



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Masterplan Scheveningen Kust

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

19 november 2009 / rapportnummer 2326-55



1. OORDEEL OVER HET MER

De gemeente Den Haag wil zich verder ontwikkelen tot een aantrekkelijke en internationale stad. Om dit te verwezenlijken zijn in de structuurvisie 'Den Haag 2020, Wereldstad aan zee' negen gebieden aangewezen waarbinnen aan deze doelstelling wordt gewerkt. Eén van deze gebieden is Scheveningen-Kust. Dit gebied moet (weer) een bruisende badplaats worden die in alle seizoenen aantrekkelijk is voor toerisme. Hiertoe wordt een Masterplan (met de status van een structuurvisie in het kader van de Wro) opgesteld. Om het milieu volwaardig mee te wegen bij besluitvorming over het Masterplan zijn een milieueffectrapport (plan-MER) en een passende beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet opgesteld. Het bevoegd gezag, de gemeenteraad van Den Haag, heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r., 'hierna: de Commissie') verzocht advies uit te brengen over het MER.¹

Het MER is duidelijk geschreven en opgebouwd. De presentatie van de gegevens en berekeningen, met name op het gebied van luchtkwaliteit, geluid en natuur, is helder en overzichtelijk.

De Commissie is van mening dat het MER de essentiële informatie voor besluitvorming over het Masterplan bevat. De Commissie heeft een aantal kritische kanttekeningen bij de bevindingen uit het MER. Gezien de onzekerheden in het Masterplan is het mogelijk dat de milieueffecten groter zullen zijn dan in het MER beschreven is. Gelet op de bestaande hoge milieubelasting voldoet het MER dan niet meer voor de besluitvorming. Dit dient bij de besluitvorming en de verdere planvorming te worden meegewogen.

De belangrijkste milieueffecten van het Masterplan hangen samen met de verkeersontwikkelingen die het genereert. In het MER ontbreekt een duidelijke koppeling tussen de in het Masterplan verwoorde ambities en de voorspelde verkeerseffecten. De ambities zijn niet vertaald naar een bandbreedte aan mogelijke programma's die op hun milieueffecten beoordeeld hadden kunnen worden. Het risico dat de verkeerscijfers hoger uitvallen lijkt de Commissie reëel.

De voorkeursvariant voor het verkeersmodel maakt het op termijn doortrekken van een OV-verbinding met Randstadrail-kwaliteit moeilijker. Vanwege de samenhang tussen (het verkeer in) het plangebied en ontwikkelingen daarbuiten adviseert de Commissie de gegevens uit het MER (waaronder de gesignaleerde knelpunten) te betrekken bij de Haagse Nota Mobiliteit.

Uit het MER blijkt dat de toename van verkeer kan leiden tot knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit en geluidhinder. De voorkeursvariant voor het verkeersmodel leidt volgens de berekeningen (net) niet tot overschrijding van grenswaarden voor luchtkwaliteit. Bij deze berekeningen moet echter een grote onzekerheidsmarge in acht worden genomen. Voor geluidshinder kunnen alle varianten, maar met name de voorkeursvariant tot overschrijdingen leiden. Door het specifieke karakter van een toeristisch gebied wordt dit risico nog groter. Voor beide aspecten geldt dat hogere verkeerscijfers een grotere

¹ Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via www.commissiemer.nl onder *adviezen*.

kans op knelpunten opleveren. Bij het verder uitwerken van de plannen zullen deze gegevens nadrukkelijk moeten worden betrokken.

De passende beoordeling biedt inzicht in de mogelijke risico's voor omliggende Natura 2000-gebieden. Voor alle risico's worden aanbevelingen geformuleerd waardoor de plannen in het kader van het Masterplan Scheveningen kunnen worden uitgevoerd zonder aantasting van de natuurlijke kenmerken van de gebieden. Onduidelijk is echter of deze aanbevelingen ook omgezet worden in concrete beleidsvoornemens in het definitieve Masterplan. Ook wordt voor een aantal risico's in de passende beoordeling aangegeven dat op dit moment nog niet duidelijk is of de aanbeveling gerealiseerd kan worden. Dit zal in het definitieve Masterplan vertaald moeten worden in de vorm van voorstellen voor vervolgonderzoek en vervolgactiviteiten in de verdere planvorming. De beoordeling in het plan-MER inzake de verzurende en vermes-tende depositie blijft een risico-inschatting.

