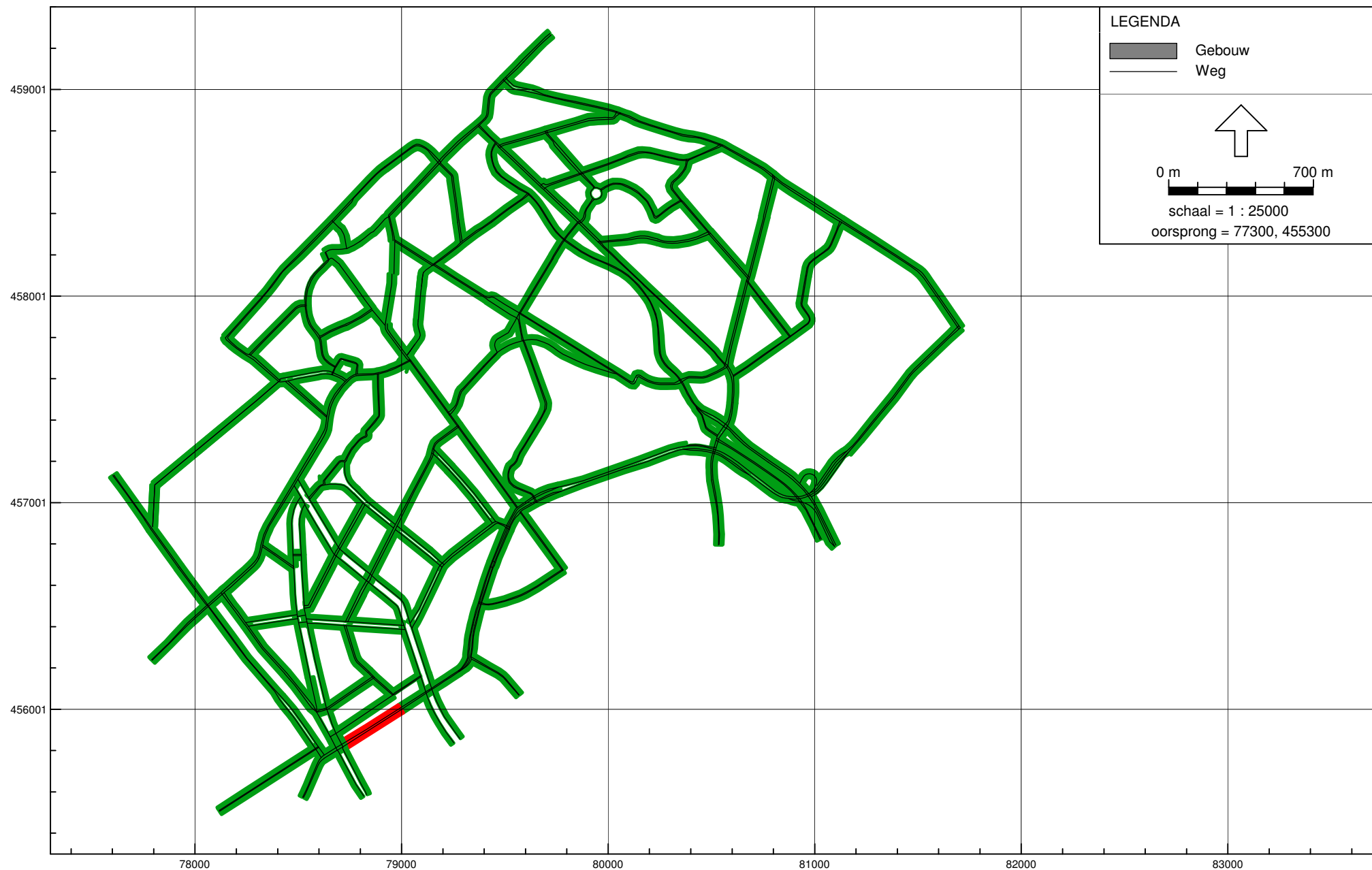
Scheveningen - variant infra1 min

Arcadis



Luchtvervuiling - CAR II, - - 1 max (gecorrigeerd voor 2015) [D:\SV21-1\WBVERS-3], Geoair V1.80

