

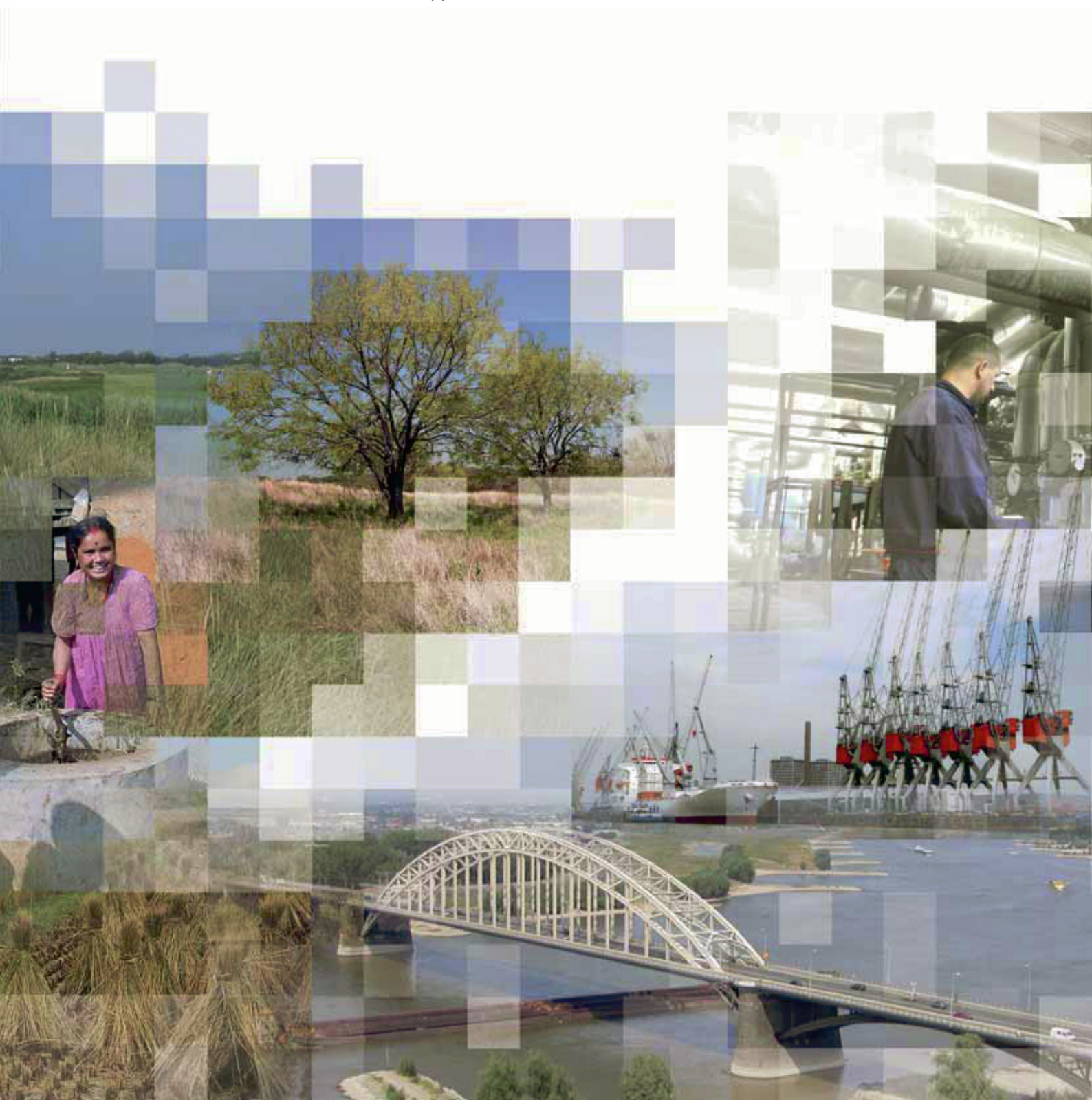


Commissie voor de
milieueffectrapportage

Bestemmingsplan Scheveningen Haven

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop

15 oktober 2013 / rapportnummer 2739-116



1. Oordeel over het MER en de aanvulling daarop

Scheveningen Haven is een van de deelgebieden uit het Masterplan Scheveningen-Kust 2010 waar het gemeentebestuur van Den Haag nieuwe ontwikkelingen mogelijk wil maken. Gekozen is voor handhaving en versterking van de visserijsector op het noordelijke havenhoofd en herontwikkeling van het (door vertrek van de Norfolklijn vrijgekomen) Norfolkgebied met diverse hoogwaardige stedelijke functies. Ter onderbouwing van de besluitvorming over een nieuw bestemmingsplan Scheveningen Haven wordt de procedure van milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen¹. In dit advies spreekt de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie')² zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER en de aanvulling daarop.

Uit het MER komt naar voren dat de nieuwe ontwikkelingen bijdragen aan zuinig ruimtegebruik en goede mogelijkheden bieden voor een duurzame transformatie. Negatieve effecten zijn vooral het gevolg van de verwachte verkeerstoename.

Tijdens de toetsing van het MER heeft de Commissie het bevoegd gezag kenbaar gemaakt dat in het MER nog niet alle essentiële informatie aanwezig was om het milieubelang een voldoende plaats te kunnen geven in de besluitvorming. Zij heeft geadviseerd in een aanvulling op het MER nader in te gaan op de volgende punten:

Verkeer

- Nadere onderbouwing verkeersproblematiek en inpasbaarheid mogelijke oplossingen;
- Nadere toelichting ombouw Houtrustweg van erftoegangsweg (30 km/u) naar gebiedsontsluitingsweg (50 km/u).

Natuur/ gebiedsbescherming

- Aantonen dat de berekende stikstofdepositie voor de relevante doelhabitats geen aantasting van natuurlijke kenmerken van de omringende Natura 2000-gebieden te weeg brengt.

