SAMENVATTING
PLANMER MASTERPLAN SCHEVENINGEN-KUST

GEMEENTE DEN HAAG

9 september 2009

B02023 / CE9 / 0H1 / 000008

ARCADIS

Samenvatting

VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ROL VAN HET MILIEUEFFECTRAPPORT

SCHEVENINGEN-KUST ALS EEN VAN DE ONTWIKKELINGEN UIT DE STRUCTUURVISIE

De gemeente Den Haag heeft in 2005 de 'Structuurvisie Den Haag 2020, Wéreldstad aan Zee' [1] vastgesteld. In deze structuurvisie zijn de gewenste ontwikkelingen van de stad tot 2020 geschetst. Scheveningen-kust is daarin aangewezen als één van de negen gebieden om de ambities te realiseren. Het gebied Scheveningen-kust omvat Scheveningen-Haven, -Bad en -Dorp.

De ambitie is dat Scheveningen-kust het bruisende tweede centrum van Den Haag aan zee wordt, dat vier seizoenen per jaar aantrekkelijk is voor Hagenaars en toeristen. Scheveningen-Haven moet zich ontwikkelen tot een centrum met een mix van horeca, visserij, leisure, cultuur en wonen. Ook wordt in dit deelgebied de mogelijkheid voor een nieuwe buitenhaven onderzocht. In Scheveningen-Dorp moet het dorpse karakter bewaard blijven en Scheveningen-Bad moet versterkt worden in haar functie als centraal winkel-, werk-, recreatie- en woongebied. In het gehele plangebied zijn verder aanpassingen aan de verkeersstructuur voorzien ten behoeve van de verbetering van de bereikbaarheid, het parkeren en de leefbaarheid. Voor dit gebied Scheveningen-kust wordt een masterplan opgesteld.

MILIEU EEN VOLWAARDIGE PLAATS IN DE BESLUITVORMING

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

Het doel van het milieueffectrapport, het planMER, is om de gevolgen van het masterplan voor het milieu te onderzoeken en in te brengen bij de besluitvorming over het masterplan. Zodoende worden milieuaspecten verankerd in de afweging bij het besluit. Tevens wordt getoetst aan de ambities die zijn vastgelegd in het gemeentelijk beleid en gaat het planMER in op mogelijke beperkingen die wet- en regelgeving aan de plannen opleggen.

DRIE DEELGEBIEDEN

Afbeelding S.1 geeft een overzicht van het plangebied van het Masterplan Scheveningen-kust. Binnen het plangebied worden de initiatieven in de volgende drie deelgebieden gebundeld:

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

Deze worden beschouwd in het planMER.

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

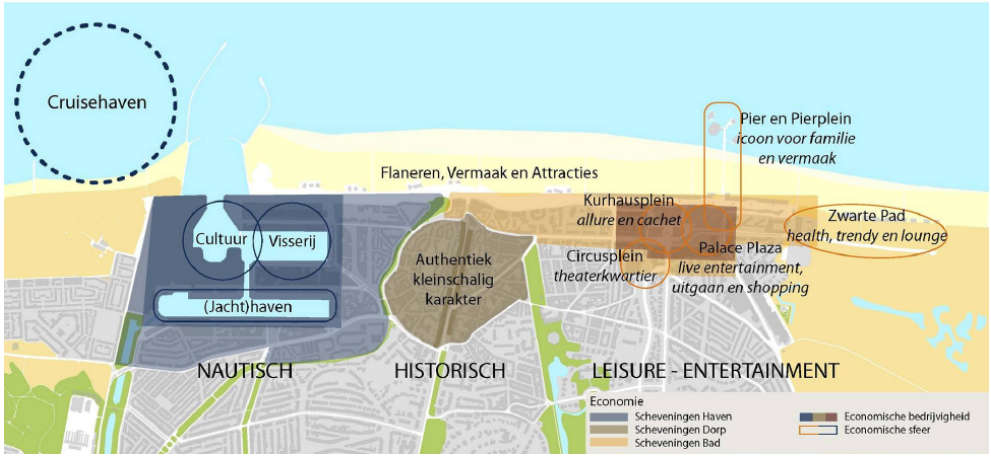
Afbeelding S.1

Plangebied: drie deelgebieden Scheveningen-kust

Navolgende afbeelding bevat weergave van de verschillende sferen die op basis van de ontwikkelingen in het masterplan in Scheveningen-kust tot stand komen in de drie deelgebieden. Daarna is een tabel opgenomen met de programmatische invulling van de deelgebieden.

Afbeelding S.2

De verschillende sferen komen tot uiting in de drie deelgebieden



Tabel S.1

Overzicht programmaonderdelen voor de drie deelgebieden

	Haven	Dorp	Bad
Wonen			
Laag / middelhoogbouw	400-500	Geen	50
Gestapeld	300-400		200
Sociaal	20%		30%
Vrije sector	80%		70%
Totaal aantal woningen	800		250
Voorzieningen			
Commercieel	*6.200 m²*		
Hotel	*23.200 m²*		*30.000 m²*
Congresachtige functie	*5.000 m²*		
Museale attracties	*18.000 m²*		
Wellness	*6.200 m²*		
Visserij	*23.000*		
Kantoor	*14.000 m²*		
Entertainment			*20.000 m²*
Leisure totaal	*39.400 m²*		
Leisure algemeen	*25.000 m²*		
Visleisure	*7.200 m²*		
Beachleisure	*7.200 m²*		
Totaal	135.000 m²		50.000 m²
Parkeren			
Maaiveld			
Garage	- Noordelijk havenhoofd - Norfolkterrein	- Postkantoor - Badhuiskade	- Palaceplein - Circusplein - Tramkeerlus Zwarte Pad - Harstenhoekweg

DRIE INFRASTRUCTUUR VARIANTEN

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

§ Variant 1: deze variant is gericht op het weren van doorgaand autoverkeer in Scheveningen-Dorp, en een daaraan gekoppelde opwaardering van de openbare ruimte aldaar.

