

Scheveningen Haven

Notitie Reikwijdte en
Detailniveau

Projectnummer 250854
december 2012

Auteur

drs. T. (Tim) Artz

Opdrachtgever

Gemeente Den Haag - Dienst Stedelijke Ontwikkeling
Postbus 12655
2500 DP 's-Gravenhage

datum vrijgave

december 2012

beschrijving revisie

definitief

goedkeuring

drs. T. Artz

vrijgave

drs. T. Artz

Inhoud

	blz.
Verklaring veelgebruikte woorden en afkortingen.....	3
Leeswijzer	4
1 Inleiding	5
1.2 Aanleiding en voorgeschiedenis	6
1.3 Voorgenomen activiteiten	10
1.4 Relatie met het Masterplan Scheveningen-Kust.....	14
2 De m.e.r.-procedure.....	17
3 Alternatieven en varianten.....	20
3.1 Geen alternatieven voor de voorgenomen activiteiten	20
3.2 Varianten binnen de (her)ontwikkeling van Scheveningen Haven.....	23
4 Plangebied, studiegebied en referentiesituatie	24
4.1 Plangebied en studiegebied	24
4.2 Natura 2000-gebieden in het plangebied en studiegebied	25
4.3 Referentiesituatie en raakvlakprojecten	26
5 Beoordelingskader voor het MER	30
5.1 Effectbeschrijving.....	30
5.2 Beoordelingskader	30
Referenties	36
Bijlage I Wijzigingen in ambities en programma tussen de Nota van Uitgangspunten Scheveningen Haven en het Stedenbouwkundig plan	37
Bijlage II Agenda voor verdere uitwerking van het Masterplan.....	39

Verklaring veelgebruikte woorden en afkortingen

In deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau worden enkele termen en afkortingen veelvuldig gebruikt. In het onderstaand overzicht zijn deze veelgebruikte woorden en afkortingen kort toegelicht.

MER:	het milieueffectrapport
M.e.r.:	de procedure waarbinnen het milieueffectrapport opgesteld wordt.
Plangebied:	het gebied waarop de voorgenomen activiteit rechtstreeks betrekking heeft
Studiegebied:	het gebied waar als gevolg van de voorgenomen activiteit effecten kunnen optreden. Het studiegebied kan groter zijn dan het plangebied en kan per aspect verschillen.
Alternatieven:	de mogelijke 'manieren' waarop de voorgenomen activiteit kan worden gerealiseerd
Varianten:	kleine variaties binnen een alternatief.
Cie. m.e.r.:	de Commissie voor de milieueffectrapportage. Dit onafhankelijke instituut adviseert over de procedure en de inhoud van het milieueffectrapport. Uiteindelijk toetst de Commissie voor de milieueffectrapportage het milieueffectrapport.

Leeswijzer

Deze notitie Reikwijdte en Detailniveau vormt het begin van de m.e.r. voor de (her)ontwikkeling van Scheveningen Haven. Het doel van deze notitie is om aan te geven welke alternatieven/varianten en thema's in het MER beschouwd worden. Ook wordt aangegeven op welke wijze de diverse (milieu)onderzoeken worden uitgevoerd. Hierbij is het van belang wat als referentiesituatie en plangebied/studiegebied gehanteerd wordt.

Op deze notitie Reikwijdte en Detailniveau kan iedereen een zienswijze indienen tijdens de inspraakperiode. Hierbij kunt u aangeven wat u van de beschouwde alternatieven/varianten vindt en de wijze waarop deze onderzocht worden. Naast de mogelijkheid voor burgers en bedrijven om een zienswijze in te dienen, worden diverse bestuurlijke partners (zoals het Waterschap, Veiligheidsregio, provincie Zuid-Holland, etc.) en de Commissie voor de milieueffectrapportage gevraagd om een advies te geven over het uit te voeren onderzoek.

Deze notitie Reikwijdte en Detailniveau begint met een uitgebreide inleiding op het project 'Scheveningen Haven'. Hierin komen de aanleiding, doelstellingen, voorgeschiedenis en de beschrijving van de wijze waarop de in deze m.e.r. beschouwde alternatieven/varianten tot stand zijn gekomen, aan de orde. Hoofdstuk twee bevat informatie over de m.e.r. en hoe u kunt inspreken op deze notitie Reikwijdte en Detailniveau.

In hoofdstuk drie vindt u een uitgebreide samenvatting van de te beschouwen alternatieven en varianten. Waarna in hoofdstuk vier een beschrijving van de referentiesituatie, het plangebied en het studiegebied wordt weergegeven. Tot slot is in hoofdstuk vijf het onderzoeksprogramma voor het MER beschreven.

1 Inleiding

1.1.1 Inleiding

Scheveningen Haven is gelegen in het noordwesten van de gemeente Den Haag, zie figuur 1. Deze locatie is reeds sinds 1904 als haventerrein in gebruik toen de Eerste Haven gerealiseerd werd. Het haventerrein werd rond 1930 uitgebreid met een Tweede Haven en later werd ook een Derde Haven gerealiseerd. De Eerste en Tweede Haven worden vooral gebruikt voor de visserijsector, de marine en recreatie, terwijl de Derde Haven tot 2006 gebruikt werd door de Norfolkline, zie ook figuur 2. Door het vertrek hiervan is een groot gedeelte van Scheveningen Haven vrijgekomen voor (her)ontwikkeling.



figuur 1 Ligging Scheveningen Haven in de Haagse regio

Het project Scheveningen Haven op hoofdlijnen

Het project Scheveningen Haven betreft de (her)ontwikkeling van het haventerrein, in het bijzonder het Norfolk-terrein, het Zuidelijk Havenhoofd en het Noordelijk Havenhoofd. De (her)ontwikkeling heeft als doel om van Scheveningen Haven een authentiek stedelijk centrum te maken, met een mix van visserij, horeca, leisure en wonen. Hiertoe wordt er fors geïnvesteerd in de positie van Scheveningen Haven als een krachtig maritiem en toeristisch gebied, onder andere door de realisatie van circa 700 woningen en 100.000 m² commercieel programma. Daarnaast worden de kades opgeknapt en krijgt de visserijsector meer ruimte. Ook blijft ruimte voor zowel zeilschepen als bedrijfsschepen gewaarborgd in de Derde Haven. De gemeente Den Haag werkt hierbij samen met het consortium ASR Vastgoedontwikkeling/Malherde Groep en de lokale visserijsector.

De belangrijkste doelstellingen/ambities die ten grondslag hebben gelegen aan de diverse plannen voor de (her)ontwikkeling van Scheveningen Haven zijn:

- het scheppen van zoveel mogelijk werkgelegenheid in het toerisme, de watersport en de visserij
- het bieden van een interessant programma met woningen, winkels, horeca, leisure en cultuur in een aantrekkelijk omgeving met nieuwe verblijfsgebieden
- een hoogwaardige openbare ruimte
- een belangrijke plek voor de visserijsector.

Deze notitie Reikwijdte en Detailniveau geldt als start voor de m.e.r.-procedure Scheveningen Haven

De (her)ontwikkeling van Scheveningen Haven is een groot en complex project. Diverse milieuthema's spelen een belangrijke rol bij de mogelijkheden en onmogelijkheden van plannen voor dit gebied. Zo is sprake van directe ligging tegen het Natura 2000-gebied 'Westduinpark & Wapendal' aan, is er een geluidzone aanwezig vanwege de havenactiviteiten en heeft het gebied te maken met piekbelastingen ten aanzien van verkeer. Niet voor niets is voor dit gebied één van de twee Stap 3-besluiten in het kader van Stad & Milieu genomen.

Vanwege de impact van de (her)ontwikkeling van Scheveningen Haven op het milieu wil de gemeente het milieubelang zo goed mogelijk waarborgen in de planvorming. In de besluitvorming over het Masterplan Scheveningen Kust en het daarbij opgestelde planMER is geconstateerd dat de voorgenomen activiteiten van het Masterplan de grenzen van de beschikbare milieuruimte opzoeken. In de besluitvorming zijn daarom diverse randvoorwaarden opgesteld om een verdere ontwikkeling van het Masterplan in relatie tot de invloed op de milieukwaliteit. De belangrijkste randvoorwaarden en aandachtspunten vanuit het planMER, het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. en de ingebrachte zienswijzen zijn samengebracht in een 'agenda voor de verdere uitwerking van het Masterplan'. Om op een juiste wijze het milieubelang en de opgestelde 'agenda' in de planvorming mee te nemen, wordt een m.e.r. doorlopen. De start van deze m.e.r.-procedure wordt vormgegeven door deze notitie Reikwijdte en Detailniveau die ook ter inzage wordt gelegd.

1.2 Aanleiding en voorgeschiedenis

1.2.1 Vrijkomen van het Norfolk-terrein leidt tot kansen

Na veertig jaar lang een vaste verschijning in de haven te zijn geweest heeft de Norfolkline in 2006 definitief besloten Scheveningen te verlaten om elders een nieuwe plek te zoeken. De locatie in Scheveningen bood te weinig mogelijkheden voor Norfolk om de voorziene groei te kunnen realiseren.



figuur 2 Situatie Scheveningen Haven met Norfolkline nog aanwezig

Zoals uit figuur 2 valt af te leiden, leidde het vertrek van Norfolkline tot een leeg terrein en daarmee een aanzienlijk ongebruikt deel van Scheveningen Haven. Hierom werd in 2005 al een adviescommissie onder leiding van prof. dr. A. van der Zwan in het leven geroepen om de gemeente te adviseren over de toekomst van het gebied.

Dit leidde uiteindelijk tot het besluit van het College van Burgemeester en Wethouders om een tweetal varianten verder uit te werken; één waarbij de visserijsector wordt geconcentreerd op het Norfolk-terrein met stedelijke en/of recreatieve functies op het Noordelijk Havenhoofd en een variant waarbij de functieverdeling precies andersom is. De visserijsector heeft aangegeven liever op het Noordelijk Havenhoofd te blijven, omdat de in eerste instantie gewenste verhuizing naar het Norfolk-terrein zou resulteren in kapitaalvernietiging vanwege de integrale verhuizing.

Vervolgens is aan vier marktcombinaties gevraagd om voor deze twee varianten visies te ontwikkelen voor het Norfolk-terrein en het Noordelijk Havenhoofd, hierbij is uiteraard de visserijsector geconsulteerd. Ook zijn in een vroeg stadium burgers en belangengroepen betrokken bij de planvorming.

Op basis van het standpunt van de visserijsector, de reacties van marktpartijen die beide varianten onderzocht hebben en de analyse van hun voorstellen/visies, is gekozen voor het verder uitwerken van de variant waarbij het Noordelijk Havenhoofd in samenwerking met de visserijsector zal worden herontwikkeld tot een modern en op de huidige behoeften van de visserijbedrijven toegesneden bedrijfengebied, terwijl het Norfolk-terrein wordt herontwikkeld tot een aantrekkelijk stedelijk woon- en recreatiegebied.

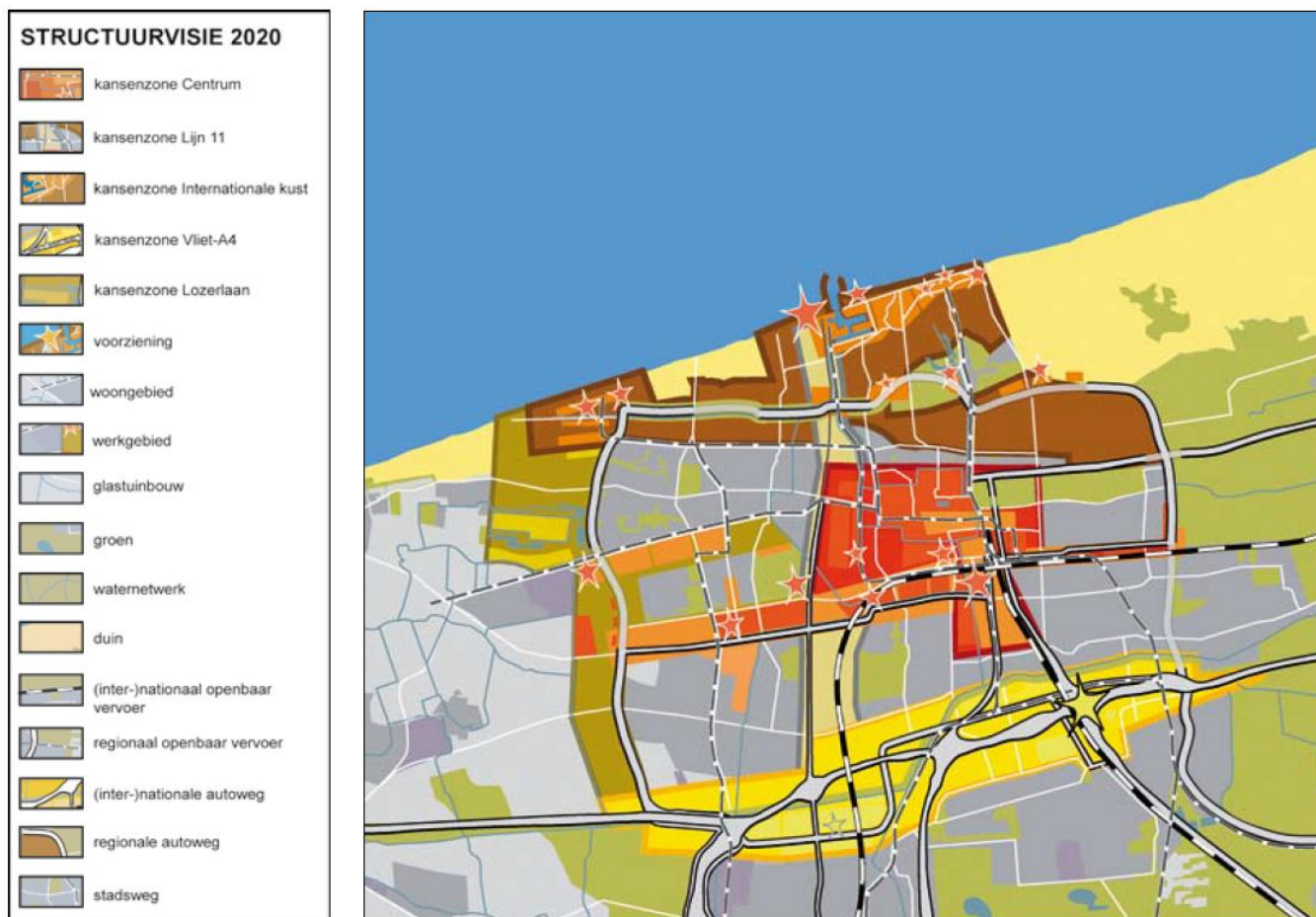
1.2.2 Beleidsontwikkeling van Scheveningen Haven

Structuurvisie Wereldstad aan Zee (2005)

De gemeente Den Haag heeft met de Structuurvisie Den Haag 2020 (2005) de lijnen uitgezet voor een sociaal en economisch sterke stad in een sterke regio. Den Haag wil ook in de toekomst een aantrekkelijke stad blijven voor bewoners, bezoekers, werknemers en ondernemers, met een gevarieerd aanbod aan woon- en werkmilieus, voorzieningen, cultuur en vermaak. In de structuurvisie zijn ook de kansen beschreven voor de kust: 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. De zwaartepunten zijn Scheveningen-Bad en Scheveningen Haven, met Scheveningen-Dorp als kleinschalig en rustig gebied daartussenin.

Bij het vaststellen van de Structuurvisie door de gemeenteraad is hierop een amendement aangenomen. De volgende passage daaruit is voor Scheveningen van belang: *'Bij Kijkduin en Scheveningen wordt terughoudendheid betracht. Grootstedelijke ontwikkeling is daar niet aan de orde. Bij ontwikkelingen aan de kust, Scheveningen en Kijkduin, zijn de aantallen woningen, die in de structuurvisie zijn genoemd niet leidend'*.