Natuur/ soortenbescherming

- Beschrijving van de gevolgen van de bouw van het hotel voor de gunstige staat van instandhouding van de ruige dwergvleermuis en de trek- en wintervogels en zo nodig maatregelen aangeven.

Ruimtelijke kwaliteit

- Met fotomontages visualiseren wat de ruimtelijk-visuele effecten van de bouw van een hotel van 90 meter hoog op de betreffende locatie zullen zijn.

¹ In de onderhavige situatie is sprake van een gecombineerde project- en plan-m.e.r. Een Passende beoordeling maakt deel uit van het milieueffectrapport (MER).

² Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via commissiemi.mer.nl onder 'Advisering' of door in het zoekvak het projectnummer in te geven.

Naar aanleiding van dit advies heeft het bevoegd gezag de Commissie verzocht de advisering op te schorten om een aanvulling op het MER en Passende beoordeling kunnen te maken. De aspecten verkeer, soortenbescherming en ruimtelijke kwaliteit zijn zeer gedegen beschreven in de aanvulling. Uit de Passende beoordeling blijkt volgens de Commissie nog niet dat aantasting van de natuurlijke kenmerken van de omringende Natura 2000-gebieden voor alle habitats met zekerheid kan worden uitgesloten door de toename van stikstofdepositie.

Het eindoordeel van de Commissie is dat de essentiële informatie in het MER en de aanvulling aanwezig is behalve dat voor de voorspelde aantasting van enkele gebieden van de habitats Duinheiden met struikheide en Duinbossen (binnenduinrandtype) nog aanvullende mitigerende maatregelen moeten worden uitgewerkt, zie ook paragraaf 2.2.1 van dit advies.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel op het MER/ Passende beoordeling en de aanvulling daarop toe. In hoofdstuk 3 geeft zij enkele aandachtspunten voor het vervolgproces naar aanleiding van het MER.