§ Variant 2: deze variant is gericht op een optimale bereikbaarheid tussen Scheveningen-Haven, -Dorp en -Bad. Via de gebruikelijke route Westduinweg – Duinstraat - Jurriaan Kokstraat rijdt men eenvoudig met de auto van Haven naar Bad. Deze verkeersstroom gaat, evenals in de huidige situatie, door het woongebied Scheveningen-Dorp.

§ Variant 3: Uitgangspunt van deze variant is dat Scheveningen bereikbaar wordt via twee hoofdroutes (Zwolsestraat en Houtrustweg) en een derde secundaire route (Scheveningseweg). De Statenlaan en de Nieuwe Parklaan worden hoofdzakelijk gebruikt voor de ontsluiting van de woonbuurten. Deze variant gaat uit van een optimale bereikbaarheid van Scheveningen voor de eigen bewoners en ondernemers.

Navolgende afbeeldingen geven respectievelijk infrastructuur variant 1, 2 en 3 weer.

Afbeelding S.3

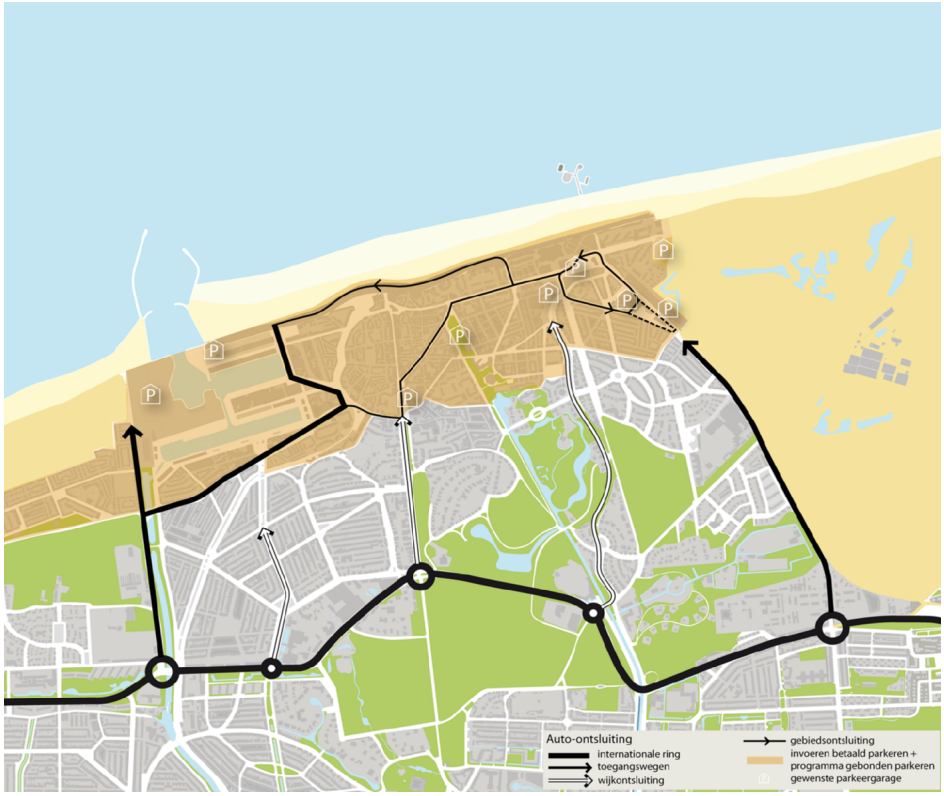
Infrastructuur variant 1

Afbeelding S.4

Infrastructuur variant 2

Afbeelding S.5

Infrastructuur variant 3



EFFECTEN INFRASTRUCTUUR VARIANTEN

Voor de aspecten verkeer en vervoer, geluid en luchtkwaliteit zijn de effecten beoordeeld van de drie infrastructuur varianten voor het totale programma van het masterplan. Daarbij is onderscheid gemaakt in de effecten van de ontwikkelingen van het masterplan binnen elk deelgebied. In onderstaande tabellen zijn de effectscores weergegeven.
Voor het weergeven van de effecten wordt gebruik gemaakt van de volgende kwalitatieve zevenpuntsschaal:

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

Na de tabellen volgt een toelichting op de effectbeoordeling per aspect. Alleen die effecten die positief of negatief scoren zijn toegelicht en het integrale, onderscheidende effectscores betreft.

Verkeer en vervoer

Tabel S.2

Overzicht effectbeoordeling voor respectievelijk de aspecten verkeer, geluid en luchtkwaliteit

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

* Dit criterium is, vanwege de samenhang tussen alle deelgebieden, enkel beoordeeld voor het integrale plan. Dit geldt voor alle drie infrastructuur varianten.

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

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

Geluid

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

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

Luchtkwaliteit

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

Toelichting effectbeoordeling

Verkeer en vervoer

VERKEER EN VERVOER

In infrastructuur variant 1 wordt de doorgaande oost-west verbinding in Dorp afgesloten voor het gemotoriseerde verkeer. Dit heeft tot gevolg dat de verkeersafwikkeling in het dorp verbetert. Dit effect is positief (+) gewaardeerd. De noordelijke invalsroutes en de zuidelijke invalsroute krijgen door de afsluiting in Dorp meer verkeer te verwerken wat leidt tot hogere I/C verhoudingen. De doorstromingsknelpunten zetten door tot in Scheveningen Haven en Bad. De beoordeling is daarom negatief voor deze gebieden (-).
In infrastructuur variant 2 leidt het niet afsluiten van de oost-west verbinding door Scheveningen er toe dat het verkeer zich meer spreidt over wegen in Scheveningen waardoor er in infrastructuur variant 2 minder wegen zijn met een hoge I/C verhouding. In Scheveningen Haven en Dorp veranderen de I/C verhoudingen licht, maar blijven onder de 0,8. De intensiteiten door het Dorp dalen redelijk fors. Het effect is in dit gebied daarom licht positief beoordeeld (0/+). De effecten in Haven zijn neutraal beoordeeld (0). In Scheveningen Haven is wel een verhoging van de I/C waarden te zien. Het effect in dit deelgebied is daarom als negatief beoordeeld (-).
Infrastructuur variant 3 heeft voor het aspect verkeersafwikkeling een licht negatief effect (0/-) voor het deelgebied Bad. Ten opzichte van de autonome ontwikkeling neemt de I/C

