
ADVIES

Van Adviesplatform Scheveningen

Aan College van B & W van de Gemeente Den Haag

Datum 3 november 2009

Kenmerk APS-ADV - 022/09 (definitieve versie)

Betreft Advies inzake **Masterplan Scheveningen-kust en het daarbij behorende PlanMER** (adviesaanvraag d.d. 23-9-2009)

A. SAMENVATTEND ADVIES

** Met voorrang een integraal verkeersplan voor het gehele stadsdeel Scheveningen opstellen*, dat de specifieke Scheveningse verkeerssituatie als uitgangspunt neemt en dat als drager kan fungeren voor de te ontwikkelen totaalvisie op Scheveningen. Bij het opstellen van dit verkeersplan dient een BOB-achtige constructie te worden toegepast om draagvlak te creëren. Een uitgewerkte schets voor de vormgeving van de NoordWestelijke Hoofdroute / Internationale Ring is hiervoor cruciaal. In tegenstelling tot de huidige voorstellen moet die schets gericht zijn op het totale traject en op de lange termijn. De ideeën van het Platform NoordWestelijke Hoofdroute vormen een goed uitgangspunt voor een duurzame planvorming. Dit impliceert nadrukkelijk dat het huidige voorstel voor een korte tunnel (ter hoogte van World Forumgebied) buiten beschouwing dient te blijven, omdat dit niet alleen een te beperkte bijdrage levert aan de gewenste toename van de leefbaarheid, maar ook een duurzame oplossing op langere termijn in de weg staat.

** Op basis van dat integrale verkeersplan een milieueffectrapportage uitvoeren*, dat voor het gebied van het gehele stadsdeel inzicht moet bieden in de mate waarin het gebied de milieutechnische en leefbaarheidsconsequenties van de voorziene verkeersbelasting kan verwerken. Deze MER dient tevens als "nul-meting" voor de beoordeling van de milieueffecten die voortkomen uit andere gewenste ontwikkelingen en voor de beantwoording van de vraag waar de 'grenzen aan de groei' liggen.

** Huidige versie van het Masterplan Scheveningen-kust nu niet vaststellen*, maar voor kennisgeving aannemen in afwachting van een totaalvisie voor het gehele stadsdeel Scheveningen. In deze totaalvisie dienen de hoofdlijnen voor de Kuststrook en de Internationale Zone te worden geïntegreerd, waarbij naast oplossingen op korte termijn voor bestaande problemen ook uitvoeringsgerichte ideeën voor nieuwe ontwikkelingen op middellange termijn worden aangedragen. Leefbaarheid en uitvoerbaarheid zijn de centrale thema's.

** Huidige PlanMER niet verder in procedure brengen*, omdat het een te klein gebied bestrijkt en bovendien is gebaseerd op oncontroleerbaar materiaal en omdat de onderzoekers ook zelf aangeven dat hun beoordeling slechts aandachtspunten inhoudt voor verder onderzoek. Dit vormt een doorslaggevende belemmering voor verantwoorde besluitvorming. Alleen een MER op stadsdeelniveau over de totaalvisie en het integrale verkeersplan kan antwoord geven op de vraag of milieugrenzen worden overschreden en zo ja, of acceptabele maatregelen getroffen

B. COMMENTAAR OP HOOFDLIJNEN MASTERPLAN SCHEVENINGEN-KUST

Schaal

Het Adviesplatform Scheveningen (APS) oordeelt weliswaar positief over de inzet van het College om een visie te ontwikkelen over de verdere ontwikkeling van de kuststrook van Scheveningen, maar heeft van begin af aan grote vraagtekens gezet bij de **intensiteit en de omvang van de ambities** zoals die in eerste instantie in de Structuurvisie Den Haag 2020 zijn beschreven.

Op basis van de uitwerking in het Masterplan Scheveningen-kust zijn wij meer dan ooit van mening dat deze ambities de schaal van Scheveningen te boven gaan en dat de eigen identiteit van Scheveningen en het leefklimaat daaronder zullen lijden. Wij ontkennen niet dat Scheveningen als woon- en badplaats op sommige plaatsen een kwaliteitsimpuls nodig heeft, maar die impuls wordt volgens ons teveel in de kwantiteit gezocht. Uw College heeft enerzijds de ambitie dat Scheveningen ontwikkeld moet worden tot de badplaats van Noordwest-Europa en tot het tweede centrum van Den Haag en anderzijds dat hoogwaardige woonmilieus gecreëerd moeten worden waar mensen graag willen wonen. Het APS is van mening dat de balans tussen deze twee ambities in het Masterplan te veel is doorgeschoten naar de grote getallen van de eerste ambitie .

Daarnaast meent het APS dat wijkbewoners bij uitstek gekwalificeerd zijn om de kwaliteit van hun woonmilieu te toetsen. Het College stelt daar een eigen theoretische kwaliteit tegenover, die wijkbewoners niet als de hunne ervaren.

Planproces

Onze twijfels zijn primair inhoudelijk van aard, maar ook procesmatig hebben wij bedenkingen. In de eerste plaats blijven wij het betreuren dat de planvorming met betrekking tot Scheveningen **verbrokeeld** tot stand komt. Het Masterplan Scheveningen-kust bundelt nu wel de plannen voor de hele kuststrook, maar staat nog steeds los van de planvorming met betrekking tot de aangrenzende Internationale Zone. Daardoor kan geen goed zicht worden verkregen op de ontwikkeling van het gehele stadsdeel Scheveningen. Dit geldt overigens ook voor de planvorming met betrekking tot Houtrustweg / Afvoerkanaal vanwege de relatie met het voor Scheveningen belangrijke aangrenzende habitatgebied en het tracé van een mogelijke OV-aansluiting voor het Norfolkterrein. De uitstraling van de plangebieden naar elkaar en de onderlinge afhankelijkheid is bijzonder groot (met name op verkeersgebied) en dat komt slechts

zijdelings aan de orde. Zelfs de plannen voor de kuststrook zijn vaak nog slechts schetsmatig ingevuld. Bovendien zijn veel van die schetsen een stuk minder realistisch geworden nu het College heeft aangeboden om de hele kustlijn als pilotproject tijdig ‘Veerman-proof’ te maken. Op zich juicht het APS de integratie in het Masterplan van de versterking van de zeewering voor heel Scheveningen toe, maar wij kunnen ons niet voorstellen dat dit geen consequenties zou hebben voor de huidige plannen. Dit geldt, zoals uit uw eigen woorden blijkt, met name voor de plannen voor Bad: “*Verlegging van de zeewering biedt nieuwe mogelijkheden in het achterland*” (zoals doortrekken van nieuwe Boulevard à la Morales en verleggen van Promenade in zeewaartse richting) . Maar ook voor Haven kan het verleggen van de zeewering consequenties hebben (zoals de mogelijkheid tot ondergronds bouwen op het Norfolkterrein). In ieder geval zal bij verlegging van de zeewering de nieuwe situatie opnieuw aan een MER-procedure moeten worden onderworpen.