De gemeentelijke Structuurvisie geeft dus het globale planologisch raamwerk waarbinnen de ontwikkeling van Scheveningen Haven plaatsvindt.



figuur 3 Overzichtkaart Structuurvisie Den Haag 2020 (2005)

Nota van Uitgangspunten 2008

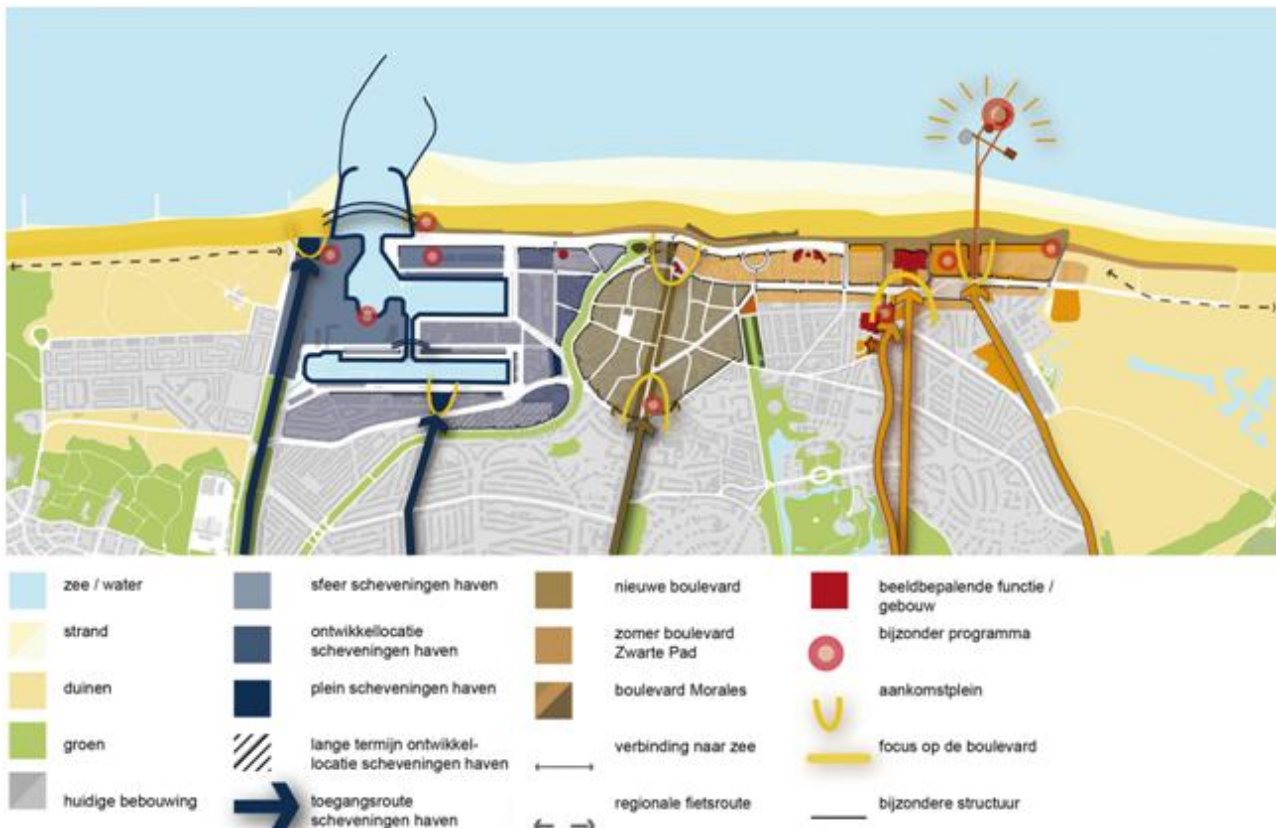
De gekozen variant voor Scheveningen Haven met een concentratie van de visserijsector op het Noordelijk Havenhoofd en de ontwikkeling van het Norfolk-terrein tot een stedelijk woon- en recreatiegebied is uitgewerkt in de Nota van Uitgangspunten 'Scheveningen Haven, Parel aan Zee' (gemeente Den Haag, 2008).

Masterplan Scheveningen Kust 2010

In het Masterplan Scheveningen Kust (gemeente Den Haag, 2010) zijn de gestelde uitgangspunten, ambities en programma vanuit de Nota van Uitgangspunten één op één opgenomen. Het Masterplan betreft echter niet alleen de ontwikkeling van Scheveningen Haven, maar ook de ontwikkeling van Scheveningen-Bad, -Dorp en de versterking van de onderlinge relaties tussen deze gebieden, zie figuur 4. Voor dit Masterplan is tevens een plan-m.e.r. doorlopen.

In dit planMER is geconstateerd dat de voorgenomen activiteiten van het Masterplan de grenzen van de beschikbare milieuruimte opzoeken. De belangrijkste randvoorwaarden en aandachtspunten vanuit het planMER, het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. en de ingebrachte zienswijzen zijn samengebracht in een 'agenda voor de verdere uitwerking van het Masterplan', dat als onderdeel van het Masterplan is vastgesteld. Meer informatie hierover vindt u in paragraaf 1.4.3 en 1.4.4.

Met het vaststellen van het Masterplan Scheveningen Kust heeft de gemeenteraad definitief gekozen voor het handhaven en versterken van de visserijsector op het Noordelijk Havenhoofd en de herontwikkeling van het Norfolkgebied tot een stedelijk gebied waarbij wonen, werken en recreëren op hoog niveau centraal staan. Deze uitgangspunten komen overeen met de resultaten van de onderhandelingen die het College van Burgemeester en Wethouders in de afgelopen jaren heeft gevoerd met marktpartijen en de visserijsector.



figuur 4 Masterplan Scheveningen Kust (2010)

Veranderende omstandigheden leiden tot aanpassing van de plannen

Gesignaleerde wensen van bewoners, bedrijfsleven (samengebracht in een klankbordgroep), de politiek en tot slot veranderde marktomstandigheden hebben ertoe geleid dat bij de uitwerking van de Nota van Uitgangspunten onderdelen zijn aangepast en nieuwe keuzes zijn gemaakt (voorbeelden hiervan zijn het openhouden van de Derde Haven in plaats van deze te dempen voor parkeervoorzieningen, een lager aantal woningen en minder m² commercieel programma). Door deze aanpassingen is het mogelijk om Scheveningen Haven op een realistische wijze te kunnen ontwikkelen: het draagvlak en de economische haalbaarheid van het plan is vergroot.

Stedenbouwkundig plan (2012)

In 2009 is een samenwerkingsovereenkomst gesloten met de winnaar van de ontwikkelcompetitie Scheveningen Haven, zijnde het consortium ING/ASR/Malherbe. In 2012 is het bijbehorende stedenbouwkundig plan (Urbis Stadsontwerp, 2012) opgesteld en is ervoor gezorgd dat de plannen haalbaar, maakbaar en faseerbaar zijn in de huidige marktomstandigheden.

Het Stedenbouwkundig plan is de resultante van een jarenlang beleidsmatig proces in samenwerking met marktpartijen, burgers, visserij en de gemeente. De opgestelde doelstellingen/ambities zijn in dit Stedenbouwkundig plan duidelijk te herkennen. Wel zijn op basis van input van de Klankbordgroep, gesignaleerde wensen van bewoners, bedrijfsleven, het politiek bestuur en tot slot veranderende marktomstandigheden enkele onderdelen aangepast ten opzichte van de Nota van Uitgangspunten Scheveningen Haven en het Masterplan Scheveningen Kust. Deze wijzigingen in ambities en programma zijn weergegeven in bijlage I.

Tevens heeft de gemeente met de visserijsector een intentieovereenkomst gesloten (2012) om het gebiedsconcept Scheveningen Haven, met versterking van de sector op het Noordelijk Havenhoofd, verder uit te werken.

Het Stedenbouwkundig plan vormt de basis voor het opstellen van het ontwerp-bestemmingsplan en de m.e.r.-procedure.

1.3 Voorgenomen activiteiten

1.3.1 *Programma op hoofdlijnen*

Het programma voor het nieuwe gebied, conform het Stedenbouwkundig plan is een verdere uitwerking van de Nota van Uitgangspunten voor Scheveningen Haven, die is vastgesteld door de gemeenteraad op 14 februari 2008. De verschillende gebieden in Scheveningen Haven hebben hierbij ieder een eigen positie en functie:

- vis en transport rond het diepe water van de Eerste Haven;
- toerisme, recreatie en watersport rond de Tweede Haven;
- een multifunctioneel karakter voor de Derde Haven als jachthaven met mede gebruik door bedrijfsschepen (niet milieuhinderlijk);
- wonen en bedrijvigheid (niet-milieuhinderlijk) in de overgang van het havengebied naar de omliggende wijken;
- watersport rond de Kom;
- een stedelijke inrichting voor het Norfolk-terrein met een toeristisch-recreatief karakter.

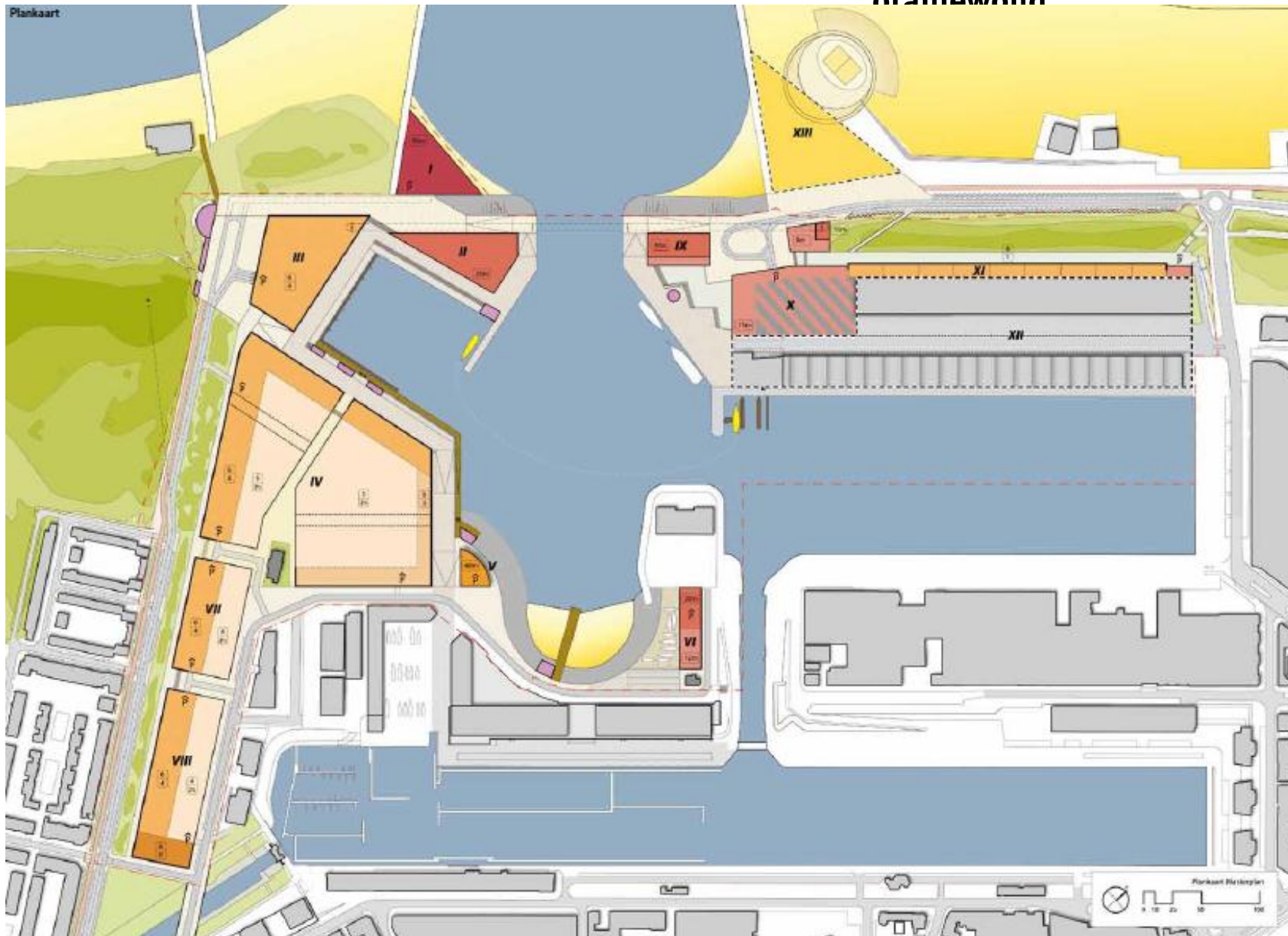
De totale ruimtelijke onderverdeling is terug te zien in tabel 1 en een beschrijving van het programma per deelgebied is terug te vinden in figuur 5.

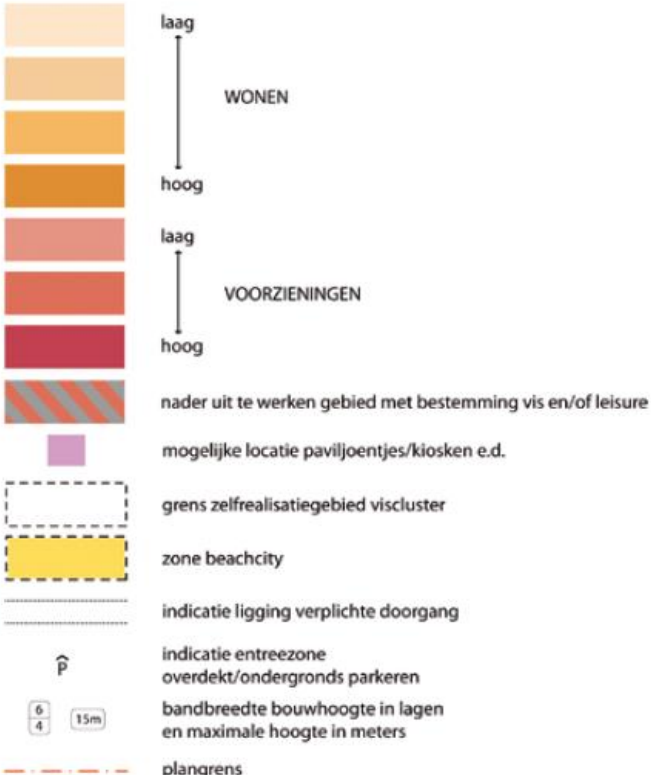
tabel 1 Programma Stedenbouwkundig plan (2012)

Funcie	Hoeveelheid
Wonen	circa 700 woningen (150 grondgebonden, 550 appartementen)
Viscluster	23.000 m ² bestaande bebouwing (zelfrealisatie)
Gecombineerde leisure en mogelijkheden visbedrijvigheid buiten viscluster	7.200 m ²
Leisure	5.200 m ²
Visfaciliteiten aan hoge boulevard	1.880 m ²
Winkels/horeca	8.000 m ²
Kantoren	7.000 m ²
Hotels	30.260 m ²
Vergaderfaciliteiten	2.000 m ²
Wellness	2.500 m ²
Maatschappelijke functie	4.000 m ²
Bedrijven/voorzieningen	7.000 m ²

In totaal worden circa 700 woningen, een nieuw commercieel programma van circa 75.000 m² en circa 23.000 m² zelfrealisatie binnen het viscluster mogelijk gemaakt. Ook worden extra parkeervoorzieningen mogelijk gemaakt. Deze worden bij de diverse functies gerealiseerd. Sommige parkeergarages zijn ook voor openbaar gebruik of voor dubbel gebruik (zowel voor bewoners als voor bezoekers).

De grootste van de drie voor het publiek toegankelijke parkeergarages komt op het Noordelijk Havenhoofd, op het smalle gedeelte van de Visafslagweg tussen de bestaande bebouwing en de dijk. Deze publieke parkeergarage krijgt een capaciteit van 600 plaatsen. Het huidige tijdelijke parkeerterrein op het strand wordt teruggebracht van 400 tot 87 plaatsen als de parkeergarage bij het Noordelijk Havenhoofd gereed is. De andere twee publieksgarages bevinden zich in de bebouwing rond de Derde Haven, met een gezamenlijke capaciteit van circa 420 plaatsen. Hierbij wordt uitgegaan van dubbel gebruik door bezoekers van de diverse functies in het gebied.