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

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

Cordonanalyse

Verkeersstromen per 'inprikker'

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

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

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

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

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

Tabel S.3

Resultaten cordonanalyse

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

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

Infrastructuur variant 1, waarin de doorgaande wegen in Scheveningen Dorp worden geknipt en een nieuwe verbinding door Scheveningen Haven wordt aangelegd, heeft een positieve uitwerking op de verkeersveiligheid in Scheveningen. Met name in Dorp en Haven nemen de verkeersstromen op de huidige onveilige wegen af wat als zeer positief is beoordeeld (++) . In Bad neemt de intensiteit op de onveilige route toe wat meer conflicten tot gevolg kan hebben. Dit leidt tot een negatieve beoordeling voor Scheveningen Bad (-).
Infrastructuur variant 2 scoort op het onderdeel verkeersveiligheid licht negatief (0/-) ten opzichte van de referentiesituatie. Op de aangeduide onveilige wegen in Scheveningen Haven en Bad neemt de intensiteit toe wat meer conflicten tot gevolg kan hebben. Dit effect is negatief gewaardeerd (-). In Dorp leidt het instellen van éénrichtingsverkeer tot een daling van verkeersintensiteiten wat een licht positieve uitwerking (0/+) heeft op het aantal mogelijke conflicten.
In infrastructuur variant 3 is in het deelgebied Dorp een licht positieve (0/+) verandering van de verkeersveiligheid te verwachten, omdat de intensiteiten door het Dorp afnemen. In het deelgebied Bad wordt het op de aangeduide route drukker wat een negatieve uitwerking (-) heeft op het aantal ongevallen zal hebben op deze route. In het deelgebied Haven wordt een licht negatief effect (0/-) op verkeersveiligheid verwacht. De intensiteiten op de Westduinweg nemen toe wat zal leiden tot een toename van het aantal conflicten.

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

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

Doordat weinig bekend is over de specifieke parkeersituatie per variant is geen oordeel gegeven over de parkeersituatie per variant. De effectscore is derhalve voor alle

deelgebieden neutraal gewaardeerd (0). Vanuit bereikbaarheidsoogpunt verdient infrastructuur variant 1 wel de aandacht. Door de knip in het Dorp zal de parkeerroutering sterk wijzigen. Geadviseerd wordt in deze variant extra aandacht te besteden aan de parkeerroutering om ongewenst zoek verkeer te voorkomen. Voor infrastructuur variant 2 en 3 geldt dit eveneens door het instellen van éénrichtingsverkeer in deelgebied Bad.

GELUID

Geluid

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

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

Bij infrastructuur variant 3 neemt het aantal geluidsbelaste rekenpunten sterk toe in alle drie deelgebieden, waarbij in Scheveningen-Bad de toename het grootst is. Infrastructuur variant 3 is daarmee voor alle deelgebieden licht negatief beoordeeld (0/-).
Voor het totale studiegebied wordt de toename iets afgevlakt maar is nog steeds sprake van een toename, waarmee infrastructuur variant 3 voor heel Scheveningen (integraal) licht negatief scoort (0/-).

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

Uit de berekeningen blijkt dat voor alle drie de infrastructuur varianten (min en max) op de Waalsdorperweg en Kolenslagweg de geluidbelasting wordt gereduceerd tot onder de plandrempel van 68 dB. In de infrastructuur varianten 1 min en 1max wordt bij de Westduinweg eveneens voldaan de doelstelling uit het ‘Actieplan Omgevingslawaai’.

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

Tabel S.4

Knelpunten geluidbelasting

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

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

LUCHTKWALITEIT

Luchtkwaliteit

Binnen het plangebied van het masterplan vindt geen overschrijding plaats van de luchtkwaliteitsnorm. Het masterplan leidt buiten het plangebied, maar binnen het grotere studiegebied, wel tot een overschrijding bij infrastructuur variant 1 min ter hoogte van de President Kennedylaan Hier is sprake van een toename van de concentratie van 4,5 µg/m³ ten opzichte van de referentiesituatie. Dit effect is licht negatief gewaardeerd (0/-). Geconstateerd wordt dat in de infrastructuur variant 2 min er weliswaar geen knelpunt optreedt bij de President Kennedylaan, maar dat waarden op de grens van de overschrijding liggen. Hierdoor is een risico aanwezig dat bij uitwerking en uitvoering van het masterplan alsnog een knelpunt kan ontstaan.

