

VBSS
Postbus 65923
2506 EE Den Haag

Aan het College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Den Haag
Dienst Stadsbeheer
Afd. Milieu en Vergunningen
t.a.v. de heer J.H.Post
Postbus 12651
2500 DP Den Haag

Den Haag, 27 oktober 2009

Betreft: Reactie VBSS op PlanMER Scheveningen-kust met Passende Beoordeling. Met:
Bijlage 1: nadere toelichting op deze inspraakreactie
Bijlage 2: Kanttekeningen m.b.t. verkeer / infrastructuur
Cc: Gemeenteraad van Den Haag

Geachte heer Post,

De VBSS¹ heeft kennis genomen van het PlanMER Scheveningen-kust (d.d. 9 september 2009/RIS 166681c) met Passende Beoordeling (eindrapport d.d. 8 september 2009/RIS 166681a). De VBSS² heeft tot doel de behartiging van het leefmilieu in de meest ruime zin van het woord.

De VBSS reageert op de deelgebieden Westduinpark en Scheveningen-Haven (inclusief het Norfolkterrein, de beide havenhoofden en de cruiseterminal met woningbouw, visserij en jachthaven en andere functies).

Het doel voor Scheveningen-kust is dé badplaats van Noordwest Europa te worden en het tweede centrum van Den Haag. Scheveningen-Haven wordt de Parel aan Zee met 'werken, wonen en vrijetijdsbesteding'. De Nota van Uitgangspunten beschrijft de eigen sfeer en identiteit van elk deelgebied van Scheveningen. Doel is om dat te erkennen en te versterken. Bij de besluitvorming in de gemeenteraad is daar door middel van een amendement aan toegevoegd dat "*bij Kijkduin en Scheveningen terughoudendheid wordt*

¹ VBSS: Vereniging voor Bewonersbelangen NWH Segbroeklaan / Sportlaan, waarin de Bloemenbuurt, Bomenbuurt, Vogelwijk en de Stichting Sportlaan e.o. zijn vertegenwoordigd.

² De vereniging heeft ten doel de behartiging van het leefmilieu in de meest ruime zin van het woord, waar onder begrepen de goede ruimtelijke ordening van de leefomgeving en een gezond leefklimaat, het zich daarbij inzetten voor het behoud van het groen, de landschappelijke waarde en de natuurwaarden van het gebied in en rond de wijken Bloemenbuurt, Bomenbuurt en de Vogelwijk, alsmede het behoud van monumenten van bouwkunst en archeologie, de behartiging van de belangen van de bewoners van die wijken.

betracht. Grootstedelijke ontwikkeling is daar niet aan de orde." (rv 17 - RIS151112_18-FEB-2008).

Wij zijn positief over het nut van het PlanMER. Het doel van het PlanMER is er voor te zorgen dat bij strategische keuzes zoals over locaties voor woningbouw, locaties voor bedrijventerreinen en in te zetten technieken, het milieubelang volwaardig afgewogen kan worden op basis van goede informatie (zie de website van de Commissie voor de m.e.r.: <http://www.commissiemer.nl/>).

De Passende Beoordeling is opgesteld omdat de voorlopige conclusie van het PlanMER luidt dat significante negatieve effecten op de Natura-2000 gebieden niet kunnen worden uitgesloten. Het plan kan alleen doorgaan na goedkeuring door het bevoegde gezag.

Procedure

Het deelgebied Scheveningen-Haven (met het Norfolkterrein, de beide havenhoofden en de cruiseterminal met woningen en diverse andere functies) maakt wel onderdeel uit van het Masterplan Scheveningen, maar de concrete planvorming en besluitvorming over dit deelgebied volgt een separaat spoor. Dit lezen we op 13 – onderaan - van het PlanMER. Om welk separaat spoor het gaat wordt niet nader uitgelegd. En waarom wordt ook niet verteld. Ondanks het separate spoor zijn wel de effecten – zij het vaag en summier – in kaart gebracht.

We vinden dit tweeslachtig en ondoorzichtig. Zorgvuldigheid en helderheid over de procedures en de – verplichte - samenhang erin vinden we noodzakelijk.

Strategische keuzes

We menen dat het PlanMER Scheveningen-kust geen strategische keuzes biedt, terwijl er gezien de strijdigheid tussen de Nota van Uitgangspunten (NvU) en raadsvoorstel 17 enerzijds en het concept Masterplan anderzijds voldoende aanleiding voor is.

Het gaat om de vraag of Haven – zoals de NvU beschrijft en per amendement in raadsvoorstel 17 is opgenomen – haar eigen sfeer en identiteit behoudt met havengebonden functies, ingepast in het kleinschalige karakter ervan. Of dat Haven met grootstedelijke ontwikkeling met allerlei nieuwe functies, die in Bad al aanwezig zijn, dezelfde uitstraling krijgt als Bad. Zie tabellen 2.1 en 2.3 in het concept-Masterplan. Nader uitgewerkt zouden de strategische keuze dienen in te gaan op de functies van de tabellen 2.1 en 2.3. Passen deze functies bij het karakter van Haven of niet? Wat is telkens de impact op de omgeving (natuur, milieu, verkeer, leefbaarheid)? In een overzichtelijke 'plussen- en minnen-tabel' zouden de overwegingen inzichtelijk gemaakt kunnen worden. Plussen en minnen bij de aantallen woningen; wel of geen cruiseterminal met 1250 huizen en andere functies op het Zuiderstrand; wel of geen hoogbouw van 100m of minder hoge bouw; wel of geen congresfaciliteiten, hotels, leisure voorzieningen, enz.

Zo'n overzichtelijke tabel ter ondersteuning van de strategische keuzes ontbreekt.

Het voorstel van de bewoners van Scheveningen zelf (t.w.: 'Scheveningen leeft') waarbij het karakter van de haven behouden blijft is zonder reden niet betrokken in het PlanMER. Ten onrechte, wat ons betreft.

Verkeer

De VBSS bepleit, net als andere organisaties, al jaren een integraal verkeersplan voor Den Haag. Echter het PlanMER behandelt alleen het verkeer in het plangebied. Alsof verkeer ophoudt bij de plangrens en alsof andere Masterplannen geen invloed hebben op dit Masterplan.

We bevelen een integrale benadering met de andere Masterplannen, waarbij de effecten van de plannen in de omgeving worden meegewogen.