2. Toelichting op het oordeel

2.1 Verkeer

Knelpunten en maatregelen

MER

In het MER is de verkeerstoename in beeld gebracht met het verkeersmodel Haaglanden. De effecten zijn in algemene zin goed beschreven in het Achtergrondrapport Verkeer Scheveningen Haven.

In de samenvatting van het MER staat dat de negatieve milieueffecten op het plan- en studiegebied met name worden veroorzaakt door verkeerstoename. De doorstroming, bereikbaarheid en veiligheid nemen af. De kwaliteit van de verkeersafwikkeling is in beeld gebracht door voor relevante wegvakken de intensiteit/capaciteit-verhouding weer te geven. In het MER is wel opgenomen welke kruispunten naar verwachting te kampen krijgen met een problematische verkeersafwikkeling, maar getallen zijn niet gegeven³. Hierdoor ontbreekt een toereikend inzicht in de omvang van de problematiek.

Het MER geeft bovendien weinig concrete maatregelen aan die kunnen bijdragen aan een betere doorstroming en bereikbaarheid van het gebied. Oplossingen worden doorgeschoven naar verdere studies of pas relevant geacht als de verwachte problemen zich voordoen. Maar het is niet duidelijk of oplossingen inpasbaar zijn in het bestemmingsplan zoals dat nu voorligt.

³ De Commissie heeft in haar “advies over reikwijdte en detailniveau” gevraagd om inzicht in de verkeersafwikkeling op kruispunten.

Aanvulling

De Commissie is van oordeel dat bovenstaand punt goed is uitgewerkt in de aanvulling op het MER. Aan de hand van kruispuntberekeningen is helder inzicht gegeven in de omvang van de verkeersproblematiek. Tevens is aangetoond dat mogelijke oplossingen (zoals een verkeersregelinstallatie, een rotonde en/of extra opstelvakken) inpasbaar zijn in het voorliggende bestemmingsplan.

Houtrustweg

MER

In het Achtergrondrapport Verkeer wordt naar het oordeel van de Commissie niet duidelijk onderbouwd waarom de Houtrustweg ten noorden van Duindorpdam wordt omgebouwd van een erftoegangsweg (30km/h) naar een gebiedsontsluitingsweg (50km/h). Ook had de Commissie vragen over verhouding tussen de spitsuur- en de etmaalintensiteit op die weg.

Aanvulling

De Commissie is van oordeel dat bovenstaand punt goed is uitgewerkt in de aanvulling op het MER. De reden van de ombouw naar 50km/h wordt duidelijk gemotiveerd. De verhouding tussen spitsuur- en etmaalintensiteit wordt toegelicht aan de hand van de modeluitgangspunten.

2.2 Natuur

Het MER, de Passende beoordeling, het Achtergronddocument Ecologie en het Mitigatieplan gaan uitgebreid en degelijk in op het aspect natuur. De kern van de informatie staat in tabel 10.5 van het MER waarin de effecten en mitigerende maatregelen zijn samengevat.

2.2.1 Gebiedsbescherming/ stikstofdepositie

MER

Ondanks de flinke stikstofdepositietoename in meerdere stikstofgevoelige habitattypen waarvoor instandhoudingsdoelstellingen zijn opgesteld in de Natura 2000-gebieden Westduinpark & Wapenveld, Meijendel & Berkheide en Solleveld & Kapittelduinen, geeft het MER slechts bij het habitatype waarvoor een verbeter-/uitbreidingsdoelstelling geldt, Grijze duinen, geschikte mitigerende maatregelen aan. Bij de andere typen zouden geen significante effecten optreden.

De Passende beoordeling geeft hiervoor bij de meer dynamische habitattypen een aannemelijke verklaring: *“het habitatype witte duinen is afhankelijk van forse overstuiving met kalkrijk zand, zoutspray en zoetwaterinvloed in bodem (...). In een dergelijk systeem leidt een kleine toename van stikstof niet tot zichtbaar effect en is het natuurlijke verstuivingsproces afdoende ...”*.