Deelgebieden

In de samenspraakfase heeft het APS er al op gewezen dat de verschillende wijken in de kuststrook niet evenwichtig zijn behandeld. Dit is primair het gevolg van de faseringsverschillen in de besluitvorming, maar is ook te wijten aan het feit dat de presentatie van het plan-Jerde en de daarop volgende commotie onder de betrokken bewoners bijna alle aandacht naar Bad heeft afgeleid, waardoor Dorp en Haven minder in beeld zijn gekomen.

De voorgenomen maatregelen voor **Dorp** zijn terecht vooral gericht op versterking van het authentieke kleinschalige karakter van die wijk. Maar die maatregelen zijn nog zeer vaag omschreven en op de meeste punten is nog onderzoek nodig. Dat geldt met name op het gebied van verkeer en parkeren, terwijl daar al jaren problemen bestaan en bewoners en ondernemers al vele ideeën ter verbetering naar voren hebben gebracht. Ook het feit dat de mogelijke opwaardering van lijn 1 buiten de planfase zal plaatsvinden, schept een erg onduidelijke situatie voor de voor Dorp cruciale route Pr. Willeplein – Jurriaan Kokstraat – Badhuiskade. Ten aanzien van de cruciale herontwikkeling van de aan die route gelegen postkantoorlocatie komt het Masterplan niet verder dan dat de gemeente daarvoor ruimte wil bieden. En met betrekking tot de economische ontwikkeling moet een ‘economisch platform’ advies gaan uitbrengen. Uw schets voor Dorp mankeert visie. Dat doen bewoners beter: uit het WOS-manifest blijkt dat binnen de Dorp-gemeenschap frisse, breed gedragen ideeën bestaan over de vormgeving van hun eigen identiteit. Wij bevelen u aan om deze bewonersvisie actief op te pakken.

Voor **Haven** gaat het in de eerste plaats om de al eerder vastgestelde uitgangspunten voor Norfolkterrein en Noordelijk Havenhoofd (febr. 2008). Daarbij valt het ons op dat wij sinds die vaststelling eigenlijk niets meer hebben vernomen over de uitwerking in concrete plannen. Hoewel wij dat op zich als een negatief signaal ervaren en bovendien niemand kan nagaan wat met eerdere kanttekeningen is gedaan, zou dit in positieve zin kunnen worden omgebogen door op dit gebied alsnog een BOB-formule toe te passen. Op die wijze krijgt SPIONN een herkansing en kan in gezamenlijkheid een uitwerkingsplan worden opgesteld met draagvlak onder bewoners en ondernemers. Dit zou goed aansluiten op de manier waarop de vormgeving van het Havenkwartier-Noord samen met bewoners wordt ontwikkeld.

Door de recente ontwikkelingen met betrekking tot de politieke steun voor de aanleg van een cruisterminal is nog een extra onduidelijkheid ontstaan. Het APS kan op dit moment absoluut niet overzien wat hiervan de gevolgen zijn voor de planvorming voor het Norfolkterrein en de derde haven. Dit punt zou goed meegenomen kunnen worden in het hierboven bepleitte BOB-proces.

Op het heikele punt van de bereikbaarheid van Haven wordt naast de aankondiging van een aantal onderzoeken vooral naar de toekomst verwezen: *“Een goede ontsluiting van Scheveningen Haven is in grote mate afhankelijk van de realisering van belangrijke infrastructuurle maatregelen buiten het masterplangebied in de komende jaren (Houtrustbrug, Internationale Ring, enzovoort)”* [accent APS]. Hier wreekt zich het ontbreken van een integrale (verkeers)visie op het stadsdeel!

Ten aanzien van **Bad** zijn wij verheugd over de heilzame werking (zowel procesmatig als inhoudelijk) van de BOB-formule. Dit laat echter onverlet dat wij de ambities voor Bad als grootschalig ervaren. De plannen lijken vooral vanuit de optiek van de bezoeker opgezet. Uiteraard realiseren wij ons dat wonen in een badplaats naast de lusten ook lasten met zich mee brengt, maar wij vinden dat de balans door de nadruk op kwantiteit en jaarrond-karakter is doorgeschoten naar ‘lastenverzwaring’ voor bewoners.

Ook met betrekking tot Bad worden veel ontwikkelingen afhankelijk verklaard van nader onderzoek en van overleg met bewoners en vooral met marktpartijen, waardoor het onduidelijk blijft tot welk resultaat de ambities uiteindelijk leiden. Ten aanzien van het bestaande knelpunt van verkeersafwikkeling en parkeren wordt wel een aantal mogelijkheden geschetst, maar worden geen concrete oplossingen gepresenteerd. Vooral op het gewichtige punt van ondergrondse parkeergarages is de afhankelijkheid van particulier initiatief evident en daardoor feitelijk problematisch.

Weliswaar zal de besluitvorming over de **Buitenhaven** (cruiseterminal plus grootschalige woningbouw) pas in een later stadium plaatsvinden en zal op dat moment een nieuwe toegespitste MER-procedure plaats moeten vinden, maar het APS constateert wel dat de voorbereidende werkzaamheden tot nu toe op allerlei fronten worden doorgezet. Daarom willen wij nu al uitspreken dat wij op basis van de huidige plancontouren geen voorstander zijn van de aanleg van een buitenhaven. Zowel vanuit het oogpunt van liefhebbers van het rustige Zuiderstrand, als vanuit de invalshoek van natuur en landschap, als vanuit de optiek van verkeersafwikkeling, als vanuit het gezichtspunt van het milieu achten wij de locatie volstrekt ongeschikt.