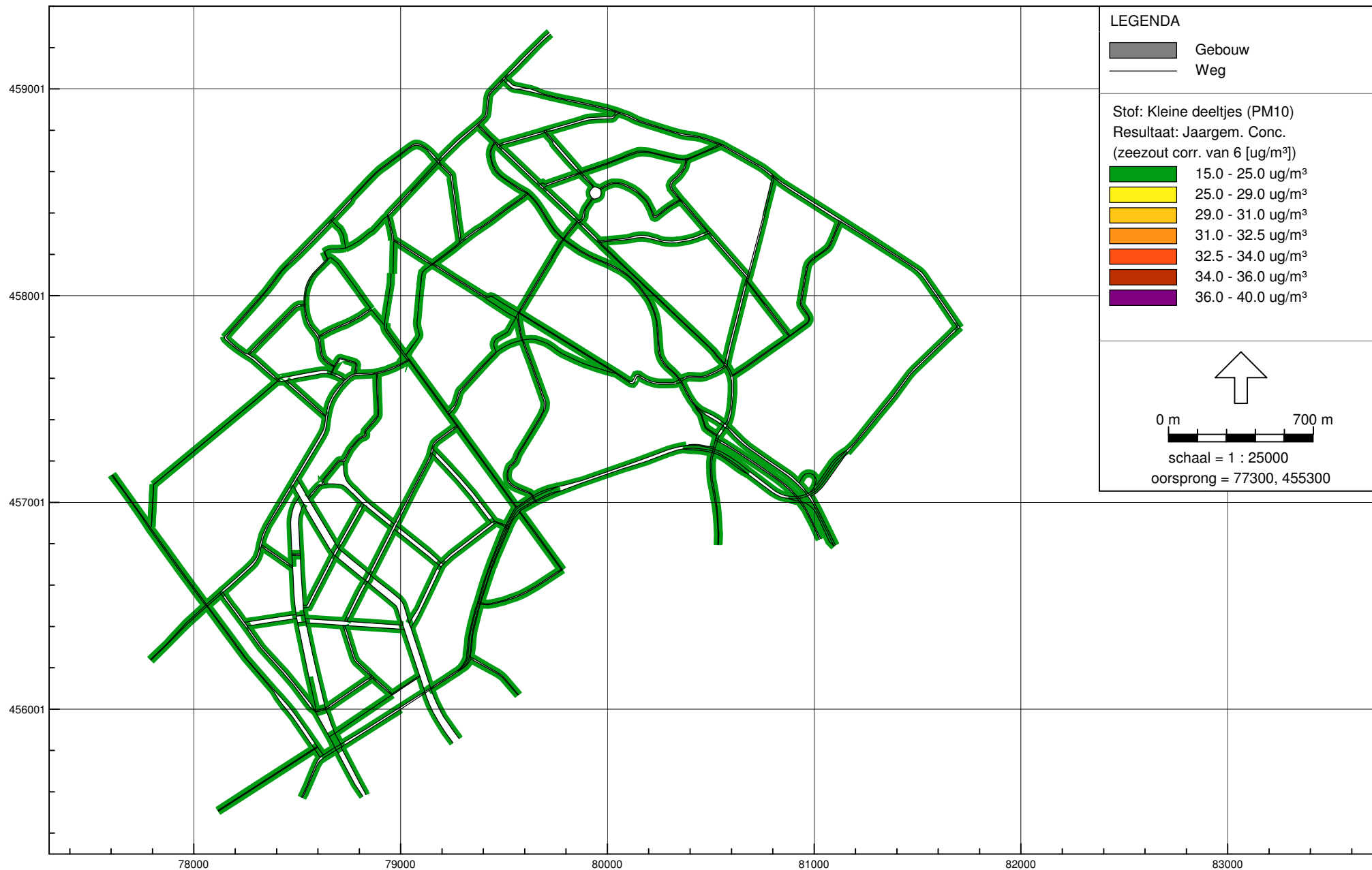
Scheveningen - variant infra 1 max  
Arcadis



Luchtvervuiling - CAR II, - - 1 max (gecorrigeerd voor 2015) [D:\SV21-1\WBVERS-3] , Geoair V1.80

Scheveningen - variant infra 1 max

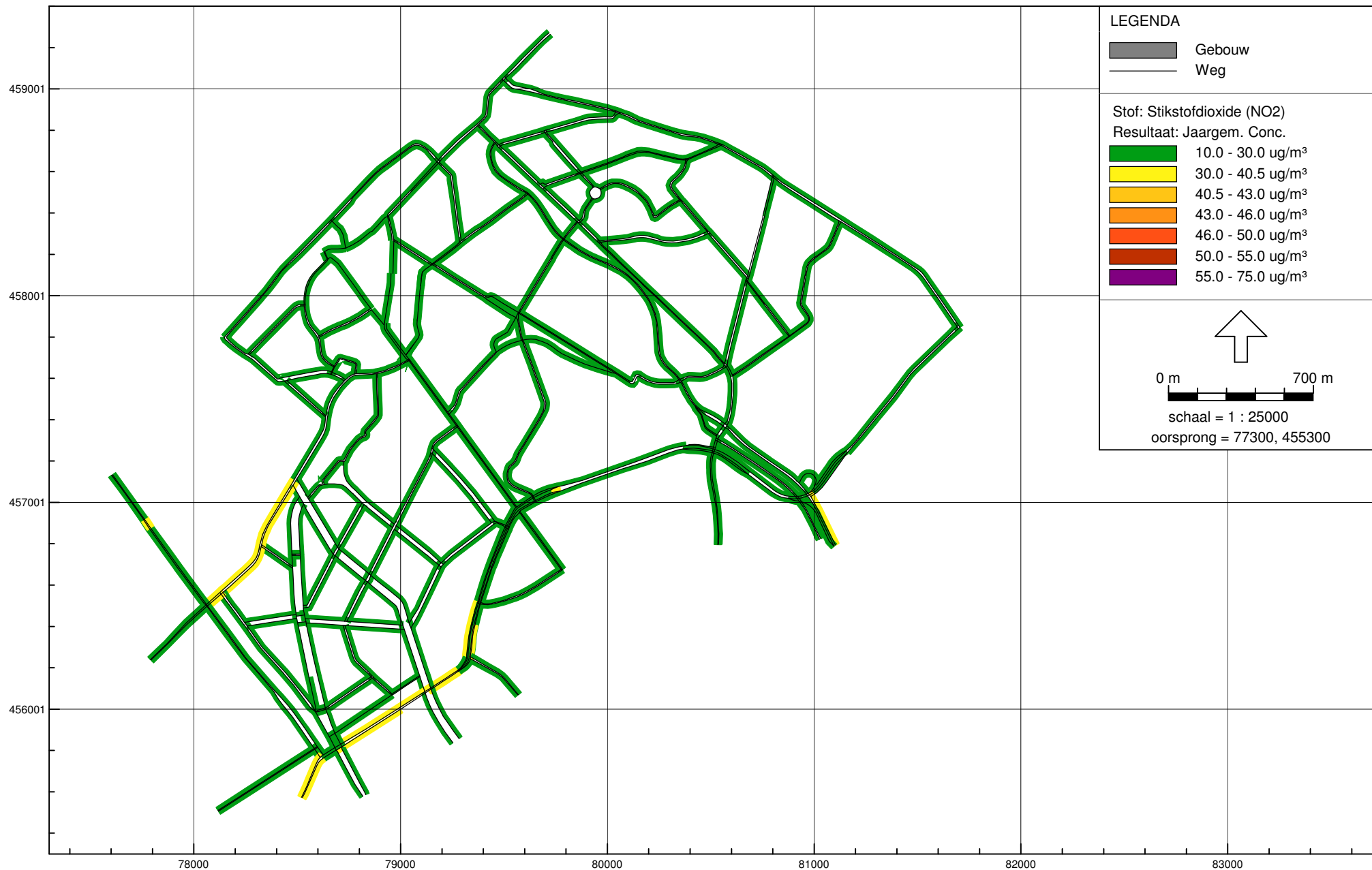
Arcadis



Luchtvervuiling - CAR II, - - 1 max (gecorrigeerd voor 2015) [D:\SV21-1\WBVERS-3] , Geoair V1.80