Bij de overige habitats wordt diverse keren⁴ de volgende standaardredenatie gebruikt: *“de lage planbijdrage leidt in een sterk overspannen situatie tot geen effect”, omdat “regulier beheer voorkomt dat er een zichtbaar effect optreedt”*.

De Commissie wijst erop dat de depositietoename als gevolg van het plan bijvoorbeeld bij Duinbossen (H2180) tot 31,7 mol extra N/ha/jr bedraagt en bij Duindoornstruwelen (H2160) maximaal 36 mol N/ha/jr. Gezien de omvang van de depositie en de reeds heersende achtergrondwaarden kan zij de conclusies uit de Passende beoordeling niet delen dat significante gevolgen voor een aantal overbelaste habitattypen zijn uit te sluiten.

In het MER staat echter ook een tabel (10.6) met een overzicht van *“Extra kansen voor natuur binnen het plan (geen verplichte maatregelen)”*. Deze tabel bevat perspectiefrijke maatregelen voor mitigatie, maar deze zijn niet verder uitgewerkt.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER aan te tonen dat de berekende stikstofdepositie voor de doelhabitats Duinbossen (H2180), Duindoornstruwelen (H2160), Vochtige duinvalleien (H2190) en Duinheiden met struikhei (H2150) geen aantasting van natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden Westduinpark & Wapenveld, Meijendel & Berkheide en Solleveld & Kapittelduinen met zich brengt. Daarbij kan zo nodig gebruik worden gemaakt van de in tabel 10.6 genoemde mitigerende maatregelen.

Aanvulling

De Commissie is van mening dat de effecten van de stikstofdepositietoename door het voor-nemen zeer overzichtelijk zijn uitgewerkt in de aanvulling op het MER/ Passende beoorde-ling. Er is systematisch ingegaan op de stikstofdepositietoename en de effecten daarvan op de relevante habitattypen per Natura 2000-gebied.

In de aanvulling wordt de conclusie getrokken dat aantasting van natuurlijke kenmerken is uit te sluiten in de Natura 2000-gebieden Westduinpark & Wapendal, Solleveld & Kapittelduinen en Meijendel & Berkheide voor de habitattypen Duinbossen (H2180), Duindoornstruwelen (H2160), Vochtige duinvalleien (H2190) en Duinheiden met struikhei (H2150). Voor het bin-nenduinrandtype van de Duinbossen (H2180C) in Westduinpark & Wapendal zijn volgens de informatie uit de aanvulling wel mitigerende maatregelen nodig om de aantasting van de natuurlijke kenmerken te kunnen uitsluiten. Voor zover het de Bosjes van Poot betreft, zijn deze in de aanvulling opgenomen.

De Commissie is echter van oordeel dat de onderbouwing van bovengenoemde conclusie nog niet volledig sluitend is:

Voor een aantal Duinheiden en Duinbossen⁵ blijft gelden dat deze zijn overbelast en gevoelig zijn voor de toegevoegde stikstof uit dit project. Het argument uit de aanvulling dat een toe-name van maximaal 1 mol N/ha/jr in ecologisch opzicht zeer onaanzienlijk is en dus niet zal leiden tot significant negatieve gevolgen acht de Commissie zonder aanvullende argumenten over de specifieke ecologische situatie onvoldoende.

⁴ Deze twee zinnen zijn minstens tien keer opgenomen in de Passende beoordeling.

⁵ Zoals rood omcirkeld op de kaarten in de aanvulling.