Uitvoerbaarheid

In de tweede plaats maakt het APS zich grote zorgen over de uitvoerbaarheid van de plannen. Uit het Investeringsprogramma Stedelijke Ontwikkeling 2009 (IpSO) komt in de eigen woorden van uw College *“een indrukwekkende investeringsbehoefte”* naar voren, waarbij wordt aangetekend dat voor planrealisatie op korte termijn **onvoldoende financiële middelen** aanwezig zijn en dat zicht op benodigde middelen voor de langere termijn ook (nog) niet aanwezig is: *“Gewaakt moet worden voor een blijvende opeenstapeling van nieuwe beleidsambities gezien de ‘bepaalde’ hoeveelheid beschikbare middelen”*. Maar stapelen van plannen is in de ogen van het APS juist precies wat uw College voor Scheveningen (èn in de rest van Den Haag) doet! Het Masterplan wordt door u nadrukkelijk gepresenteerd als een *“plan op hoofdlijnen met een visie voor de lange termijn”* en als *“een handvat voor discussie”*: *“De hoofdlijnen worden aangegeven, veel detailkwesties zijn nog niet onderzocht. Voor diverse gebieden en locaties zal het masterplan in meerdere slagen nader uitgewerkt worden voordat de uitvoering kan starten. Bij de verschillende uitwerkingen worden de plannen indien nodig aangepast aan de tijdgeest van dat moment”* [onderstreping APS].

Dit is voor Scheveningen geen wenkend perspectief. Vanuit deze optiek wordt immers wat een Masterplan wordt genoemd, gereduceerd tot niet veel meer dan een onderzoeksagenda met zeer vrijblijvende ‘artist’s impressions’. De verhouding tussen plan en daadwerkelijke uitvoering is nog volstrekt onduidelijk, waardoor bewoners (én ondernemers) geen enkel zicht hebben op wat er nu echt op korte termijn gaat gebeuren. De verwijzing naar de ‘tijdgeest’ maakt de onzekerheid nog groter: die tijdgeest zal immers de komende jaren nog sterk bepaald worden door de economische crisis. In een periode dat investeringsbereidheid van het bedrijfsleven onder druk staat, is de afhankelijkheid van particulier initiatief voor de uitvoering van cruciale planonderdelen een kwetsbaar punt. Wij hebben eerder gewezen op het gevaar dat het Masterplan wordt opgepakt als een ‘keuzemenu’, waarbij de markt de krenten voor zichzelf uitkiest zonder zich te bekommeren over een evenwichtig totaal. En dan blijft Scheveningen met de brokken zitten. Indien na deze verbrokkelde planvorming ook nog eens een verbrokkelde uitvoering tot stand komt, zal de noodzakelijk geacht kwaliteitsimpuls, waarvoor het allemaal is begonnen, een illusie blijken.

Met betrekking tot financiering maakt het APS zich niet alleen grote zorgen over de uitvoeringskosten, maar ook over de **onderhouds- en exploitatiekosten**. Het (overigens terechte) accent op de kwaliteit van de openbare ruimte zal structureel extra budget vergen voor

onderhoud. Daarnaast is niet duidelijk of en zo ja, in welke mate de gemeente structureel moet bijdragen aan de exploitatie van voorzieningen die door particulieren zijn opgezet. Vooral in de culturele sfeer (bijv. theaters, musea of festivals) bestaan op gemeentelijk niveau helaas veel voorbeelden van de noodzaak dat de overheid moet bijspringen in de exploitatie. Hetzelfde geldt voor allerlei sportieve faciliteiten en evenementen.

Het APS realiseert zich uiteraard dat in deze fase van de planvorming nog geen uitgewerkt financieel plaatje gepresenteerd kan worden, maar ook het IpSO biedt nog weinig houvast om ons een beeld te kunnen vormen van de realiteitswaarde van het Masterplan. Wij achten het niet verstandig om steeds maar door te gaan met het presenteren van plannen zonder enig zicht op uitvoering. Vooral ook niet als die plannen bovendien nog “*geen kant-en-klare oplossingen voor de knelpunten in het huidige functioneren van Scheveningen-kust*” [onderstreping APS] bieden....

Het APS realiseert zich ook dat onze samenleving op dit moment wordt geconfronteerd met een economische crisis. Tegen die achtergrond en gezien de lange looptijd van de ontwikkelperiode is het weinig concrete karakter van het Masterplan wellicht ook wel verklaarbaar. Maar als bestuur neemt uw College daarbij wel een groot risico voor de samenleving. Dat risico kan in onze visie alleen worden gedragen als op deze langdurige projectontwikkeling een procedureel en inhoudelijk goede samenwerking met bewoners en ondernemers tot stand wordt gebracht. Vandaar ons pleidooi voor een BOB-fomule (zie ook ons advies inzake het rapport De kwaliteit van inspraak en samenspraak in De Haag uit september 2009).

Verkeer

Het grootste knelpunt in de huidige situatie is al jaren de afwikkeling van het autoverkeer naar en binnen het stadsdeel Scheveningen en de parkeersituatie. En inderdaad biedt het Masterplan op dit punt geen enkele concrete oplossing! Integendeel: niet alleen hebben de grootschalige plannen een grote verkeersaantrekkende werking, maar uitgerekend het enige planonderdeel dat wel op korte termijn uitgevoerd zal worden (Boulevard) bemoeilijkt juist de onderlinge bereikbaarheid tussen de wijken in het stadsdeel. De invoering van een éénrichtingsvariant gedurende het gehele jaar veroorzaakt bovendien een negatief uitwaaiingseffect van (sluip)verkeer en daarmee gepaard gaande milieuoverlast naar de overige woonwijken van het stadsdeel. Het APS heeft al eerder betoogd dat het verkeer naar woon- en winkelstraten wordt gedrongen die daar niet op berekend zijn.

In de aanloop naar dit Masterplan is door het APS en vele andere betrokken groeperingen aangedrongen op het opstellen van een **integraal verkeersplan** voor het gehele stadsdeel Scheveningen. De reden daarvan is dat de ligging van het gebied met zich mee brengt dat de meeste wegen die naar de kust lopen het stadsdeel in de oost-west richting doorkruisen ⁽¹⁾ en de voornaamste noord-zuid verbindingen dwars door de oostelijke wijken van het stadsdeel lopen ⁽²⁾.