2. TOELICHTING OP HET OORDEEL EN AANBEVELINGEN

2.1 Verkeersberekeningen en verkeersgerelateerde aspecten

Verkeerscijfers

De belangrijkste milieueffecten van het Masterplan hangen samen met de verkeersontwikkelingen die het genereert. Op verzoek van de Commissie heeft de gemeente de uitgangspunten voor het verkeersmodel aangeleverd.² In het MER is weergegeven welke verkeersstromen het gevolg (kunnen) zijn van het programma zoals dit op p. 20 van het concept-Masterplan is weergegeven. De Commissie heeft bij de verkeersberekeningen de volgende opmerkingen:

1. Het exacte ontwikkelprogramma in Scheveningen-Bad is nog onzeker. Daarnaast worden de verkeersstromen ook door ontwikkelingen buiten het plangebied beïnvloed. Hierdoor kennen de voorspellingen rond verkeersontwikkelingen in het MER een hoge mate van onzekerheid. Het is nog niet duidelijk welke 'toeristische trekkers' zich precies in Scheveningen zullen vestigen; daardoor is moeilijk te beoordelen welke verkeersstromen deze 'trekkers' zullen veroorzaken en op welke tijden.
2. Er is niet een bandbreedte aan mogelijke ontwikkelingsprogramma's op milieueffecten beoordeeld in het MER, maar slechts één programma, wat vervolgens is doorvertaald naar wijzigingen in het verkeersaanbod.³ De daadwerkelijke effecten op het verkeer zijn echter niet uitsluitend afhankelijk van dit programma. Met het programma wordt immers beoogd heel Scheveningen aantrekkelijker te maken, wat moet leiden tot meer bezoekers. In het document Uitgangspunten Verkeersmodel wordt aangegeven dat in het plan-MER rekening is gehouden met extra bezoekersverkeer (op piekdagen), maar in het plan-MER is dit niet terug te vinden. Onduidelijk is daarom hoe de vertaling van de ambities naar verkeerseffecten is uitgevoerd.
3. Bij het verkeersmodel is uitgegaan van de gebruikelijke verdeling van verkeer over de dag, de week en het jaar. Gezien de beoogde functies is in

² Uitgangspunten Verkeersmodel in het kader van Plan-MER Scheveningen, DSO/Verkeer & Infrastructuur, oktober 2009.

³ De maximale variant betreft hetzelfde programma plus de buitenhaven en kan beschouwd worden als een 'robuustheidstoets' voor de buitenhaven en niet als een variant voor het programma.

Scheveningen echter sprake van een veel hoger percentage bezoekersverkeer dan standaard. Uit het MER blijkt dat het ontwikkelprogramma waarvan in de verkeersberekeningen is uitgegaan kan leiden tot mogelijke knelpunten op het gebied van geluidhinder en luchtkwaliteit. Het specifieke karakter van een badplaats als Scheveningen kan leiden tot een sterker gebruik van de avond- en nachtperiode (geluid) en een vergroting van het aantal piekdagen (lucht).

De Commissie concludeert op basis van deze overwegingen:

- dat er een reëel risico is dat de verkeerscijfers hoger zullen zijn dan in het MER gepresenteerd;
- dat de uitkomsten een zekere bandbreedte kennen en niet zo exact zijn als de in het MER gepresenteerde cijfers zouden kunnen suggereren.

Dit heeft ook gevolgen voor de conclusies over de aspecten geluidhinder en luchtkwaliteit (zie de volgende paragraaf van dit advies).

