



Aanmeldingsnotitie m.e.r.- beoordeling

Herontwikkeling Vitalizee Scheveningen

projectnummer 412598
definitief
7 juni 2017

Aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling

Herontwikkeling Vitalizee Scheveningen

projectnummer 412598

definitief revisie 02
7 juni 2017

Auteurs

T. Koene
H.W. Lindeboom

Opdrachtgever

SENS Real Estate
Postbus 85522
2508 CE 's Gravenhage

datum vrijgave
7-6-2017

beschrijving revisie 02
definitief

goedkeuring
drs. H.W. Lindeboom

vrijgave
drs. T. Artz

Inhoudsopgave

Blz.

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Toets aan vigerend bestemmingsplan	1
1.3	Waarom een m.e.r.-beoordeling?	2
1.4	Doel van een m.e.r.-beoordeling	3
1.5	Procedure	4
1.6	Criteria voor het toetsen van activiteiten in een m.e.r.-beoordeling	5
1.7	Leeswijzer	6
2	Kenmerken van het project	7
2.1	Omvang van het project	7
2.1.1	Kenmerken van de ontwikkeling	7
2.1.2	Bouwwerkzaamheden	10
2.2	Bezoekersaantallen	11
2.2.1	Bezoekersaantallen referentiesituatie	12
2.2.2	Verwachte bezoekersaantallen binnenattractie (LDC) en horecafunctie	13
2.2.3	Conclusie	16
2.3	Verkeersgeneratie	16
2.4	Verkeersafwikkeling	17
2.5	Cumulatie met andere projecten	18
3	Plaats van het project	21
3.1	Ligging van het project	21
3.2	Kenmerken in de omgeving	22
3.3	Bijzondere waarden in het projectgebied en omgeving	22
4	Effecten op milieu	25
4.1	Inleiding	25
4.2	Verkeer, bereikbaarheid en parkeren	25
4.3	Geluid	26
4.4	Luchtkwaliteit	29
4.5	Externe veiligheid	30
4.6	Landschap	31
4.7	Cultuurhistorie	32
4.8	Archeologie	32
4.9	Bodem	33
4.10	Water	34
4.11	Natuur	36
4.11.1	Natura 2000-gebieden	36
4.11.2	Natuur Netwerk Nederland	37
4.11.3	Agenda groen voor de stad 2016	38
4.11.4	Beschermde soorten	38

4.12	Klimaat, energie en duurzaamheid	38
------	----------------------------------	----

5	Conclusie	40
----------	------------------	-----------

Bijlage 1 Referenties Legoland Discovery Centres

Bijlage 2 Verkeersgeneratie horecafuncties

Losse bijlagen

1. Luchtkwaliteitonderzoek Vitalizee Scheveningen (Antea Group, 2017)
2. Archeologisch bureauonderzoek Vitalizee Scheveningen (Antea Group, 2017)
3. Archeologisch inventariserend veldonderzoek Vitalizee Scheveningen (Antea Group, 2017)
4. Historisch onderzoek Vitalizee Scheveninge (Antea Group, 2017)
5. Verkennend bodemonderzoek Vitalizee Scheveningen (Antea Group, 2017)
6. Waterparagraaf Vitalizee Scheveningen (Antea Group, 2017)
7. Toets Natuurbeschermingswet Vitalizee Scheveningen (Antea Group, 2017)
8. Natuurtoets herontwikkeling Vitalizee Scheveningen (Antea Group, 2017)

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Ter plaatse van (het voormalige) Vitalizee, Strandweg 13F, op de boulevard van Scheveningen is een herontwikkeling voorzien. De voorgenomen herontwikkeling omvat het vervangen van de bestaande bebouwing aan de Strandweg 13F en het realiseren van een binnenattractie (Legoland Discovery Centre, LDC) en horecafuncties.



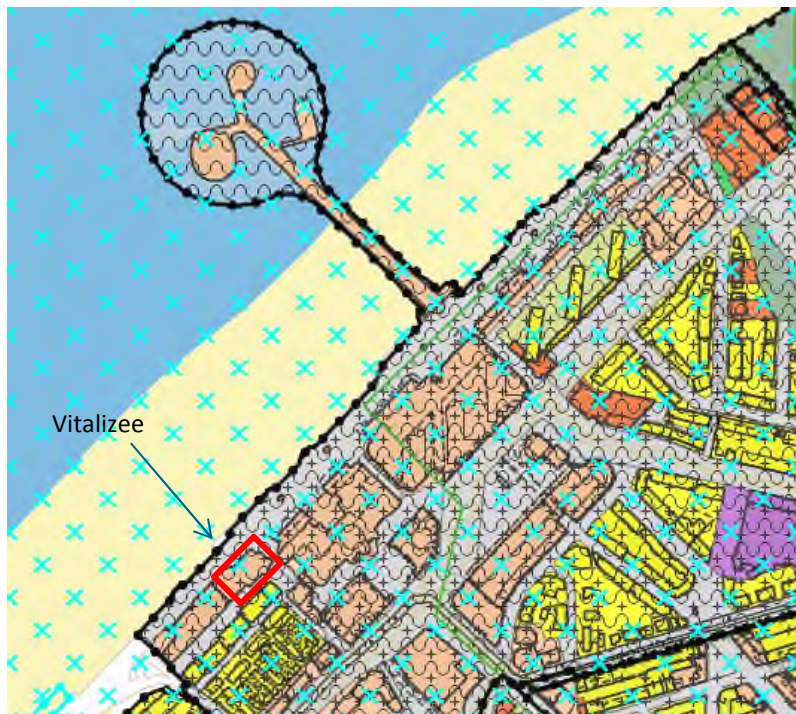
figuur 1.1 Impressie herontwikkeling Vitalizee (Bron; Architectenbureau Filip Mens, 2017)