(1) Van Alkemadeaan /Zwolsestraat + Nieuwe Parklaan/Badhuisweg + Scheveningseweg + Stadhouderslaan/ Statenlaan/Van Boetselaerlaan + Kranenburgweg/Houtrustweg)

(2) primair de zgn. NoordWestelijke Hoofdroute = Teldersweg/Johan de Wittlaan/Pres. Kennedylaan; en secundair Nieuwe Duinweg/Pansierstraat/Kanaalweg/Frankenslag/Fred. Hendriklaan/Aert v.d. Goesstraat

In een eerdere fase van het Masterplan-traject is aan de NoordWestelijke Hoofdroute (NWH) door uw College in het raadsvoorstel nadrukkelijk een cruciale rol toebedeeld in de ontsluiting van de verschillende delen van Scheveningen en is de ‘*opwaardering*’ van die route een ‘*onvermijdelijke voorwaarde*’ voor de ontwikkeling van Scheveningen genoemd. Wij zijn nog steeds van mening dat een uitgewerkte visie op de vormgeving van de NWH de ruggengraat

moet vormen van een verkeersplan voor het stadsdeel. Niet alleen uit het Masterplan Scheveningen-kust, maar ook uit de Nota van Uitgangspunten Internationale Zone komt een sterke verkeersaantrekkende werking naar voren, die vooral tot een veel zwaardere belasting van de NWH zal leiden. Daarnaast zullen ook de woningbouwplannen bij Kijkduin, de afronding van de Centrumring en het doortrekken van de A4 door Midden-Delfland tot meer verkeer over de NWH leiden. Dit zal niet alleen de barrièrewerking van de NWH verder versterken, maar ook toenemende geluidshinder en een verslechtering van de luchtkwaliteit voor de aanliggende wijken met zich mee brengen.

Het APS vraagt niet alleen een integraal verkeersplan, waarin voor het gehele stadsdeel alle verkeersmodaliteiten zijn opgenomen. Dus zowel gericht op het autoverkeer, als nadrukkelijk ook op openbaar vervoer (zowel tram als bus) en op het langzame verkeer van fietsers en voetgangers (vooral ook met het oog op grotere verkeersveiligheid). Wij vragen ook een duurzaam plan, d.w.z. een plan dat oplossingen biedt voor de lange termijn. Vanuit deze laatste optiek blijft het APS de noodzaak benadrukken voor een **visie op het totale traject van de zgn. Internationale Ring** (van de Hubertustunnel en de nieuwbouw van het Internationale Strafhof op het terrein van de huidige Alexanderkazerne tot en met de Internationale School bij Kijkduin). Met betrekking tot die visie verwijst het APS met instemming naar de **tunnelideeën** die door het Platform NoordWestelijke Hoofdroute (namens 14 betrokken bewoners-organisaties) zijn ontwikkeld. Deze ideeën bevatten ons inziens niet alleen positieve effecten voor het verkeer op de hoofdroute, maar ook een welkome bijdrage aan de algemene leefbaarheid door het tegengaan van geluidsoverlast en luchtverontreiniging, door het verbeteren van de onderlinge bereikbaarheid tussen woonbuurten en door een betere bescherming van aanliggende groengebieden en groencorridors van de stedelijke ecologische hoofdstructuur.

Met de uitspraak “*geen schop de grond in zonder verkeersplan*” is ook vanuit de gemeenteraad de noodzaak voor een deugdelijk verkeersplan onderschreven. Eén en andermaal is dan ook bij allerlei gelegenheden bestuurlijk toegezegd dat een verkeersplan in deze fase van het Masterplan ter tafel zou liggen. Deze expliciete toezegging is niet nagekomen. Aan het openbaar vervoer is nauwelijks één pagina tekst gewijd, waarin bovendien veel onderzoek wordt aangekondigd. De paragraaf over autoverkeer telt nog geen drie pagina’s tekst, waarin opnieuw wordt benadrukt dat nog veel zaken nader onderzocht moeten worden. Tegen deze achtergrond ervaart het APS het als wrang dat in de gemeentelijke bekendmaking over de informatieavond over een mogelijk Popexperience wordt vermeld dat bij een haalbaarheidsonderzoek de verkeerskundige aspecten van het plan voor de gemeente ook zwaar wegen: “*Er moet een goed, beproefd verkeersplan worden gemaakt door de initiatiefnemers*” [onderstreping APS]. Dat is dus precies wat bewoners en ondernemers steeds aan de gemeente vragen als initiatiefnemer voor het Masterplan. Zo lijkt het, dat de gemeente bij haar planontwikkeling voor zichzelf lagere drempels hanteert dan voor particulieren. Het Masterplan biedt geen duidelijkheid over de maatregelen die de huidige bereikbaarheidsproblemen daadwerkelijk op korte termijn oplossen, laat staan om de toenemende verkeersdruk als gevolg van de uitvoering van het Masterplan op te vangen.

Wij betreuren het dat de inbreng van bewoners en lokale ondernemers op verkeersgebied vrijwel stelselmatig is genegeerd. Zij zijn de ervaringsdeskundigen bij uitstek. Van bewonerszijde is regelmatig om een betere **onderbouwing** van de voorstellen gevraagd. Actuele tellingen van bewoners hebben van begin af aan geleid tot breed gedragen twijfels over de juistheid van de cijfers waarop de verkeersvarianten zijn gebaseerd (zie bijv. de reactie van de Commissie Verkeer en Ruimtelijke Ordening – BNS van 18-10-2009 die door 30 bewoners- en ondernemersorganisaties wordt ondersteund). Op die twijfels is nooit adequaat gereageerd. Ook het APS heeft de stellige indruk dat gebruik wordt gemaakt van op gemiddelden

gebaseerde verkeersmodellen die niet geschikt zijn voor de Scheveningse situatie, die juist wordt gekenmerkt door extreme verschillen tussen een beperkt aantal zomerse piekdagen en ‘gewone’ dagen gedurende de rest van het jaar. Het door de gemeente gewenste jaarrond karakter zal de verschillen wellicht iets minder scherp maken, maar niet leiden tot een situatie waar op betrouwbare wijze met jaargemiddelden gewerkt kan worden. Een verkeersplan voor Scheveningen zal ons inziens altijd moeten uitgaan van twee regimes.