<p>I 20.000 m² vijf sterren hotel 2.500 m² wellness 2.000 m² congres 250 m² restaurant 250 m² leisure (bijv. uitkijk)</p>	<p>VI 2.430 m² kantoren 2.430 m² bedrijfsvoorziening maritiem (incl. bestaand pand) 500 m² overdekte hal voor bootopslag (hoogte 12m) 1600 m² afsluitbare buitenopslag voor boten 150 m² leisurevoorziening/strandhuis bij helling</p>	<p>Legenda Plankaart</p>  <p>laag</p> <p>hoog</p> <p>laag</p> <p>hoog</p> <p>nader uit te werken gebied met bestemming vis en/of leisure</p> <p>mogelijke locatie paviljoentjes/kiosken e.d.</p> <p>grens zelfrealisatiegebied viscluster</p> <p>zone beachcity</p> <p>indicatie ligging verplichte doorgang</p> <p>indicatie entreezone overdekt/ondergronds parkeren</p> <p>bandbreedte bouwhoogte in lagen en maximale hoogte in meters</p> <p>plangrens</p>
<p>II 4.000 m² publieksfunctie 750 m² horeca/retail 140 m² clubgebouw jachthaven</p>	<p>VII 55 appartementen 25 grondgebonden woningen</p>	
<p>III 2.000 m² horeca/retail in plint haven en boulevard 2.480 m² leisure 360 m² kabelbaanvoorziening/attractie 250 m² kleine leisurevoorziening/ badhuis in duin 470 m² fietsenstalling 100 appartementen openbare parkeervoorziening</p>	<p>VIII 360 m² voorzieningen lokale schaal 130 appartementen 25 grondgebonden woningen</p>	
<p>IV 3.000 m² horeca/retail in plint haven en aan kade 500 m² leisure 1.170 m² kantoren en woonwerkvoorzieningen 750 m² voorzieningen lokale schaal (in bestaand pand en ruimte binnen het blok) 220 appartementen 100 grondgebonden woningen openbare parkeervoorziening</p>	<p>IX 10.260 m² drie sterren hotel 2.200 m² kantoor havenmeester 500 m² horeca/retail in plint 200 m² leisure in plint 80 m² kleine leisurevoorziening op plein</p>	
<p>V 1.200 m² kantoren 600 m² overige voorzieningen 100 m² kleine leisurevoorziening aan steiger 45 appartementen (afhankelijk van geluidscoutour)</p>	<p>X ca. 7.200 m² leisure en mogelijkheden voor visfaciliteiten (buiten viscluster) in plint Adriaan Maasplein 645 m² leisure onder kabelbaanvoorziening 185 m² kabelbaanvoorziening/attractie openbare parkeervoorziening</p>	
	<p>XI 1.500 m² horeca/retail in plint aan hoge boulevard 150 m² overige voorzieningen 1.880 m² visfaciliteiten (buiten viscluster) aan hoge boulevard openbare parkeervoorziening</p>	
	<p>XII Viscluster: 23.000 m² bestaande bebouwing plus uitbreidingsmogelijkheden binnen het viscluster</p>	
	<p>XIII 1.000 m² beachcity</p>	

figuur 5 Stedenbouwkundig plan Scheveningen Haven (2012)

1.3.2 Typologie van functies per deelgebied

Noordelijk Havenhoofd

De visserijsector blijft geconcentreerd op het Noordelijk Havenhoofd, met behoud van het markante Schamhartgebouw van de visafslag. De kade van de Eerste Haven wordt verbreed. Daardoor ontstaat meer ruimte voor vissersschepen om hun vangsten te lossen en om een efficiënter en toekomstbestendig logistiek proces te organiseren. Dit versterkt de aantrekkelijkheid en concurrentiepositie van Scheveningen als visserijhaven.

Bij de bestaande bebouwing aan de Visafslagweg is ruimte voor uitbreiding met bedrijfsgebouwen voor visserijbedrijvigheid van circa 5.000 m². Tussen het Adriaan Maasplein en de kop van het Noordelijk Havenhoofd komt een nieuw gebouw van circa 12 meter hoog. Het gebouw is deels bestemd voor uitbreiding van de visserijsector en deels voor leisure-activiteiten. De gevels aan het Adriaan Maasplein krijgen een open uitstraling, met royale ingangen en publieksfuncties in het zicht. Tevens is een drie sterren hotel van circa 40 meter op het plein gesitueerd. Het plein zelf wordt een aantrekkelijk voetgangersgebied met allerlei recreatieve functies in de omgeving, zoals in de plint van het nabijgelegen driesterrenhotel. Dit havenplein met diverse niveaus wordt een typisch verblijfsgebied in de middag- en avondzon, met uitzicht over de schepen die de haven in en uit varen. Het hoge plein is ook geschikt voor evenementen. De lage kade aan het Adriaan Maasplein blijft beschikbaar voor bedrijfsschepen.

Op het smalle gedeelte van de Visafslagweg, tussen de bestaande bebouwing en de dijk, komt een parkeergarage van drie verdiepingen. Het dak daarvan sluit aan op de kruin van de dijk. Vanuit de twee toegangen tot de parkeergarage is de nieuwe wandelboulevard direct bereikbaar. Dat geldt ook voor het station van de kabelbaan. Aan de verhoogde boulevard is plek voor visrestaurants met uitzicht over strand en zee.

Zuidelijk Havenhoofd

Op het Zuidelijk Havenhoofd komt een vijf sterrenhotel in het 90 meter hoge gebouw. De locatie van dit hotel bevindt zich op een bijzondere plek in de hoek van de havenmond. Zo benadrukt dit oriëntatiepunt de overgang van de stad op de duinen naar de stad achter de duinen. Samen met de pier is het vijfsterrenhotel het enige gebouw aan de Scheveningse kust dat direct in zee staat. Het voordeel van deze positie is dat het al vanaf Scheveningen-Bad zichtbaar is. Zoals het een oriëntatiepunt betaamt.

Tussen het vijfsterrenhotel en de Derde Haven is op het Zuidelijk Havenhoofd plek gereserveerd voor een maatschappelijke functie van 15 meter hoog, met een bijzondere architectuur. Tevens zal op deze locatie de herontwikkeling van de bestaande functies van Rijkswaterstaat worden gehuisvest.

Kabelbaan

Op dit moment is het niet mogelijk om rechtstreeks van het Noordelijk naar het Zuidelijk Havenhoofd te reizen – of omgekeerd. Dat wordt wel nodig geacht om beide gebieden met elkaar te verbinden, zodat de functies beter bereikbaar zijn voor wandelaars en fietsers. Hierdoor wordt als het ware de nieuwe boulevard verlengd tot aan het woon- en recreatiegebied op het Norfolkterrein. Voor de overbrugging van de havenmond is een kabelbaan voorzien met een lengte van 450 meter op een hoogte van 45 tot 50 meter, zodat de scheepvaart niet gehinderd wordt. De financiële haalbaarheid van een kabelbaan wordt momenteel onderzocht door middel van een business case.

Derde Haven

De Derde Haven wordt een multifunctionele haven, met de nadruk op jachthaven en met mede gebruik door bedrijfsschepen (niet milieuhinderlijk) en de twee schepen van Rijkswaterstaat. De Derde Haven leent zich goed voor grotere jachten en bijvoorbeeld Volvo Ocean Raceboten van 50-100 voet die door hun lengte en kiel niet in de jachthaven in de Tweede Haven terecht kunnen. In het ontwerp van de Derde Haven wordt rekening gehouden met de draaicirkel van de sleepboten ten behoeve van de grotere visserijsschepen.

In de Derde Haven komt een kadestructuur met niveauverschillen, trappen en steigers. Daaromheen is plek voor bijzondere voorzieningen op het gebied van horeca, retail en leisure. Er is voldoende vrije kaderuimte voor het huisvesten van grote evenementen.

Woningbouw op het Norfolk-terrein

Op het Norfolk-terrein op het Zuidelijk Havenhoofd worden circa 700 nieuwe woningen gebouwd. Dit betreft zowel grondgebonden stadswoningen als appartementen, met verschillende sferen.

Wonen langs de Houtrustweg

Stadsblokken met gevarieerde opzet, wisselende hoogtes en gevelstructuur. Het aantal woonlagen is vier tot zes. De weg krijgt het karakter van een stedelijke duinlaan.

Wonen uit de wind en in de zon

In de richting van de Derde Haven komen overwegend stadswoningen in een grotendeels autoluwe omgeving.

Wonen aan de Derde Haven

Woningen die aansluiten bij de sfeer van de haven, met een stoer karakter en heldere hoofdvormen. De bebouwing is gevarieerd in hoogte, breedte en uitstraling. In de plinten zijn voorzieningen opgenomen. Op de kop van de Derde Haven komt een bijzonder trapeziumvormig gebouw van vier tot zes woonlagen, met commerciële ruimtes op de eerste en soms tweede verdieping en luxe terrasappartementen op de verdiepingen erboven.

Wonen aan de Kom

Dit appartementengebouw tot 40 meter hoog biedt vrij uitzicht het zeegat uit. De stoere zeezichttoren staat stevig op de kade. In de plint is ruimte voor voorzieningen of een kleinschalige attractie.

Beach-city voor strandporten

De bouw van de nieuwe parkeergarage achter de dijk van de Visafslagweg betekent dat er ruimte vrijkomt voor een beach-city op het huidige parkeerterrein aan het strand. Deze seizoensgebonden strandbebouwing ten behoeve van uiteenlopende strandporten sluit in maat, schaal en uitstraling aan bij de strand sfeer. In samenspraak met OCW/Sport wordt met betrokken partijen het programma voor een dergelijke beach-city verder uitgewerkt. Het betreft particuliere initiatieven die aansluiten bij het sportbeleid en de locatie.

De Kom

De zeilsporten met hun thuisbasis aan de Kom krijgen meer ruimte. Zo wordt er op basis van particulier initiatief een nieuw watersportgebouw neergezet, met bedrijfsruimtes voor nautische organisaties, zeilsportorganisaties en een innovatiecluster.

1.4 Relatie met het Masterplan Scheveningen-Kust

1.4.1 Drie deelgebieden: Scheveningen Bad, Dorp en Haven

In het door de gemeenteraad in 2010 vastgestelde Masterplan Scheveningen Kust is de ambitie vastgelegd om de positie van de kust van Scheveningen te versterken als levendig centrum aan zee, waar het hele jaar door aantrekkelijk is om te wonen en als toerist te verblijven. Het Masterplan geeft een integrale visie op de toekomstige ontwikkeling van de kuststrook van Scheveningen, hetgeen is uitgewerkt voor drie gebieden:

- Scheveningen Bad
- Scheveningen Dorp
- Scheveningen Haven

De genoemde drie gebieden hebben elk hun eigen sfeer, uitstraling en kwaliteiten. Bad met zijn badgasten en de wereld van zee, strand en vermaak, het rustige karakter van het oude dorp en de stoere uitstraling van boten, watersport en de visserij rond de haven.

Als verbindend element tussen deze drie gebieden loopt de Scheveningse boulevard. De vernieuwing van de boulevard volgens het plan 'De Morales' is thans in volle gang en de eerste resultaten zijn al zichtbaar. De kern van dit plan betreft het versterken van de kustverdediging en het aanleggen van een nieuwe boulevard (inclusief modernisering van de strandpaviljoens en betere spreiding hiervan). Hierdoor wordt de Scheveningse kuststrook weer veilig én aantrekkelijk. Een belangrijke functie van de boulevard is het verbinden van de verschillende gebieden van de Scheveningse kuststrook. Met name de overloop en samenhang met de recreatief-toeristische functies bij Bad en Haven kunnen hierdoor beter bewerkstelligd worden.

1.4.2 De ontwikkelingen per gebied kennen een eigen dynamiek en planning

Het Masterplan Scheveningen Kust vormt het kader voor de ontwikkeling van de drie gebieden. De gestelde ambities uit het Masterplan blijven dan ook het uitgangspunt. Echter, door de economische crisis blijkt het voorgestelde programma uit het Masterplan op dit moment niet realiseerbaar. Daarnaast blijkt ook, uit de uitgevoerde m.e.r.-procedure, dat het Masterplanprogramma de grenzen opzoekt van de (wettelijke) milieunormen en gemeentelijke ambities ten aanzien van milieu (hierover meer in paragraaf 1.4.3).

Voor Scheveningen Haven is het programma reeds bijgesteld, zo is beschreven in 1.2.2. Voor Scheveningen Bad zijn de ambities gelijk gebleven maar de ontwikkeling en uitvoering wordt daar nu meer afgestemd op initiatieven van marktpartijen.

Bij het gebied Scheveningen Dorp zijn de voorgenomen ontwikkelingen uit het Masterplan minder verstrekkend en ambitieus. Mede hierdoor is voor Scheveningen Dorp een nieuw bestemmingsplan vastgesteld op 11 oktober 2012. Het bestemmingsplan komt in grote lijnen overeen met hetgeen in het Masterplan is vastgelegd. Zo wordt het authentieke karakter van het gebied met de Keizerstraat als centrale as versterkt. Ook worden ontwikkelingen, zoals de realisatie van parkeergarage Badhuiskade en de herontwikkeling van het postkantoor aan de Prins Willemstraat, conform het Masterplan mogelijk gemaakt.

De ontwikkeling van de drie gebieden loopt niet synchroon. Elk gebied heeft zijn eigen dynamiek en bijbehorende planning. Hoewel de drie gebieden aparte procedures en plannings kennen, wordt juist het integrale karakter en de samenhang in effecten en ambities voor de gehele Scheveningse kustzone door het Masterplan bewaakt. In deze m.e.r.-procedure voor Scheveningen Haven wordt met deze samenhang én mogelijke cumulatieve effecten dan ook nadrukkelijk rekening gehouden. Zo wordt naast het beschouwen van de effecten als gevolg van de (her)ontwikkeling van Scheveningen Haven ook naar de effecten op langere termijn gekeken. Dit wordt vormgegeven door voor het jaar 2030 – 2035 uit te gaan van een verwezenlijking van de ambities uit het Masterplan Scheveningen Kust en de impact hiervan te betrekking op Scheveningen Haven. Zo wordt de robuustheid en samenhang op langere termijn getoetst en gewaarborgd.

1.4.3 Conclusies plan-m.e.r. Masterplan

Voor het Masterplan Scheveningen Kust is een plan-m.e.r. doorlopen. De hoofdconclusie hieruit is dat het Masterplan kan worden uitgevoerd, mits er aan een aantal strikte randvoorwaarden wordt voldaan. Die randvoorwaarden zijn van belang, omdat de geplande ontwikkelingen duidelijk de grenzen opzoeken van wat er in het gebied (wettelijk) nog mogelijk is. Dit geldt in ieder geval voor de aspecten verkeer, geluid, luchtkwaliteit en natuur.

Op 19 november 2009 heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) een toetsingsadvies uitgebracht over het planMER. Ook de Commissie m.e.r. constateert dat het Masterplan raakt aan de grenzen van wat erin het plangebied vanuit milieuoptiek mogelijk is. Gezien de (bandbreedte in) onzekerheden die het Masterplan bevat, bestaat er daarom een reële kans dat de milieueffecten groter zijn dan nu in het planMER zijn beschreven. De Commissie m.e.r. heeft daarom geadviseerd dat de constateerde zaken (grenzen qua milieubelasting en kans op grotere effecten dan

verwacht) duidelijk wordt verankerd in de besluitvorming en dat hier dus bij de verdere uitwerking van het Masterplan rekening wordt gehouden. In de volgende paragraaf wordt ingegaan hoe deze verankering en doorwerking is vormgegeven.

1.4.4 *Agenda voor de verdere uitwerking van het Masterplan*

De belangrijkste randvoorwaarden en aandachtspunten vanuit het planMER, het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. en de ingebrachte zienswijzen zijn samengebracht in een 'agenda voor de verdere uitwerking van het Masterplan'. Deze 'agenda' vormt een onderdeel van het Masterplan. In het raadsbesluit over het Masterplan is vastgelegd dat bij vervolgvorstellen tot uitwerking van het masterplan wordt verantwoord hoe die agenda daarin is betrokken. Vanzelfsprekend geldt dit dus ook voor deze m.e.r. voor Scheveningen Haven. In bijlage II is deze agenda per milieuthema weergegeven. Hierbij wordt tevens aangegeven hoe dit in de m.e.r. voor Scheveningen Haven wordt geborgd. Hiermee wordt invulling gegeven aan de geuite zorgen over de milieueffecten van het Masterplan Scheveningen Kust. De totale onderzoeksagenda wordt in hoofdstuk vijf beschreven.