In het PlanMER zijn 3 varianten voor het verkeer doorgerekend, waarbij wel is gekeken naar de consequenties van het al dan niet aanleggen van de cruiseterminal (min en max), maar waaruit niet te herleiden is welke andere functies – ieder apart - bijdragen

aan het aantal vervoersbewegingen. Dit nog afgezien van het feit dat het PlanMER de uitgangspunten voor het verkeersbewegingen niet beschrijft (jaartal noch aantallen), en inconsistent en ondoorzichtig is. Diverse aspecten worden beschreven (geluid, lucht, verkeersafwikkeling e.d.) maar hoe zwaar de verschillende criteria wegen is niet inzichtelijk gemaakt. De vele overwegingen per variant in het PlanMER leiden niet tot een duidelijke voorkeursvariant.

Ondanks deze onduidelijkheden heeft de gemeente gekozen voor een voorkeursvariant namelijk variant 3 (zie p 5 van de Samenvatting). Terwijl deze het meeste verkeer oplevert voor de inprickers Houtrustweg (nr. 5) en Nieboerweg (nr. 11), zie afbeelding 5.17 en tabel 5.11. Gezien de ondoorzichtigheid van beoordeling en gezien de effecten voor natuur en leefmilieu kunnen wij daarmee niet instemmen.

Natuur en recreatie

Ook hier geldt dat de uitgangspunten en effecten onvoldoende helder zijn onderbouwd. Er zijn verouderde gegevens gebruikt en bestaande literatuur is niet benut. Er is niet beschreven hoe de feitelijke kwaliteit van de huidige situatie van de Natura2000 gebieden is. Een aantal factoren is niet meegenomen: schaduw, wind, barrièrewerking en de aantasting van de landschappelijke schoonheid. Deze en andere beïnvloedende factoren zijn niet afgezet tegen de draagkracht van de natuurgebieden. Effecten op de Bosjes van Poot zijn niet meegewogen. De extra recreatiedruk wordt onderschat. Bij de stikstofdepositie (met verouderde gegevens van MNP) is geen rekening gehouden met de bijdragen van honden. Aandachtspunt is ook dat effecten op natuur, milieu en leefomgeving zich niet laten leiden door een figuur in het concept Masterplan / PlanMER van de gemeente.

In de Passende Beoordeling concluderen de auteurs dat er alleen als gevolg van de aanleg van een nieuw fietspad significante negatieve effecten kunnen zijn in de Natura2000 gebieden resp. beschermde natuurgebieden. In de Samenvatting lezen we dat 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.

Naar onze mening zal de huidige kwaliteit van het Westduinpark nog verder achteruitgaan. Hoewel Arcadis voorstelt om met enkele mitigerende maatregelen de problemen op te lossen menen wij dat – op grond van de Natuurbeschermingswet - de plannen aangepast dienen te worden. Gezien de geringe informatie die de auteurs hebben gebruikt vinden we tabel S.5 niet geloofwaardig.

Buitendijks bouwen

Belangrijke delen van Scheveningen liggen buitendijks. De gemeente stelt een pilot voor om de waterkering te verleggen. Onduidelijk is hoe met voorstel wordt omgegaan. Wordt er gewacht op besluitvorming? Hoe lang zal dat duren? En wat zijn de consequenties voor de bouwplannen?

Het PlanMER maakt geen melding van verantwoordelijkheden en risico's. Om een strategische keuze te kunnen maken is het gewenst om de consequenties van buitendijks bouwen inzichtelijk te maken.

Financiën

De financiële paragraaf ontbreekt. We zouden graag de garantie hebben dat er voldoende budget is om plannen ten uitvoer te brengen en om maatregelen te nemen, die ongewenste negatieve effecten voorkomen. Een van te voren vastgestelde en maatschappelijk aanvaardde prioriteitenlijst verdient de aanbeveling.

Conclusie en verzoek

De VBSS is van mening dat de PlanMER niet voldoet aan de doelstellingen om strategische keuzes te kunnen maken waarbij het milieubelang volwaardig afgewogen kan worden op basis van goede informatie.

We verzoeken u onze reactie te overhandigen aan de Commissie voor de m.e.r. in Utrecht.

Wij verwijzen naar de bijlagen voor nadere toelichting.

Hoogachtend,
Namens de VBSS



P.J. Duisenberg
Voorzitter



J.F. van Arragon
Secretaris

BIJLAGE 1 bij reactie VBSS op PlanMER Scheveningen-kust met Passende Beoordeling

Procedure

1. *Buitensluiten van deelgebied Scheveningen-Haven*

Het deelgebied Scheveningen-Haven (met het Norfolkterrein, de beide havenhoofden en de cruiseterminal met 1250 woningen en diverse andere functies) maakt wel onderdeel uit van het Masterplan Scheveningen, maar de concrete planvorming en besluitvorming over dit deelgebied volgt een separaat spoor. Dit lezen we op 13 - onderaan - van het PlanMER.

Om welk separaat spoor het gaat wordt niet nader uitgelegd. En waarom wordt ook niet verteld. Ondanks het separate spoor zijn wel de effecten - zij het vaag en summier - in kaart gebracht.

We vinden dit tweeslachtig en ondoorzichtig. Zorgvuldigheid en helderheid over de procedures en de - verplichte - samenhang erin is noodzakelijk.

2. *Schimmige procedure - zonder Samenspraak*

De gehele procedure rond het Norfolkterrein en beide havenhoofden is schimmig. De gemeente Den Haag heeft een bouwconsortium uitgekozen voor de ontwikkeling ervan. We zouden graag vernemen of het Zuidelijk en het Noordelijk Havenhoofd hierbij zijn inbegrepen en of officiële overdracht van de terreinen inderdaad heeft plaatsgevonden.

Bewoners- en natuurorganisaties zijn in ieder geval buitenspel gezet en hebben geen gelegenheid gekregen om hun belangen in te brengen in de Samenspraakprocedure. En deze schimmigheid zet zich nu - door het buitensluiten van deze deelgebieden - voort in de procedure rond de PlanMER met Passende Beoordeling (PB).

We zijn het niet eens met de gang zaken en verzoeken om het Norfolkterrein met beide havenhoofden in eigen beheer te laten ontwikkelen en in samenspraak met bewoners-, natuur- en milieuorganisaties in gang te zetten.

3. *Cruiseterminal of buitenhaven - geen draagvlak en geen Samenspraak*

Een cruiseconsortium heeft een voorstel ingediend voor een cruiseterminal buitengaats. Het Zuiderstrand zal zijn functie strand verliezen en de kwaliteit van het Westduinpark (Natrua200 gebied) zal achteruit gaan. Als de plannen doorgaan wordt het Westduinpark geheel ingesloten door bebouwing en aan zeezijde door hoge bebouwing.

Het gemeentebestuur heeft het plan met enthousiasme begroet, maar bewoners van Den Haag zijn sterk gekant tegen het plan.

Een Samenspraaktraject heeft niet plaatsgevonden.