C. COMMENTAAR OP HOOFDLIJNEN MILIEUEFFECTRAPPORTAGE MASTERPLAN SCHEVENINGEN-KUST

Beperkte focus

De doelstelling van een gedegen milieueffectrapportage om het milieu met het oog op de bevordering van een duurzame ontwikkeling een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming over plannen wordt door het APS van harte ondersteund. Het probleem is echter dat onze voornaamste bezwaren tegen het Masterplan doorwerken in het door Arcadis opgestelde Milieueffectrapport (MER) : bij het in beeld brengen van de milieueffecten is namelijk door de beperkte focus op het plangebied Scheveningen-kust veel te weinig rekening gehouden met cumulatieve effecten onder invloed van ontwikkelingen in het naastgelegen plangebied van de **Internationale Zone**. En ook in het MER wreekt zich dat met name bij de beoordeling van de milieueffecten van verkeer. Beide plangebieden worden gekenmerkt door een toename van autoverkeer en in het hele stadsdeel zullen bewoners mede daardoor te maken krijgen met toenemende geluidsoverlast en afnemende luchtkwaliteit. Dat is niet alleen slecht voor de gezondheid van de mens en de kwaliteit van de natuur, maar betekent ook een aantasting van de algemene leefbaarheid en de beleving van de woonomgeving. Dat laatste aspect wordt in het MER niet of nauwelijks onderkend.

De onderzoekers geven aan dat de ontwikkelingen uit het Masterplan en de bijbehorende bezoekers- en verkeersstromen voor sommige aspecten tot een ongunstig effect leiden (zie met name hfd. 4.2 met randvoorwaarden en aanbevelingen) : *“Gezien de globale aard van de plannen is het niet altijd mogelijk een effect exact te bepalen. Deze beoordeling geeft dan ook meer aan dat voor een bepaald aspect mogelijk sprake is van knelpunten waar gedurende de verdere uitwerking van de activiteit aandacht aan moet worden besteed”* p. 57). Dit raakt precies de kern van de kritiek van het APS : niet alleen voor bewoners geeft het Masterplan op veel punten volstrekt **onvoldoende inzicht** in hetgeen er daadwerkelijk gaat gebeuren, ook voor de MER-onderzoekers geeft het plan onvoldoende houvast. De verwijzing naar een verdere uitwerking ondergraaft naar de mening van het APS sterk de waarde van het Masterplan (onder de noemer verkeer zullen wij hieronder een voorbeeld geven van de consequentie van deze benadering).

Met hun opmerking dat rekening gehouden moet worden met het feit dat de ambities van de gemeente *“sterk afhankelijk zijn van ondernemers die de ‘kwaliteitshotels en –locaties’ gaan exploiteren”* (p. 63) onderschrijven de onderzoekers in feite de mening van het APS over de beperkte **realiteitswaarde** van het Masterplan. Dit komt op meer plaatsen voor in het MER en het verbaast ons dat dit thema verder nauwelijks wordt uitgewerkt.

Toegankelijkheid van de rapportage

Hoewel wij ons realiseren dat het MER niet primair voor ‘gewone burgers’ is geschreven, zijn wij toch van mening dat het rapport beter toegankelijk gemaakt had moeten worden. Elke

effectbeoordeling van verkeer ook op dit punt een treffend negatief voorbeeld. In de eerste plaats wordt uitgegaan van drie varianten, terwijl in het Masterplan slechts één variant is geschetst. En in de tweede plaats wordt in bijlage 4 een veelheid van plots gepubliceerd zonder enige toelichting op de herkomst van de cijfers en op de gehanteerde modellen. Daarmee worden het beoordelingsproces en de daaruit voortkomende scores een ‘black box’ en wordt het vertrouwen in de uitkomsten sterk ondermijnd. Wij hebben sterk de indruk dat het MER te optimistisch is. Maar juist tegen die achtergrond en gezien ons bezwaar tegen de beperkte focus zijn wij van mening dat de eindconclusie van de onderzoekers met betrekking tot de Buitenhaven in feite geldig is voor het gehele Masterplan : “*Het Masterplan zoekt op essentiële aspecten (verkeer, geluid, luchtkwaliteit en natuur) de grenzen op van wat er in het plangebied aan nieuwe ontwikkelingen mogelijk is*”. In onze ogen leidt dat tot de onvermijdelijke conclusie dat uw College met dit Masterplan in combinatie met de Internationale Zone over de grenzen heengaat!

Onderzoeksgebied

In het MER worden de deelgebieden Haven, Dorp en Bad onderzocht. Hoewel de **Boulevard** één van de belangrijkste herstructureringsplannen is en grote (verkeers)consequenties voor het gehele stadsdeel met zich meebrengt, is dit plan buiten het MER gehouden. De gegeven verklaring (namelijk dat het plan in een ver stadium van planvorming is; p. 17) achten wij volstrekt ontoereikend. In het MER wordt terecht opgemerkt dat de Boulevard de gebieden, Bad, Dorp en Haven met elkaar verbindt (p. 14). Dan is het niet logisch dat het gedeeltelijk doorknippen van die verbinding en de daaruit voortvloeiende verkeersproblemen buiten het MER worden gehouden. Juist de invoering van het éénrichtingsverkeer op de Boulevard veroorzaakt immers grote problemen in de verbinding tussen de kustwijken en de daaruit voortvloeiende verslechtering van de leefbaarheid door de steeds verder gaande verschuiving van de noord-zuid verbinding naar de woonwijken achter de kuststrook. Die effecten hadden in een MER onderzocht moeten worden, in samenhang met het feit dat ook vanuit het centrum van de stad meer verkeer naar Scheveningen wordt afgeleid (richting NoordWestelijke Hoofdroute).

Hoewel ook de plannen voor een **Buitenhaven** een separaat plan- en besluitvormingsspoor hebben, zijn deze plannen terecht wel meegenomen in het MER om een eerste indicatie te geven over de vraag of inpassing in het Masterplan verantwoord is. Een aantal conclusies over de cumulatieve effecten zijn voor het APS volkomen onnavolgbaar en daardoor discutabel.