2 De m.e.r.-procedure

2.1.1 Wat is m.e.r.?

In Nederland is het verplicht voor ontwikkelingen met mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen een zogenaamde m.e.r. te doorlopen (de m.e.r. staat voor de totale procedure) en een MER op te stellen (het MER staat voor milieueffectrapportage en betreft het uiteindelijke rapport). Voor een ontwikkeling zoals Scheveningen Haven zijn (mogelijke) belangrijke nadelige milieugevolgen niet op voorhand uit te sluiten.

Het doel van de m.e.r. is het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming te betrekken. Dit om ten behoeve van het ontwikkelen van plannen en het nemen van besluiten inzicht te krijgen in de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving en om onderzoek te kunnen doen naar mogelijke maatregelen om negatieve effecten op de omgeving te verminderen en/of te compenseren.

De m.e.r. is geen doel op zich, maar vindt altijd plaats ten behoeve van het vaststellen van een plan of het nemen van een concreet besluit. De m.e.r. kent een aantal verplichte (procedure)stappen. De resultaten van het milieuonderzoek worden opgenomen in een milieueffectrapport.

2.1.2 Waarom is een m.e.r. voor Scheveningen Haven verplicht?

De (her)ontwikkeling van Scheveningen Haven is niet direct m.e.r.-plichtig. Dit komt, omdat de voorgenomen activiteiten niet genoemd staan in onderdeel C van het Besluit m.e.r. en omdat geen sprake is van een kaderstellend plan, zoals aangeduid in kolom 3 van onderdeel D van hetzelfde besluit (anders had een plan-m.e.r.-plicht gegolden).

Wel valt de voorgenomen ontwikkeling onder enkele activiteiten die genoemd staan in onderdeel D van het Besluit m.e.r. Dit betreft in ieder geval de activiteiten, die genoemd staan in tabel 2.

tabel 2 Overzicht relevante activiteiten in relatie tot de voorgenomen activiteiten

Nr	Activiteit	Drempelwaarden
D. 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject, met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen	<ul style="list-style-type: none">▪ een oppervlakte van 100 hectare of meer;▪ een aaneengesloten gebied en 2.000 woningen of meer omvat, of▪ een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer
D. 10	De aanleg, wijziging of uitbreiding van.... b. Jachthavens	<ul style="list-style-type: none">▪ 250.000 bezoekers of meer per jaar;▪ een oppervlakte van 25 hectare of meer,▪ 100 ligplaatsen of meer, of▪ een oppervlakte van 10 hectare of meer in een gevoelig gebied

Naast bovenstaande activiteiten kunnen activiteiten ten aanzien van het mogelijk opnemen van het tramtracé in het bestemmingsplan en de realisatie van de kabelbaan onder de bepalingen van het Besluit m.e.r. vallen. Het is niet eenduidig te stellen of de voorgenomen activiteiten boven of onder de drempelwaarden van het Besluit m.e.r. vallen. Bij een m.e.r.-beoordeling is het verplicht te onderzoeken of de voorgenomen activiteiten kunnen leiden tot **mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen**. Deze zijn gezien de voorgenomen activiteiten niet uit te sluiten. Dit blijkt enerzijds reeds uit de m.e.r.-procedure en het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage op het Masterplan Scheveningen-Kust, en anderzijds uit een uitgevoerde Voortoets in het kader van de Natuurbeschermingswet, waaruit blijkt dat significante effecten op de aanwezige Natura 2000-gebieden niet uit te sluiten zijn. Als sprake is van een Passende Beoordeling dient dit gekoppeld te worden aan een plan-m.e.r.

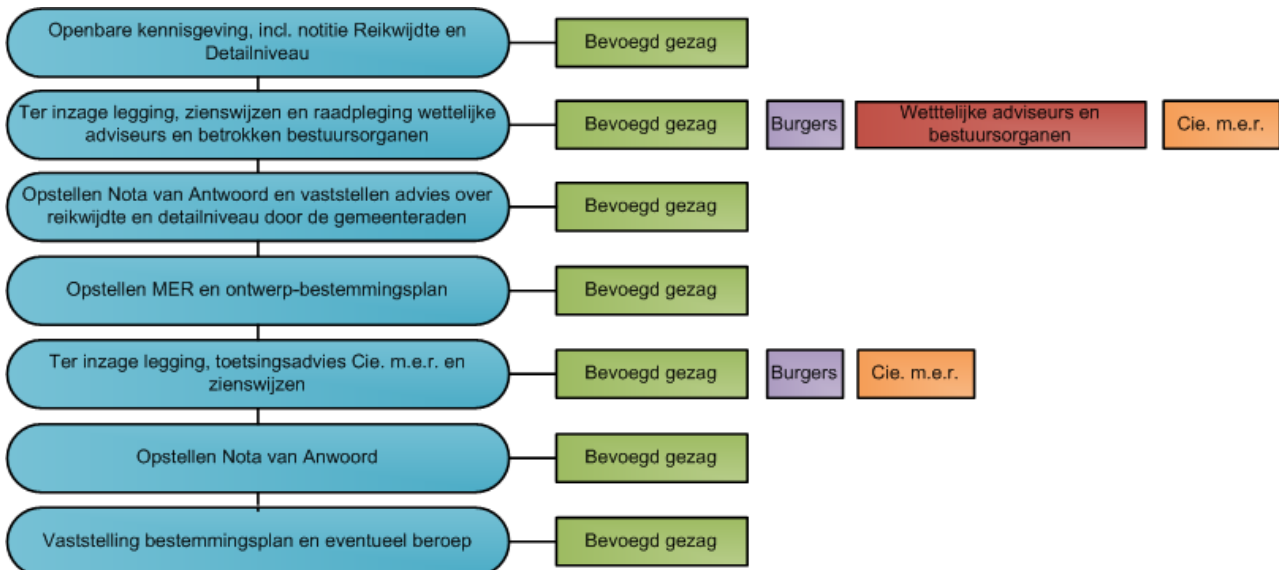
Kortom zowel via het Besluit m.e.r. als via de Natuurbeschermingswet is het 'logisch' en wenselijk om een m.e.r.-procedure te starten. Hoewel dit in feite een gecombineerde plan-m.e.r. (vanwege de

Passende Beoordeling) en besluit-m.e.r. is, worden conform de Wet milieubeheer de procedure en inhoudelijke vereisten van een besluit-m.e.r. gevolgd.

2.1.3 De stappen in een m.e.r.-procedure

In figuur 6 is de m.e.r.-procedure geschematiseerd weergegeven. Deze stappen gelden zowel voor een m.e.r.-procedure voor plannen als voor besluiten. Per stap is ook aangegeven welke partijen in ieder geval betrokken moeten worden. Het voortraject van een m.e.r.-procedure is door de wetgever grotendeels vormvrij gelaten. Verplichte stappen zijn een openbare kennisgeving waarin vermeld staat wat het voornemen van het plan betreft, waar en hoe lang informatie (in dit geval de notitie Reikwijdte en Detailniveau) ter inzage ligt en hoe een ieder op dit stuk een zienswijze kan indienen.

In het voortraject van de m.e.r.-procedure is een advies van de Commissie m.e.r. niet verplicht. Van de mogelijkheid tot adviesaanvraag wordt echter wel gebruik gemaakt. Daarnaast moeten in het voortraject enkele wettelijke adviseurs en betrokken bestuursorganen betrokken worden.



figuur 6 De m.e.r.-procedure op hoofdlijnen

2.1.4 Bevoegd gezag

De m.e.r.-procedure voor Scheveningen Haven wordt doorlopen, conform de Wet milieubeheer, in samenhang met de procedures van het op te stellen bestemmingsplan.

Het bevoegd gezag in de m.e.r.-procedure is de gemeente Den Haag.

2.1.5 Zienswijzen indienen op de notitie Reikwijdte en Detailniveau

Op deze notitie Reikwijdte en Detailniveau is het mogelijk voor een ieder om hierop te reageren.

Hoe kunt u een zienswijze naar voren brengen?

Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt zes weken ter inzage gelegd. In deze periode is het mogelijk voor een ieder om schriftelijk een zienswijze in te dienen. In uw zienswijze kunt u bijvoorbeeld aangeven wat u in het MER onderzocht wilt hebben en of u vragen/opmerkingen heeft over de onderzoeksmethodiek.

Schriftelijke zienswijzen op deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau kunnen gericht worden aan dhr J.H. Post. Er wordt ook de mogelijkheid geboden om mondelinge zienswijzen in te dienen.

Gemeente Den Haag
Inspraak NRD Scheveningen Haven
T.a.v. Dhr. J.H. Post
Postbus 12651
2500 DP DEN HAAG

Nadere informatie

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer Post te bereiken via het centrale nummer van de gemeente Den Haag.

Wat gebeurt er met uw reactie?

De zienswijzen worden door de Commissie voor de milieueffectrapportage betrokken bij de advisering aan de gemeente over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Door de gemeente wordt ook een Nota van Antwoord opgesteld, waarbij alle binnengekomen zienswijzen beantwoord worden. De gemeente gebruikt de ingekomen zienswijzen en het advies van de Commissie voor de m.e.r. bij het opstellen van het MER.

3 Alternatieven en varianten

In een m.e.r. is het verplicht alle *'redelijkerwijs te beschouwen alternatieven'* te beschouwen. Met alternatieven worden bedoeld op grote verschillen in de wijze waarop de voorgenomen activiteiten gerealiseerd kunnen worden. Dit betreft bijvoorbeeld het meenemen van andere locaties waar de voorgenomen activiteit gerealiseerd kan worden of het beschouwen een significant groter of kleiner programma.

Binnen alternatieven kunnen ook nog varianten onderzocht worden. Varianten betreffen relatief kleine wijzigingen, zoals het wel of niet opnemen van walstroom of het mogelijk maken van een tramverbinding in het plan. Deze varianten kunnen overigens wel een significante impact hebben op het milieu (zowel positief als negatief).

3.1 Geen alternatieven voor de voorgenomen activiteiten

3.1.1 *Totstandkoming van het Voorkeursalternatief*

Over een herinrichting van de Scheveningse haven wordt al geruime tijd nagedacht. De aankondiging van het vertrek van de Norfolkline was voor de gemeente aanleiding om de ontwikkelmogelijkheden van het Norfolk-terrein te onderzoeken. Hiervoor is een adviescommissie Scheveningen Havens ingesteld. Deze commissie heeft in 2005 haar rapport gepresenteerd en stelde in haar advies voor de visserijsector een nieuwe impuls te geven door verplaatsing van de visserijsector van het Noordelijk Havenhoofd naar het Norfolk-terrein. Het Noordelijk Havenhoofd zou dan vrijkomen voor andere bestemmingen. De adviescommissie heeft daarbij echter wel aangegeven, dat indien de voorwaarden om de visserijsector naar het Noordelijk Havenhoofd te verhuizen niet afdoende vervuld konden worden, andere opties niet uit het oog verloren moesten worden. Hierbij werd bedoeld op het realiseren van woon- en recreatieve functies op het Norfolk-terrein en behoud van de visserijsector op het Noordelijk Havenhoofd.

Het college van B&W heeft de aanbevelingen van de adviescommissie op haalbaarheid laten onderzoeken en daarbij besloten dat de ontwikkeling van het gebied in een breder stedelijk kader geplaatst moest worden. In het kader van dat onderzoek heeft het College van B&W twee varianten laten uitwerken:

- variant A: visserij-activiteiten geconcentreerd op het Norfolk-terrein en een stedelijke en toeristisch-recreatieve ontwikkeling op het Noordelijk Havenhoofd
- variant B: de visserij-activiteiten handhaven en uitbreiden op het Noordelijk Havenhoofd en de stedelijke en toeristisch-recreatieve functie ontwikkelen op het Norfolk-terrein

Als onderdeel van dit onderzoek zijn vier marktcombinaties gevraagd een visie te ontwikkelen op het Scheveningse havengebied. Deze marktconsultatie was bedoeld om creatieve en (haalbare) programmatische en ruimtelijke inbreng te krijgen voor de op te stellen gemeentelijke visie. In een zogenaamde Programmabrief heeft de gemeente programmawensen geformuleerd en randvoorwaarden gesteld. De marktpartijen is gevraagd hierop kritisch en creatief te reageren. Hierbij is aan elke marktcombinatie gevraagd de visie te richten op de twee varianten, zodat in totaal acht visies zijn opgesteld door de marktpartijen. Ook de visserijsector is gevraagd om zijn visie op de twee varianten te geven. In het rapport 'Marktconsultatie Noordelijk Havenhoofd en Norfolk-terrein' is een overzicht en samenvatting gegeven van deze opgestelde visies. De Visserijsector heeft vervolgens in een brief aan het College van B&W (10 augustus 2006) aangegeven de voorkeur te hebben voor herstructurering van het Noordelijk Havenhoofd ten behoeve van de visserij.

In de Nota van Uitgangspunten 'Scheveningen Haven, Parel aan Zee', die op 14 februari 2008 is vastgesteld door de gemeenteraad, is een keuze gemaakt voor variant B. Hierbij blijven de visserij-activiteiten op het Noordelijk Havenhoofd en worden stedelijke en toeristisch-recreatieve functies ontwikkeld op het Norfolk-terrein, zie ook figuur 7. De keuze voor variant B is grotendeels gebaseerd op de adviezen van de visserijsector en van drie marktpartijen (een partij heeft geen expliciete keuze gemaakt tussen beide varianten). Met dit besluit is een definitieve keuze gemaakt voor

één Voorkeursalternatief. Deze keuze is leidend geweest voor alle vervolproducten (Masterplan Scheveningen Kust en Stedenbouwkundig plan Scheveningen Haven) en staat als zodanig dan ook niet meer ter discussie.



figuur 7 Variant B op hoofdlijnen

3.1.2 ***Diverse varianten zijn beschouwd bij de nadere uitwerking van het Voorkeursalternatief***

In 2009 is met de visserijsector een Vispact gesloten om het Voorkeursalternatief voor Scheveningen Haven verder uit te werken. Tevens is in 2009 een samenwerkingsovereenkomst gesloten met de winnaar van de ontwikkelcompetitie, zijnde het consortium 'ING/ASR/Malherbe. Met dit consortium is het stedenbouwkundig plan Scheveningen Haven opgesteld en ervoor gezorgd dat de plannen haalbaar, maakbaar en faseerbaar zijn in de huidige marktomstandigheden. In de fase tussen de Nota van Uitgangspunten, waarin het Voorkeursalternatief is vastgesteld, en het Stedenbouwkundig plan, waarin de exacte invulling is vastgelegd, zijn diverse varianten beschouwd. Deze afweging van varianten wordt in deze paragraaf nader beschouwd. Het betreft de volgende elementen:

- Grootte van het programma;
- Open houden van de Derde Haven;
- Nieuwe buitenhaven;
- Verbinding Noordelijk en Zuidelijk Havenhoofd.

Grootte van het programma

In de Nota van Uitgangspunten en in het Masterplan Scheveningen-Kust is een programma opgenomen dat bestaat uit circa 800 woningen, 135.000 m² commercieel programma, inclusief hotels. Mede door de economische crisis en het vergroten van het maatschappelijk draagvlak, maar ook door de constateringen dat de milieukwaliteit in het gebied onder druk komt te staan door de voorgenomen activiteiten in het planMER bij het Masterplan, is het programma voor Scheveningen Haven naar beneden bijgesteld. Het Stedenbouwkundig plan gaat uit van circa 700 woningen en een commercieel programma van 98.040 m², inclusief hotels.

Open houden van de Derde Haven

In de uitwerking van de nieuwe ambitie is ervoor gekozen dat het water de gemeenschappelijke drager is van het gebied, hierdoor is het belangrijk de Derde Haven open te houden. Dit in tegenstelling tot de Nota van Uitgangspunten waarin de Derde Haven grotendeels werd gedempt. De Eerste Haven is primair bestemd voor de visserijsector en transport, de Tweede Haven is een combinatie van toerisme, recreatie en watersport. De Derde Haven is multifunctioneel voor (niet milieuhinderlijke) bedrijvigheid, grotere jachten en twee schepen van Rijkswaterstaat. Daarnaast versterkt het open houden van de Derde Haven het maritieme karakter van het toekomstige woonmilieu en de commerciële functies.