Het consortium heeft een Quick Scan laten maken om de effecten van de cruiseterminal (CT) in kaart te brengen. Deze Quick Scan is niet meegenomen in dit PlanMER. De gemeente Den Haag benadrukt in de Toets op deze Quick Scan (d.d. 28 mei 2009 - RIS164764C) dat de positie van de buitenhaven niet los kan worden gezien van de ontwikkelingen die zijn voorzien op het voormalige Norfolkterrein. Ook de verkeersontsluiting van een buitenhaven vraagt om bijzondere aandacht (paragraaf 1.1.3. - Bedreigingen).

Waarom de cruiseterminal met 1250 woningen op het Zuiderstrand, visserij en jachthaven en diverse andere functies zo'n geringe plaats krijgt in het PlanMER en PB kunnen we alleen maar naar gissen. De genoemde Toets op de Quick Scan door de gemeente biedt overigens vele aanknopingspunten voor de PlanMER met PB, maar de opstellers van het PlanMER hebben deze Toets niet meegenomen.

Ondanks al eerder gemaakte opmerkingen door leden van de gemeenteraad dat de ligging van de cruiseterminal (CT) onjuist is ingetekend in de documenten is dit niet gecorrigeerd. De afbeeldingen 2.2, 2.3 en 2,4 zijn daarom misleidend. De CT steekt zeker 1 km de zee in en de 1250 woningen op het Zuiderstrand, nodig ter financiering van de CT, zijn geheel niet ingetekend. De bouwhoogten op het strand zijn hoog,

mede omdat de bebouwing buitendijks komt te liggen, maar zijn niet inzichtelijk gemaakt met reële beelden.

De wethouder heeft bij brief aan de raadscommissie (d.d. 16-06-2009; RIS164764) laten weten dat het Zuiderstrand de functie strand zal verliezen als gevolg van de aanleg van de CT met woningbouw en andere functies, maar dit punt ontbreekt in het PlanMER.

De consequenties van deze plannen voor het Westduinpark, een Natura-2000 gebied, zijn groot. Het Zuiderstrand tussen Kijkduin en Scheveningen verdwijnt; terwijl het een van de belangrijkste recreatiegebieden van bewoners van Den Haag en ruime omgeving is. Het strand moet plaats maken voor huizen, kantoren, hotels, congresfaciliteiten, e.a. Op het Westduinpark ontstaat extra recreatiedruk (die nu al zeer groot is). De natuurlijke processen in het duingebied als gevolg van zon en wind nabij de zee worden sterk verminderd.

De beleving van ruimte en rust, het zicht op de vrije horizon, waar zoveel mensen in elk jaargetijde van genieten, verdwijnt. De vrije horizon is een beschermde waarde (Nota Ruimte).

Maar dit alles is niet terug te vinden in de PlanMER met PB.

4. *Wel of niet dempen van de Derde haven*

De gemeenteraad is door de woorden van Ronald Waterman aan het twijfelen gebracht of het besluit om de 3^e haven grotendeels te dempen om er parkeerplaatsen te realiseren, wel juist is. Maar of het besluit gewijzigd gaat worden is niet duidelijk. We adviseren de 3^e haven niet te dempen: het is een kostbare infrastructuur die benut wordt door de schepen van de Rijksbrede Rederij (Oranjevloot). Maar er zouden ook tall-ships kunnen aanleggen.

Strategische keuzes en draagvlak

5. *Grootschalige ontwikkeling is in strijd met het raadsvoorstel.*

De gemeenteraad heeft het raadsvoorstel gewijzigd en stemde in met de randvoorwaarden voor de verdere uitwerking: "*bij Kijkduin en Scheveningen wordt terughoudendheid betracht. Grootstedelijke ontwikkeling is daar niet aan de orde.*" De door het college voorgestelde grootschalige congresachtige functie is geschrapt. (rv 17 - RIS151112_18-FEB-2008).

De PlanMER maakt naast wonen, werken en vrije tijd melding van extra functies zoals: wonen, commercie, congresfaciliteiten, museale attracties, wellness en leisure voorzieningen, kantoren, visserij, hotel. Totaal 111.800 m² bvo en 350-500 kamers voor hotels (p 20). Dat wijst op een grootstedelijke ontwikkeling met erg veel functies (met veel bvo) voor zo'n relatief klein gebied.

Om te voldoen aan het dictum van het raadsvoorstel en om tegemoet te komen aan het karakter van Scheveningen-Haven stellen we een reductie voor. Maximaal 600 woningen op het Norfolkterrein. Wellness, hotels en leisure passen beter in Bad en kantoren in de stad (tenzij het zee- en havengebonden kantoren zijn).

De geplande hoogbouw op beide havenhoofden en bij de Hellingweg is tast het landschap aan en is overbodig. Het verdient sterke aanbeveling om de woningbouw op het Norfolkterrein via een groene bufferstrook te scheiden van het Westduinpark (Natura-2000 gebied). We bevelen aan om ruimte te creëren voor wijkgebonden parkjes om kinderen te laten spelen en honden uit te laten.

Het voorstel van de bewoners van Scheveningen zelf (t.w.: 'Scheveningen leeft') waarbij het karakter van de haven behouden blijft is zonder reden niet betrokken in het PlanMER. Ten onrechte, wat ons betreft.

6. *Geen strategische keuzes*

We menen dat het PlanMER Scheveningen-kust geen strategische keuzes biedt, terwijl er gezien de strijdigheid tussen de Nota van Uitgangspunten (NvU) en

raadsvoorstel 17 enerzijds en het concept Masterplan anderzijds voldoende aanleiding voor is. Daarnaast is "Scheveningen leeft" niet als keuzevariant voorgelegd. Het gaat om de vraag of Haven – zoals de NvU beschrijft en per amendement in raadsvoorstel 17 is opgenomen – haar eigen sfeer en identiteit behoudt met havengebonden functies, ingepast in het kleinschalige karakter ervan. Of dat Haven mét grootstedelijke ontwikkeling met allerlei nieuwe functies, die in Bad al aanwezig zijn, dezelfde uitstraling krijgt als Bad. Zie tabellen 2.1 en 2.3 in het concept-Masterplan.

Nader uitgewerkt zouden de strategische keuze dienen in te gaan op de functies van de tabellen 2.1 en 2.3. Passen deze functies – mede gezien hun impact op de omgeving (natuur, milieu, verkeer, leefbaarheid) - bij het karakter van Haven of niet? In een overzichtelijke 'plussen- en minnen-tabel' zouden de overwegingen inzichtelijk gemaakt kunnen worden. Plussen en minnen bij de aantallen woningen; wel of geen cruiseterminal met 1250 huizen op het Zuiderstrand inclusief de functies visserij en jachthaven, met commerciële functies, congresfaciliteiten, hotels, kantoren; wel of geen hoogbouw van 100m of minder hoge bouw; wel of geen congresfaciliteiten, hotels, leisure voorzieningen, enz. Zo'n overzichtelijke tabel ter ondersteuning van de strategische keuzes ontbreekt.