Wel kan de Commissie zich vinden in de aanvullende specifieke ecologische argumenten die voor de Duindoornstruwelen, de Vochtige duinvalleien en een deel van de Duinbossen (droog, H2180A en vochtig H2180B) zijn opgesteld. Die komen erop neer dat:

- het duindoornstruweel (H2160) in areaal nog wat mag krimpen (ten voordele van andere typen),
- de verschillende duinvalleitypen deels niet zijn overbelast (H2190D), deels volledig zijn aangewezen op kalkrijke kwel of een kunstmatig infiltratieproces (H2190A);
- de natte duinbossen (H2180B) niet zijn overbelast en de droge duinbossen (H2180A) ter plaatse, in afwijking van de gemiddelde situatie, op minder kwetsbare kalkrijke in plaats van zure bodems zijn gelegen.

Wat de binnenduinrandbossen en duinheiden betreft worden in de beheerplannen en in het gemeentelijke projectplan al maatregelen getroffen. Een aanvullend pakket zal nodig zijn om de extra depositie, voortkomend uit dit plan te mitigeren. Juist voor Duinheiden en Duinbossen staan in tabel 10.6 van het MER al een aantal mitigatiemaatregelen⁶ genoemd die daarvoor zouden kunnen dienen:

- Voor Duinheiden met struikhei (H2150): extra begrazen, plaggen, chopperen, maaien en branden. Daaraan kan worden toegevoegd: areaaluitbreiding voor enkele kleine heiden omdat anders behoorlijke beheermaatregelen niet zijn uit te voeren.
- Voor Duinbossen (binnenduinrandtype, H2180C): bekalken, hydrologisch herstel, extensiebestrijding en selectief dunnen.

De Commissie adviseert om voorafgaand aan de besluitvorming over het bestemmingsplan het pakket aan mitigerende maatregelen te completeren zodat aantasting van natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden met zekerheid is uit te sluiten. Het is daarbij van belang om de effectiviteit en realiseerbaarheid aan te geven.

2.2.2 Soortenbescherming

MER

Het MER zelf bevat weinig informatie over mogelijke verstoring op trekroutes van vogels vanwege de bouw van het 90 meter hoge vijfsterrenhotel.

Het Achtergronddocument Ecologie geeft aan: *“Negatieve effecten door onder andere de aanwezigheid van trekbewegingen langs de kust zijn niet bij voorbaat zijn uit te sluiten”*. En iets verderop: *“Met name het vijfsterrenhotel kan voor een verstoring zorgen van deze vogels langs de kust”*.

Het document geeft echter niet aan of om welke vogels en in welke aantallen het gaat. Ook is niet duidelijk of deze verstoring een probleem is voor de landelijke staat van instandhouding van deze vogels⁷ en welke maatregelen eventueel nodig zijn om een gunstige staat van instandhouding te waarborgen. Dat geldt ook voor een mogelijke verstoring door het hotel van de migratieroute van de ruige dwergvleermuis, waarvan het rapport melding maakt.

⁶ De Commissie gaat er daarbij van uit dat eerst maatregelen in het plan ter vermindering van emissies (bronmaatregelen, bijvoorbeeld walstroom) zijn beoordeeld op realiteitswaarde.

⁷ De EU-lidstaten hebben ingevolge de Vogelrichtlijn de verplichting om de inheemse vogelsoorten op het gewenste gunstige niveau te houden.

Aanvulling

In de aanvulling op het MER is een heldere onderbouwing gegeven dat de aanwezigheid van de toren niet leidt tot een effect op de gunstige staat van instandhouding van de ruige dwergvleermuis en de relevante trek- en wintervogels. De Commissie deelt deze conclusie.

2.3 Ruimtelijke kwaliteit

MER

Het MER besteedt op verschillende plaatsen aandacht aan de ruimtelijk-visuele effecten, zowel in het hoofdstuk landschap als in het hoofdstuk ruimtelijke kwaliteit. De toekomstige gebruikswaarde, toekomstwaarde en belevingswaarde in het plangebied krijgen naar het oordeel van de Commissie in het algemeen terecht een positieve score. Duidelijk is – en dat wordt ook onderstreept in de verschillende zienswijzen – dat de herontwikkeling van het Norfolkterrein met de zorgvuldige overgangen naar de noordelijke woonwijken positief bijdraagt aan de ruimtelijke kwaliteit.