Nieuwe Buitenhaven

Eind 2006 heeft het consortium Cruiseport The Hague Holland op eigen initiatief een voorstel gedaan voor een nieuwe Buitenhaven annex cruiseterminal bij Scheveningen. Het Haagse college van B&W stond hier in beginsel positief tegenover. In het concept- Masterplan Scheveningen –Kust is de buitenhaven opgenomen als haalbaarheidsstudie waarover nog besluitvorming moet plaatsvinden.

Het College van B&W heeft in november 2009 op basis van het ontbreken van politiek en maatschappelijk draagvlak besloten de onderzoeken naar de realisatie van een mogelijke buitenhaven stop te zetten (RIS 167817).

Verbinding Noordelijk en Zuidelijk Havenhoofd

Het Noordelijk en Zuidelijk Havenhoofd worden nu gescheiden door de haveningang. Het is wenselijk vanwege de samenhang in het gebied en met de rest van de kustzone in Scheveningen hier een connectie tussen beide gebieden te maken. Hiervoor zijn diverse varianten mogelijk:

- Een pont;
- Een brug;
- Een tunnel;
- Een kabelbaan.

De vier varianten zijn op hoofdlijnen onderzocht. Hieruit blijkt dat de eerste twee varianten minder geschikt te zijn als connectie tussen het Noordelijk en Zuidelijk Havenhoofd. Zo is de capaciteit van een pont te beperkt en zou voor langere wachtrijen kunnen zorgen.

Een brug zou vanwege de vaarbewegingen op de drukste momenten tweederde van de tijd open moeten staan en is daardoor niet kansrijk. Een hoge brug, die niet open hoeft voor passerende schepen, is vanwege de kosten en de benodigde ruimte ook niet kansrijk genoeg geacht.

Het voordeel van een tunnel onder de havenmond is dat het geen belemmering oplevert voor het scheepvaartverkeer. De constructie van een tunnel – onder water en op behoorlijke diepte- is echter complex en duur en ook de veiligheidsaspecten, beheeraspecten en de toeritten tot de tunnel, maken deze variant tot een zeer kostbare.

Een kabelbaan heeft als voordelen dat deze het scheepsverkeer niet hindert, omdat deze op relatief grote hoogte het water passeert. Andere voordelen van een kabelbaan zijn de hoge vervoerscapaciteit, de flexibiliteit en de hoge recreatiewaarde. De aanleg is technisch haalbaar en voor een kabelbaan op deze hoogte zijn windeffecten goed te controleren. Ook is uit onderzoek gebleken dat de verbinding slechts een beperkt aantal dagen vanwege windkracht buiten gebruik zal zijn. In het Stedenbouwkundig plan is daarom een kabelbaan als connectie tussen de twee havenhoofden opgenomen. De stations van de kabelbaan komen op de dijk op het Noordelijk Havenhoofd en achter het cultuuricoon op het Zuidelijk Havenhoofd.

3.1.3 Conclusie: één Voorkeursalternatief wordt beschouwd in deze m.e.r.

Uit de voorgaande paragrafen is beschreven dat in verleden meerdere alternatieven en varianten voor de (her)ontwikkeling van Scheveningen Haven zijn beschouwd. Het resultaat van de afweging van deze alternatieven en varianten heeft zijn weerslag gekregen in het Stedenbouwkundig plan Scheveningen Haven. Dit vormt dan ook het Voorkeursalternatief voor deze m.e.r.

Binnen dit Voorkeursalternatief zijn echter nog enkele variaties mogelijk. Deze variaties worden in de volgende paragraaf gepresenteerd en worden als zodanig ook meegenomen in deze m.e.r.

3.2 Varianten binnen de (her)ontwikkeling van Scheveningen Haven

3.2.1 Varianten binnen het Voorkeursalternatief

Binnen het Voorkeursalternatief bestaan nog enkele mogelijke varianten. Dit betreft de volgende varianten:

- Een nieuw tramtracé in Scheveningen Haven.
- Het toepassen van walstroom.
- Extra programma voor het Noordelijk Havenhoofd.

Een nieuw tramtracé in Scheveningen Haven

Een mogelijke verlenging van het tramtracé kan (in een later stadium) onderdeel gaan uitmaken van de plannen voor Scheveningen Haven. In de Nota van Uitgangpunten en het projectdocument Scheveningen Haven is reeds aangegeven dat een ruimtereservering in het bestemmingsplan wordt opgenomen. In het MER wordt een variant beschouwd waarbij uitgegaan wordt van een tramverbinding in het nieuwe, verbrede profiel van de Houtrustweg. Ter hoogte van het Meeuwenhof buigt dit tracé af naar de Kranenburgweg om ter hoogte van de Kranenburgweg de Duindorpdam te kruisen.

Het toepassen van walstroom

Walstroom is een energievoorziening waardoor een schip gebruikmaakt van een aansluiting op het elektriciteitsnet van de wal. Varende schepen gebruiken eigen generatoren om elektriciteit op te wekken, maar in de haven is het laten draaien van dieselmotoren onnodig milieubelastend. Het gaat hierbij dan voornamelijk om de uitstoot van CO₂, NO_x en PM₁₀ (fijnstof), SO₂ en geluidshinder. Het opnemen van walstroom wordt als een variant meegenomen.

Extra programma voor het Noordelijk Havenhoofd

De vissector heeft in samenwerking met Volker Wessels plannen om een uitgebreider programma op het Noordelijk Havenhoofd te ontwikkelen. De omvang van dit extra programma is nog definitief bekend, maar zal naar verwachting circa 10.000 tot 20.000 m² extra bedrijfsvloeroppervlakte betekenen. In het MER zal dit nader uitgekristalliseerd worden.

3.2.2 Het opstellen van een Meest Milieuvriendelijke Variant

In de vorige paragraaf zijn drie varianten op het Voorkeursalternatief beschreven. De verwachting is dat in ieder geval het toepassen van walstroom en de tram een positief effect hebben op het milieu. Daarnaast is het bij een m.e.r. gebruikelijk en wenselijk om maatregelen te formuleren die een positief effect op de milieukwaliteit van het gebied. Daarnaast is het ook verplicht om mitigerende of zelfs compenserende maatregelen te treffen bij negatieve milieueffecten. Gezien de effecten uit het planMER bij het Masterplan Scheveningen Kust en de daaruit voortvloeiende aanbevelingen en uitgangspunten, zie paragraaf 1.4.4, is het wenselijk om alle mogelijke maatregelen die de milieukwaliteit ten positieve kunnen beïnvloeden te beschouwen.

In het kader van de m.e.r. Scheveningen Haven zal om voorgaande redenen een Meest Milieuvriendelijke Variant (MMV) opgesteld worden. Dit MMV bestaat uit de diverse optimaliserende, mitigerende en compenserende maatregelen. Daarnaast kunnen de in paragraaf 3.2.1 beschreven varianten, als sprake is van positieve milieueffecten, opgenomen worden in het MMV.

4 Plangebied, studiegebied en referentiesituatie

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op het plangebied en het studiegebied van Scheveningen Haven. Daarnaast wordt ook een beschrijving gegeven van ontwikkelingen die in de referentiesituatie voor het MER zitten.

4.1 Plangebied en studiegebied

Het plangebied is het gebied waar de voorgenomen activiteit, de (her)ontwikkeling van Scheveningen Haven, betrekking op heeft. Dit betreft dus in hoofdzaak het gebied dat in het Stedenbouwkundig Plan is vastgelegd. In het op te stellen bestemmingsplan Scheveningen Haven worden daarnaast ook enkele conserverende gebieden opgenomen. Alles wat opgenomen wordt in het bestemmingsplan valt onder het plangebied. Het plangebied is dus groter dan alleen het gebied dat in het Stedenbouwkundig Plan is gepresenteerd, zie figuur 8.

De effecten die in het plangebied optreden hebben voornamelijk betrekking op de directe omgeving en de ondergrond van de ontwikkelingslocaties. Thema's als archeologie, bodem, water, cultuurhistorie, etc. ondervinden een 'één op één effect' als gevolg van de ontwikkelingen in Scheveningen Haven. De effecten die de voorgenomen activiteiten hebben op deze thema's zijn vrijwel alleen beperkt tot het plangebied zelf.

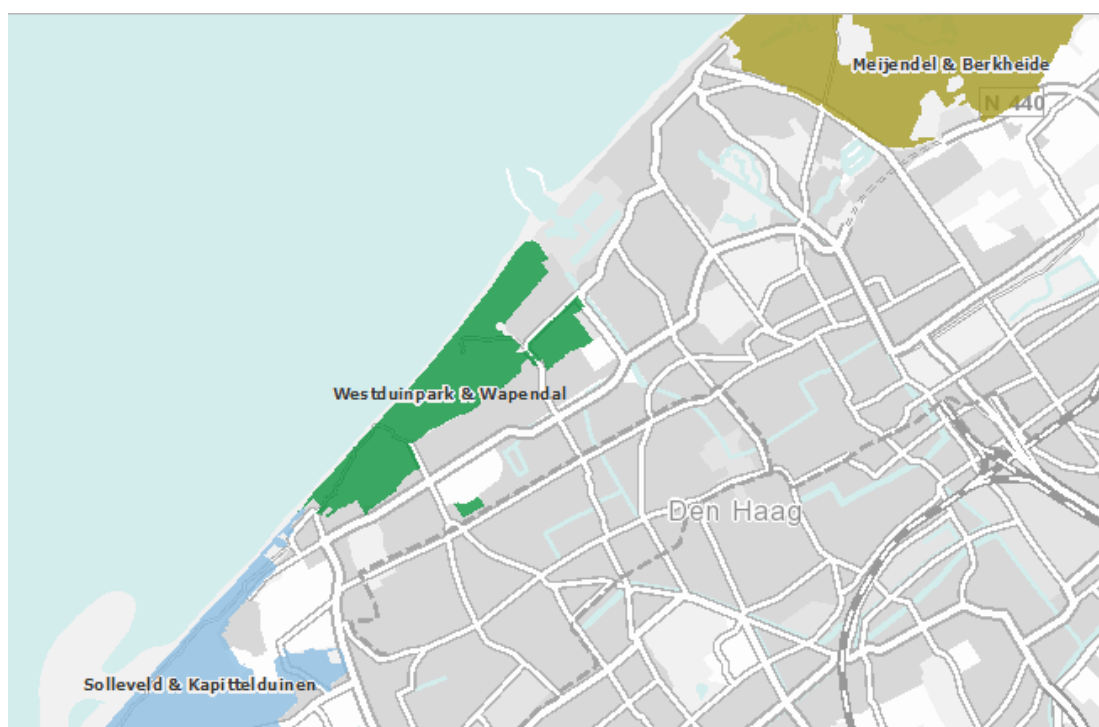


figuur 8 Plangebied Scheveningen Haven (Gemeente Den Haag, 2008).

Naast effecten die optreden in de directe omgeving van het project zijn er ook effecten op grotere afstand. Bijvoorbeeld bij thema's als geluid, verkeer, luchtkwaliteit en gezondheid kunnen de effecten tot grotere afstand van de daadwerkelijke ontwikkelingslocaties merkbaar zijn. Het gebied tot waar effecten zich voor kunnen doen als gevolg van de realisatie van het project Scheveningen Haven wordt het studiegebied genoemd. Het studiegebied wordt in het MER per thema beschreven.

4.2 Natura 2000-gebieden in het plangebied en studiegebied

In het plangebied van Scheveningen Haven ligt een deel van het Natura 2000-gebied Westduinpark & Wapendal. Dit betreft het gebied waar het zenderpark van het ministerie van Defensie is gelegen. Daarnaast liggen in het studiegebied ook de Natura 2000-gebieden Meijndel & Berkheide en Solleveld & Kapittelduinen, zie ook figuur 9. Deze Natura 2000-gebieden zijn ook grotendeels beschermd natuurmonument.



figuur 9 Natura 2000-gebieden in het plangebied en studiegebied van Scheveningen Haven

Doordat er Natura 2000 in en rondom het plangebied is gelegen is een Voortoets in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 uitgevoerd. De wet waarborgt de bescherming van gebieden van internationaal en nationaal belang onder andere bij ruimtelijke projecten.

De belangrijkste conclusie uit de Voortoets is dat significant negatieve effecten op één of meerdere Natura 2000-gebieden niet uit te sluiten zijn. De mogelijk optredende effecten zijn zowel direct als indirect van aard. Er zal een Passende Beoordeling tezamen met het MER opgesteld worden.

In .

tabel 3 zijn de belangrijkste conclusies van de Voortoets weergegeven van de mogelijke effecten door Scheveningen Haven.

tabel 3 Mogelijke effecten op Natura 2000-gebieden door ontwikkelingen bij Scheveningen Haven

Natuurwaarde	Mogelijk effect	Fase	Kans op effect?
Habitattypen	direct verlies oppervlakte	aanleg	nee
	betreding	gebruik	beperkt
	stikstofdepositie	aanleg + gebruik	ja
	verstoring typische fauna	aanleg + gebruik	beperkt
Bijzondere Natuurwaarden	aantasting duinstruwelen door: <ul style="list-style-type: none"> ▪ oppervlakteverlies ▪ betreding ▪ stikstofdepositie 	aanleg + gebruik	nee
		aanleg + gebruik	beperkt
		aanleg + gebruik	ja
	aantasting natuurschoon door hoge gebouwen	aanleg + gebruik	ja
Broedvogels	verstoring door licht/ geluid/ trilling/ beweging	aanleg	beperkt
	verstoring door recreatie (wandelaars, honden)	gebruik	beperkt

4.3 Referentiesituatie en raakvlakprojecten

4.3.1 Referentiesituatie

Bij de planvorming van Scheveningen Haven wordt uitgegaan van de situatie in het jaar 2023. Dit wordt de referentiesituatie genoemd. Dit heeft twee belangrijke redenen. Ten eerste kan zo de robuustheid van het plan goed beoordeeld worden (komt het plan overeen met de behoeften in 2023? Wordt er voldaan aan de normen voor diverse milieuthema's?) Ten tweede worden dan ook alle relevante ruimtelijke ontwikkelingen, die dan gerealiseerd zijn, meegenomen bij de diverse onderzoeken. In de referentiesituatie 2023 wordt er vanuit gegaan dat alle ruimtelijke plannen in de omgeving van Scheveningen Haven, waarover reeds besluitvorming heeft plaatsgevonden, gerealiseerd zijn.

Er wordt ook een doorkijk gegeven richting 2030 - 2035 met name voor het thema verkeer en de daarmee samenhangende milieuaspecten, om te analyseren of de robuustheid van de voorgestelde wijzigingen qua verkeerstructuur in het gebied ook voor de langere tijd gewaarborgd kan worden.

In principe geldt dat alle vastgestelde ruimtelijke besluiten opgenomen zijn in de referentiesituatie. Hier gelden echter enkele uitzonderingen op. Deze worden hieronder beschreven.

Vigerend bestemmingsplan Scheveningen Haven: complexe situatie met het Norfolk-terrein

Voor het plangebied is het bestemmingsplan Scheveningen Haven uit 1998 van kracht. De bestemmingen zijn bedrijfsdoeleinden en straat (Norfolk-terrein en het Noordelijk Havenhoofd) en waterstaatsdoeleinden (het water, de dijk op het Noordelijk Havenhoofd en de terreinen aan beide zijden van de havenmond). Voor het volledige plangebied is een bestemmingsplanwijziging noodzakelijk om de voorstellen te realiseren en om te voldoen aan de actualiseringverplichting vanuit de Wet ruimtelijke ordening.

Als uit wordt gegaan van het vigerende bestemmingsplan in de milieuberekeningen, waar het Norfolk-terrein nog als industrie bestemd is, zou geen recht gedaan worden aan de veranderde situatie sinds het vertrek van de Norfolkline uit Scheveningen Haven. In de referentiesituatie wordt daarom uitgegaan van de huidige situatie voor het Norfolk-terrein, dus zonder het extra vrachtverkeer behorend bij de Norfolkline. Dit is in overeenstemming met het planMER voor het Masterplan Scheveningen-Kust toen ook van de huidige situatie is uitgegaan. Wel wordt ook een situatie beschouwd waarin deze verkeersproductie (vooral zwaar vrachtverkeer) wel meegenomen is, om te laten zien wat het effect is als uitgegaan wordt van de bestemmingsplancapaciteit (en daarmee ook de situatie tot enkele jaren geleden) van dit terrein. De effecten op luchtkwaliteit en geluid worden hierbij ook inzichtelijk gemaakt.