7. *Goede informatie en deugdelijke onderbouwing*

We merken op dat goede informatie en deugdelijke onderbouwing ontbreken om het milieubelang volwaardig te kunnen afwegen bij de strategische keuzes.

De mogelijke toekomstige situaties als gevolg van het Masterplan dienen afgezet te worden tegen de huidige situatie (peiljaar 2009). Doelstellingen, methoden en uitgangspunten dienen helder omschreven te zijn.

Van een PlanMER met PB mogen we een deugdelijke onderbouwing verwachten om een keuze te kunnen maken. Helaas ontbreken veelal de benodigde gegevens of worden verouderde gegevens gebruikt en worden de effecten op kwalitatieve wijze beschreven zonder verwijzing naar data en/of rapportages, die er aan ten grondslag zouden moeten liggen. Het verschil tussen de huidige situatie en de toekomstige situatie wordt op deze manier niet duidelijk.

In de Passende Beoordeling concluderen de auteurs dat er alleen als gevolg van de aanleg van een nieuw fietspad significante negatieve effecten kunnen zijn in de Natura2000 gebieden resp. beschermde natuurgebieden.

We vinden het onbegrijpelijk dat de auteurs tot deze conclusie komen terwijl ze over zo weinig informatie hebben beschikt.

8. *Financiën. De financiële paragraaf met prioriteitenlijst ontbreekt.*

We vinden het dringend gewenst om de haalbaarheid en betaalbaarheid van de plannen en de benodigde maatregelen om negatieve effecten te voorkomen inzichtelijk te maken t.b.v. het realiseren van het Masterplan.

De randvoorwaarden van natuur en milieu leiden naar alle waarschijnlijkheid tot bijstelling van de plannen en het nemen van maatregelen. In dat licht bezien blijkt niet uit de tekst of het plan financieel haalbaar is.

Het van te voren vaststellen van plandelen, die mogen vervallen indien de financiën ontoereikend zijn, voorkomt willekeur van wat wel of niet doorgaat. De prioritaire volgorde dient onomstreden te zijn.

Wanneer de plannen worden gerealiseerd door marktpartijen is een garantie nodig dat zij financieel bijdragen aan natuur, milieu en leefbaarheid.

9. *Niet alleen in het plangebied zelf maar ook daarbuiten.*

Het Plan-MER zou de invloed van de plannen op de bredere omgeving moeten behandelen en integraal moeten toetsen. Het Masterplan kijkt echter niet verder dan het plangebied. Maar effecten op natuur, milieu en leefomgeving laten zich niet leiden door een figuur van de gemeente.

De VBSS maakt zich daarom ook zorgen over de effecten van het Masterplan op de leefbaarheid voor de wijken langs de Houtrustweg, Nieboerweg, Segbroeklaan en Sportlaan en de groengebieden, inclusief de Natura2000-gebieden. Bij leefbaarheid denken we aan de luchtkwaliteit, geluidsoverlast, natuur, recreatie, veiligheid, bereikbaarheid en parkeermogelijkheden.

We bevelen aan om deze aspecten binnen het plangebied beter te beschrijven en te toetsen voor de huidige situatie en de toekomstige situatie en dit ook te doen buiten het plangebied: zo ver daarbuiten als daadwerkelijk nodig is.

10. *Cumulatieve bijdrage van andere (master)plannen.*

De effecten van alle (master)plannen dienen cumulatief en ook buiten het plangebied getoetst te worden. Het gaat o.a. om de Masterplannen Kijkduin, Internationale Zone, Internationale Ring en het doortrekken van de A4. Al deze plannen hebben grote invloed op de leefbaarheid (luchtkwaliteit, geluidsoverlast, natuur, veiligheid, bereikbaarheid, parkeren) recreatiedruk en duurzaamheid (CO₂) niet alleen in Scheveningen maar in de wijde omgeving.

De effecten van al deze plannen dienen daarom ook cumulatief en ook buiten het plangebied inzichtelijk gemaakt te worden en getoetst te worden.

We hebben sterk het vermoeden dat zo'n integrale toetsing de uitkomsten van het PlanMER Scheveningen-kust met PB sterk zullen wijzigen.

Verkeer

1. *Integraal verkeersplan*

De VBSS bepleit, net als andere organisaties, al jaren een integraal verkeersplan voor Den Haag. Echter het PlanMER behandelt alleen het verkeer in het plangebied. Alsof verkeer ophoudt bij de plangrens en alsof andere Masterplannen geen invloed hebben op dit Masterplan. We vinden dit een te beperkt blikveld.

2. *Voorkeursvariant?*

In het PlanMER zijn 3 varianten voor het verkeer doorgerekend, waarbij wel is gekeken naar de consequenties van het al dan niet aanleggen van de cruiseterminal (min en max), maar waaruit niet te herleiden is welke andere functies – ieder apart - bijdragen aan het aantal vervoersbewegingen. Dit nog afgezien van het feit dat het PlanMER de uitgangspunten voor het verkeersbewegingen niet beschrijft (jaartal noch aantallen), en inconsistent en ondoorzichtig is. Diverse aspecten worden beschreven (geluid, lucht, verkeersafwikkeling e.d.) maar hoe zwaar de verschillende criteria wegen is niet inzichtelijk gemaakt. De vele overwegingen per variant in het PlanMER leiden niet tot een duidelijke voorkeursvariant.

Ondanks deze onduidelijkheden heeft de gemeente gekozen voor een voorkeursvariant namelijk variant 3 (zie p 5 van de Samenvatting). Terwijl deze het meeste verkeer oplevert voor de inprickers Houtrustweg (nr. 5) en Nieboerweg (nr. 11), zie afbeelding 5.17 en tabel 5.11. Gezien de ondoorzichtigheid van beoordeling en gezien de effecten voor natuur en leefmilieu kunnen wij daarmee niet instemmen.

3. *Input van de modellen en uitgangspunten.*

Veel van de bevindingen van het PlanMER zijn gebaseerd op de uitkomst van het verkeersmodel.

De resultaten van de modelberekeningen zijn afhankelijk van de input. Echter de huidige situatie (2008 of 2009) van de verkeersintensiteiten op de verschillende wegvakken zijn niet in de tabellen opgenomen. Ondanks ons verzoek hebben we tot op heden geen verkeersgegevens ontvangen van de gemeente. Het is voor ons niet verifieerbaar wat er in het model is gestopt en hoe het verkeersmodel werkt (hoe wordt het verkeer toegedeeld over de schakels van het verkeersnetwerk). Hoe zijn de verkeerstellingen verricht, waar en wanneer?