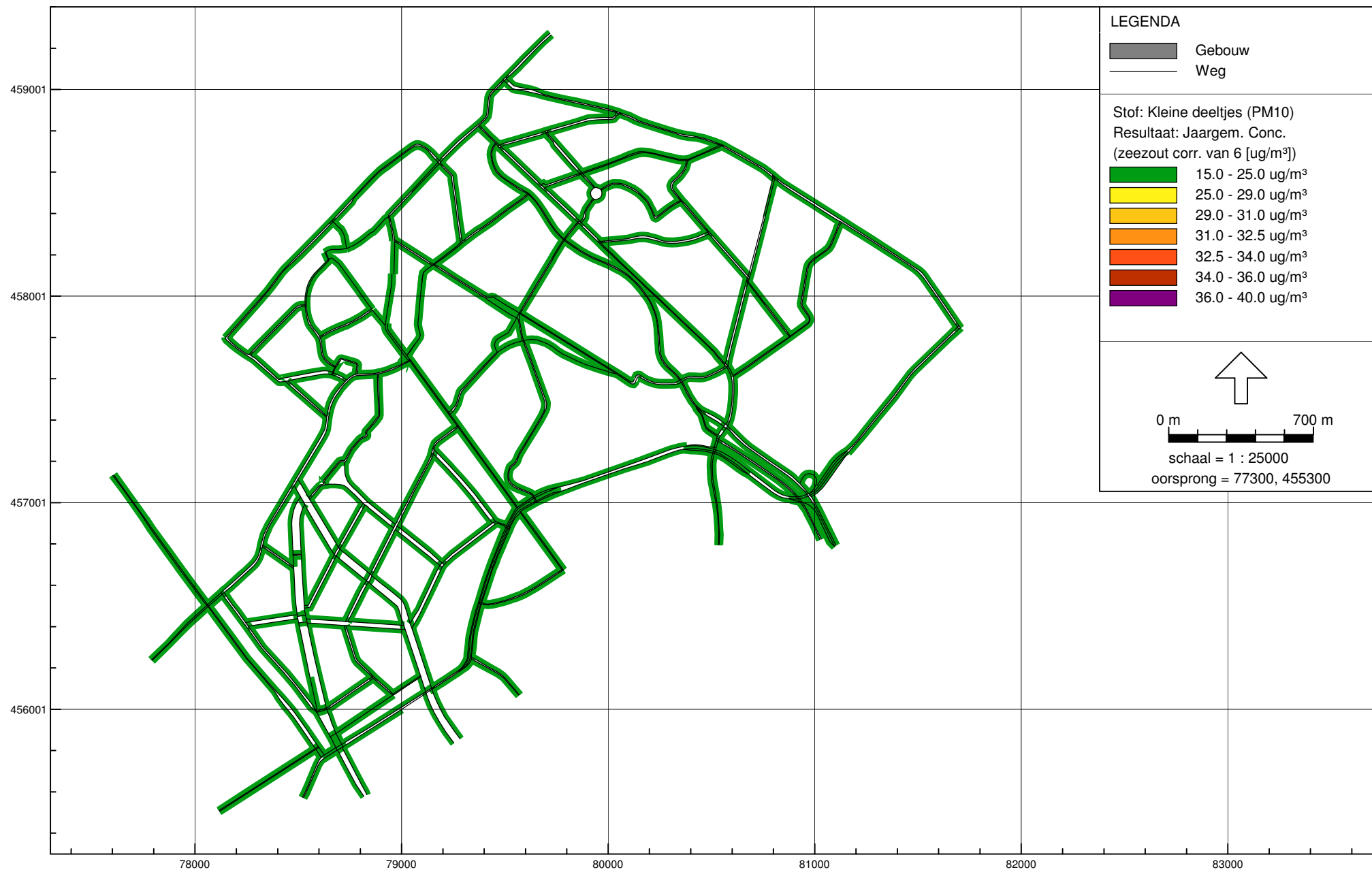
Scheveningen - variant infra 1 max  
Arcadis





Luchtvervuiling - CAR II, - - 2 min (omgerekend voor 2015) [D:\SV21-1\WBVERS-3], Geoair V1.80