De ruimtelijk-visuele effecten van de 90 meter hoge hoteltoeren worden in het MER als een ondergeschikt negatief element⁸ in een verder positieve beoordeling aangeduid. Desondanks is dit een ontwikkeling die langs de gehele kust van Noordwest Europa zijn gelijke niet kent.⁹ Dat maakt het naar het oordeel van de Commissie nodig meer aandacht te besteden aan de landschappelijke effecten dan nu in het MER is gedaan. Zij verwijst naar paragraaf 4.8 van haar advies over reikwijdte en detailniveau van 5 maart 2013 dat daarover aanbevelingen bevatte.

Aanvulling

In de aanvulling is met fotomontages vanuit meerdere richtingen gevisualiseerd wat de ruimtelijk-visuele effecten van de bouw van een hotel van 90 meter hoog op deze locatie zullen zijn. De visualisaties geven een goed beeld van de ruimtelijk-visuele effecten. Een waardering van de effecten ontbreekt. Duidelijk is wel dat de toren een beeldbepalend element zal zijn in de wijde omgeving. Daarmee bevat het MER inclusief de aanvulling juiste en volledige informatie over ruimtelijke kwaliteit.

3. Overige opmerkingen

De opmerkingen in dit hoofdstuk hebben geen betrekking op essentiële tekortkomingen. De Commissie hoopt ermee bij te dragen aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming.

⁸ “Het stedelijk landschap ... wijzigt van een blik op de windturbines en zendmasten in zicht op de hoteltoeren en appartementsgebouwen” en “Het vijfsterrenhotel en het beachstadion beperken de zichtlijn langs de kust”.

⁹ Van oudsher hoge gebouwde elementen langs de kust, zoals vuurtorens en kerktorens, hebben een hoogte van maximaal 60 meter en een slank silhouet. Later gebouwde hoge industriële objecten, zoals windmolens of energiecentrales, hebben niet de uitstraling van een gebouw. Hoogbouw met stedelijke functies van 90 meter is eerder gesitueerd in een stedelijk gebied met een hoge bebouwingsdichtheid, zoals de zone rond Den Haag CS.

3.1 Tram

In het MER wordt een positief effect op de reistijd met het openbaar vervoer toegekend aan het nieuwe tramtracé. Maar de streefwaarde uit de Haagse Nota Mobiliteit wordt niet gehaald. Wanneer aan de uitwerkingsbevoegdheid voor de tram invulling wordt gegeven, zal opnieuw moeten worden gekeken naar nut en noodzaak van de aanleg van deze lijn. Ook dient dan alsnog op hinder door trillingen te worden ingegaan.

3.2 Geluid

In het MER zijn de geluidniveaus vanwege het verkeer en vanwege de industriële activiteiten in kaart gebracht en zijn de geluidbelastingen bij de woningen bepaald. Voorts zijn de verschillen aangegeven bij toepassing van walstroom en realisatie van de tramverbinding. De effectbepaling is uitgevoerd op basis van het L_{den} voor wegverkeer en het L_{Aeq} voor industrielawaai en is zeer gedetailleerd uitgewerkt. De voorgestelde wijziging van de zone van het industrieterrein leidt tot iets meer geluidruimte bij de strandweg. Verder vervalt de niet gebruikte geluidruimte bij het Norfolkterrein. Toch zal een groot aantal nieuw te bouwen woningen binnen de geluidsinval vallen.

Bij de beoordeling van de geluidssituatie in een gebied als Scheveningen Haven dient niet alleen uitgegaan te worden van het L_{Aeq} maar moeten in het kader van een goede ruimtelijke ordening ook de extra hindercomponenten meegewogen worden. Met name de laad- en losactiviteiten en de activiteiten op en rond de schepen kunnen gepaard gaan met tonaal- en impulsgeluiden die tot een 5 dB strengere beoordeling aanleiding kunnen geven. Bovendien kunnen incidentele geluidpieken optreden.