Onverklaarbaar is – als illustratie - de verkeersintensiteit op de Nieboerweg.

De verkeersintensiteit was daar in 2006: 11.674 (Invoergegevens Den Haag over 2006). In dit Plan-MER (bijlage 4) staat de verkeersintensiteit op de Nieboerweg bij autonome ontwikkeling (ao in 2020) 17.480. Het gaat om een procentuele toename

van 50%. Hoe dienen we dit te interpreteren? En hoe zit dat met de andere intensiteitgegevens?

4. *Verkeersmodel en verkeersstroomschema's.*

Aanpak van verkeersproblematiek en infrastructuur dient een integraal deel te zijn van het Masterplan en niet pas bij de PlanMER en beoordeling aan de orde te komen; ook de financiering van verkeersmaatregelen (inclusief geluid, luchtkwaliteit, parkeren, e.d.) dient deel van zo'n Masterplan te zijn. En niet alleen in Scheveningen maar ook in de aangrenzende woonwijken die door de verkeersafwikkeling worden getroffen.

We dringen aan op goede informatie en overleg over het verkeersmodel en de verkeersstroomschema's.

Onduidelijk is in welke varianten de nieuwe weg door het havengebied zal komen (teksten en tekeningen zijn niet consistent) en welke de consequenties zijn voor de luchtkwaliteit en de lawaaioverlast.

Enkele kanttekeningen met name m.b.t. verkeersafwikkeling / -infrastructuur zijn te vinden in [bijlage 2](#).

5. *Luchtkwaliteit.*

Gezien de voorgaande punten is het van belang om de effecten van het Masterplan en alle andere (master)plannen op de luchtkwaliteit inzichtelijk te maken niet alleen in het plangebied zelf maar ook in aanliggende wijken. Dit geldt ook voor lawaaioverlast.

Dit wordt nog eens versterkt door de beweringen in het Actieplan Luchtkwaliteit Den Haag 2007 - 2015. Bij autonome ontwikkeling is de luchtkwaliteit op de Sportlaan en Segbroeklaan zowel voor NO₂ als PM10 onvoldoende en in 2015 nog niet geheel voldoende. Zelfs als de basismaatregelen worden uitgevoerd zal de luchtkwaliteit van de Segbroeklaan tegen de overschrijding voor NO₂ aanhangen.

Wanneer der Masterplannen Kijkduin, Scheveningen-kust, Internationale Zone, Internationale Ring en andere Masterplannen doorgang vinden dan zal luchtkwaliteit naar onze overtuiging verder verslechteren.

De plots luchtkwaliteit (PlanMER bijlage 6) geven onterecht geen inzicht in de kwaliteit van de wegen in onze leefomgeving (Nieboerweg, Segbroeklaan, Laan van Poot en Sportlaan). Als bewoners zouden we graag meer inzicht willen krijgen in de gevolgen van de luchtkwaliteit op onze leefomgeving.

6. *Haagse Nota Mobiliteit - OV en fiets*

Het OV en fiets dienen conform de Haagse Nota Mobiliteit een prominente plaats te krijgen in de plannen om Scheveningen bereikbaar te houden en de overlast in aanliggende wijken te voorkomen.

Het Voorontwerp van de Haagse Nota Mobiliteit beschrijft de centrale doelstelling om de groei van de mobiliteit per auto te beperken en zoveel mogelijk over te hevelen naar mobiliteit per OV en fiets.

We zouden deze centrale doelstelling graag meer terugvinden in het PlanMER Scheveningen-kust. Het OV is in de varianten helaas niet meegenomen, wat een volwaardige afweging onmogelijk maakt.

Ten behoeve van strategische keuzes dienen haalbaarheid en betaalbaarheid beter inzichtelijk worden gemaakt. Het gaat niet alleen om problemen in het dagelijkse verkeer maar zeker ook om te voorkomen dat op drukke top-dagen Scheveningen onbereikbaar wordt en om te voorkomen dat men gaat uitwijken naar aanliggende wijken. Zeker in die gevallen dienen het OV en de fiets (en alternatieven van vervoer, ook voor groepen) een volwaardige plaats te krijgen in het Masterplan.

We verzoeken u dit punt te concretiseren.

7. *Nieuwe fietsverbinding door Natrua2000 gebieden*

Een nieuwe fietsverbinding door het Westduinpark (Natura2000 gebied) brengt te veel schade toe (zie Passende Beoordeling), heeft geen draagvlak en is overbodig. De voorgestelde nieuwe fietsverbinding door het Westduinpark gaat ten koste van natuur (grijs duin) en bestaande wandelpaden. Er moeten dus ook nieuwe wandelpaden worden aangelegd (maar dat staat niet in de Passende Beoordeling). Het Definitief Ontwerp Herinrichting Westduinpark is reeds goedgekeurd door het College van B&W

en voorziet in meer dan voldoende fietspaden. Het heeft bovendien geen draagvlak bij de natuurorganisaties en de Fietzersbond. Dit nieuwe voorstel is dan ook overbodig, de bestaande fietsverbinding voldoet uitstekend.

Natuur

8. *Goede informatie en deugdelijke onderbouwing – Flora en fauna*

De auteurs vermelden hoe ze aan de gegevens zijn gekomen over beschermde plant- en diersoorten (p 130 PlanMER).

Hoe dan ook, er ontbreken gegevens, zoals de strikte beschermde zandhagedis, en vele andere soorten, die in het Westduinpark voorkomen (zoals o.a. vleermuizen, vogels en vlinders), waaronder ook Rode Lijst soorten en andere kenmerkende soorten. Denk ook aan de inventarisatie van J. Cevat. De Beheervisie Westduinpark ontbreekt en de daarop gebaseerde Visie op Zonering Westduinpark. De onderzoeksrapportages over de recreatieve effecten op de natuurwaarden van de Bosjes van Poot zijn niet meegenomen. Evenals de al eerder genoemde Toets op de Quick Scan Cruiseterminal. Verder zijn verouderde gegevens gebruikt (verouderde Habitat-kaart, zonder de methode te beschrijven die bij de totstandkoming is gehanteerd en de verouderde kaart van het MNP over achtergrondwaarden van de luchtkwaliteit) en aantallen recreanten.

9. *Goede informatie en deugdelijke onderbouwing – beïnvloedende factoren*

De effecten van hoogbouw waarbij schaduw en val- en rukwinden ontstaan zijn niet meegenomen. Veranderingen in microklimaat zijn aannemelijk en daarmee de schade aan flora en fauna. Hoeveel areaal groen en strand gaat er verloren als gevolg van de plannen? En wat is de kwaliteit van het groen? Welke barrières worden er opgeworpen als gevolg van (hoog)bouw en verkeersinfrastructurele maatregelen? Door de summiere beschrijvingen van beïnvloedende factoren, van de huidige situatie en de toekomstige situatie kan de Passende Beoordeling niet gelden als 'goede informatie', volgens het doel van het PlanMer.