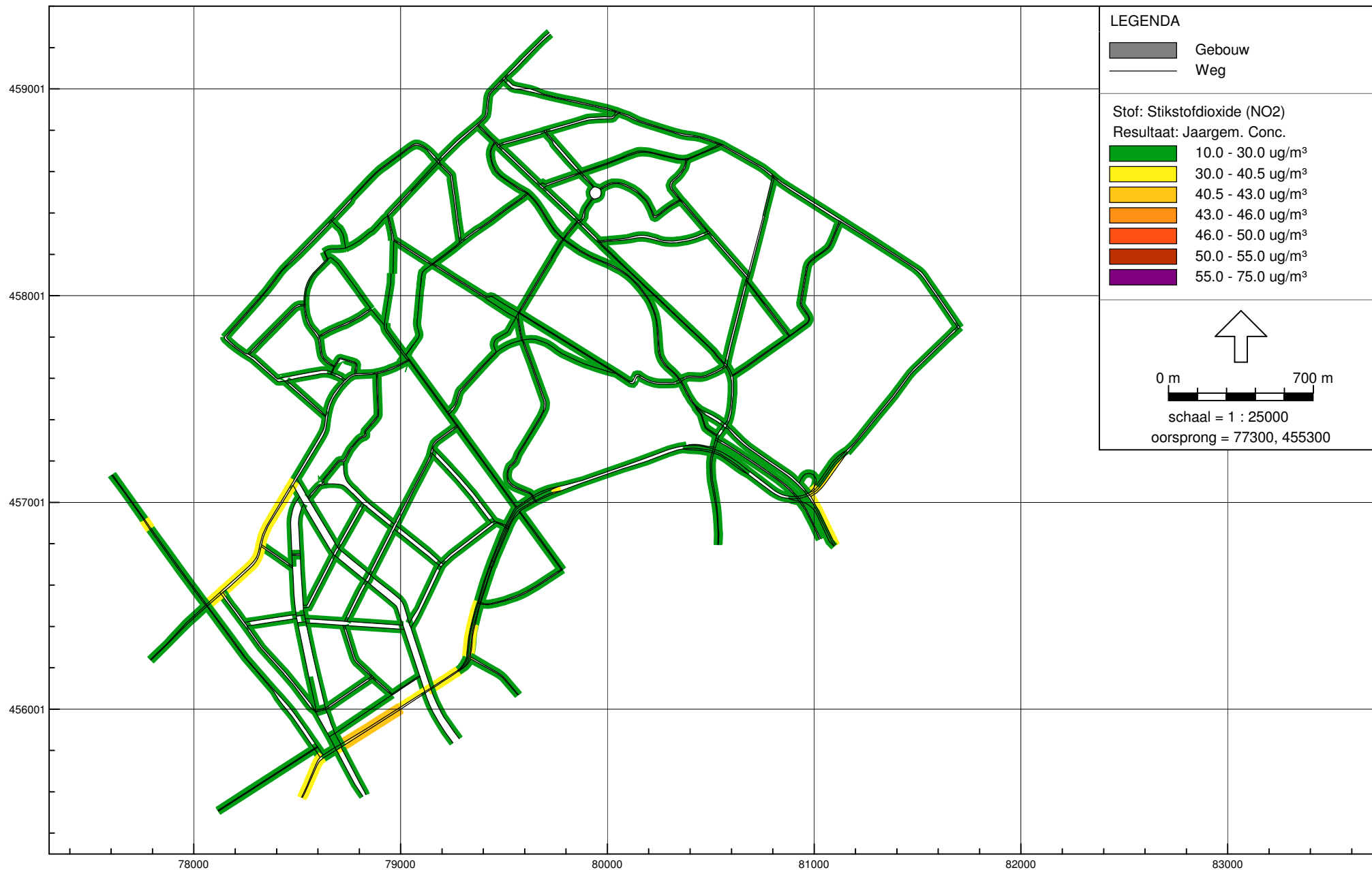
Scheveningen - variant 2 min  
Arcadis



Luchtvervuiling - CAR II, - - 2 min (omgerekend voor 2015) [D:\SV21-1\WBVERS-3], Geoir V1.80