1.2 Toets aan vigerend bestemmingsplan

De voorgenomen ontwikkelingen zijn gelegen binnen het vigerende bestemmingsplan Scheveningen – Badplaats, vastgesteld op 17 oktober 2013. De gronden ter plaatse van de voorgenomen ontwikkelingen hebben de bestemmingen:

- Enkelbestemming – Gemengd 4 (zalmroze);
- Enkelbestemming Verkeer – Verblijfsgebied (grijs);
- Dubbelbestemming Waarde - Archeologie;
- Dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering.

De gronden met de bestemming 'Gemengd' zijn bestemd voor de functies cultuur en ontspanning, detailhandel, dienstverlening en horeca.



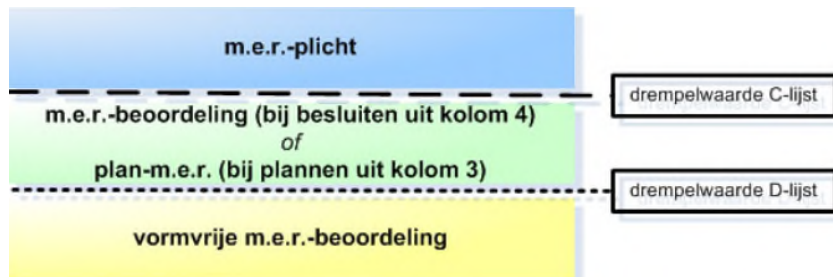
figuur 1.2 Uitsnede verbeelding bestemmingsplan Scheveningen – Badplaats met globale aanduiding plangebied voorgenomen ontwikkelingen (Gemeente Den Haag, 2013)

De commerciële ruimte (horeca) is voorzien in de twee bovenste bouwlagen en zijn qua functie mogelijk conform het vigerend bestemmingsplan. De leisurefunctie (LDC) is voorzien in de onderste bouwlaag in een kelderbak (niet zichtbaar vanaf de buitenkant). De leisurefunctie is niet mogelijk binnen het vigerend bestemmingsplan.

Kortom, de voorgenomen ontwikkeling is deels niet mogelijk binnen het vigerende bestemmingsplan. Om de voorgenomen ontwikkeling te kunnen realiseren, dient eerst een omgevingsvergunning strijdig gebruik te worden verkregen (artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht).

1.3 Waarom een m.e.r.-beoordeling?

Voor de voorgenomen ontwikkeling, die middels omgevingsvergunningen strijdig gebruik mogelijk wordt gemaakt, dient gemotiveerd te worden of sprake is van negatieve effecten op het milieu. Afhankelijk van de omvang van de ontwikkeling dient een m.e.r.-procedure, een m.e.r.-beoordelingsprocedure of een vormvrije m.e.r.-beoordelingsprocedure uitgevoerd te worden. Deze omvang van een ontwikkeling staat beschreven in het Besluit m.e.r. in bijlage C en D, onder de kolom 'drempelwaarde', zie ook het figuur op de volgende bladzijde.



figuur 1.3 Globale uitleg drempelwaarden uit het Besluit m.e.r.

De herontwikkeling van Vitalizee (een binnenattractie en horeca) valt onder categorie D10 uit de lijst van Besluit m.e.r.: “De aanleg, wijziging of uitbreiding van een themapark”. De omschrijving van de drempelwaarden behorend bij deze categorie is opgenomen in onderstaande tabel.

tabel 1.1 Omschrijving drempelwaarden Categorie D10

	Activiteiten	Gevallen	Besluit
D 10	De aanleg, wijziging of uitbreiding van: a. skihellingen, skiliften, kabelspoorwegen en bijbehorende voorzieningen; b. jachthavens. c. vakantiedorpen en hotelcomplexen buiten stedelijke zones met bijbehorende voorzieningen, d. permanente kampeer- en caravanterreinen, of e. themaparken.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1. 250.000 bezoekers of meer per jaar, 2. een oppervlakte van 25 hectare of meer, 3. 100 ligplaatsen of meer of 4. een oppervlakte van 10 hectare of meer in een gevoelig gebied.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening (<i>bestemmingsplan of omgevingsvergunning afwijking bestemmingsplan</i>)

Het aantal bezoekers per jaar zal bepalend zijn of en vormvrije m.e.r.-beoordeling, dan wel een formele m.e.r.-beoordeling dient te worden doorlopen. Aangezien er sprake zal zijn van meer dan 250.000 bezoekers per jaar (328.000 bezoekers per jaar aan LDC en horecafuncties), dient een formele m.e.r.-beoordelingsprocedure te worden doorlopen.