10. *Bouwen naast Natura2000 gebied en de Noordzee*

In elk jaargetijde bieden strand, duinen en zee altijd weer de grootste aantrekkingskracht, voor jong en oud, in zomer en winter, bij mooi weer, regen of storm. Het vrij uitzicht op zee geldt als een beschermde waarde (Nota Ruimte). Dit aspect komt in het PlanMER niet aan de orde.

a. *Iconen van 100 en 70 meter hoogte op de beide havenhoofden*

Twee iconen van 100 meter hoogte en 1 icoon van 70 meter hoogte bij de Kom/Hellingweg komen amper aan de orde in het PlanMER. De bouwhoogten zijn niet inzichtelijk gemaakt met reële beelden.

We zijn daarom tegenstander van de iconen, die een aantasting vormen van de landschappelijke schoonheid van strand, duinen en zee.

b. *De Noordzee maakt onderdeel uit van de Ecologische Hoofdstructuur.*

De (hoog)bouwplannen kunnen negatieve effecten hebben op deze EHS. Het PlanMer heeft hier ten onrechte geen aandacht aan geschonken. Denk daarbij o.a. aan trekroutes van vogels e.a. Het vrije zicht op zee is een van de belangrijke aspecten.

We verzoeken om dit aspect te betrekken.

c. *Bouwhoogte naast Natura2000 gebied (Westduinpark)*

Op het Norfolkterrein komt zgn. laagbouw. De bouwhoogten worden niet vermeld. Het kan niet anders dan dat de 'laagbouw' hoog boven de duinen zal uitsteken omdat de bebouwing buitendijks komt te liggen. Ook dit is niet inzichtelijk gemaakt met reële beelden.

We vinden dat de bouwhoogte – direct grenzend aan het Natrua2000 gebied – niet hoger mag zijn dan duin- en/of boomhoogte om de belevingswaarde van duinen, strand en zee te behouden.

11. *Toetsing aan het landschapsschoon.*

Het Provinciale Kader voor Natuurschoon is nog niet gereed maar zal naar verwachting wel eisen stellen aan het Masterplan Scheveningen. Het PlanMER en de Passende Beoordeling gaan ten onrechte aan dit Kader voorbij. De criteria van dit

Kader dienen eerst een maatschappelijk draagvlak te krijgen.

We bevelen aan om aan de rand van groengebieden niet hoger te bouwen dan boomhoogte en/of duinhoogte.

Het vrije zicht op zee is een uiterst belangrijke belevingswaarde, die in het PlanMER niet wordt gewaardeerd. Hoogbouw betekent een zeer grote verstoring.

12. *Realiseren van buffergebieden*

De schetstekeningen in het PlanMer laten zien dat er tegen de grenzen van het beschermde natuurgebied Westduinpark wordt gebouwd. De ervaring heeft geleerd dat hierbij negatieve effecten op het natuurgebied te verwachten zijn. We denken hierbij aan

de illegale uitbreiding van de tuinen aan de Zeewindelaan en Pyrolalaan, waarbij het bevoegde gezag weigert om handhavend op te treden. Ook de onrechtmatige handelingen aan de Wieringsestraat, waar de aannemer een stuk duin heeft afgegraven omdat het hem beter uitkwam, en waar bewoners eigenhandig de bestaande bossages hebben verwijderd, hebben ons ervan overtuigd dat buffergebieden noodzakelijk zijn ter bescherming van de natuur.

13. *Ecologische verbindingen verhogen de biodiversiteit.*

Een ecoduct tussen de Bosjes van Poot en de rest van het Westduinpark zal de barrièrewerking als gevolg van de Nieboerweg verminderen. Ditzelfde geldt voor een ecoduct over (of onder) de Houtrustweg naar de oevers van het Afvoerkanaal. De Houtrustbrug is een grote ecologische barrière. Het verdient aanbeveling om dit probleem bij de ontwikkelingen van de Houtrustbrug mee te nemen. Doel is om de barrières op te heffen of in ieder geval te verminderen.

14. *Grondwaterstandwijzigingen*

De consequenties van de grondwaterstandwijzigingen dienen beschreven en getoetst te worden. We denken daarbij niet alleen aan bouwactiviteiten maar ook aan het dempen van de derde haven. Een aspect dat geheel buiten de PlanMER is gebleven. De consequenties van het Masterplan voor (Monumentale) bomen dienen getoetst te worden. Vooral grondwaterstijging betekent dat wortels permanent onder water komen, die dan gaan rotten.

15. *Bomen dragen bij aan een schonere lucht.*

In het PlanMER wordt gesteld dat met het kappen van bomen de luchtkwaliteit verbetert (p59).

We zijn het hier helemaal niet mee eens. Sterker nog bomen (en groen) dragen bij aan een schonere lucht. Ook de gemeente Den Haag is hiervan op de hoogte (zie de Bomennota en de Nota Ecologische verbindingen) en we adviseren de gemeente om deskundigen op dit gebied in te raadplegen (zoals F. Tonneijck).

Recreatieve druk op natuurgebieden

16. *Areaal recreatief groen in de Randstad*

Er is een groot tekort aan recreatief groen in de Randstad.

Uitbreiding van de mogelijkheden verdient dan ook sterke aanbeveling (zie ook het rapport van de Stichting Recreatie). We bevelen aan om de aanbevelingen van dit rapport te benutten.

17. *Bestaande recreatieve druk*

De bestaande recreatieve druk en de toename ervan als gevolg van dit Masterplan en van alle (master)plannen zijn niet inzichtelijk gemaakt. Het gaat natuurlijk niet alleen om de bebouwing op het Norfolkterrein. De plannen voor de hoogbouw en de cruiseterminal met 1250 woningen en vele andere functies zullen leiden tot extra mensen en extra honden in het natuurgebied. De toetsing schiet te kort omdat niet inzichtelijk is gemaakt in welke mate de verschillende functies bijdragen aan de extra recreatieve druk op het Westduinpark. De toename van het aantal honden en mensen dient beter inzichtelijk gemaakt te worden; de recente tellingen in de Bosjes van Poot kunnen geëxtrapoleerd worden naar de rest van het Westduinpark. In het PlanMER gaat men ervan uit dat het volstaat om een hond 1 maal per dag uit te laten. Dit is niet juist.