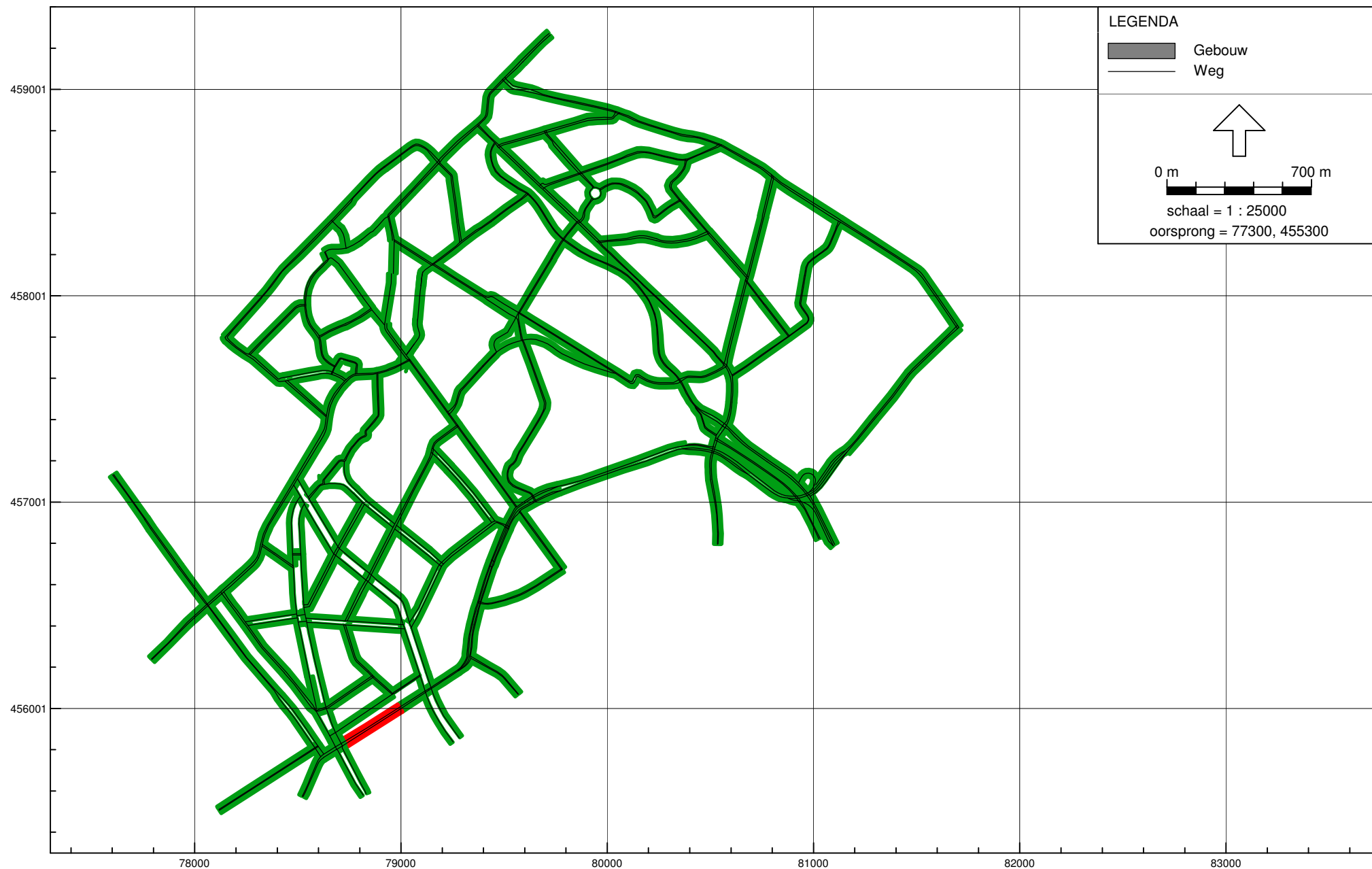
Scheveningen - variant 2 min

Arcadis



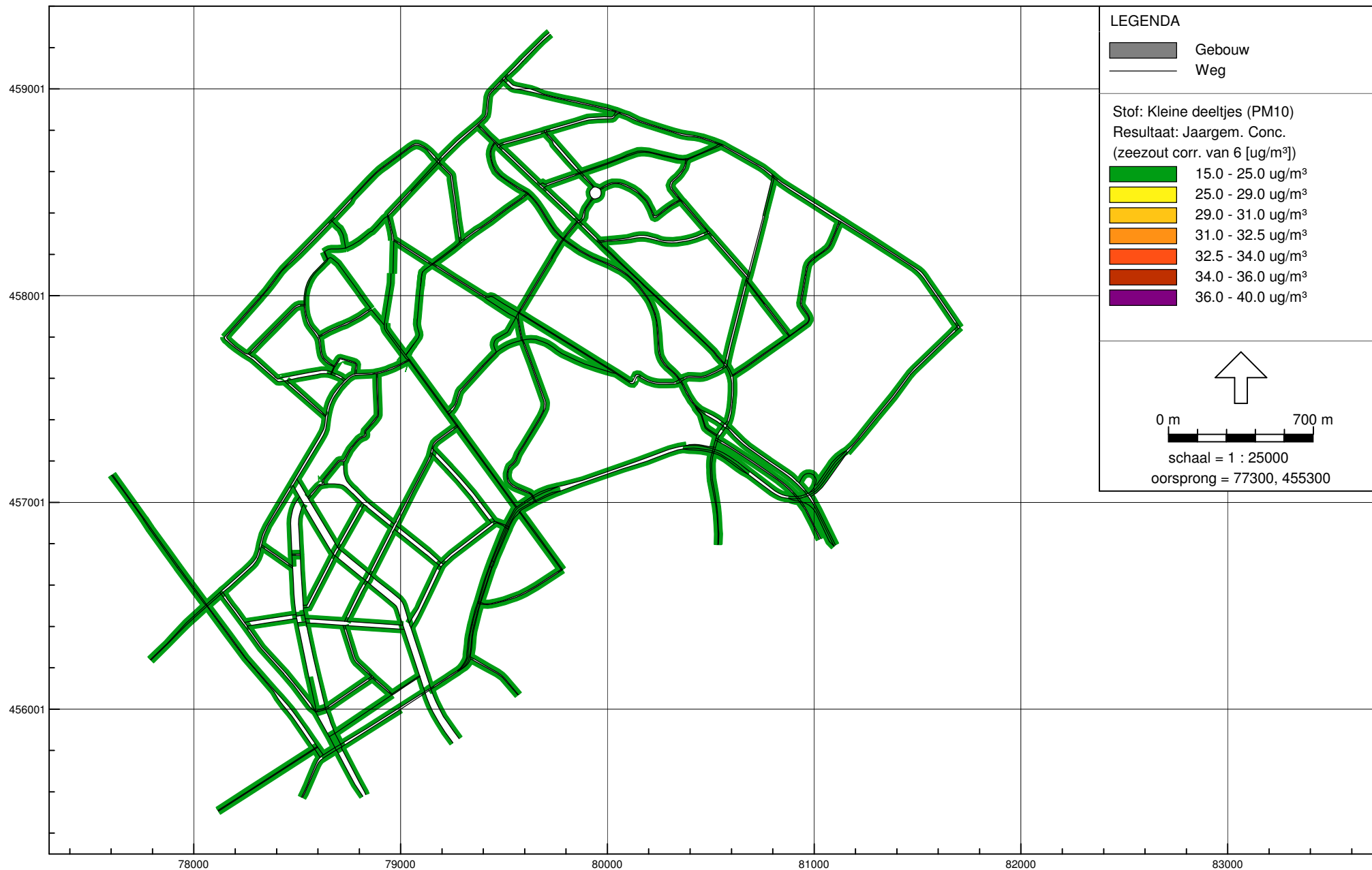
Luchtvervuiling - CAR II, - - 2 max (omgerekend voor 2015) [D:\SV21-1\WBVERS~3] , Geoair V1.80