De stelling dat de cumulatieve effecten beperkt zijn, achten wij met name op verkeersgebied niet geloofwaardig, gezien de omvang van de extra toename van het autoverkeer (werknemers, busvervoer cruisepassagiers, bevoorrading, bewoners nieuwe woonwijk met 1250 woningen). Hetzelfde geldt dan uiteraard ook voor de conclusie dat geen extra infrastructurele maatregelen nodig zijn. Voor de aspecten geluid en luchtkwaliteit worden overigens wel extra risico's gesignaleerd, zodat vanuit leefbaarheid duidelijk vraagtekens gezet moeten worden bij de buitenhavenplannen. Dit geldt vooral voor de NO₂-overschrijding ter hoogte van de Pres. Kennedylaan, die als ontoelaatbaar wordt getypeerd (p. 67). De gesuggereerde maatregel om die overschrijding ongedaan te maken (bijv. fysiek aanpassen van de omgeving door “*uitdunnen en/of kappen van bomen*”; p.59) wordt door het APS overigens op voorhand van de hand gewezen. De suggestie van het lokaal aanpassen van de wegenstructuur kan ons inziens alleen maar in beschouwing worden genomen in samenhang met de plannen voor de Internationale Zone.

Het extra effect (dus bovenop de effecten van het Masterplan) van de buitenhaven op de natuur wordt als niet significant gekenmerkt. Hierbij tekenen wij echter aan dat andere factoren die tot verslechtering van condities kunnen leiden, niet in beschouwing zijn genomen (bijv. de effecten

extra verkeerseffect niet significant is, dan nog zijn wij van mening dat grootschalige bouwactiviteiten (haven met bijbehorende voorzieningen + een complete nieuwe woonwijk + infrastructuur) een onaanvaardbare aantasting van het duingebied als natuurgebied en van het Zuiderstrand als belevingsruimte zou betekenen.

Op veel terreinen blijkt telkens weer dat de milieueffecten alleen maar goed in beeld kunnen worden gebracht als een **groter gebied** in beschouwing wordt genomen. Veel gesignaleerde negatieve effecten komen immers voort uit de toenemende verkeersintensiteit, die zich niet beperkt tot de kuststrook, maar een uitstraling heeft over het gehele stadsdeel Scheveningen. Dit wordt niet alleen veroorzaakt door het verkeer naar de kust en door verbindingroutes binnen de kuststrook, maar ook door de verdere ontwikkeling van de Internationale Zone (met de Internationale Ring als hoofdroute). Deze combinatie ondersteunt het pleidooi van het APS voor een integraal verkeersplan voor het hele stadsdeel Scheveningen en voor het koppelen van een MER aan dit samenhangende gebied.

Verkeer

Hierboven heeft het APS er al op gewezen dat de MER-onderzoekers zijn uitgegaan van 3 infrastructuurvarianten, waarvan alleen variant 3 globaal in het Masterplan is geschetst. De voorgeschiedenis van de varianten is merkwaardig. In de Voorstudie Verkeer en Ruimte ten behoeve van de Discussienota Masterplan Scheveningen-kust luidde de conclusie dat geen voorkeursmodel is te benoemen en in de Discussienota zijn vervolgens twee varianten (met nog subvarianten) opgenomen. Maar in het Masterplan wordt ineens toch heel globaal één voorkeursvariant gepresenteerd, waarna het MER vervolgens weer van drie varianten uitgaat.... Dit leidt tot een zeer onoverzichtelijke situatie met betrekking tot de weging van de effecten en tot onduidelijkheid over geëigende maatregelen om negatieve effecten tegen te gaan, omdat die vaak variant-gebonden zijn. Wij willen bovendien benadrukken dat de hoofdlijnen van de varianten 1 en 2 in een eerdere fase door een groot aantal Scheveningse organisaties zijn afgewezen.

De beschrijving van **variant 3** in het Masterplan is volgens ons volstrekt ongeschikt om als basis te dienen voor een milieueffect-rapport, omdat op de meeste punten nog nader onderzoek wordt aangekondigd. Dat betekent dat wij grote vraagtekens zetten bij de scores (die overigens nauwelijks differentiëren). Dit wordt nog versterkt door het feit dat de aspecten openbaar vervoer en parkeren buiten de modelberekeningen zijn gelaten. De simpele mededeling van de onderzoekers dat voor deze aspecten een leemte in kennis bestaat, achten wij zeer onbevredigend. Juist de **parkeersituatie** is immers al jaren een pijnpunt in Scheveningen en in het Masterplan wordt weinig nieuws geboden (naast de zoveelste verwijzing naar de mogelijkheden van dynamisch verkeersmanagement en P+R en een herhaling van het uitgangspunt dat de bouw van ondergrondse parkeergarages een zaak is voor marktpartijen). De aanbeveling van de onderzoekers dat in plaats van naar uitgebreidere parkeervoorzieningen beter gekeken kan worden naar maatregelen om het autogebruik terug te dringen (p. 58), demonstreert heel duidelijk dat ook de onderzoekers meer vanuit bezoekers dan vanuit de belangen van bewoners hebben geredeneerd.

Het feit dat het aspect **openbaar vervoer** niet is meegenomen in de analyse van de deelgebieden beschouwt het APS als een ernstige tekortkoming. Bovendien blijft de effectbeoordeling voor het gehele plangebied (p. 95) steken in het aangeven van een aantal mogelijkheden en zijn geen alternatieven onderzocht. Wij gaan er vanuit dat de voorgenomen introductie van RandstadRail-kwaliteit als gevolg van het grotere ruimtebeslag in alle betrokken wijken van grote invloed zal zijn op de afwikkeling van het overige verkeer over de 'inprikkers'

(Plesmanweg / Nieuwe Parklaan en Scheveningseweg / Pr. Willemstraat / Jurriaan Kokstraat / Badhuisgade / Gevers Deynootweg). Bovendien zijn de Nieuwe Parklaan en de Scheveningseweg voorbeelden van de voor Scheveningen kenmerkende lanenstructuur waarvan de bomenrijen niet alleen belangrijk zijn als groen-corridor, maar ook in hoge mate bepalend voor de beleving van de woonomgeving door bewoners. Ook zijn de onderzoekers bijvoorbeeld niet toegekomen aan de voor gebruikers belangrijke vraag of het aantal haltes hetzelfde blijft en aan het voor bewoners belangrijke punt of kruisingen gehandhaafd blijven. De aanbeveling van de onderzoekers dat wellicht alternatieve tramroutes gekozen moeten worden (p. 58) benadrukt in onze ogen alleen nog maar eens de noodzaak voor een integraal verkeersplan voor het gehele stadsdeel.