Bekend is dat rustzoekende soorten fauna in aantal en soorten zijn verminderd of

verdwenen. De bodem is verrijkt met voedingsstoffen als gevolg van ontlasting van honden wat te zien is aan de vegetatie die qua samenstelling is gewijzigd van kwetsbare duinvegetatie naar opportunistische algemene soortensamenstelling. Dat de recreanten binnen de paden blijven is een illusie. De gemeente gaat hekken verwijderen omdat onderhoud van het telkens kapotgeknipte draad te duur is. Het aantal boswachters is al jaren volstrekt onvoldoende. Bovendien wil de gemeente Den Haag de boswachters hun bevoegdheid ontnemen zodat ze niet meer kunnen optreden tegen strafbare feiten die vallen onder de Wet Economische Delicten, en daarmee niet voor wetten kunnen optreden zoals de Flora- en Faunawet, natuurbeschermingswet en vogelwet (zie de schriftelijke vragen van Groen Links d.d. 23 oktober 2009).

18. *De Bosjes van Poot*

De Bosjes van Poot – onderdeel van het Natura2000 gebied Westduinpark - ontbreken in de PlanMER, een ernstige omissie omdat er negatieve effecten te verwachten zijn als gevolg van nog meer recreatie en stikstofdepositie (meer verkeer over de Houtrustweg en Nieboerweg en meer honden). De Bosjes van Poot voldoen niet aan de instandhoudingsdoelstellingen en 'een schepje erboven op' is niet toegestaan. De kwaliteit van het grondwater in de Bosjes van Poot voldoet niet aan de norm van stikstof, die met een factor 2 wordt overschreden.

De plas en uitwerpselen van honden betekenen een hoge stikstofbelasting. De gevolgen voor vegetatie bodem en grondwater zijn vastgesteld. Honden verjagen fauna.

De recente onderzoeken naar aantallen honden en de effecten ervan op vegetatie, vogels, bodem en grondwater zijn niet meegenomen in het PlanMER.

19. *Nieuwe uitreengebieden voor honden zijn gewenst*

Ter ontlasting van de Natura-2000-gebieden is het van belang een uitreengebied voor honden te realiseren, omdat de effecten van te veel honden in deze gebieden nu al de oorzaak zijn dat de instandhoudingsdoelstellingen van de habitats niet gehaald worden. We hebben er in de inspraak meerdere keren om gevraagd, maar ons verzoek is niet gehonoreerd. Een uitreengebied kan op eenvoudige wijze en zonder hoge kosten aantrekkelijk gemaakt worden.

Duurzaamheid en innovatieve ontwikkelingen

20. Den Haag wil een CO₂ neutrale stad worden. Daarom zijn maatregelen vereist om de uitstoot van CO₂ door de verwachte toename van auto's drastisch te verminderen.

We zien dit graag geconcretiseerd in het PlanMER terug.

21. Een gescheiden sanities met hergebruik van nutriënten levert een grote bijdrage aan de duurzaamheid. We zijn voorstander van een gescheiden rioolstelsel, waar regenwater en water van huishoudens gescheiden worden afgevoerd. De Wageningen Universiteit heeft een methode ontworpen om ook het zgn. zwarte water (afkomstig van wc's) te scheiden van het grijze water (douche, wasmachines e.d.). Deze gescheiden sanities waarbij hergebruik van nutriënten (o.a. fosfaat) mogelijk is, zal een belangrijke bijdrage leveren aan de duurzaamheid. Goede resultaten zijn bereikt in Meppel. Informatie is te vinden op de website van STOWA (<http://www.stowa.nl/Upload/sti%2034%20web.pdf>).

Buitendijks bouwen

22. De bebouwing op het Norfolkterrein, beide havenhoofden en de cruiseterminal met woningen, congresfaciliteiten, hotel, kantoren, komt buitendijks te liggen. De gemeente is in gesprek om een waterkering door te trekken ter hoogte van beide havenhoofden, zodat de bebouwing van het Norfolkterrein binnendijks komt te liggen. Het goedkeuringsbesluit is er (nog) niet. Het is dus nu onduidelijk of de bouwplannen op het besluit wachten of niet. En het is dus onduidelijk of het rijksbeleid voor het kustfundament en de waterveiligheid zoals weergegeven in de Beleidslijn voor de kust wordt gerespecteerd.

We zouden graag hierover geïnformeerd worden.

De bouwplannen die gepaard gaan met de cruisehaven vinden ook buitendijks plaats. De verantwoordelijkheden en risico's komen in het PlanMER niet aan de orde. De plannen vormen geen dwingende reden van groot maatschappelijk belang. De VBSS benadrukt dat de veiligheid van het achterliggende land de hoogste prioriteit heeft. De verantwoordelijkheden en risico's dienen vooraf bekend en geaccepteerd te zijn. E.e.a. mag natuurlijk niet afgewenteld worden op de bewoners van Den Haag. Het rijksbeleid dient dan ook gevolgd te worden.

BIJLAGE 2 Kanttekeningen m.b.t. verkeer / infrastructuur in de PlanMER:

De noodzaak voor het verbeteren van de verkeersinfrastructuur (bereikbaarheid, doorstroming, leefbaarheid, parkeren, etc.) wordt erkend (pag. 14).

De cirkel 'buitenhaven' geeft een zeer vertekend beeld van de omvang van die buitenhaven: t.w. alleen aangegeven vóór een deel van Duindorp terwijl het laatste voorstel tot voorbij de Kwartellaan reikt (en de horizonvervuiling nog verder). (Pag. 16, afb. 2.2 en ook pag. 36, afb. 2.12, e.a.).

De boulevard is geen deel van de PlanMER, want reeds in ver stadium van planvorming (zo staat er op pag. 17). Het plan om op de boulevard slechts één rijrichting toe te staan zal tot veel extra verkeer op de Westduinweg en Houtrustweg en tot veel omrijden leiden. De voorkeur gaat uit naar twee richtingsverkeer op de boulevard als de noodzaak daar al niet toe dwingt om veel sluipverkeer en/of omrijden te voorkomen. De boulevard moet in elk geval aantoonbaar geschikt zijn voor tweerichtingsverkeer door een zodanig ontwerp en aanleg dat dit eenvoudig kan worden gerealiseerd, als de noodzaak blijkt.

Zorgpunt: de verkeersafwikkeling rond Scheveningen via Houtrustweg, Pres. Kennedylaan / Johan de Wittlaan, Scheveningseweg of andere zgn. inprikkers lijkt geen optimale oplossing: veel omrijden, ook die wegen zijn reeds zwaar belast en ongeschikt voor die 'omrijd' functie (en worden als onderdeel van de NWH nog zwaarder belast). Indien "Scheveningen-kust" verkeer toch over deze tracé's zal worden geleid dienen de kosten voor aanpassing van die tracé's voor rekening van het kust project te komen (integrale aanpak / financiering).