Varianten

De drie in het MER vergeleken varianten voor de infrastructuur zijn op plan-MER niveau weinig onderscheidend. Dit komt vooral omdat ontwikkelingen buiten het plangebied sterk van invloed zullen zijn op de verkeersstromen. Er wordt in het MER slechts beperkt een relatie gelegd met de Nota Mobiliteit die op dit moment wordt opgesteld. Hierdoor worden mogelijke kansen en knelpunten over en weer niet in beeld gebracht. Een sterke inzet in het mobiliteitsplan op hoogwaardig openbaar vervoer, P+R voorzieningen en betere verbindingen voor langzaam verkeer kunnen mede een oplossing bieden voor mogelijke knelpunten in milieugevolgen.

Ook valt uit het MER af te leiden dat door de keuze voor verkeersvariant 3 in het Masterplan de ambities voor het op termijn doortrekken van een OV-verbinding met RandstadRail-kwaliteit moeilijk realiseerbaar worden.

- De Commissie adviseert de bevindingen uit het MER te betrekken bij de in ontwikkeling zijnde 'Haagse Nota Mobiliteit'. Een sterke inzet op (hoogwaardig) openbaar vervoer en een vroegere opvang van verkeersstromen op piekdagen kunnen mede een oplossing bieden voor knelpunten in de verkeersafwikkeling en milieueffecten.
- De Commissie adviseert bij verdere planuitwerking onderscheid te maken tussen de verschillende doelgroepen en verkeerssoorten en in dit licht de berekeningen op het gebied van verkeer en de daaraan gerelateerde aspecten geluidhinder en luchtkwaliteit nogmaals te bezien.

2.2

Woon- en leefmilieu

Geluid

De geluidberekeningen zijn uitgevoerd exclusief de aftrek ingevolge art. 110 g van de Wet geluidhinder. Daardoor wordt een reëler beeld verkregen van de feitelijke geluidbelastingen en wordt impliciet rekening gehouden met tegenvallende effecten van stillere voertuigen in de toekomst.

Voor geluidhinder wordt in het plan-MER een aantal knelpunten met de gebruikelijke grenswaarden geconstateerd. Dit kan nog verder verslechteren indien de werkelijke verkeersintensiteiten hoger uitvallen of wanneer verkeerspieken meer in de avond- en de nachtperiode plaatsvinden.

Bij de vergelijking van de alternatieven is te weinig rekening gehouden met de mate waarin de voorkeurswaarde wordt overschreden.⁴ Wanneer niet alleen de aantallen woningen waar sprake is van overschrijding, maar ook de hoogte van deze overschrijding wordt meegewogen, leidt dit tot een groter onderscheid tussen de alternatieven. Dan scoort variant 3 slechter dan de referentiesituatie en variant 1 beter.

Een verder punt van aandacht is dat er met name in variant 3 bij een aantal woningen door de reconstructie van het wegennet een toename van meer dan 5 dB plaats vindt. Een hogere grenswaarde kan in dergelijke gevallen slechts verleend worden op voorwaarde dat er een integrale verbetering van het gebied tegenover staat. Dat is in variant 3 niet het geval.

Luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit geldt dat volgens het plan-MER de beoogde ontwikkelingen in variant 1 en 2 kunnen leiden tot overschrijding van de normen (op de President Kennedylaan). In variant 3 (evenals in de autonome situatie) komt de luchtkwaliteit op verschillende plaatsen in de buurt van deze normen. Bij verdere toename van het verkeer zouden ook in variant 3 één of meer knelpunten kunnen ontstaan. Ook zouden de berekeningen over depositie van stikstofverbindingen op de Natura 2000-gebieden anders kunnen uitvallen (zie paragraaf 2.4 van dit advies). De Commissie signaleert dat de overschrijding in de referentiesituatie niet terug te vinden is in het Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit van de provincie Zuid-Holland (RSL).

- De Commissie constateert dat het risico op overschrijding van wettelijke normen voor lucht en geluid als gevolg van het voornemen niet is uit te sluiten. Dit geldt ook voor de voorkeursvariant (variant 3). Voor geluidhinder is dit zelfs de variant met de meeste risico's op overschrijding van grenswaarden.
- De Commissie adviseert daarom bij de verdere planuitwerking op basis van de meer uitgewerkte verkeerscijfers (aanbeveling in paragraaf 2.1. van dit advies) de aspecten luchtkwaliteit en geluid nogmaals te bezien, en zo nodig het programma aan te passen en/of mitigerende maatregelen te nemen.
- De Commissie adviseert de gegevens over luchtkwaliteit uit het plan-MER te betrekken bij de eerstvolgende update van het RSL Zuid-Holland.