Structuurvisie 'Wereldstad aan Zee'

In de Structuurvisie van de gemeente worden diverse plannen beschreven die voor 2020 uitgevoerd kunnen worden. Echter voor enkele plannen is het ontwikkelingsperspectief gewijzigd en worden de projecten voor 2020 niet meer gerealiseerd. Dit geldt onder andere voor de herontwikkeling van de Binckhorst en voor de Vlietzone. Deze plannen zijn niet meegenomen in de referentiesituatie. De doorkijk voor de langere termijn worden deze plannen wel meegenomen.

Masterplan Scheveningen-Kust

In het Masterplan Scheveningen-Kust is de toekomstige ontwikkelingen van Scheveningen Haven, Dorp en Bad weergegeven. De plannen voor Scheveningen Haven worden in dit plan vormgegeven.

Scheveningen Dorp

Bij het gebied Scheveningen Dorp zijn de voorgenomen ontwikkelingen uit het Masterplan minder verstrekkend en ambitieus. Voor Scheveningen Dorp is een nieuw bestemmingsplan door de gemeenteraad vastgesteld op 11 oktober 2012. Dit maakt derhalve deel uit van de referentiesituatie.

Nieuwe Boulevard Scheveningen

In het door de gemeenteraad in 2010 vastgestelde Masterplan Scheveningen Kust is de ambitie vastgelegd om de positie van de kust van Scheveningen te versterken als levendig centrum aan zee, dat het hele jaar door aantrekkelijk is om te wonen en als toerist te verblijven. De boulevard is daarbij het verbindende element tussen de drie delen van Scheveningen: Bad, Dorp en Haven.

De vernieuwing van de boulevard volgens het plan De Morales is thans in volle gang en zal in het voorjaar van 2013 afgerond zijn.

De werkzaamheden dienen twee doelen: veiligheid en kwaliteit. De versterking van de kustverdediging zorgt voor de komende decennia voor veiligheid ten opzichte van het water. De kustversterking is tegelijkertijd een goede reden om de Scheveningse kust mooier te maken. Er wordt begonnen met het verhogen en verbreden van het strand. Hiervoor wordt zand uit de zee opgespoten. Het zorgt ervoor dat de steeds krachtigere golven eerder breken. Hierdoor krijgt de dijk achter het strand bij een mogelijke superstorm minder te verduren en hoeft deze minder hoog te zijn. Het aanleggen van de dijk is de tweede maatregel. De dijk wordt aangelegd in het gebied tussen de Scheveningseslag en de keerlus van tram 11. Op het hoogste punt is de dijk 12 meter hoog.

Het versterken van de kustverdediging is ook een gelegenheid om de Scheveningse kust mooier te maken. Daarom wordt een nieuwe boulevard aangelegd. Deze moderne boulevard bedekt de nieuwe dijk. Bijzonder aan de nieuwe boulevard is dat hij de originele, golvende kustlijn van Scheveningen volgt. Dit maakt de gevoelsafstand tussen Scheveningen Bad, - Dorp en - Haven kleiner. Daarnaast worden auto's, fietsers en voetgangers door hoogteverschillen zoveel mogelijk van elkaar gescheiden. Er komt minder ruimte voor auto's en meer voor fietsers en voetgangers. Ook de strandpaviljoens worden gemoderniseerd en in groepjes over het strand verspreid.

De ontwikkeling van de Nieuwe Boulevard is vrijwel afgerond en maakt derhalve onderdeel uit van de referentiesituatie.

Haagse Nota Mobiliteit

De Haagse Nota Mobiliteit beschrijft het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Den Haag voor de periode 2011-2020 met een doorkijk naar 2030. Met het nieuwe verkeers- en vervoersbeleid zet de gemeente in op een duurzame bereikbaarheid van de stad in 2020 en daarna. De gemeente wil de groeiende mobiliteit zoveel mogelijk sturen naar de fiets, het openbaar vervoer en lopen. In de Haagse Nota Mobiliteit zijn de Noordwestelijke Hoofdroute en de Houtrustweg aangewezen als de voorkeursroute voor het autoverkeer. De Houtrustweg is een stedelijke hoofdweg en krijgt de daarbij horende herkenbare inrichting. Voor het openbaar vervoer wordt op langere termijn gesproken over het doortrekken van tramlijn 11 als RandstadRail naar Scheveningen Haven. De fietsroute van de binnenstad langs het Afvoerkanaal naar Scheveningen Haven wordt volgens de nota opgewaarderd tot een sterroute met vrijliggende fietspaden in gesloten (asfalt)verharding.

Onderdeel van de Haagse Nota Mobiliteit is onder andere de Rotterdamsebaan, een nieuwe verbindingroute vanaf het hoofdwegennet (A4/A13) richting de Centrale Zone. Voor deze ontwikkeling loopt momenteel een m.e.r.-procedure en zal naar verwachting in 2019 geopend worden en is derhalve opgenomen in de referentiesituatie.

4.3.2 Raakvlakprojecten

Tramlijn 11

Binnen de herontwikkeling van het Norfolk-terrein wordt rekening gehouden met een reservering voor een tram (dubbelspoor; breed tweerichtingen-materieel). De aanleg van deze openbaar vervoerverbinding maakt geen onderdeel uit van de herontwikkeling van het Norfolk-terrein. Momenteel wordt wel gestudeerd op een eventuele verlening/verlegging van tramlijn 11. De ontwikkeling wordt nauwlettend in de gaten gehouden. In de m.e.r.-procedure zal de tramlijn als een variant meegenomen worden.

Internationale zone

In de Structuurvisie Wereldstad aan Zee worden negen grote ontwikkelgebieden genoemd. De Internationale Zone is één van deze negen ontwikkelgebieden.

De meeste internationale instellingen in Den Haag zijn gevestigd in de 'Internationale Zone'. Om de aantrekkelijkheid van dit gebied voor internationale instellingen en de bewoners te verbeteren, blijft de gemeente investeren in extra voorzieningen, meer veiligheid, een aantrekkelijke openbare ruimte en betere bereikbaarheid.

De Nota van Uitgangspunten is in 2009 door de gemeenteraad vastgesteld. Het geeft de ambities en prioriteiten aan voor een duurzame en passende ontwikkeling van de Internationale Zone. Daarvoor geeft het bijvoorbeeld uitgangspunten aan voor verbeteringen van de openbare ruimte en bereikbaarheid. Ook te onderzoeken ontwikkellocaties voor internationale instellingen zijn erin opgenomen. Als verdere uitwerking van de nota wordt momenteel gewerkt aan een Visie Internationale Zone.

De ontwikkelingen in de Internationale Zone zijn nog niet geheel uitgekristalliseerd, dit gebeurt momenteel in de op te stellen Visie Internationale Zone. Deze ontwikkeling valt derhalve niet onder de referentiesituatie, maar de voortgang en het concreter worden van de plannen in de internationale Zone zal gedurende het opstellen van het MER Scheveningen Haven wel nauwlettend in de gaten worden gehouden.

Stad & Milieu - Stap 3 besluit

Medio 2001 heeft de minister van VROM ingestemd met het stap 3-besluit Stad en Milieu van Den Haag. De gemeente mag in Scheveningen Haven woningen bouwen in een zone waar de geluidsnorm met 2 à 3 dB wordt overschreden door industrie, verkeer en sportvissers. Er is afgesproken dat Den Haag ter compensatie onder andere extra isolerende maatregelen neemt om burenlawaai te voorkomen.

In het kader van de (her)ontwikkeling van Scheveningen Haven wordt ook het bestemmingsplan waar het stap 3-besluit aan gekoppeld is, herzien. Dit kan eventuele gevolgen hebben voor het stap 3-besluit. Dit betreft echter een juridisch-planologische discussie die geen impact heeft op het milieu bij de betreffende woningen. Het eventueel herzien van het stap 3-besluit valt daarom buiten de scope van deze m.e.r.-procedure.

Scheveningen Bad

De ambities voor Scheveningen Bad, zoals verwoord in het Masterplan zijn ongewijzigd maar de realisering wordt overgelaten aan marktpartijen. Thans wordt een grotendeels conserverend bestemmingsplan voor Scheveningen Bad opgesteld, hierin zijn echter wel enkele ontwikkelingen opgenomen. Vanwege de effecten op Natura 2000-gebieden is hier een Passende Beoordeling en een

m.e.r. voor verplicht, deze wordt in het voorjaar van 2013 opgestart. In de doorkijk voor de langere termijn (2030 – 2035) wordt deze volledige ontwikkeling, conform het Masterplan, meegenomen.

Kijkduin

De ontwikkeling van woningbouw, uitbreiding van het Atlantic Hotel en diverse voorzieningen bij Kijkduin is een separaat project, waar nog een bestemmingsplanprocedure en m.e.r.-procedure voor opgestart moet worden. De m.e.r.-procedure hiervoor start naar verwachting in het voorjaar van 2013. Deze ontwikkeling zit derhalve niet in de referentiesituatie.

MIRT-verkenning Haaglanden

De MIRT-verkenning Haaglanden is gericht op de verbetering van de bereikbaarheid in Haaglanden door de doorstroming op de A4 te verbeteren middels een parallelstructuur. Daarnaast worden in de MIRT-verkenning ook diverse maatregelen benoemd bij de diverse inprickers, zoals de Prinses Beatrixlaan en de N14. Deze ingrepen vinden na 2020 plaats en zijn derhalve niet van invloed op de (her)ontwikkeling van Scheveningen Haven.

4.3.3 Doorkijk naar 2030 - 2035

De (her)ontwikkeling van Scheveningen Haven staat beschreven in de Structuurvisie Wereldstad aan Zee en in het Masterplan Scheveningen Kust. Beide plannen gaan uit van ambities voor de (ruimtelijke) toekomst van Den Haag. Door de economische crisis gaan niet alle genoemde plannen door, zie ook de voorgaande paragrafen. Echter de gestelde ambities blijven wel leidend. Om de robuustheid van de plannen voor Scheveningen Haven én de cumulatie met andere grote projecten, zoals Scheveningen Bad, Kijkduin, Internationale Zone, etc. te beschouwen wordt ook gekeken naar het jaar 2030 - 2035. In deze periode wordt er vanuit gegaan dat de ambities zoals verwoord in de Structuurvisie en het Masterplan grotendeels verwezenlijkt zijn. Op deze wijze wordt getracht op een zorgvuldige en robuuste wijze aandacht te besteden aan mogelijke cumulatie en samenhang tussen de ontwikkelingen uit de Structuurvisie, het Masterplan en de ontwikkeling van Scheveningen Haven.

In verband met de grotere mate van onzekerheid wordt deze doorkijk grotendeels kwalitatief uitgevoerd.

5 Beoordelingskader voor het MER

5.1 Effectbeschrijving

In het MER worden de effecten, waar relevant en mogelijk, kwantitatief (cijfermatig) onderzocht. Dit betreft in ieder geval de thema's verkeer, geluid en luchtkwaliteit. In de overige gevallen is de effectbepaling kwalitatief (beschrijvend) op basis van onderzoek of expert judgement.

Bij de effectbeschrijving wordt waar relevant onderscheid gemaakt tussen het plangebied en het studiegebied.

Uitgaan van ambities

Het Haagse milieubeleid (onder andere het gebiedsgerichte milieubeleid) heeft voor diverse gebieden en functies ambities aangegeven. Deze ambities reiken veelal verder dan de wettelijke normen. In het MER staan dan ook de kansen in gebied centraal: welke mogelijkheden zijn er om de milieukwaliteit te optimaliseren.

Hoewel het garanderen van een optimale milieukwaliteit bij grootschalige ontwikkelingen niet altijd goed mogelijk blijkt, is dit wel het vertrekpunt van het op te stellen MER. Juist als al van te voren bekend is dat de geplande ontwikkeling een significante milieu-impact heeft, moet breder gekeken worden dan alleen het halen van de normen. In het MER wordt getracht zoveel mogelijk van de Haagse milieuambities te verwezenlijken door het aandragen van maatregelen of andersoortige oplossingen. Hier ligt dan ook een duidelijke relatie met het gedachtegoed van de Stad- en Milieubenadering die hier voor het eerst is toegepast: eventuele slechtere milieukwaliteit op het ene thema kan gecompenseerd worden door het optimaliseren van de kwaliteit in (een) ander(e) thema('s).

5.2 Beoordelingskader

De beschrijving en de beoordeling van de effecten van de voorgenomen ontwikkelingen in het MER vindt plaats aan de hand van een aantal criteria voor uiteenlopende (milieu)aspecten. Het totaal aan aspecten en criteria vormt het beoordelingskader. In tabel 4 is het beoordelingskader weergegeven, op basis waarvan de diverse onderzoeken verricht worden.

tabel 4 Beoordelingskader voor het MER

Thema	Aspect
Verkeer	<ul style="list-style-type: none">• (Knelpunten in) Doorstroming• Bereikbaarheid• Verkeersveiligheid• Parkeren• Langzaam verkeer• Robuustheidsanalyse (voor het jaar 2030 - 2035)
Geluid	<ul style="list-style-type: none">• Wegverkeerslawaaï• Industrielawaai• Effect van geluid op EHS en Natura 2000-gebieden• Robuustheidsanalyse (voor het jaar 2030 - 2035)
Luchtkwaliteit en geur	<ul style="list-style-type: none">• NO₂• PM 10• PM 2,5 (kwalitatief)• Roet / Black carbon (in relatie tot gezondheid)• NO_x berekeningen ten behoeve van de Passende Beoordeling• Robuustheidsanalyse (voor het jaar 2030 - 2035)• Effecten op geurbelasting (visrokerij)
Externe veiligheid	<ul style="list-style-type: none">• Plaatsgebonden risico en groepsrisico• Zelfredzaamheid• Bereikbaarheid hulpdiensten

Bodem & water	<ul style="list-style-type: none"> • Bodemkwaliteit • Grondwater / hydraulica • Oppervlaktewater kwantiteit • Oppervlaktewater kwaliteit • Waterkering • Ecologische kwaliteit
Natuur en landschap	<ul style="list-style-type: none"> • Groen in de wijk • Ecologische hoofdstructuren • Flora- en Faunawetsoorten • Natura 2000 (Passende Beoordeling: directe en indirecte effecten) • Natuur structuur en opbouw • Landschappelijke structuur, opbouw en inpassing
Cultuurhistorie en archeologie	<ul style="list-style-type: none"> • Vaststellen archeologische waarde/verwachting van het plangebied, incl. consequenties voor het RO-traject • Cultuurhistorische waarden
Leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit	<ul style="list-style-type: none"> • Recreatie • Barrièrewerking • Inrichting • Lichthinder • Windhinder • Ruimtelijke structuren en concepten (o.a. lange lijnen)
Hinder tijdens aanleg	<ul style="list-style-type: none"> • Stof • Geluid • Trilling • Licht • Water • Leefbaarheid / cumulatie
Duurzaamheid	<ul style="list-style-type: none"> • Toekomstwaarde gebied • CO₂ prestatie • Energiegebruik/-opwekking • Materiaal/grondstofgebruik • Duurzame inrichting openbare ruimte en nutsvoorzieningen (riool, elektra etc.)
Gezondheid (in nauw overleg met de GGD)	<ul style="list-style-type: none"> • Gezondheidstudie (GES)

In het MER zal per thema worden beschreven welk beleid (gemeentelijk, provinciaal, Rijks- of Europees beleid) van toepassing is. Hierbij wordt getoetst in hoeverre de plannen/maatregelen de gestelde gemeentelijk (of overige) beleidsdoelen beïnvloeden.

Per thema wordt aangegeven op welke wijze het onderzoek tot stand is gekomen.

Qua effecten zal onderscheid gemaakt worden in de milieusituatie in de referentiesituatie en tijdens de bouwfase. Per thema worden ook eventuele mitigerende en compenserende maatregelen benoemd en hoe deze in het vervolgproces geborgd, kunnen worden.

In de volgende passages wordt voor de diverse milieuthema's de wijze van onderzoek op hoofdlijnen beschreven.