De belangrijkste conclusie met betrekking tot het aspect verkeersafwikkeling is volgens het APS niet eens zozeer dat de voorkeursvariant uit het Masterplan licht negatief scoort, dan wel dat alle verkeersvarianten “*alleen te realiseren zijn als er **capaciteitsuitbreiding** plaatsvindt op de invalswegen naar Scheveningen*” (p. 57 [accent APS]). Dat betekent dus dat het MER een compleet nieuw element toevoegt, dat nog nooit in discussie is geweest en dat bovendien voor een groot deel in het aangrenzende plangebied van de Internationale Zone ligt! Zowel procedureel als inhoudelijk acht het APS dit onaanvaardbaar.

Geluid

Aan het aspect geluid delen de onderzoekers binnen het Masterplangebied weliswaar een score van licht negatief toe, maar in de aangrenzende wijken wordt een **forse toename** van het aantal knelpunten gesignaleerd (tabel 5.17, p. 113). Vanuit een stadsdeel-optiek is het verontrustend dat het hierbij met name gaat om een aantal wegen die ook onder invloed van ontwikkelingen in andere delen van Scheveningen te maken zullen krijgen met een grotere verkeersdruk (bijv. Pres. Kennedylaan, Houtrustweg en Westduinweg). Op dit punt zullen dus maatregelen genomen moeten worden. De suggestie van de onderzoekers dat het verlenen van een hogere grenswaarde een optie kan zijn als blijkt dat maatregelen onvoldoende effectief zijn (p. 59), acht het APS ontoelaatbaar.

Het APS acht het onaanvaardbaar dat alleen naar het verkeer als veroorzaker van geluidsoverlast is gekeken en de geluidseffecten van (muzikale en sportieve) evenementen buiten beschouwing zijn gelaten. Evenementen zijn nu al vaak een bron van veel klachten van bewoners (bijv. strandrace en Beach Stadion) en het aantal evenementen zou op basis van de ambities van het College gedurende het hele jaar sterk kunnen toenemen.

Luchtkwaliteit

Ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit concluderen de onderzoekers dat binnen het plangebied geen overschrijding van de wettelijke norm plaatsvindt. Maar ook hier leidt het Masterplan buiten het plangebied wel tot **overschrijding** en opnieuw betreft het een locatie die ook onder extra druk zal komen te staan vanuit de Internationale Zone, n.l. de Pres. Kennedylaan.

De conclusie van de onderzoekers dat de **stikstofdepositie** in 2020 binnen het Natura 2000-gebied lager zal liggen dan in 2008 berust enkel op de aanname dat de NO_x-emissie per voertuig in de toekomst afneemt. Deze fictie wordt ons al jaren voorgespiegeld, maar daarbij wordt steeds vergeten dat de toename van het aantal motorvoertuigen en van de verkeersintensiteit een eventuele emissie-afname volledig te niet doet. Het optimistische perspectief zal ruim na de planhorizon liggen en mag nu dus niet worden gehanteerd.

Natuur

Met betrekking tot het aspect natuur constateren de onderzoekers in de drie deelgebieden een licht negatief effect, maar kunnen zij een significant negatief effect op de Natura 2000-gebieden niet uitsluiten. Dit heeft geleid tot een zgn. **passende beoordeling**, waaruit blijkt dat negatieve effecten vooral samenhangen met de aanleg van fietspaden in Westduinpark en Meijendel/Zwarte Pad. Het APS acht de voorgestelde maatregelen teveel gericht op mitigeren en pleit voor maatregelen die aantasting van deze natuurgebieden uitbannen. Bovendien gaat de aanbeveling om bestaande voetpaden als fietspad in te richten voorbij aan het feit dat er dan toch nieuwe voetpaden moeten komen. Overigens wijst het APS op het bestaan van Landelijke Fietsroute 1 (van Den Helder naar Frankrijk) die als noord-zuid verbinding een prima alternatief is voor het in het Masterplan geschetste fietspad, waardoor verdere aantasting van de beide duingebieden helemaal vermeden kan worden.

De opmerkingen van de onderzoekers over de gewenste extra aandacht voor kleine groen-elementen (**SEHS**) onderschrijven wij (p. 60). Niet alleen gaat het hierbij om onmisbare schakels tussen de grotere natuurgebieden, maar ook om de mogelijkheid tot natuurbeleving op buurtniveau. In dit verband ondersteunen wij de waarschuwing met betrekking tot de invulling van de 'groene inprikkers'; de gedeeltelijke invulling met sport- en spelvoorzieningen mag de ontwikkeling van natuurwaarden en de lanenstructuur niet aantasten.

Landschap en cultuurhistorie

De voorgenomen ontwikkelingen worden door de onderzoekers weliswaar als zeer positief gekenmerkt, maar tegelijkertijd constateren zij een gebrek aan harde **inrichtingseisen**. In dat kader onderschrijft het APS van harte het pleidooi van de onderzoekers met betrekking tot de noodzakelijke aandacht bij nieuwbouw voor de aansluiting qua hoogte en stijl op de bestaande bouw, voor beeldkwaliteitsplannen en voor het toevoegen van groen (p. 61-62). Overigens beschouwen wij het feit dat in het MER geen enkele aandacht wordt besteed aan horizonvervuiling en wind- en geluidseffecten bij hoogbouw als een ernstige ommissie.

De opmerking over de landschappelijke inpassing van de woonwijk **Zwarte Pad** vinden wij niet consequent. Hier hadden de onderzoekers de principiële vraag moeten stellen of dit gebied überhaupt bebouwd mag worden (zeker gezien de voorgeschiedenis met de nieuwbouw van de Hoornse Hop). Daarnaast vinden wij het vreemd dat niet is ingegaan op de effecten op het Natura 2000-gebied van de in het Masterplan voorgestelde jaarrond-exploitatie bij het Zwarte Pad en de grootschalige attractie ter hoogte van het Carlton Beach Hotel.