2.3 Natuur

Relatie Masterplan en plan-MER / passende beoordeling

De relatie tussen plan-MER en passende beoordeling enerzijds en het Masterplan anderzijds is moeilijk herleidbaar. In de passende beoordeling voor de beschermde natuurgebieden Westduinpark en Harstenhoek worden op p. 30 en p. 34 diverse mitigerende maatregelen benoemd. Het betreft:

- het aanpassen van de fietsroutes om kwetsbare vegetaties te ontzien;
- het projecteren van fietspaden op bestaande verharde paden (beide in Westduinpark);
- het aanpassen in de tijd van de bemaling tijdens de bouw van de parkeergarages (Harstenhoek);

⁴ In tabel 5.15 (p. 110 MER) is alleen het *aantal* woningen met een geluidbelasting >50 dB in de verschillende varianten weergegeven. Hierbij wegen alle woningen boven deze grenswaarde even zwaar, of het nu gaat om een kleine of een grote overschrijding.

- mitigatie van geluid, licht en trillingen tijdens de aanleg en gebruik van bebouwing van het Norfolkterrein.

Door deze mitigerende maatregelen voor de beschermde natuurmonumenten en Natura 2000-gebieden kunnen mogelijke significant negatieve gevolgen en aantasting van natuurlijke kenmerken worden voorkomen. Het is echter niet duidelijk of deze maatregelen ook onderdeel gaan uitmaken van het definitieve Masterplan; in het MER zijn niet alle mitigerende maatregelen overgenomen (p. 140). Hierdoor blijft onduidelijk of het Masterplan uiteindelijk ook daadwerkelijk past binnen de kaders van de Natuurbeschermingswet 1998.

Ook wordt in de passende beoordeling een aantal nader te onderzoeken zaken vermeld, die niet verwerkt zijn in het MER. De conclusies op p. 140 van het MER rond de aanleg van fietspaden, behoeven dan ook nuancering. Uit de passende beoordeling (p. 24/25/33) kan worden opgemaakt dat significant negatieve gevolgen als gevolg van aanleg van het fietspad door Meijndel op dit moment nog niet uit te sluiten zijn, omdat (p. 24) de definitieve habitattypenkaart mogelijk tot andere conclusies zal leiden⁵ en nog niet zeker is dat het fietspad geheel past binnen een nu nog onverhard werkpad.⁶ Ook is niet uit te sluiten dat bemaling ten behoeve van de bouw van parkeergarages significante negatieve gevolgen voor habitats en soorten van vochtige duinvalleien heeft (p. 27 passende beoordeling; p. 627, 142 en 176 MER). Niet duidelijk is of het duinwaterbedrijf het peil in deze plas kunstmatig in stand houdt. Als de plas niet gereguleerd wordt kunnen er, afhankelijk van de grootte van de bemaling, significant negatieve gevolgen optreden.

Tenslotte merkt de Commissie op dat bij de discussie over het al dan niet significant zijn van effecten nadrukkelijk de staat van instandhouding van de betreffende natuurdoelen, de locatie van de betreffende habitats en de locatie van de effecten moet worden betrokken.⁸

- De Commissie adviseert in het definitieve Masterplan:
 - (realistische) maatregelen, die de mogelijke aantasting van natuurlijke kenmerken kunnen voorkomen of verminderen, op te nemen;
 - aan te geven of daarmee kan worden voldaan aan de vereisten van de Natuurbeschermingswet 1998;
 - aan te geven welke onderzoeken en activiteiten in de verdere planvorming nodig zijn om onzekerheden daaromtrent uit te sluiten.
- De Commissie adviseert bij verdere uitwerking van de plannen en het daarbij behorende niveau van passende beoordeling nauwkeuriger in te gaan op de vraag waar bepaalde effecten op soorten en habitats (waarvoor instandhoudingsdoelstellingen zijn geformuleerd) zich voordoen.