- Het verdient derhalve aanbeveling bij de besluitvorming rond specifieke woningbouwplannen en bij de vergunningverlening van bedrijven bovengenoemde hindercomponenten in de beoordeling mee te nemen.

3.3 Lucht

In de Notitie reikwijdte en detailniveau is aangegeven dat het MER Scheveningen Haven zal ingaan op elementair koolstof (EC) als maat voor gezondheidseffecten door luchtverontreiniging van verkeer. EC geeft namelijk een beter onderscheidend beeld dan toetsing op PM_{10} en NO_2 .¹⁰ Het is dan wel gewenst om EC concentraties van de verschillende varianten op adresniveau in kaart te brengen.

De berekeningen van EC in het MER beperken zich echter tot concentratieberekeningen op dezelfde toetslocaties als voor PM_{10} en NO_2 . Voor deze laatste gereguleerde stoffen is die benadering adequaat om de overschrijding van de grenswaarden op een aantal kritische locaties te toetsen.¹¹ Vanuit luchtkwaliteit blijken er geen wettelijke knelpunten aanwezig te zijn, mede door de relatief lage achtergrondconcentraties voor PM_{10} en NO_2 . Dit wordt veroorzaakt door de ligging bij zee.

¹⁰ ~ 6 MM levensverlies per microgram EC/m³.

¹¹ Wanneer er op de toetslocaties wordt voldaan aan de luchtkwaliteit, zal ook in de rest van het plangebied de luchtkwaliteit aan de normen voldoen.

Voor de EC-berekeningen is het de Commissie niet duidelijk welke data zijn gebruikt voor de achtergrondconcentraties en emissiefactoren van wegverkeer in 2010 en 2020. Evenmin is duidelijk hoe de roet-emissies van scheepvaart zijn verwerkt. Juist op deze locatie was het interessant om de bijdrage van EC door scheepvaart apart inzichtelijk te maken, want door de herontwikkeling van het plangebied zal EC van scheepvaart juist verminderen o.a. door de toepassing van walstroom.

Aangezien het gebruik van elementair koolstof als maat voor gezondheid nog in een verkennende fase is en de beschouwingen voor PM₁₀ en NO₂ afdoende zijn, is er voor het aspect lucht naar het oordeel van de Commissie geen sprake van een essentiële tekortkoming. Wel merkt de Commissie op dat walstroominstallaties in de haven onderdeel zijn van het NSL waardoor ze eerder onderdeel van het voorkeursalternatief dan een extra maatregel zijn.

3.4 Opzet en presentatie

Het MER en de onderliggende rapporten bevatten uitgebreide informatie. Daarbij is sprake van veel dubbelingen, waardoor het betoog aan kracht inboet.

In de tabellen zijn de effecten alleen in beeld gebracht voor de situatie inclusief mitigerende maatregelen. Dit is op zichzelf niet foutief maar verhult de mate waarin mitigerende maatregelen nodig zijn of juist bijdragen aan een verbetering van het oorspronkelijke plan. Voor **windhinder**¹² zou bijvoorbeeld gelden:

- windhinder is een relatief groot risico (--)
- het stellen van nadere eisen aan de gebouwen is een mitigerende maatregel die in het bestemmingsplan verankerd wordt: het voorkeursalternatief scoort (-).
- het meest milieuvriendelijk alternatief is een alternatief zonder hoogbouw (0), want die veroorzaken de belangrijkste windhinderproblemen.

De Commissie is overigens van mening dat het rapport over windhinder de problematiek op een goede wijze in beeld brengt.