Scheveningen - variant infra 2 max  
Arcadis



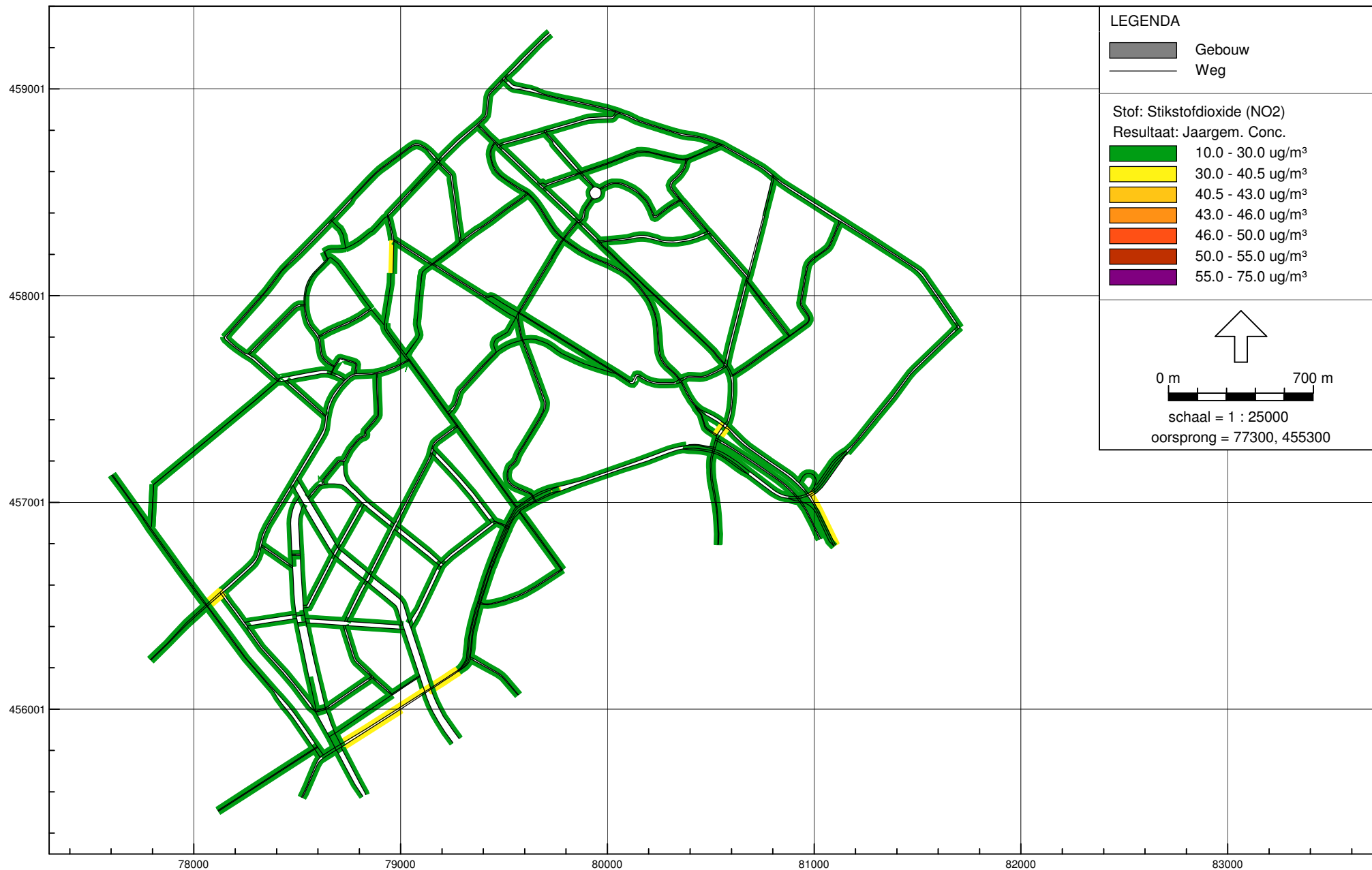
Luchtvervuiling - CAR II, - - 2 max (omgerekend voor 2015) [D:\SV21-1\WBVERS~3], Geoair V1.80

Scheveningen - variant infra 2 max  
Arcadis



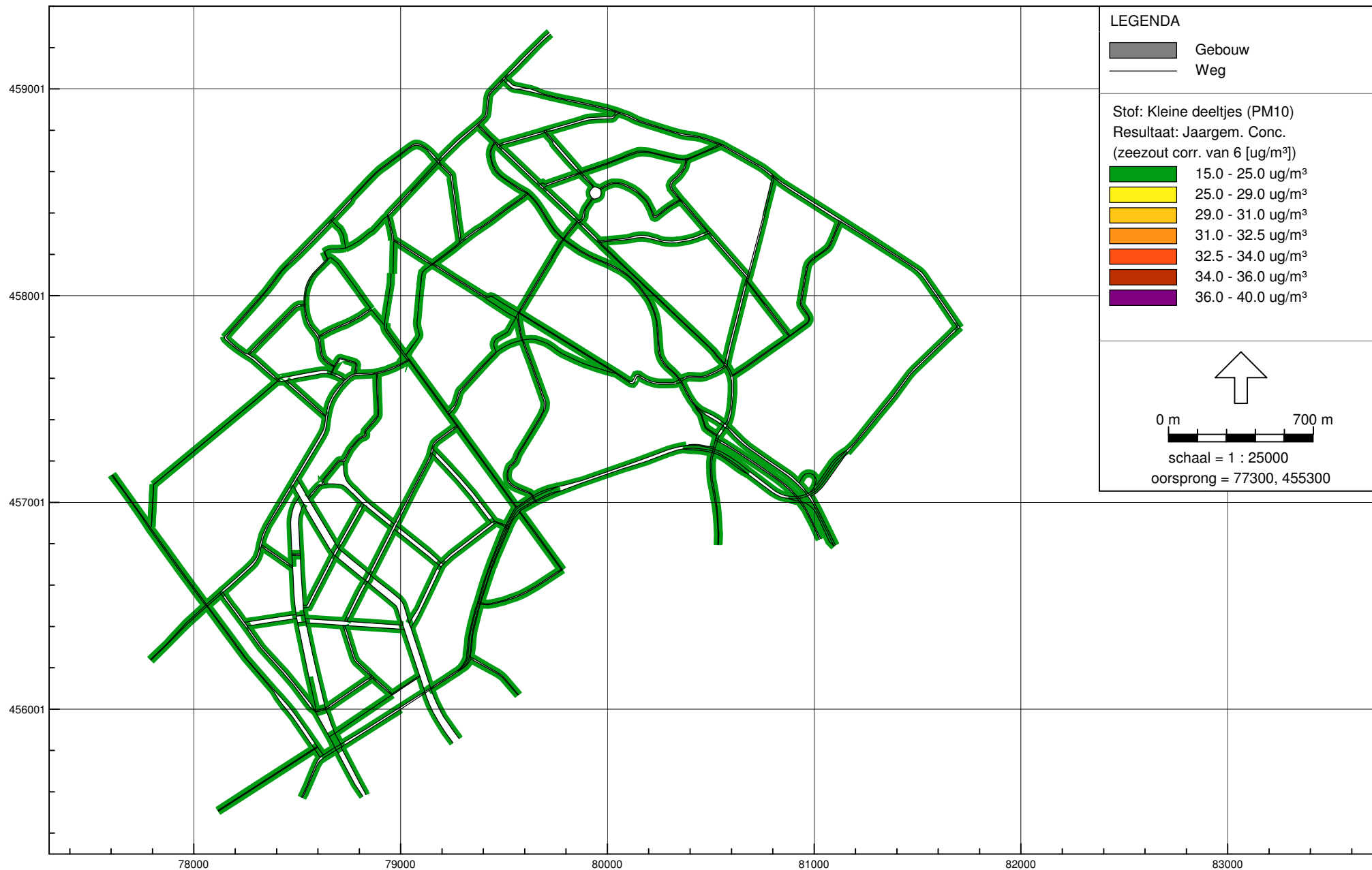
Luchtvervuiling - CAR II, - - 2 max (omgerekend voor 2015) [D:\SV21-1\WBVERS~3] , Geoair V1.80