⁵ Ook aangegeven in de zienswijzen van de KNNV (nr. 22) en Dunea Duin&Water (nr. 7 in de lijst van ontvangen zienswijzen, bijlage 2 van dit advies).

⁶ Mogelijk kunnen bij het zoeken naar eventuele oplossingen ook alternatieven voor het fietspad een rol bij spelen, bijvoorbeeld zoals genoemd in de zienswijze van Dunea Duin&Water (nr. 7; zie bijlage 2).

⁷ Zie ook de zienswijze van Dunea Duin&Water (nr. 7, zie bijlage 2).

⁸ Een voorbeeld is de constatering op p. 23 van de passende beoordeling dat de toename van (dagelijkse) bezoekers in het Westduinpark ten opzichte van het huidige bezoekersaantal in het niet valt, en dat er daarom geen significante gevolgen te verwachten zijn. Voor sommige van de betreffende habitats geldt echter dat uitbreiding gewenst is. In dat geval kan iedere toename van verstoring zonder mitigerende maatregelen negatief zijn. Ook zal de toename van bezoekers niet gelijkmatig over het hele gebied verdeeld zijn. Uit de passende beoordeling is niet af te leiden waar de betreffende habitats zich bevinden en waar de bezoekerstoename zich zal concentreren. Een ander voorbeeld wordt gegeven in de zienswijze van Dunea Duin&Water (nr. 7), waarin staat dat de invliegopening van een overwinteringsverblijf van de Meervleermuis op minder dan 1 meter afstand ligt van de beoogde locatie van het fietspad. De KNNV geeft in haar zienswijze (nr. 22) aan dat er tabel 3 soorten flora aanwezig zijn.

Verzurende en vermestende depositie

De Commissie constateert dat ten aanzien van de verzurende en vermestende depositie het plan een toename van depositie van ca. 25 mol/ha/jaar stikstof tot gevolg heeft op het voor verzuring gevoelige habitatype Grijze duinen, gelegen in Natura 2000-gebied Meijndel en Berkheide. Op dit moment wordt op dit vegetatietype de kritische depositiewaarde (940 mol/ha/jaar) reeds fors overschreden (1360 mol/ha/jaar) (p. 26 passende beoordeling).

Ook heeft het plan een toename van een depositie van ca. 25 mol/ha/jaar stikstof tot gevolg heeft op het voor verzuring gevoelige habitatype Droog duinbos, gelegen bij de Houtrustlaan in het beschermd natuurgebied Westduinpark. Op dit moment wordt op dit vegetatietype de kritische depositiewaarde (1300 mol/ha/jaar) reeds overschreden (1360 mol/ha/jaar).

Het plan-MER geeft aan dat een generieke (landelijke) afname van ca. 300 mol/ha/jaar stikstof zal optreden door aanpassingen aan auto's. Deze generieke afname wordt vervolgens in relatie gebracht met de toename ten gevolge van het Masterplan. Het daadwerkelijk optreden van deze generieke afname is echter onzeker.⁹ Bovendien zou indien de generieke afname gerealiseerd wordt er nog steeds sprake zijn van overschrijding: De achtergrondconcentratie blijft boven de kritische depositiewaarde en er treedt door realisatie van de activiteiten in het Masterplan een verhoging van stikstofdepositie op.

De Commissie ziet de beoordeling in het plan-MER als een risico-inschatting voor het plan. In het plan-MER en de passende beoordeling is de benodigde informatie voor besluitvorming over het Masterplan aanwezig, het is op basis van de informatie echter niet uit te sluiten dat door de ontwikkelingen de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden worden aangetast. In de verdere uitwerking zal dit (bijvoorbeeld door toegespitst onderzoek) moeten worden uitgesloten. De Commissie wijst hierbij nogmaals op de hiervoor gedane opmerkingen over de verkeersberekeningen.

- De Commissie adviseert voor het vervolg van de besluitvorming meer gedetailleerd inzichtelijk te maken:
 - of, hoe en wanneer een verwachte generieke afname tot stand komt;
 - of, hoe, waar en waardoor een toename in depositie wordt veroorzaakt;
 - welke gevolgen dit onder de vigerende regelgeving en jurisprudentie heeft voor het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden.