Leemten in kennis

Hierboven zijn wij al ingegaan op de leemten betrekking tot **parkeren** en het opwaarderen van de **tramlijnen 1, 9 en 11**. Het verbaast ons dat de onderzoekers het laten bij de mededeling en daar geen verdere conclusies aan verbinden (zoals wel wordt gedaan bij andere geconstateerde leemten) : vonden zij de in dit rapport gebruikelijke conclusie dat er geen belemmering voor besluitvorming bestaat in dit geval te ver gaan?

Met betrekking tot de veiligheidsnorm die bij **buitendijks bouwen** moet worden gehanteerd, erkennen de onderzoekers een leemte in kennis. De argumentatie dat dit geen belemmering vormt voor besluitvorming (omdat verplaatsing van de zeewering onderdeel van een nadere studie wordt), achten wij niet overtuigend. In de eerste plaats was ten tijde van de besluitvorming over het Norfolkterrein nog geen sprake van deze studie en in de tweede plaats

omdat vrijwel alles nog onderwerp van nader onderzoek is! Hierboven hebben wij er al op gewezen dat een verplaatsing van de zeewering onvermijdelijk tot een ingrijpende heroverweging van plannen zal leiden.

D. CONCLUSIE

Het APS mist een samenhangende **visie op het stadsdeel Scheveningen**. Wij hebben steeds benadrukt dat het onverantwoord is om de plannen voor de kuststrook en de aangrenzende Internationale Zone los van elkaar te ontwikkelen (zie o.a. ons advies over integrale planvorming uit febr. 2007). Telkens weer moeten wij constateren dat ontwikkelingen in de beide plangebieden elkaar beïnvloeden en dat er dus sprake is van cumulatieve effecten waarop ingespeeld moet worden. Door de verbrokkeling en de faseringsverschillen in de planvorming is het risico groot dat het uiteindelijke resultaat een niet harmonieus en onsamenhangend geheel wordt, dat te weinig toekomstbestendig is. Scheveningen verdient een duurzame visie, die zowel oplossingen biedt voor de huidige problemen, als kan fungeren als richtinggevend kader voor de ontwikkeling van het gehele stadsdeel voor de komende decennia.

Het APS acht een **integraal verkeersplan** voor het gehele stadsdeel een onmisbaar onderdeel van zo'n visie. De onderlinge verwevenheid van de verschillende wijken binnen het stadsdeel is zodanig sterk dat een separate behandeling volstrekt onverantwoord is. Wij vinden het zeer teleurstellend dat ondanks de talrijke pleidooien van allerlei betrokken Scheveningse organisaties en vanuit de gemeenteraad nog steeds geen aanzet is gegeven voor een inhoudelijk en territoriaal integraal verkeersplan voor het stadsdeel (zie ook onze eerdere adviezen over Voorlopig Ontwerp Boulevard uit febr. 2007, NvU Planontwikkeling Norfolkterrein uit maart 2007, NvU Planontwikkeling Haven uit okt. 2007, NvU Internationale Zone uit juni 2008, en Nota Preverkenning Internationale Ring uit de. 2008).

Het APS vindt de geschetste contouren voor de **kuststrook** te grootschalig, waardoor niet alleen een verantwoorde aansluiting op de bestaande omgeving in het gedrang komt, maar waardoor ook de uitvoering de financiële mogelijkheden van de gemeente te boven dreigt te gaan. Daarnaast hebben wij gereede twijfel over de mate waarin marktpartijen duurzame initiatieven zullen nemen om de gemeentelijke ambities te helpen verwezenlijken. In onze ogen bevat het Masterplan enerzijds te weinig oplossingen voor bestaande knelpunten en is anderzijds het toekomstperspectief nog te vaag om als drager van uitvoeringsplannen te kunnen dienen. Wij vragen ons af wat de meerwaarde is van vaststelling van het Masterplan in zijn huidige vorm. Het plan kan wel dienen als kader waarbinnen allerlei op concrete uitvoering gerichte studies verricht moeten worden, maar absoluut niet als direct uitvoeringskader en als richtinggevende basis voor bestemmings- en bouwplannen.

Ons oordeel over het Masterplan wordt nog verstrekt door de uitkomsten van het **Milieurapport Scheveningen-kust**. Keer op keer moeten de onderzoekers van Arcadis erkennen dat de geschetste ontwikkelingen in de kuststrook een uitstraling hebben naar de aangrenzende wijken in het stadsdeel. Enerzijds stralen de negatieve effecten uit naar die wijken (die voor het overgrote deel binnen het plangebied van de Internationale Zone liggen) en anderzijds moeten juist in die wijken voorzieningen worden getroffen ten behoeve de kuststrook. Dit geldt vooral voor de milieuaspecten die aan verkeer zijn gerelateerd. Een zinvolle milieueffectrapportage kan pas uitgevoerd worden als het door ons bepleitte integrale verkeersplan voor het gehele stadsdeel is opgesteld en de planvorming voor de kuststrook en de

Internationale Zone is gesynchroniseerd. Het huidige rapport beschouwen wij als een “pré-MER”, waarin nuttige signalen zijn afgegeven over mogelijke knelpunten. Het definitieve MER op basis van een totaalvisie op Scheveningen (incl. alle verkeersaspecten) zal ‘verlost’ zijn van de varianten-discussie en dus ook echt zo nodig bruikbare alternatieven kunnen aandragen. Pas de stadsdeel-MER zal antwoord kunnen geven op de vraag of de milieugrenzen worden overschreden. Het spreekt vanzelf dat wij er vanuit gaan dat bij het opstellen van het nieuwe MER rekening zal worden gehouden met onze inhoudelijke kanttekeningen bij het huidige rapport.

Het Masterplan heeft nog een zeer globaal karakter en de ook de onderzoekers erkennen dat hun beoordeling slechts aandachtspunten inhoudt voor verder onderzoek. Het APS beschouwt dit als een doorslaggevende **belemmering voor definitieve besluitvorming** over het Masterplan. Naar de mening van het APS kan het Masterplan hooguit worden vastgesteld als onderzoeksagenda voor de periode dat er nog geen integraal verkeersplan is opgesteld. Hiermee wil het APS voorkomen dat in een later uitwerkingsfase zaken worden geblokkeerd met een verwijzing naar de ‘vaststelling’ van het Masterplan!