Scheveningen - variant infra 2 max  
Arcadis



Luchtvervuiling - CAR II, - - 3 min (omgerekend voor 2015) [D:\SV21-1\WBVERS-3], Geoir V1.80

Scheveningen - variant 3 min  
Arcadis

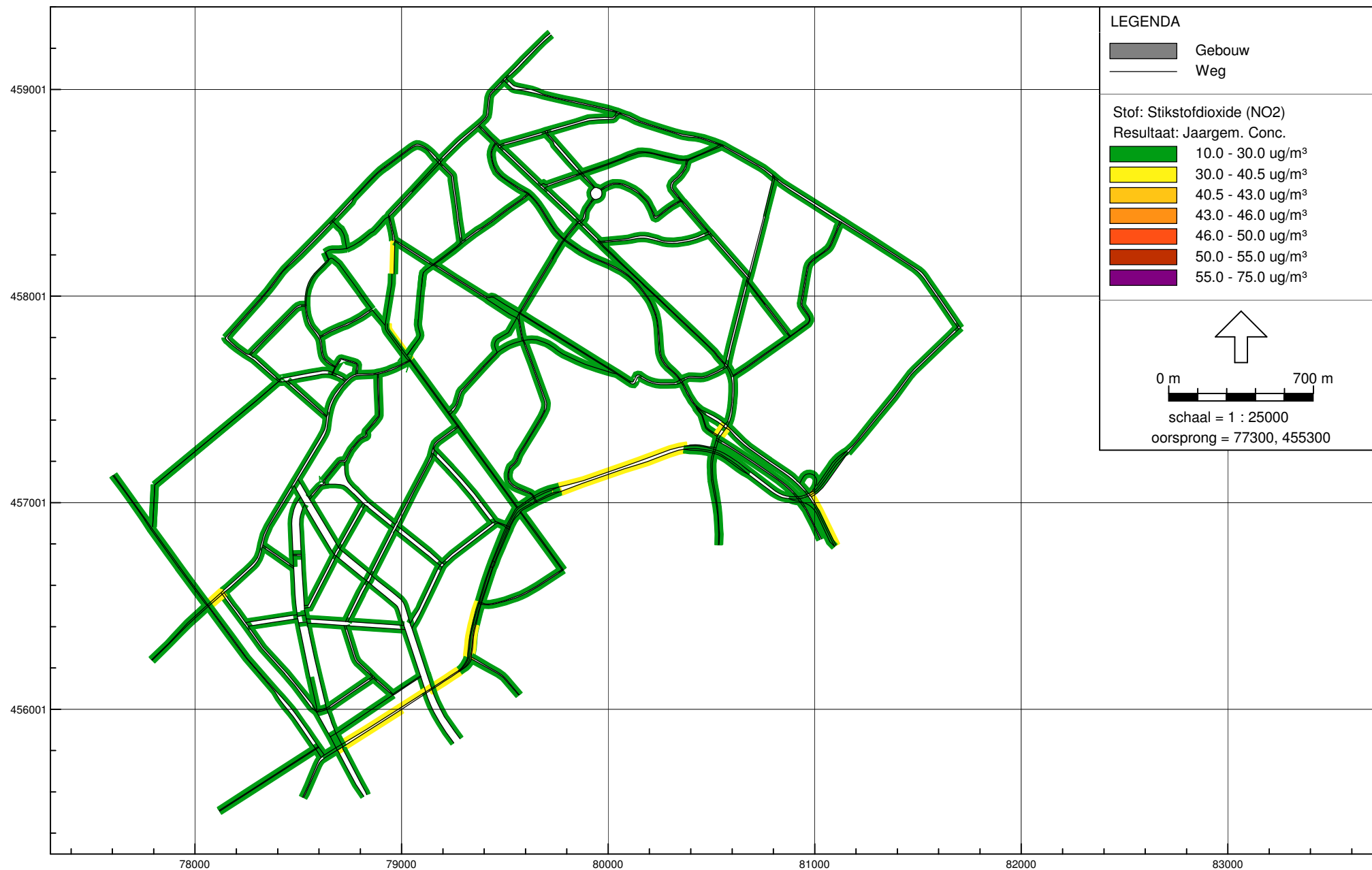


Luchtvervuiling - CAR II, - - 3 min (omgerekend voor 2015) [D:\SV21-1\WBVERS-3], Geoair V1.80