⁹ Volgens het Planbureau voor de Leefomgeving en het Centraal Bureau voor de Statistiek is de afname van NH₃ sinds 2003 gering en de afname van NO_x zodanig dat het onwaarschijnlijk is dat de NEC-emissieplafonds in 2010 worden gehaald. In de Milieubalans 2009 wordt gesteld dat de stikstofdepositie sinds 2002 nauwelijks een daling laat zien.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing plan-MER

Initiatiefnemer: college van burgemeester en wethouders van Den Haag

Bevoegd gezag: gemeenteraad van Den Haag

Besluit: vaststellen van een Masterplan (met de status van structuurvisie)

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: Het Masterplan is kaderstellend voor de ontwikkeling van toeristische/recreatieve activiteiten (categorie C10.1). Daarnaast geldt een plan-m.e.r.-plicht omdat significante gevolgen voor Natura 2000-gebied niet zijn uit te sluiten en dus een passende beoordeling is opgesteld.

Activiteit: opwaarderen van Scheveningen als badplaats door een programma aan ontwikkelingen en een infrastructuurmodel.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in de Posthoorn: 16 september 2009

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 14 september 2009

toetsingsadvies uitgebracht: 19 november 2009

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

dr. G.J. van Blokland

ing. P.J.M. van den Bosch

drs. R.J. van Kerkhoff

drs. G. Korf (secretaris)

drs. Y.J. van Manen

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

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de besluitvorming. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.10 van de Wet milieubeheer en de documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake, als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, alvorens het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

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

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieuo-

standigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen

1. C. Boon, Scheveningen
2. R.R. Visser, Scheveningen
3. Samenwerkingsverband ONS en Belangenvereniging BVG, Scheveningen
4. Wijkvereniging Van Stolkpark, Scheveningen
5. Bewoners- en Wijkvereniging Noordelijk Scheveningen, Scheveningen, lijst met 30 namen bijgevoegd, aanvulling
6. Brandweer Haaglanden, Den Haag
7. Dunea Duin & Water, Den Haag
8. Spionn, Scheveningen (aanvulling)
9. Algemene Vereniging voor Natuurbescherming AVN, Den Haag
10. Vereniging van Eigenaars Wilhelminastaete, Den Haag
11. Adviesplatform Scheveningen, Den Haag
12. Beheerskantoor Scheveningen, Den Haag
13. C.H.M. Sonnemans, Den Haag
14. Comité Toekomst Scheveningen Bad, Scheveningen
15. Dijkgraaf en Hoogheemraden van Delfland, sector beleid en onderzoek, Delft
16. Fortis Circustheater, Den Haag
17. Platform Samenwerkende Organisaties NWH, Den Haag
18. Gemeente Wassenaar, Wassenaar
19. Vereniging van Eigenaars Oranjeflats, Den Haag
20. Kurhausappartementen Noordzijde, Den Haag
21. Vereniging van Eigenaars Emma Staete, Scheveningen
22. KNNV, Den Haag
23. VBSS, Den Haag
24. Nederlandse Gasunie, Groningen
25. Vereniging van Eigenaars Kurhausappartementen Zuid, Den Haag
26. Gemeente Westland, 's-Gravenzande
27. GO! Scheveningen Kuststrook, Den Haag
28. Vrienden van Den Haag, Den Haag
29. Vereniging van Strandexploitanten Scheveningen, Scheveningen
30. Vereniging van Eigenaars JulianaStaete, Den Haag
31. W.J. Barendse, Den Haag

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Masterplan Scheveningen Kust

De gemeente Den Haag wil van Scheveningen-Kust (weer) een bruisende badplaats maken, die in alle seizoenen aantrekkelijk is voor toerisme. Hiertoe wordt een Masterplan opgesteld. Om de gevolgen voor het milieu mee te wegen bij de besluitvorming over het Masterplan zijn een milieueffectrapport (plan-MER) en een passende beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet opgesteld.

ISBN: 978-90-421-2888-0



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

w www.commissiemer.nl