MILIEUKUNDIGE ANALYSE DRIE DEELGEBIEDEN

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

Tabel S.5

Overzicht effectbeoordeling voor respectievelijk de aspecten:
- natuur
- landschap en cultuurhistorie
- archeologie
- bodem en water
- externe veiligheid
- leefmilieu en wonen

Natuur

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

Landschap en cultuurhistorie

Landschap en cultuurhistorie	Bad	Dorp	Haven	Integraal
Inpassing (visuele hinder, zichtlijnen, ruimtelijke kwaliteit, maatvoering)	++	++	++	++
Landschappelijke waarden (stedelijk landschap)	++	++	++	++
Cultuurhistorische waarden	++	++	++	++

Archeologie

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

Bodem en water

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

Externe veiligheid

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

Leefmilieu en wonen

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

Toelichting effectbeoordeling

Natuur

NATUUR

Ten aanzien van het aspect natuur geldt dat de ontwikkelingen in de drie deelgebieden in het algemeen een licht negatief effect (0/-) hebben ten opzichte van de referentiesituatie (SEHS, Ff-wet), maar significant negatieve effecten op de Natura 2000-gebieden zijn niet uit te sluiten (zie ook de uitgevoerde Passende Beoordeling).
In het Natura 2000-gebied Westduinpark wordt door de aanleg van een fietspad een klein oppervlakte Grijze duinen aangetast; in het Natura 2000-gebied Meijendel wordt door de aanleg van een fietspad oppervlaktes Duindoornstruweel en Grijze duinen aangetast (zie Passende Beoordeling).
Het effect van een toename van stikstofdepositie is in Meijendel licht negatief gewaardeerd (0/-), aangezien elke verhoging, hoe gering ook, in een overbelaste situatie negatief is.

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

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

Landschap en cultuurhistorie

LANDSCHAP EN CULTUURHISTORIE

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

Archeologie

ARCHEOLOGIE

Omdat de archeologische verwachtingswaarde in Scheveningen-Dorp hoog is, is het potentiële effect van de graafwerkzaamheden voor parkeergarages in dit deelgebied als sterk negatief (--) beoordeeld. Afhankelijk van de exacte locatie van vergraving en de diepte

zal in een verder stadium van planvorming aanvullend veldonderzoek moeten uitwijzen of er ter plaatse al dan geen waardevolle sporen in de bodem aanwezig zijn. Voor de andere deelgebieden geldt dat de verwachtingswaarde iets lager is en activiteiten uit het verleden reeds aanzienlijke verstoring hebben veroorzaakt. De effectscore voor Scheveningen-Bad en Scheveningen-Haven is daarom licht negatief (0/-).
Het zwaartepunt van de effecten is geconcentreerd in Scheveningen-Dorp, waardoor voor het gebied als geheel het integrale effect iets genuanceerd is. De integrale effectbeoordeling is negatief (-).

Bodem en water

BODEM EN WATER

Alleen in Scheveningen-Bad zijn de activiteiten uit het masterplan ongunstig voor de grondwaterkwaliteit en -kwantiteit, vanwege de ligging van de voorgenomen ontwikkelingen in een grondwaterbeschermingsgebied. Het betreft de aanleg van een hotel en theater bij het Circusplein en de woningen en parkeergarage bij de remise en de tramlus bij het Zwarte Pad. De realisatie van deze ontwikkelingen wordt daarom negatief beoordeeld (-).
Omdat de voorgenomen ontwikkelingen in Scheveningen-Bad en in Scheveningen-Haven in de kernzone van de waterkering gelegen zijn, is de invloed op de waterkeringszone voor deze deelgebieden als negatief gewaardeerd (-).
In het masterplan wordt voorgesteld in overleg te treden met diverse partijen om een verlegging van de zeewering naar de kustlijn te onderzoeken om te bereiken dat Scheveningen-Bad tijdig is voorbereid op maatregelen in verband met de stijgende zeespiegel. Voorgesteld wordt met het Rijk en het Hoogheemraadschap de mogelijkheden te onderzoeken om tot een verlegging van de zeewering naar de kustlijn (= Promenade) te komen. Omdat dit slechts een voorstel betreft en er geen concrete ontwikkeling wordt vastgelegd in het masterplan is deze ambitie in het planMER niet nader beschouwd.

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

Externe veiligheid

EXTERNE VEILIGHEID

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

Vanwege de ligging van de route voor vervoer van gevaarlijke stoffen en deze formeel nog niet is opgeheven is het integrale masterplan voor dit criterium licht negatief beoordeeld (0/-).
Verder is, met uitzondering van de ammoniakopslag, in geen van de deelgebieden sprake van een vergroting van het veiligheidsrisico. De LPG-tankstations liggen in de referentiesituatie ook als in bebouwd gebied dus vormen geen toegevoegd risico. De integrale effectscore voor het criterium ‘ligging risicobronnen’ is daarom neutraal (0).

LEEFMILIEU EN WONEN

Leefmilieu en wonen

Recreatie

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

Barrièrewerking

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

Hinder tijdens aanleg

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

Sociale veiligheid

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

Bereikbaarheid hulpdiensten

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

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

Geurhinder

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

Leefmilieu en wonen integraal

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

Wel dient opgemerkt te worden dat deze positieve effecten, gerelateerd aan de versterking van de aantrekkingskracht van het plangebied zoals de toename van recreanten, door

omwonenden mogelijk als hinder worden ervaren. De bezoekersdruk zal door de toename aan (overdekte) voorzieningen in het masterplan gedurende het hele jaar merkbaar zijn, in plaats van een piek in de zomermaanden en relatief rustig najaar en winter. Deze effecten zijn indirect kwantitatief gemaakt doordat de toename in verkeersdruk gekoppeld is aan de verandering van het aantal geluidbelaste woningen.