Doorstroming verbeteren door werkzaamheden aan / rond de Houtrustbrug (en kruising Duinstraat – Scheveningseweg) (pag. 29); is dat alles wat daarover gezegd kan worden?

Een analyse van de benodigde faciliteiten m.b.t. congressen, musea, etc. ontbreekt (pag. 20, tabel 2.1). Zijn al die aangegeven faciliteiten wel nodig?

Wel worden de aantallen woningen (1050) en aantal m² bedrijfsoppervlakken (185.000) aangegeven (pag. 28, tabel 2.3) maar niet de daaruit resulterende aantallen auto's (pae) en autobewegingen, die in de modelberekeningen nodig zijn. Hoe zijn die verwerkt?

Aandachtspunt: In de PlanMER wordt uitgegaan van de 'autonome' situatie in 2020 zonder toelichting hoe die vergelijkt met de huidige (of de uitgangs-) situatie (2008?); hoe groot is de autonome groei van het autogebruik? Vergelijk in dit verband met de Haagse Nota Mobiliteit!

In de varianten 1, 2 en 3 worden vergelijkingen met dit model 2020 gemaakt; het is niet mogelijk om met de huidige situatie te vergelijken.

In maart 2009 werden verkeersstroomschema's besproken (avondspits 2008 en 2020 met varianten A en B en 'Programma Masterplan'). Het is onmogelijk om deze te vergelijken met de in de PlanMER gegeven schema's zo was er in de masterplan variant in mrt. 09 veel minder verkeer op de Houtrustweg dan in varianten A en B; in de PlanMER ligt dat volledig anders. Zie ook commentaar n.a.v. pag. 49.

Voorstel: stakeholders / bewoners een kans geven om met verkeersdeskundigen van de gemeente e.e.a. nader te bespreken en duidelijkheid te verkrijgen.

Hoofdontsluitingen Scheveningen via Zwolsestraat en Houtrustweg (pag. 29); dat is erg weinig en krap! Zie ook commentaar bij pag.32.

Het kruispunt van de van Alkemadelaan met de Waalsdorperweg (als verlengde van Hubertus-viaduct / Teldersweg) wordt als een groot knooppunt aangegeven op de tekening en suggereert dus een kruispunt van de van Alkemadelaan en de NWH (pag. 32, afb. 2.10). Dat is onjuist! In feite is de Waalsdorperweg nog maar een betrekkelijk

kleine weg, zeker in de richting Wassenaar; ook de andere kant op (rtg. Centrum) is er slechts één rijstrook / afslag richting Scheveningen vanaf de Landscheidingsweg / N 14 vlak vóór de Hubertustunnel. De hoofdaanvoer komt vanaf de N44 (Benoordenhoutseweg - van Alkemadelaan) en de A12 (Utrechtsebaan / Benoordenhoutseweg - van Alkemadelaan). De afbeelding geeft een verkeerde voorstelling van zaken.

Door bebouwing van het Norfolkterrein alleen al zijn er 5.000 autobewegingen toegevoegde intensiteit op de Houtrustweg ('de zuidelijke toegangsweg tot Scheveningen') (pag. 44).

Congestie op Houtrustweg is te verwachten (Pag. 48)!

Een toename van de intensiteit op de Houtrustweg met slechts 3,2 % (excl. buitenhaven) t.o.v. het basismodel is onduidelijk (pag. 49): immers op pag. 84 staat voor het basismodel een etmaalintensiteit van 9.600 pae terwijl de 3 varianten (in 2020) resp. 22.320, 20.370 en 18.720 pae aangeven; dat zijn veel hogere groei cijfers.

Wegcapaciteitsuitbreiding is nodig, m.n. op de Houtrustbrug - Pres. Kennedylaan (pag. 57); vanuit welk project worden die kosten betaald? Ergens staat ook dat 1 extra rijstrook per rijrichting voldoende is?

De lichtkwaliteit Kennedylaan is in het geding: maar is (zo staat er op pag. 59) op te lossen door: "uitdunnen of kappen van bomen" of door "lokale aanpassingen van wegenstructuur"! Met name de eerste suggestie is absoluut verwerpelijk.

Het toevoegen van een 'buitenhaven' zal niet leiden tot extra te nemen verkeersmaatregelen (pag. 64) en staat erbij: "mits die al genomen zijn in het Masterplan"! Dat is een wel erg curieuze benadering.

Kruispuntvertragingen zijn niet meegenomen in beschouwingen, want (zo staat er op pag. 74) "hiervoor zijn lokale maatregelen te treffen"! De fysieke mogelijkheden, het beleid van voorrang van het OV en de kosten van aanpassing worden gemakshalve maar niet besproken.

In variant 3 (de Masterplanvoorkeursvariant) staat (op pag. 82) dat een tunnel gepland is (tussen Kennedylaan en Segbroeklaan, dat is dus onder de Houtrustbrug! ?) waardoor de I/C verhouding op de Kennedylaan daar kleiner zal zijn dan 0,8. Waar staat de financiële reservering voor die tunnel? Nog niet eerder van gehoord.

Overigens is de I/C verhouding voor de Houtrustweg rtg Scheveningen groter dan 0,8 (en met een eventuele buitenhaven zelfs groter dan 0,95!!). Nergens staat onder welke omstandigheden en of er met 1 of 2 rijstroken per rijrichting is gerekend?

Inprikkers (pag. 84): m.b.t. Houtrustweg: zie kanttekening bij 'Pag. 49' hierboven.

Verkeersveiligheidsanalyse (pag. 87): geen woord over de Houtrustweg met scholen, sportterreinen, en T-kruisingen met belangrijke lanen (Laan van Poot, Sportlaan) en met veel fietsers (weliswaar op een fietspad met tweerichtingsverkeer, maar toch ...).

Als geluidwerende maatregelen onvoldoende effect hebben dan (zo staat er op pag. 114) "de grenswaarden verhogen"; dat behoort geen aanvaardbaar beleid te zijn!

Intensiteit / capaciteitsverhoudingen (pag. 200): ook I/C op de Segbroeklaan tussen Houtrustbrug en Goudenregenstraat valt in de categorie groter dan 0,80. Er staat nergens wat daaraan gedaan gaat worden en vanuit welk project dit betaald gaat worden.

Algemeen:

Aanpak van verkeersproblematiek en infrastructuur dient een integraal deel te zijn van het Masterplan en niet pas bij de Plan Mer en beoordeling aan de orde te komen; ook de

financiering van verkeersmaatregelen (inclusief geluid, luchtkwaliteit, parkeren, e.d.) dient deel van zo'n Masterplan te zijn.

Aandringen op goede informatie en overleg over het verkeersmodel en de verkeersstroomschema's.