Verkeer

Op basis van het verkeersmodel Haaglanden wordt geanalyseerd wat de huidige en toekomstige intensiteit en capaciteit van de belangrijkste toegangswegen naar en wegen binnen het plangebied zijn. De effecten van de (her)ontwikkeling van Scheveningen Haven worden aan het statische verkeersmodel toegevoegd, zodat de toe- en afname op de relevante wegen in het plan- en studiegebied bepaald kunnen worden. Op basis hiervan kunnen uitspraken gedaan worden over de intensiteit/capaciteit van bepalende wegen.

Voor de mate van doorstroming wordt onder andere gekeken naar de capaciteit van de aanwezige en mogelijk aan te passen kruisingen..

In de huidige situatie is parkeren op drukke, zonnige dagen reeds een probleem bij Scheveningen Haven. In de planontwikkeling zijn nieuwe openbare parkeerplaatsen meegenomen. Op basis van een parkeerbalans wordt geanalyseerd in hoeverre deze toegevoegde parkeerplaatsen afdoende zijn. Voor evenementen en extra drukke dagen worden middels expert judgement uitspraken en aanbevelingen gedaan.

De effecten voor verkeersveiligheid en langzaam verkeer worden op basis van expert judgement, dus kwalitatief, inzichtelijk gemaakt.

Voor de doorkijk/robustheidsanalyse voor de periode 2030 – 2035 worden de effecten van het voltooiën van de ambities uit het Masterplan Scheveningen-Kust en de Structuurvisie Wereldstad aan Zee toegevoegd aan het Haaglanden-model. Op basis van de uit te voeren modelberekeningen voor deze doorkijk worden semi-kwantitatieve uitspraken gedaan over de robuustheid van de gekozen oplossingsrichtingen voor de doorstroming en capaciteit van de bepalende wegen in en nabij het plangebied.

Geluid

Het aspect geluid is opgedeeld in een tweetal verschillende activiteiten, te weten wegverkeerslawaai en industrielawaai. Bij wegverkeerslawaai worden voor de referentiesituatie en het Voorkeursalternatief berekeningen uitgevoerd. Deze berekeningen geven de geluidscontouren van de meest bepalende wegen in het plan- en studiegebied weer. Er wordt gefocust op geluidsgevoelige bestemmingen.

Voor het onderdeel industrielawaai wordt gebruik gemaakt van het actuele zonebeheermodel. Er wordt gekeken naar de cumulatieve geluidsbelasting op nieuwe geluidgevoelige bestemmingen in het plangebied.

Voor beide aspecten wordt de impact op de Ecologische Hoofdstructuur en de Natura 2000-gebieden inzichtelijk gemaakt. Ten slotte worden kwalitatieve uitspraken gedaan over de toename in geluidbelasting voor de periode 2030 – 2035.

Luchtkwaliteit

Langs de meest relevante wegen in het plan- en studiegebied worden de concentraties bepaald, evenals het aantal blootgestelden per klasse (2 of 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$). Bekeken zal worden of de planontwikkeling langs wegen buiten het bestemmingsplangebied mogelijk tot overschrijding van de grenswaarden zou kunnen leiden. Indien dit het geval is, zal ook de concentratie langs die wegen worden bepaald. Aangezien het plan in het NSL opgenomen is, hoeven geen berekeningen voor 2015 uitgevoerd te worden. Daartoe zal wel een NSL-toets worden uitgevoerd.

In het luchtkwaliteitonderzoek wordt aandacht besteed aan de maatgevende luchtverontreinigende stoffen, zoals NO_2 en PM_{10} . De effecten van $\text{PM}_{2,5}$ worden kwalitatief in beeld gebracht.

Voor de doorkijk naar de periode 2030 – 2035 worden kwalitatieve uitspraken gedaan over de dan heersende concentraties NO_2 en PM_{10} .

Externe veiligheid

Bij het thema externe veiligheid worden voor de referentiesituatie het plaatsgebonden risico en het groepsrisico beschouwd. Dit gebeurt op basis van kwalitatieve inschattingen en vuistregels voor het bepalen van het groepsrisico. Er worden geen modelberekeningen uitgevoerd. Er wordt beknopt ingegaan op de mogelijkheden voor zelfredzaamheid en de bereikbaarheid voor hulpdiensten als gevolg van de (her)ontwikkeling van Scheveningen Haven.

Bodem en water

Op basis van de vastgestelde uitgangspunten worden de ontwikkelingen en de mogelijkheden die het gebied heeft op het gebied van bodem en water beschreven. Hierbij wordt kwalitatief aandacht besteed aan:

- Het plangebied en huidige watersysteem;
- Het relevante beleid;
- De globale beschrijving van de toekomstige waterhuishouding, inclusief wensen, kansen, ambities;
- De eisen en wensen van de waterbeheerders betreffende de waterhuishouding (normen);
- De waterhuishouding wordt beschreven in de volgende onderdelen:
 - Geohydrologische situatie / bodemopbouw / geologie.
 - Grondwaterregime en grondwaterkwaliteit, met specifieke aandacht voor de risico's van vernatting en verzilting door autonome ontwikkelingen (klimaat, grondwateronttrekkingen).
 - Oppervlaktewatersysteem, kwaliteit en kwantiteit; binnendijs en buitendijs.
 - Verwerking hemelwater in de huidige situatie en in de toekomst en invloed hiervan op de waterkwaliteit.
 - Impact op de waterkering.
 - Invloed van het aanpassen van de watersystemen voor de Natura 2000-gebieden en aanwezige Ecologische Hoofdstructuur.

Ten aanzien van bodem wordt gebruik gemaakt van de bodemkwaliteitskaart van de gemeente en worden kwalitatieve uitspraken gedaan over het grondverzet en vervuiling van de ondergrond.

Natuur en landschap

In het kader van de Natuurbeschermingswet zal een Passende Beoordeling uitgevoerd worden. Voor deze Passende Beoordeling wordt voortgeborduurd op de conclusies en aanbevelingen uit de uitgevoerde Voortoets. Voor de bepaling van het indirecte effect als gevolg van stikstofdepositie worden gedetailleerde (raster)berekeningen uitgevoerd, waarbij ook de vrachten (aantal mol per jaar per habitat) bepaald worden. Andere indirecte effecten zoals licht en geluid worden ook beschouwd. Daarnaast wordt ook gekeken in hoeverre door directe effecten, door toename van het aantal recreanten, wandelaars, etc. het gebied aangetast kan worden.

Naast het uitvoeren van een Passende Beoordeling worden de effecten op de Ecologische Hoofdstructuur, gemeentelijke groenstructuren en de relevante flora en faunasoorten inzichtelijk gemaakt.

In het kader van landschap wordt gekeken naar de landschappelijke opbouw van het gebied en de eventuele effecten hierop.

Cultuurhistorisch en archeologie

Op basis van gemeentelijke en provinciale cultuurhistorische waardenkaarten en archeologische verwachtingswaardekaart(en) worden de effecten van de (her)ontwikkeling van Scheveningen Haven inzichtelijk gemaakt.

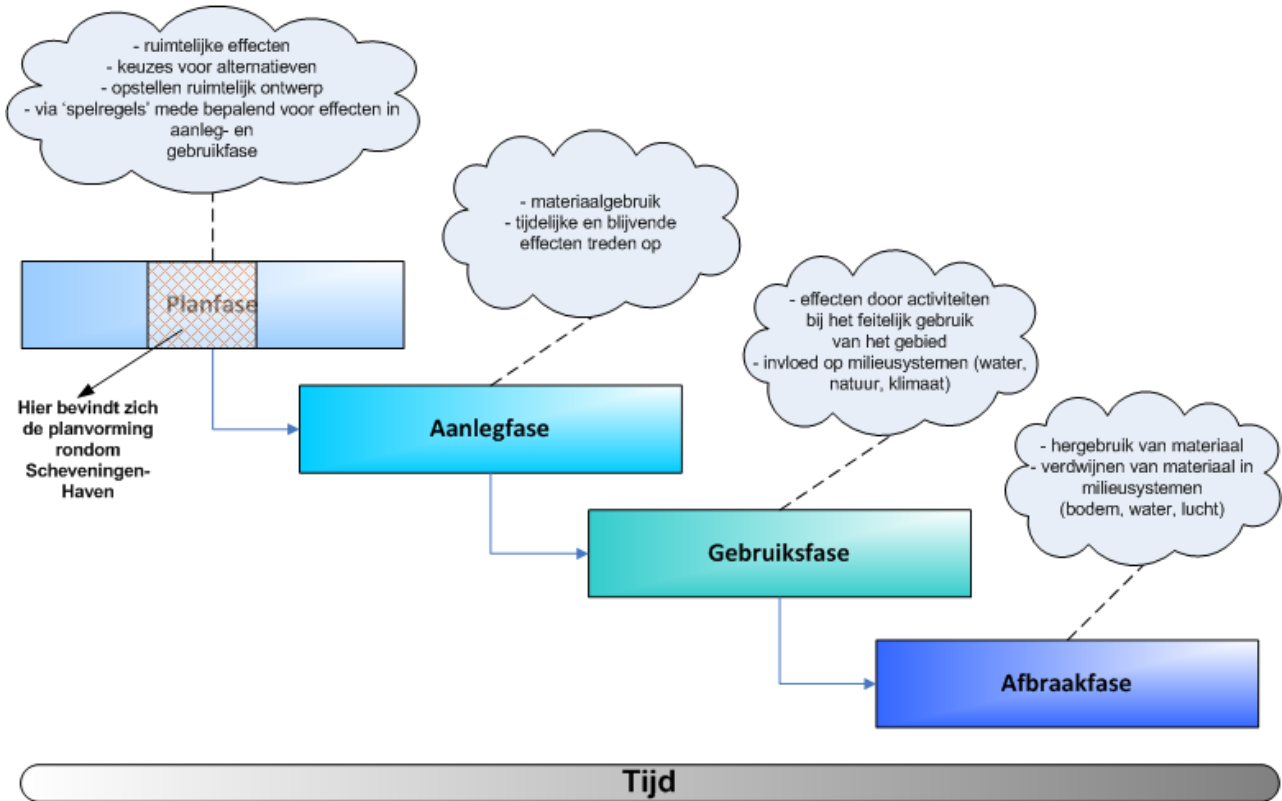
Leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit

Op basis van de criteria 'gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde' kan de ruimtelijke kwaliteit van het gebied in de referentiesituatie en het Voorkeursalternatief getoetst worden. Hierbij worden thema's zoals recreatie, barrièrewerking, licht en windhinder meegenomen. Alle aspecten worden kwalitatief beschouwd.

Duurzaamheid

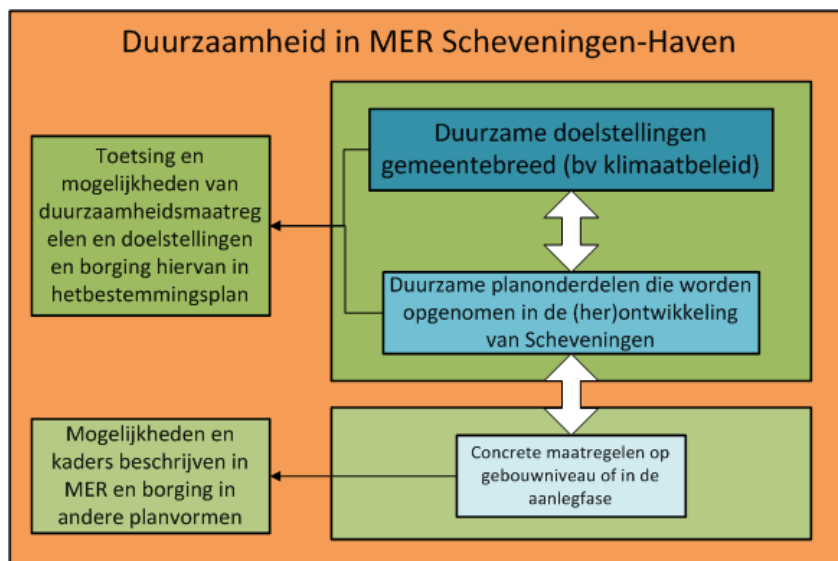
Duurzaamheid wordt snel als een containerbegrip gebruikt. Dit kan voor het MER nadelig werken omdat duurzaamheid dan zowel alles als niets is. Duurzaamheid gaat over energie en grondstoffen, maar net zo goed over leefbaarheid en robuustheid. Het thema duurzaamheid wordt dan ook breed ingestoken,

zodat alle aspecten die hier onder vallen, meegenomen worden. Daarbij wordt gefocust op mogelijkheden die getroffen kunnen worden in het voorliggende ruimtelijke plan: het bestemmingsplan Scheveningen Haven. Wel wordt een inschatting gemaakt van maatregelen die in latere planvormingsfase, zie onderstaande figuur toegepast kunnen worden.



figuur 10 Planfasen van Scheveningen Haven en de relatie met duurzaamheid

Uitgaande van bovenstaande figuur vinden effecten en maatregelen op het gebied van duurzaamheid niet alleen nu plaats, maar vooral ook in latere fasen. Hier kunnen/moeten nu echter wel randvoorwaarden gegeven worden. In onderstaande figuur is de wijze van toetsing en hiërarchie hieromtrent weergegeven.



figuur 11 Toetsing van duurzaamheid aan doelstellingen en mogelijke maatregelen

Gezondheid

Voor het thema gezondheid wordt nauw samengewerkt met de GGD. Hierbij wordt met name ingegaan op het aantal blootgestelden en gevoelige groepen/objecten. In ieder geval wordt voor de thema's geluid en lucht kwantitatieve analyses uitgevoerd die gebruikt kunnen worden bij het bepalen van het aantal blootgestelden. Ook wordt ingegaan op de effecten van roet/black carbon.

Hinder tijdens aanleg

Voordat Scheveningen Haven gerealiseerd is, dienen diverse bouwwerkzaamheden verricht te worden. Deze bouwwerkzaamheden leveren hinder op voor omwonenden, flora en fauna. De effecten hiervan worden kwalitatief in beeld gebruikt, behoudens de geluidseffecten.

Referenties

Gemeente Den Haag, 2005. Structuurvisie Den Haag 2020, Wéreldstad aan Zee.

Gemeente Den Haag, 2008. Nota van Uitgangspunten Scheveningen Haven, Parel aan Zee.

Gemeente Den Haag, 2010. Masterplan Scheveningen Kust.

Gemeente Den Haag, 2011. Haagse Nota Mobiliteit.

Gemeente Den Haag, 2012. Projectdocument Scheveningen Haven.

Gemeente Den Haag, ING Real Estate/ASR Vastgoedontwikkeling/Malherbe de Juvigny Vastgoed en Ondernemers viscluster Noordelijk Havenhoofd Scheveningen, 2009. Vispact Scheveningen.

Stadsgewest Haaglanden, 2009. Lijnennetnota Netwerk Randstadrail.

Urbis Stadsontwerp, 2012. Stedenbouwkundig plan Scheveningen Haven 2025.

Bijlage I Wijzigingen in ambities en programma tussen de Nota van Uitgangspunten Scheveningen Haven en het Stedenbouwkundig plan

De Nota van Uitgangspunten voor Scheveningen-Haven is in de gemeenteraad op 14 februari 2008 vastgesteld. In deze nota is beschreven wat nodig is om het plangebied te versterken als authentiek centrum met een mix van visserij, watersport, horeca, leisure en wonen. De Nota heeft ook als input gediend voor het programma dat in het Masterplan Scheveningen Kust is opgenomen. In de Nota van Uitgangspunten/Masterplan staan de volgende doelstellingen:

- het realiseren van circa 840 woningen in het plangebied met een aandeel van 20% sociale woningbouw;
- het realiseren van een bijzondere voorziening van internationale allure, gekoppeld aan een architectonisch (cultuur)icoon op een van beide havenhoofden;
- het realiseren van drie slanke torens waarvan twee maximaal 100 meter hoog (aan de havenmond) en één maximaal 70 meter hoog;
- het realiseren van ligplaatsen aan de kade langs het Norfolkterrein, die zich laten combineren met de overige geplande functies in het plangebied;
- het versterken van de doorsteek vanuit Duindorp naar het strand;
- het versterken en uitbreiden van de natuurfunctie van het Westduinpark als de zendmasten uit het gebied zijn verdwenen;
- het aanleggen van een tramlijn naar het Norfolkterrein;
- het verbeteren van de fietsverbindingen langs en naar de kust;
- nader onderzoek naar de mogelijkheid en haalbaarheid van een nieuwe buitenhaven ten zuiden van het Zuidelijk Havenhoofd.