RANDVOORWAARDEN EN AANBEVELINGEN VOOR VERDERE PLANVORMING

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

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

Verkeer en vervoer

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

§ Randvoorwaarde: Uit de cordonanalyse blijkt dat de beoogde doelen (inprikkers) per variant deels worden bereikt. Echter ook zijn een aantal neveneffecten waar te nemen. Aanvullende maatregelen kunnen deze terugdringen cq. compenseren:
- Infrastructuur variant 3 trekt in zijn geheel meer motorvoertuigen aan dan de andere twee infrastructuur varianten. Dit zal een grotere parkeervraag met zich meebrengen. Echter, meer verkeer vraagt zal ook tot eer lucht- en geluidsproblemen leiden. In plaats van een betere / uitgebreidere parkeervoorzieningen kan beter worden volstaan in compenseren maatregelen om het autogebruik terug te dringen en / of andere modaliteiten te stimuleren. De effecten van een P+R (in de nabije omgeving) en Randstadrail zijn niet in de verkeersmodellen opgenomen. Meer inzet hierin kan de toename van verkeer wellicht terugdringen.
- Verschuivingen / toename van verkeer is waar te nemen naar routes die niet als inprikkers zijn bedoeld zoals Nieboerweg, het G. Maduroplein en de Statenlaan. Deze routes onaantrekkelijker maken voor gemotoriseerd verkeer en de bedoelde inprikkers

aantrekkelijker te maken door capaciteitsuitbreidingen op wegvakken en/of kruispunten moet ongewenst verkeer terug dringen.

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

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

Geluid

§ Randvoorwaarde: Het masterplan veroorzaakt in delen van het gebied een toename van de geluidsbelasting. Wanneer dit resulteert in een nieuw geluidsknelpunt in de zin van het Actieplan Omgevingslawaai (overschrijding van de plandrempel van 68 dB) dan moeten maatregelen worden getroffen om overschrijding van de plandrempel teniet te doen. Voor het overige geldt dat toenames in de geluidsbelasting getoetst worden aan de Wet geluidhinder. Vanaf de geluidbelasting van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB geldt dat bij de aanleg of reconstructie van een weg een toename van 1,5 dB in beginsel toelaatbaar is. Als de toename meer bedraagt dan 1,5 dB dan is er sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en moeten maatregelen worden getroffen om de geluidsbelasting te beperken. Voor verschillende wegen in het plangebied is de toename meer dan 1,5 dB en zelfs meer dan de maximaal toegestane toename van 5 dB. Dit betekent dus dat in de uitwerking van de plannen maatregelen moeten worden opgenomen om de geluidsbelasting te beperken (inclusief financiering). Als blijkt dat de maatregelen onvoldoende effectief zijn kan het verlenen van een hogere grenswaarde aan de orde zijn.

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

Luchtkwaliteit

§ Randvoorwaarde: In het planMER wordt voor de infrastructuur variant 1 min een overschrijding van de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit geconstateerd op de President Kennedylaan. Dit is niet toelaatbaar. Bij een eventuele verdere uitwerking van deze infrastructuur varianten moeten daarom maatregelen worden getroffen om de overschrijdingen ongedaan te maken. Dit kan bijvoorbeeld door het fysiek aanpassen van

de omgeving (uitdunnen en/of kappen van bomen) of het lokaal aanpassen van de wegenstructuur.

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

Natuur

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

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

Verdroging
Randvoorwaarde: De effecten van de verdrogende werking van een eventuele bemaling in de aanlegfase van parkeergarages, kunnen gemitigeerd worden door:
§ de grootte van de bemaling te minimaliseren;
§ de periode van bemaling te minimaliseren en in ieder geval buiten het groeiseizoen te plannen.
Wanneer deze maatregelen niet afdoende zijn:
§ retourbemaling toepassen.

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

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

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

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

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

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

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

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

Aanbevelingen voor mitigatie in het kader van Flora- en faunawet
Wanneer verbodsbepalingen overtreden worden voor soorten uit tabel 2 of 3 en vogels met een vaste broed- en verblijfplaats, is een ontheffing noodzakelijk. De staat van instandhouding van de betreffende soorten mag niet in het geding komen. Voor soorten uit

tabel 3 en vogels met een vaste broed- en verblijfplaats is het tevens van belang dat er geen alternatieven zijn voor de betreffende locatie en dat er dwingende redenen van groot openbaar belang zijn. Daarnaast moeten mitigerende en compenserende maatregelen worden genomen om schade te verminderen respectievelijk te compenseren. Veel schade is nog mitigeerbaar door de uitvoerperiode of de manier van werken aan te passen.

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

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

Landschap en cultuurhistorie

§ Aandachtspunt: De voorgenomen ontwikkelingen uit het masterplan zijn zeer positief beoordeeld ten aanzien van effecten op landschap en cultuurhistorie in de drie deelgebieden. Bij de verdere uitwerking van de plannen wordt aanbevolen om de gedachtegang over het versterken van de ruimtelijke kwaliteit door te voeren. Er zijn geen strikte randvoorwaarden voor het masterplan, vanwege het gebrek aan harde inrichtingseisen met betrekking tot landschappelijke inpassing.

§ Aandachtspunt: De volgende aanbevelingen gelden voor de verdere uitwerking van de deelgebieden:
- Houd rekening met de overgang naar het bestaande woongebied: aanhechting omgeving, aansluiting op bouwhoogtes / massa's omliggende omgeving. Dit geldt vooral voor de inpassing van de hoogbouw in het zuidelijk deel van het plangebied. Deze zijde van het plangebied zijn inpassingsmaatregelen benodigd, die in de uitwerkingsplannen nader uitgewerkt moeten worden.
- Een landschappelijke inpassing van de woonwijk Zwarte Pad; een goede overgang creëren naar aanliggende duinlandschap.
- Aandacht voor de inrichting van de openbare ruimte door duurzaam materiaalgebruik en het toevoegen van groenstructuur, om zo de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren.
- Voldoende gebouwde parkeergelegenheid creëren (dus niet in de openbare ruimte).
- Aandacht voor de architectuur, door het opstellen van beeldkwaliteitsplannen om zo kwaliteit af te dwingen (materiaalgebruik, kleurgebruik, bouwhoogte, bouwmassa, verdeling raampartijen, entree, dakvorm etc.).