Scheveningen - variant 3 min

Arcadis

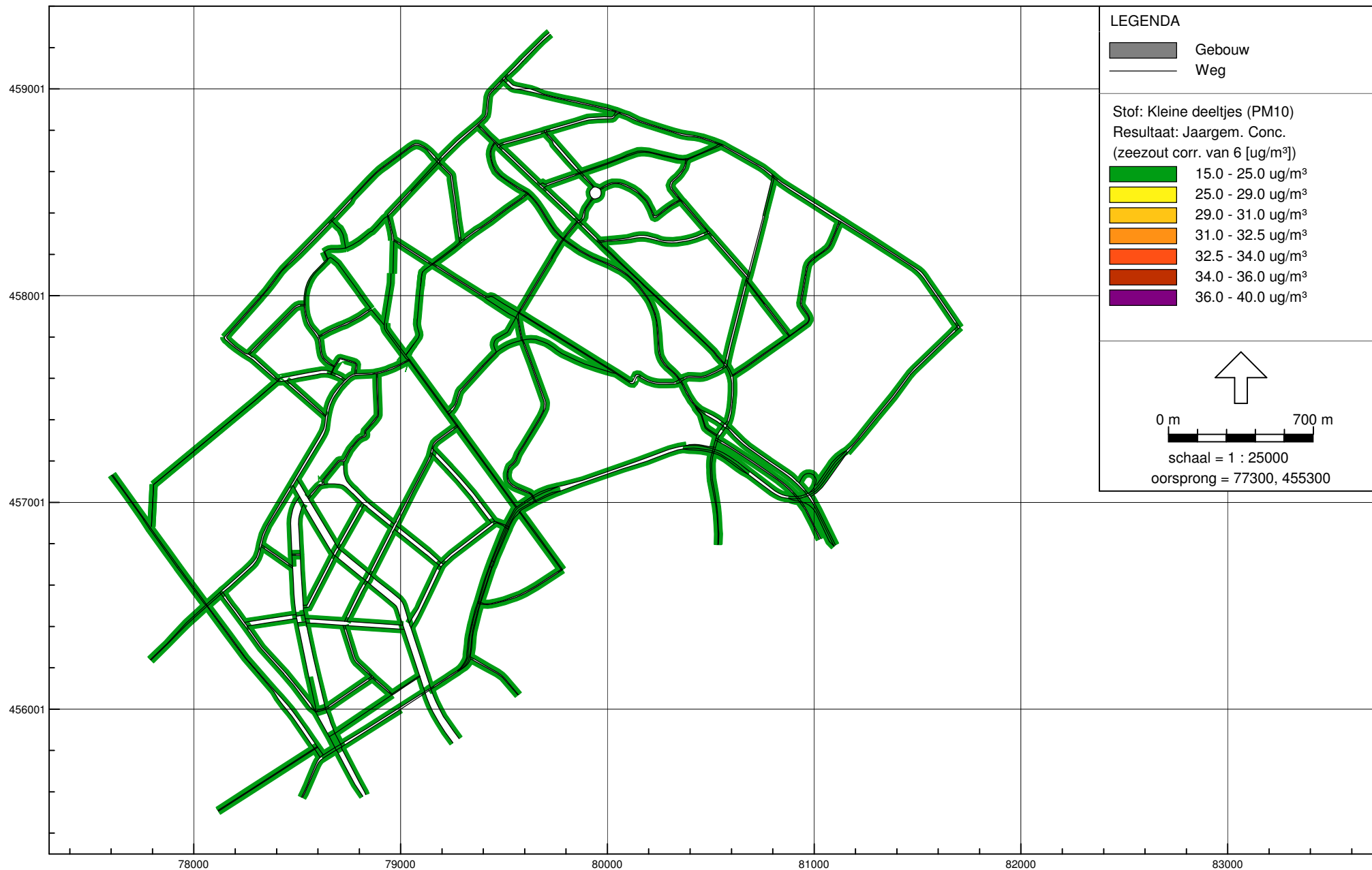




Luchtvervuiling - CAR II, - - 3 max (omgerekend voor 2015) [D:\SV21-1\WBVERS~3] , Geoair V1.80

Scheveningen - variant infra 3 maz

Arcadis



Luchtvervuiling - CAR II, - - 3 max (omgerekend voor 2015) [D:\SV21-1\WBVERS~3] , Geoair V1.80

Scheveningen - variant infra 3 max  
Arcadis

## BIJLAGE 7

## Referentielijst

---

<sup>1</sup> Masterplan Scheveningen-kust, Deelstudie voor Verkeer & Ruimte, Achtergronddocument voor discussienota, d.d. oktober 2008.

<sup>2</sup> Archis II, Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten, Amersfoort 2006. Voor de kaart van Den-Haag: Archeologie in uw buurt, <http://www.denhaag.nl/smartsite.html?id=29757>.

<sup>3</sup> DWA installatie- en energieadvies, december 2008, Energievisie Scheveningen: strategie voor een CO<sub>2</sub>-neutrale stad in 2050.



## COLOFON

## MILIEUEFFECTRAPPORT MASTERPLAN SCHEVENINGEN-KUST

**OPDRACHTGEVER:**

GEMEENTE DEN HAAG

**STATUS:**

Definitief

**AUTEUR:**

ARCADIS en Witteveen + Bos (geluid & luchtkwaliteit)

**GECONTROLEERD DOOR:**

C.M. Morsman

**VRIJGEGEVEN DOOR:**

drs. B.P.W. Schlangen

9 september 2009

B02023/CE9/0H0/000008/ws

ARCADIS NEDERLAND BV  
Beaulieustraat 22  
Postbus 264  
6800 AG Arnhem  
Tel 026 3778 911  
Fax 026 3515 235  
www.arcadis.nl  
Handelsregister  
9036504

©ARCADIS. Alle rechten voorbehouden. Behoudens  
uitzonderingen door de wet gesteld, mag zonder  
schriftelijke toestemming van de rechthebbenden niets uit  
dit document worden verveelvoudigd en/of openbaar  
worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, digitale  
reproductie of anderszins.