In het MER is ervoor gekozen om in de tabellen de effecten van alle varianten in beeld te brengen, terwijl een deel ervan op soortgelijke manier als de mitigerende maatregelen bij (kunnen) dragen aan de kwaliteit van het plan. Daarmee wordt (te) veel aandacht geschonken aan varianten, terwijl het beeld op het voorkeursalternatief (wat wordt daadwerkelijk uitgevoerd?) ondersneeuwt.

¹² Overigens is daarbij sprake van een inconsistentie tussen de waardering in tabel 0.3 (samenvatting, dubbel min) en tabel 16.1 (concluderend overzicht, enkele min).

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: College van burgemeester en wethouders van de gemeente Den Haag

Bevoegd gezag: Gemeenteraad van de gemeente Den Haag

Besluit: vaststellen van een bestemmingsplan

Categorie Besluit m.e.r.:

plan-m.e.r. vanwege kaderstelling voor categorie D11.2, D10, D3.2;

plan-m.e.r. vanwege passende beoordeling

Activiteit: herontwikkeling van het gebied rondom de haven van Scheveningen

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure vermeld op de website van de gemeente Den Haag
ter inzage legging van de informatie over het voornemen: 27 december 2012 tot en met 21 februari 2013

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 17 december 2012

advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 5 maart 2013

kennisgeving MER in Staatscourant van: 19 juni 2013

ter inzage legging MER: 21 juni tot en met 1 augustus 2013

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 25 juni 2013

voorlopig toetsingsadvies uitgebracht: 2 september 2013

toetsingsadvies uitgebracht: 15 oktober 2013

Samenstelling van de werkgroep:

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

dhr. dr. G.J. van Blokland

dhr. ing. P.J.M. van den Bosch

mw. drs. M. van Eck (secretaris)

dhr. drs. S.R.J. Jansen

dhr. drs. R.J. van Kerkhoff

dhr. dr. M.P. Keuken

mw. drs. J.G.M. van Rhijn (voorzitter)

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in het besluit. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer, en van eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen,

vóór het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- Ontwerp bestemmingsplan Scheveningen Haven, inclusief bijlagen regels, toelichting en plankaart
- Milieueffectrapport Scheveningen Haven, Oranjewoud, 4 juni 2013
- Passende beoordeling Scheveningen Haven, toetsing aan de Natuurbeschermingswet 1998, Oranjewoud, 4 juni 2013
- Mitigatieplan Scheveningen Haven, Oranjewoud, 4 juni 2013
- Achtergrondrapport Verkeer Scheveningen–Haven (zonder datum)
- Akoestisch onderzoek, Wegverkeerslawaaï MER en bestemmingsplan Scheveningen Haven, Oranjewoud, 30 mei 2013
- Akoestisch onderzoek, Industrielawaai MER en bestemmingsplan Scheveningen Haven, Oranjewoud, 30 mei 2013
- Luchtkwaliteit Scheveningen Haven, Rapportage in het kader van Titel 5.2 Wm, Oranjewoud, 30 mei 2013
- MER Scheveningen Haven, achtergronddocument Ecologie, Oranjewoud, 4 juni 2013
- Scheveningen Haven Achtergronddocument Water, Oranjewoud, 4 juni 2013
- Bestemmingsplan Scheveningen Haven; onderzoek naar het windklimaat op loop- en verblijfsniveau en nautische effecten, Peutz, 30 mei 2013
- Bezonningsonderzoek dakopbouwen en bouwplannen bestemmingsplan Scheveningen Haven, Peutz, 30 mei 2013
- Verslag proeftuin Scheveningen–Haven, klimaatbestendig, Waterveilig en Energieneutraal, Atelier Groenblauw, mei 2013
- Aanvulling MER en Passende beoordeling Scheveningen Haven, Oranjewoud, 17 september 2013

De Commissie heeft kennis genomen van 62 zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 2 augustus 2013 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., in haar advies verwerkt.

**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Bestemmingsplan Scheveningen Haven en de aanvulling
daarop**

ISBN: 978-90-421-3834-6



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

W www.commissiemer.nl