Archeologie

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

Bodem en water

§ Randvoorwaarde: In verband met de benodigde ontheffing voor het uitvoeren van bodem ingrepen in grondwaterbeschermingsgebied zal bij uitwerking van de ruimtelijke ontwikkelingen in Scheveningen-Bad aandacht moeten worden besteed aan de wijze waarop de diepe grondroerende werkzaamheden worden uitgevoerd. Dit om de tijdelijke effecten van bemaling, en de daarmee samenhangende maatregelen, in beeld te brengen. Voor de lange termijn is het van belang het risico op verontreiniging van het grondwater bij calamiteiten te minimaliseren door het aanbrengen van beschermde voorzieningen (bijvoorbeeld in de bouwconstructie). Wanneer in Scheveningen-Dorp tijdelijke bemaling moet worden toegepast in verband met de parkeergarages zal dit niet mogen doorwerken in een effect op het grondwaterbeschermingsgebied. Daarvoor kan bijvoorbeeld gebruik worden gemaakt van bemalingskuipen.

§ Randvoorwaarde: Voor de realisatie van ontwikkelingen in een grondwaterbeschermingsgebied dient een ontheffing bij de provincie Zuid-Holland aangevraagd te worden en voor de kernzone geldt stringent bouwbeleid, omdat het onderdeel is van de waterkering.

§ Aandachtspunt: Bij de bouw van woningen en bedrijven is het van belang dat milieuvriendelijke en niet-uitloogbare materialen gebruikt worden om verslechtering van de waterkwaliteit te voorkomen.

§ Aandachtspunt: Gezien de ondergrond van overwegend zand moet ervan uitgegaan worden dat kleine constructies maar ook (grote) gebouwen op staal gefundeerd zullen c.q. kunnen zijn. Voor op staal gefundeerde constructies moet rekening worden gehouden met risico op verzakking bij open ontgravingen met een talud binnen 10 m uit de constructies en bij het intrillen van damwanden of het heien van funderingspalen binnen een afstand van 10 m à 20 m uit de constructies. Deze aspecten van beïnvloeding van bestaande gebouwen zijn met name aan de orde voor de bouw van de geplande parkeergarage. In het algemeen moet voor bouwactiviteiten waarbij gegraven moet worden of trillingen opgewekt zullen worden het risico op verzakking van bestaande constructies beoordeeld worden.

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

Leefmilieu en wonen

Externe veiligheid

§ Aandachtspunt: Voor de ontwikkeling van woongebied in Scheveningen-Haven moet bij de planuitwerking rekening gehouden worden met de risicocontour van de route voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Hierbij dient opgemerkt dat de gemeente reeds een verzoek heeft ingediend voor het opheffen van de route, omdat de route als zodanig nog nauwelijks wordt gebruikt. Hiermee wordt het huidige geringe effect opgeheven.

§ Randvoorwaarde: Voor de ontwikkeling van woningbouw ter plaatse van de tramremise in deelgebied Scheveningen-Bad moet bij verdere planuitwerking eveneens het externe veiligheidsrisico nader onderzocht worden om de randvoorwaarden voor de bebouwing inzichtelijk te maken. Bij eventuele ontwikkelingen in dit gebied, woningbouw bijvoorbeeld, is onderzoek nodig of de ingreep leidt tot meer risico's voor grotere groepen in verband met de gasleiding in nabijheid van de tramremise. Op basis van de Circulaire Hogedruk aardgasleidingen is de bebouwingsafstand van 20 meter en de toetsingsafstand van 40 meter. Als nu de toetsingsafstand wordt aangehouden, is de kans klein dat er straks een plaatsgebonden risico of groepsrisico probleem ontstaat. De verwachting is dat begin 2010 het besluit externe veiligheid buisleidingen in werking treedt, waar gewerkt wordt met een plaatsgebonden risico en groepsrisico. Zolang ontwikkelingen buiten de toetsingsafstand plaatsvinden, is de inschatting dat het groepsrisico nauwelijks toeneemt.

Overige criteria leefmilieu en wonen

§ In de uitgangspunten voor het masterplan zijn de belangrijke aanbevelingen voor de uitwerking van de nieuwbouw in de deelgebieden benoemd: veel aandacht voor inpassing van de architectonische stijl en het richten van de voorzieningen op een divers bezoekerspubliek.

§ Er dient rekening mee gehouden te worden dat de ambities van de gemeente zoals verwoord in het masterplan zijn sterk afhankelijk van de ondernemers die de 'kwaliteitshotels en –locaties' gaan exploiteren.

§ Met betrekking tot de functies die mogelijk gemaakt worden in het havengebied, waar ook wonen en recreatie een voorname plek krijgt toebedeeld, zal het van belang zijn de mogelijke geurhinder door visverwerking in te beeld te brengen. Dit dient bij nadere planuitwerking plaats te vinden.

§ De voorgenomen ontwikkelingen voor recreatie bieden kansen voor de recreatieve waarde in het masterplangebied die daarmee sterkt toeneemt. Tevens bieden de ontwikkelingen goede mogelijkheden om de barrières op te heffen en te zorgen dat de verbinding tussen de gebieden aantrekkelijk is en open wordt gemaakt. Dit is gunstig voor de beleving van sociale veiligheid in het gehele plangebied. Aanbevolen wordt deze lijn te volgen en ook in nadere planuitwerking veel aandacht te schenken. Hierbij moet wel aandacht zijn voor het mogelijk averechtse effect van de toename van recreatie op de leefbaarheid voor omwonenden (zoals meer verkeer).

Energie

§ Randvoorwaarde: De gemeente benoemt in haar Energievisie de ambitie om een CO_2-neutrale stad te realiseren. Gezien de omvang van de nieuwbouw voor utiliteitsfuncties is er ruim mogelijkheid om een rendabel systeem voor duurzame energielevering toe te passen. Voor alle deelgebieden geldt dat de focus kan liggen op de reductie van de energievraag of een levering van duurzame energie danwel een combinatie van beide uitgangspunten. Er is tevens een globaal leidingplan voor de hoofddistributieleiding van een geothermisch, dat wil zeggen warmte vanuit de aarde, warmtenet.