Zoals in deze notitie Reikwijdte en Detailniveau omschreven is, zijn bij de uitwerking van de genoemde ambities nieuwe keuzes gemaakt, zowel programmatisch als stedenbouwkundig. Doel van deze nieuwe keuzes was het vergroten van het draagvlak en de economische haalbaarheid van het plan.

In de verdeling van het nieuwe programma is gekozen voor een duidelijk profiel voor de verschillende havens. De Eerste Haven is exclusief voorbehouden aan vis en transport, terwijl de Tweede Haven trefpunt wordt voor toerisme, recreatie en watersport. De Derde Haven krijgt een multifunctioneel karakter als jachthaven, met medegebruik door bedrijfsschepen. Het water is de gemeenschappelijke drager van het gebied. De aan het watergebonden functies zijn dan ook de dragers en sfeermakers in het gebied. Dit geldt met name voor de visserijsector en de strand- en zeilsporten. Om Scheveningen-Haven op een realistische wijze te ontwikkelen tot een uniek gebied met maritieme kwaliteit en een levendig woon-, werk- en verblijfsgebied, zijn bij de uitwerking van de Nota van Uitgangspunten door de gemeente en de betrokken marktpartijen de volgende keuzes gemaakt:

- circa 700 woningen en circa 100.000 m² commercieel programma (inclusief het viscluster) Hierdoor is het huidige programma minder dichtbebouwd dan het eerdere programma waardoor het beter bijdraagt aan het maritieme en recreatieve karakter van het gebied en het tevens beter faseerbaar is in de tijd;
- openhouden van de Derde Haven met een flexibele maritieme bestemming, namelijk als jachthaven voor grote zeiljachten met medegebruik door bedrijfsschepen (niet milieuhinderlijk). De watersport krijgt nieuwe ontwikkelmogelijkheden door een strategisch gelegen zeezeilhaven. Tevens kunnen hier diverse (nieuwe) watersportevenementen plaatsvinden, zoals bijvoorbeeld de Volvo Ocean Race. Om meer kaderuimte te behouden is tevens opgenomen dat de Derde Haven multifunctioneel gebruikt kan worden als ligplaats voor bedrijfsschepen. In verband met het omliggende programma kunnen deze daar echter geen milieubelastende activiteiten verrichten;
- uitbreiding van accommodaties voor de zeilsporten aan de Kom. Dit kan gebeuren op basis van particulier initiatief;
- asymmetrische en lagere bebouwing aan de havenhoofden, een hotel van circa 90 meter in de oksel van het Zuidelijk Havenhoofd en een gebouw van circa 40 meter op het Noordelijk

- Havenhoofd. In de oorspronkelijke Nota van Uitgangspunten waren dit twee torens van 100m. Het gebouw van 90m markeert de sprong over de haven en de verbinding met de Boulevard;
- op het Noordelijk Havenhoofd een concentratie van vis en visgerelateerde functies rondom de Visafslagweg waarbij het viscluster wordt versterkt door initiatieven vanuit de sector zelf . Dit leidt tot meer werkgelegenheid en meer bezoekers. Om de sector een stimulans te geven investeert de gemeente in een verbrede kade aan de zijde van de Visafslag en een nieuwe inrichting van de openbare ruimte in het gebied;
 - mogelijkheid voor een wandelboulevard met primair visgerelateerde horeca en retail op het dijklichaam achter het viscluster met uitzicht op zee en haven. De visboulevard is gesitueerd bovenop een parkeergarage en sluit aan op het huidige dijklichaam, hierdoor ontstaat een zichtbare relatie tussen strand en visrecreatie;
 - een beach-city voor strandporten op het strand bij het Noordelijk Havenhoofd , deze seizoensgebonden strandbebouwing ten behoeve van uiteenlopende strandporten geeft een extra impuls aan het sportstrand en de evenementen die daar plaatsvinden;
 - een kabelbaan om de twee havenhoofden met elkaar te verbinden. De schepen worden hierdoor niet gehinderd vanwege de hoogte en de flexibiliteit van de kabelbaan van 45-50m. De oorspronkelijk bedachte brugverbinding heeft immers als nadeel dat de schepen moeten wachten met het in- en uitvaren van de haven, dan wel extreme kosten als gevolg van de bijzondere bouwtechnische constructie;
 - realisatie van een beweegbare brug over de Pijp in de Tweede Haven, hiermee wordt een 'rondje haven' mogelijk gemaakt voor voetgangers en fietsers. Omdat de prioriteit in de haven ligt bij de scheepvaart is het streven is om schepen voorrang te geven op langzaam verkeer;
 - in het plan is een reservering voor een tramtracé opgenomen om de realisatie van een tram in de toekomst mogelijk te maken;
 - de kruisingen Houtrustweg-Nieboerweg en Westduinweg-Kranenburgweg worden ingericht als rotonde om het toekomstige autoverkeer beter te kunnen afwikkelen;
 - het Norfolkterrein is gelegen naast het Westduinpark, een Natura 2000 gebied. In het gebied wordt natuurinclusief gebouwd, aan de hand van een natuurbalans voor de effecten van stedelijke ontwikkeling op de natuur;

Deze keuzes zijn opgenomen in het Stedenbouwkundig Plan. Al eerder is aan de gemeenteraad gemeld dat het college besloten heeft het onderzoek naar de aanleg van een buitenhaven stop te zetten.

Bijlage II Agenda voor verdere uitwerking van het Masterplan

Verkeer		
Randvoorwaarde/aanbeveling	Borging/uitvoering	Borging in m.e.r Scheveningen Haven?
Capaciteitsuitbreiding op de invalswegen naar Scheveningen	Bij de stedenbouwkundige uitwerking van het masterplan worden capaciteitsberekeningen uitgevoerd en zonodig concrete voorstellen ontwikkeld om capaciteitsuitbreiding op de invalswegen te realiseren.	Ja, er worden capaciteitsberekeningen uitgevoerd voor de maatgevende wegen.
Bij de verdere planuitwerking onderscheid maken tussen verschillende doelgroepen, verkeerssoorten en etmaalverdeling en in dit licht de verkeersberekeningen te bezien	Het onderzoek wordt bij de stedenbouwkundige uitwerking van het masterplan uitgevoerd.	Ja, dit is reeds meegenomen in het stedenbouwkundig plan en wordt beschouwd in het verkeersonderzoek voor Scheveningen Haven.
Sterk inzetten op (hoogwaardig) openbaar vervoer en een vroege opvang van verkeersstromen op piekdagen P+R) om knelpunten in verkeersafwikkeling en milieueffecten te beperken	Bij de uitwerking van de Haagse Nota Mobiliteit wordt expliciet aandacht besteed aan mogelijkheden om op stedelijk niveau maatregelen te nemen om de verkeersdruk in Scheveningen zoveel mogelijk te beperken. Naast infrastructuur kan daarbij vooral ook worden gekeken naar OV-voorzieningen in combinatie met een goed P+R-systeem.	Ja, dit wordt meegenomen in het verkeersonderzoek voor Scheveningen Haven. Hier maken P+R-systemen geen deel van uit, maar wel wordt de parkeerbalans kritisch beschouwd en wordt het OV meegenomen in de te beschouwen varianten.
Routes die niet als inrikker bedoeld zijn onaantrekkelijk maken voor gemotoriseerd verkeer.	Aandacht besteden aan een veilige afwikkeling voor langzaam verkeer.	Ja, dit is reeds meegenomen in het stedenbouwkundig plan.
Een oplossing ontwikkelen voor het niet vrijliggend kunnen realiseren van de Randstadrail door Scheveningen-Dorp.	In het vervolgtraject zal hierover overleg worden gevoerd met de railbeheerder. In het Masterplan is aangegeven dat niet overal in Scheveningen kan worden voldaan de eis van een vrijliggende trambaan	Nee, hoort bij de uitwerking van Scheveningen Dorp.

Luchtkwaliteit en geluid		
Randvoorwaarde/aanbeveling	Borging/uitvoering	Borging in m.e.r Scheveningen Haven?
Bij de verdere planuitwerking op basis van de uitgewerkte verkeerscijfers de gevolgen voor luchtkwaliteiten geluidhinder te beoordelen en indien nodig het programma aanpassen en/of maatregelen treffen om eventuele overschrijdingen teniet te doen.	Nader onderzoek naar de effecten op luchtkwaliteit/geluidhinder worden gedaan, nadat het aanvullend verkeersonderzoek is uitgevoerd. Zonodig worden nadere maatregelen (inclusief financiering) opgenomen in de stedenbouwkundige uitwerking	Ja, dit wordt meegenomen in het luchtkwaliteitonderzoek en het geluidonderzoek voor Scheveningen Haven.
Bestaande en nieuwe geluidsknelpunten in de zin van het Actieplan Omgevingslawaai en/of toename van het aantal ernstig gehinderden worden teniet gedaan door het treffen van bron, overdrachts- en/of isolatiemaatregelen.	Dit is een randvoorwaarde voor de uitwerking van het masterplan (inclusief financiering).	Ja, dit wordt meegenomen in het geluidonderzoek voor Scheveningen Haven.

Natuur en groen		
Randvoorwaarde/aanbeveling	Borging/uitvoering	Borging in m.e.r. Scheveningen Haven?
Realistische maatregelen formuleren, die de mogelijke aantasting van natuurlijke kenmerken van beschermde natuurgebieden kunnen voorkomen of verminderen, zodat kan worden voldaan aan de vereisten van de Natuurbeschermingswet 1998.	Voor wat betreft fietsroutes zullen in de planvorming meerdere tracés door het natuurgebied onderzocht worden. Hier wordt ingezet op het gebruik maken van reeds bestaande verharde/onverharde paden. Voor wat betreft betreding van beschermde natuurgebieden door recreanten wordt een monitoringsregime ingesteld. Dit wordt bij de stedenbouwkundige uitwerking uitgewerkt.	Deels, de plannen betreffen geen nieuwe fietsroutes door de natuurgebieden. Wel wordt gekeken naar recreatie in de uit te voeren Passende Beoordeling.
Bij de verdere uitwerking van de plannen en de bijbehorende Passende Beoordeling moet nauwkeuriger worden ingegaan op de vraag waar bepaalde effecten op soorten en habitats zich voordoen.	Dit onderzoek wordt uiterlijk bij de opstelling van de (relevante) bestemmingsplannen uitgevoerd.	Ja, in het kader van de m.e.r. wordt een Passende Beoordeling uitgevoerd.
Zoveel mogelijk mitigeren van negatieve verstorende effecten op soorten van het Westduinpark, Meijndel en de doelsoorten SEHS, zowel in aanleg als de gebruiksfase. Het gaat hierbij onder andere om verstoring door geluid en licht.	Maatregelen worden bij de stedenbouwkundige uitwerking verder uitgewerkt.	Ja, in het kader van de m.e.r. wordt een Passende Beoordeling uitgevoerd.
Ten aanzien van stikstofdepositie beter inzichtelijk maken: <ul style="list-style-type: none"> • hoe en wanneer de verwachte generieke afname tot stand komt; • waardoor en waar de toename in depositie wordt veroorzaakt; • gevolgen voor het behalen van de instandhoudingdoelstellingen. 	Dit onderzoek wordt uitgevoerd bij de stedenbouwkundige uitwerking van het Masterplan	Ja, in het kader van de m.e.r. wordt een Passende Beoordeling uitgevoerd. Uitgebreide stikstof depositieberekeningen maken hier onderdeel van uit.
Het treffen van depositiebeperkende maatregelen	In de planuitwerking zullen op basis van de dan geldende informatie nieuwe stikstofdepositieberekeningen worden uitgevoerd. Bij een noodzaak daartoe zullen depositiebeperkende maatregelen worden getroffen.	Ja, in het kader van de m.e.r. wordt een Passende Beoordeling uitgevoerd. Uitgebreide stikstof depositieberekeningen maken hier onderdeel van uit.
Aansluiting zoeken bij de in het beleid geformuleerde 'hoofdlijnen voor inrichting en beheer' voor de SEHS	De mogelijkheden hiertoe zullen in de verdere planvorming worden onderzocht.	Ja, in het kader van de m.e.r. wordt een ecologisch onderzoek uitgevoerd.
Voor de verbindingroute tussen de groene inprickers ten oosten van Dorp bij de verdere uitwerking heldere uitgangspunten stellen aan de doelsoorten en de randvoorwaarden voor migratie van die soorten.	Deze aanbeveling zal bij de verdere planvorming worden betrokken	Nee, dit valt buiten het plan- en studiegebied van Scheveningen Haven.
De mogelijkheden om barrières op te heffen voor ecologische verbindingzones onderzoeken	De mogelijkheden hiertoe zullen in de verdere planvorming worden onderzocht	Ja, in het kader van de m.e.r. wordt een ecologisch onderzoek uitgevoerd.
De effecten van de verdrogende werking van eventuele bemaling in de aanlegfase van parkeergarages mitigeren door: <ul style="list-style-type: none"> • de grootte van de bemaling te minimaliseren; • de periode van bemaling te minimaliseren en in ieder geval buiten het groeiseizoen te plannen. 	Dit is een randvoorwaarde voor de realisatie van de parkeergarages.	Ja, in het kader van de m.e.r. wordt een ecologisch onderzoek en een hydrologisch onderzoek uitgevoerd.
Wanneer deze maatregelen niet afdoende zijn: <ul style="list-style-type: none"> • retourbemaling toepassen. 		

Energie en ondergrond		
Randvoorwaarde/aanbeveling	Borging/uitvoering	Borging in m.e.r Scheveningen Haven?
Invullen van de doelstelling CO2-neutraliteit door middel van het reduceren van de energievraag en/of het omschakelen naar duurzame energievoorziening.	Dit is een randvoorwaarde voor de uitwerking van het masterplan. Bij de stedenbouwkundige uitwerking wordt verantwoord op welke manier er in de planuitwerking uitwerking is gegeven aan de Haagse energievisie.	Ja, in het kader van de m.e.r. wordt aandacht besteed aan duurzaamheid.
Bij de bouwwerkzaamheden in Scheveningen Dorp de diepte van de oude 14e / 15e eeuwse dorpskern niet verstoren	In de planuitwerking zal aan dit onderwerp betrokken worden.	Nee, hoort bij de uitwerking van Scheveningen Dorp.
Aandacht besteden aan de wijze waarop de diepe grondroerende werkzaamheden worden uitgevoerd	Dit is een randvoorwaarde voor de uitwerking van het masterplan.	Ja, in het kader van de m.e.r. wordt aandacht besteed aan effecten op de bodem en (grond)water.
Risico van verontreiniging van het grondwater bij calamiteiten minimaliseren door het aanbrengen van beschermende voorzieningen.	Dit is een randvoorwaarde voor de uitwerking van het masterplan.	Ja, in het kader van de m.e.r. wordt aandacht besteed aan effecten op de bodem en (grond)water.
Bemaling in Scheveningen-Dorp mag dit niet doorwerken in een effect op het grondwaterbeschermingsgebied	Dit is een randvoorwaarde voor de uitwerking van het masterplan.	Nee, hoort bij de uitwerking van Scheveningen Dorp.

Bouwen		
Randvoorwaarde/aanbeveling	Borging/uitvoering	Borging in m.e.r Scheveningen Haven?
Bij de bouw van woningen en bedrijven milieuvriendelijke en niet uitlogbare materialen gebruiken om verslechtering van de waterkwaliteit te voorkomen.	Dit zal als aandachtspunt bij de planuitwerking worden meegenomen.	Deels, in het kader van de m.e.r. wordt hier wel aandacht aan besteed, maar dit speelt met name in de uitvoeringsfase.
Bij bouwactiviteiten waarbij gegraven moet orden of trillingen opgewekt zullen worden moet het risico op verzakking van bestaande constructies beoordeeld worden	Deze risico's zullen te zijner tijd in de uitvoeringsfase moeten worden beoordeeld	Deels, in het kader van de m.e.r. wordt hier wel aandacht aan besteed, maar dit speelt met name in de uitvoeringsfase.