§ Om voor de ontwikkelingen uit het masterplan concrete maatregelen te kunnen benoemen, en de bijdrage aan de CO_2 -reductie daaruit te kunnen opmaken, moet in een vervolgstap een energiescan specifiek voor het masterplan gemaakt worden.

EFFECTBEOORDELING IN RELATIE TOT EEN NIEUWE BUITENHAVEN

De nieuwe buitenhaven die is voorzien in deelgebied Scheveningen-Haven heeft een separaat plan- en besluitvormingsspoor. Omdat de buitenhaven gezien haar ligging wel in samenhang met het masterplan dient te worden bezien, is de 'robuustheid' van het masterplan getoetst bij een eventuele ontwikkeling van deze nieuwe buitenhaven. Met de resultaten wordt inzicht gegeven of het masterplan voldoende mogelijkheden biedt om een dergelijke ontwikkeling mogelijk te maken of dat vanwege cumulatieve effecten extra maatregelen of ingrepen benodigd zijn. Voor de nieuwe buitenhaven in relatie tot de masterplanontwikkelingen zijn de eventuele cumulatieve effecten voor de aspecten verkeer, geluid, luchtkwaliteit en natuur beschouwd.

Afbeelding S.6

Plangebied buitenhaven

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

§ homeport voor cruiseschepen:
- 100.000 m^2 bvo terminal (parkeergelegenheid, kantoor, detailhandel)
- 100 schepen per jaar (2000 gasten en 900 mensen personeel)
- bevoorrading

§ visserijhaven
§ zeezeilhaven
§ 50 ha landaanwinning voor 1250 woningen

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

Verkeer nieuwe buitenhaven

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

Ten opzichte van de referentiesituatie leiden de infrastructuur varianten voor het masterplan met de ontwikkeling van een nieuwe buitenhaven tot een extra toename van de verkeersproductie ten opzichte van de infrastructuurvarianten zonder nieuwe buitenhaven.

De cumulatieve effecten als gevolg van de nieuwe buitenhaven zijn echter beperkt. De infrastructuur varianten min en max zijn niet onderscheidend, behalve voor het criterium verkeersafwikkeling in infrastructuur variant 1. De ontwikkeling van het havengebied zorgt voor meer verkeersproductie. In infrastructuur variant 1 max is de verkeersafwikkeling in dit gebied daarom als zeer negatief (--) beoordeeld. De effectscore voor infrastructuurvariant 1 min is negatief (-).

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

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

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

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

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

In de infrastructuur variant 2 neemt, in een groot deel van het aandachtsgebied, de geluidbelasting ten opzichte van de referentiesituatie toe, al is de toename minder dan in infrastructuur variant 1. Voor de omgeving van de Brusselselaan, Haringkade, Doornstraat en Zeesluisweg is de toename meer dan 5 dB, voor de Houtrustweg ten noorden van de Westduinweg zelfs fors meer dan 5 dB. Daar staat tegenover dat de geluidbelasting in de omgeving Van Boetzelaerlaan, Statenlaan, Schokkerweg, Vissershavenstraat en Badhuisweg met ten minste 5 dB afneemt.
Ook in infrastructuur variant 2 max is er sprake van toename, vergelijkbaar met infrastructuur variant 2 min. De toename in de omgeving Houtrustweg ten noorden van de Westduinweg is wat groter, maar aanvullend wordt nu ook in de omgeving Frederik Hendriklaan (tussen Prins Mauritslaan en Van Oldenbarneveldlaan) meer dan 5 dB afname vastgesteld.

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

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

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

Conclusie

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

Luchtkwaliteit nieuwe buitenhaven

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

Bij infrastructuur variant 1 min vindt ter hoogte van de President Kennedylaan overschrijding plaats voor NO_2. Hier is sprake van een toename van de concentratie van 4,5 µg/m³ ten opzichte van de autonome situatie. Bij infrastructuur variant 1 max vindt ter hoogte van de President Kennedylaan overschrijding plaats. Hier is sprake van een toename van de concentratie van 6,0 µg/m³ ten opzichte van de autonome situatie. In deze variant wordt op deze plaats de hoogtste jaargemiddelde concentratie voor NO_2 berekend. Deze bedraagt 43,74 µg/m³.

Bij infrastructuur variant 2 min vindt geen overschrijding voor NO_2 plaats. Bij infrastructuur variant 2 max vindt ter hoogte van de President Kennedylaan overschrijding plaats. Hier is sprake van een toename van de concentratie van 4,0 µg/m³ ten opzichte van de autonome situatie.

Bij zowel infrastructuur variant 3 min als infrastructuur variant 3 max vindt geen overschrijding voor NO_2 plaats. Wel wordt geconstateerd dat in infrastructuur variant 3 max

er weliswaar geen knelpunt optreedt bij de President Kennedylaan, maar dat waarden op de grens van de overschrijding liggen. Hierdoor is een risico aanwezig dat bij uitwerking en uitvoering van het masterplan alsnog een knelpunt kan ontstaan.
Omdat de overschrijding ook al in de min variant plaats vindt zijn geen extra maatregelen nodig bij de keuze voor infrastructuur variant 1 max. Voor infrastructuur variant 2 max geldt dat bij realisatie maatregelen moeten worden getroffen die niet noodzakelijk zijn zonder ontwikkeling van de nieuwe buitenhaven (min variant).
Indien dus gekozen wordt voor infrastructuur variant 1 en 2 dienen bij realisatie van de nieuwe buitenhaven extra maatregelen moeten worden getroffen.

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

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

Conclusie
Alleen indien wordt gekozen voor infrastructuur variant 2 zal bij realisatie van een nieuwe buitenhaven maatregelen moeten worden getroffen (zie bovenstaande).
Verder leidt de realisatie van een nieuwe buitenhaven voor het aspect geluid niet tot extra te treffen maatregelen of extra risico's om het masterplan te kunnen ontwikkelen.

Natuur nieuwe buitenhaven
De toename van verkeer door realisatie van de nieuwe buitenhaven veroorzaakt een geringe toename van geluid en van stikstofdepositie. Beide effecten zijn, ook samen met de effecten als gevolg van de ontwikkelingen van het masterplan, niet significant.
De extra geluidbelasting kan in theorie verstoring opleveren in het Natura 2000-gebied Westduinpark & Wapendal. De natuurwaarden ter plekke zijn hier echter niet gevoelig voor. De toename van de stikstofdepositie is berekend, in combinatie met realisatie van de ontwikkelingen van het masterplan. De resultaten van de berekeningen laten zien dat de bijdrage van de buitenhaven nauwelijks extra depositie oplevert.

Eindconclusie
Het masterplan zoekt op essentiële aspecten (verkeer, geluid, luchtkwaliteit en natuur) de grenzen op van wat er in het plangebied aan nieuwe ontwikkelingen mogelijk is. Op basis van de nu beschikbare informatie lijkt een nieuwe buitenhaven inpasbaar. Er zullen echter strikte randvoorwaarden moeten geformuleerd waarbinnen die ontwikkeling kan plaatsvinden. Deze randvoorwaarden zijn in belangrijke mate afhankelijk van de keuze van de infrastructuur variant voor het masterplan en van de uiteindelijke keuze van de voorkeursvariant voor de buitenhaven. De m.e.r.-procedure die apart voor de buitenhaven moet worden doorlopen dient genoemde randvoorwaarden op te leveren.

LEEMTEN IN KENNIS

Geconstateerde leemten in kennis en informatie

In onderstaande tabel worden de leemten in kennis kort weergegeven en toegelicht.

Tabel S.6

Leemten in kennis

Aspect	Leemten in kennis
Verkeer	Het invoeren van betaald parkeren en het opwaarderen van tramlijn 1, 9 en 11 zijn niet meegenomen in de modelberekeningen voor het planMER waarmee het effect van deze ontwikkelingen niet inzichtelijk gemaakt kunnen worden in het kader van het masterplan.
Geluid	Er zijn geen leemten in kennis geconstateerd die de besluitvorming over het masterplan belemmeren.
Luchtkwaliteit	Er zijn geen leemten in kennis geconstateerd die de besluitvorming over het masterplan belemmeren.
Natuur	§ Het Natura2000-gebied Meijendel ondervindt mogelijk een waterstandsdaling onder invloed van de bemaling. Dit effect kan, afhankelijk van de grootte van de bemaling en de periode, significant zijn. Het is ook mogelijk dat deze plas een infiltratieplas is van het duinwaterbedrijf, waarvan het peil kunstmatig in stand wordt gehouden. In dit geval is het effect nihil. Dit dient nader te worden uitgezocht. § Het is onduidelijk of de soorten die thuishoren in de habitattypen waarvoor het Westduinpark is aangewezen zich daadwerkelijk binnen het beïnvloedingsgebied van de voorgenomen activiteit bevinden. Uit voorzorg is er in de effectbeoordeling van uitgegaan dat deze soorten er potentieel voorkomen en er dus sprake kan zijn van negatieve effecten als gevolg van verstorende activiteiten. § Op dit moment is niet bekend dat kolonies van vleermuizen voorkomen in het plangebied. Echter, bij verdere uitwerking van de plannen, met name bij de sloop van oude gebouwen, zal de actuele status door middel van een veldonderzoek bevestigd moeten worden.
Landschap en cultuurhistorie	Er zijn geen leemten in kennis geconstateerd die de besluitvorming over het masterplan belemmeren.
Archeologie	Aangezien er geen informatie beschikbaar is over de diepte van de geplande werkzaamheden kan niet diep worden ingegaan op de mogelijke verstoring van archeologische indicatoren. Bij verder uitwerking van de plannen zal archeologisch onderzoek uit moeten wijzen of op de locaties met voorgenomen graafwerkzaamheden sprake is van aanwezige waarden en zo ja welke passende maatregelen genomen moeten worden om deze waarden niet te vernietigen.
Bodem en water	Op dit moment is er een leemte in kennis over de veiligheidsnorm die voor buitendijks gebied in kustplaatsen zal worden gesteld. In een latere fase van planvorming moet dit worden meegewogen. Omdat op dit moment in het masterplan is aangegeven dat het al dan niet verplaatsen van de zeewering ook onderdeel wordt van studie is deze leemte in het licht van de besluitvorming over het masterplan niet belemmerend.
Externe veiligheid	Het is niet bekend in hoeverre de masterplan ontwikkelingen vallen binnen de zonering van het zendstation in het

Aspect	Leemten in kennis
	Westduinpark. Ook is in dit stadium geen externe veiligheid analyse uitgevoerd ten aanzien van de ontwikkelingen in de nabijheid van de route voor vervoer van gevaarlijke stoffen (Scheveningen-Haven) en de 16” gasleiding (Scheveningen-Bad). In de volgende fase van planontwikkeling zal hier aandacht aan moeten worden besteed. Deze leemten vormen op dit moment van de planvorming geen belemmering van de besluitvorming over het masterplan.
Woon- en leefmilieu	Er zijn geen leemten in kennis geconstateerd die de besluitvorming over het masterplan belemmeren.

De geconstateerde leemten in kennis en informatie staan een goede besluitvorming over het voornemen niet in de weg.

VERDERE PROCEDURE

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