1.4 Doel van een m.e.r.-beoordeling

Het doel van een m.e.r.-beoordeling is om te bepalen of er sprake is van mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen. Als uit de m.e.r.-beoordeling blijkt dat sprake is van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen kan het bevoegd gezag besluiten een m.e.r.-procedure op te starten. Als de milieugevolgen beperkt zijn of hier in het plan goed mee om kan worden gegaan, volstaat deze m.e.r.-beoordelingsnotitie. De m.e.r.-beoordeling is dan afgerond en vormt dan een

bijlage bij het ruimtelijk besluit (omgevingsvergunning afwijking bestemmingsplan of een bestemmingsplan).

1.5 Procedure

De procedure van een m.e.r.-beoordeling heeft een aantal verplichte stappen. De stappen zijn weergegeven in figuur 1.4. De eerste stap in dit proces is het opstellen van een aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling (onderhavig document) waarin de effecten van de voorgenomen activiteit worden geduid. De initiatiefnemer meldt op basis van de aanmeldingsnotitie aan het bevoegd gezag (het College van Burgemeester van Wethouders van gemeente Den Haag) dat hij een m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit wil ondernemen.

Het bevoegd gezag moet vervolgens binnen 6 weken een besluit nemen over de uitkomst van de m.e.r.-beoordeling, of er al dan niet een m.e.r. nodig is en publiceert dit in een m.e.r.-beoordelingsbesluit.

Als de beslissing is dat geen m.e.r. uitgevoerd hoeft te worden, publiceert de gemeente Den Haag dit in de Staatscourant en de digitale gemeenteberichten. Daarna wordt de m.e.r.-beoordelingsnotitie als bijlage bij de ontwerpbeschikking van de omgevingsvergunning gevoegd.

Alleen belanghebbenden die door het m.e.r.-beoordelingsbesluit rechtstreeks in hun belang worden getroffen, in dit geval de initiatiefnemer, kunnen bezwaar maken. Voor anderen is dit besluit niet zelfstandig vatbaar voor bezwaar en beroep. Zij kunnen hun eventuele bezwaren tegen dit besluit inbrengen in een beroepsprocedure tegen de omgevingsvergunning, in dit geval 'de moederprocedure'.



figuur 1.4 Procedurestappen m.e.r.-beoordeling

1.6 Criteria voor het toetsen van activiteiten in een m.e.r.-beoordeling

Er bestaan bepaalde inhoudelijke vereisten voor het toetsen of sprake is van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen. Deze inhoudelijke vereisten staan benoemd in bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r, zie tabel 1.2. In deze tabel is tevens aangegeven in welk hoofdstuk de diverse onderdelen terug te vinden zijn.

tabel 1.2 Criteria uit bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r.

Onderdeel van bijlage III Europese richtlijn m.e.r.	Waar terug te vinden in dit rapport?
1. Kenmerken van het project Bij de kenmerken van de projecten moet in het bijzonder in overweging worden genomen: ▪ de omvang van het project, ▪ de cumulatie met andere projecten, ▪ het gebruik van natuurlijke hulpbronnen, ▪ de productie van afvalstoffen, ▪ verontreiniging en hinder, ▪ risico van ongevallen, met name gelet op de gebruikte stoffen of technologieën.	Hoofdstuk 2
2. Plaats van het project Bij de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop de projecten van invloed kunnen zijn moet in het bijzonder in overweging worden genomen: ▪ het bestaande grondgebruik, ▪ de relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied, ▪ het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen gebieden: - o wetlands, - o kustgebieden, - o berg- en bosgebieden, - o reservaten en natuurparken, - o gebieden die in de wetgeving van de lidstaten zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd; - o speciale beschermingszones, door de lidstaten aangewezen krachtens Richtlijn 79/409/EEG en Richtlijn 92/43/EEG, - o gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden, - o gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid, - o landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang.	Hoofdstuk 3
3. Kenmerken van het potentiële effect Bij de potentiële aanzienlijke effecten van het project moeten in samenhang met de criteria van de punten 1 en 2 in het bijzonder in overweging worden genomen: ▪ het bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking), ▪ het grensoverschrijdende karakter van het effect, ▪ de orde van grootte en de complexiteit van het effect, ▪ de waarschijnlijkheid van het effect, ▪ de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect.	Hoofdstuk 4

1.7 Leeswijzer

Deze m.e.r.-beoordelingsnotitie volgt de indeling van bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r.:

- In hoofdstuk twee staan de kenmerken van het project centraal;
- In hoofdstuk drie is de plaats van het project en de huidige situatie toegelicht;
- In hoofdstuk vier komen de kenmerken van potentiële effecten per milieuthema aan bod;
- Het rapport sluit in hoofdstuk vijf af met conclusies of het project belangrijke nadelige milieugevolgen heeft.

2 Kenmerken van het project

2.1 Omvang van het project

De voorgenomen herontwikkeling van Vitalizee omvat het vervangen van bestaande bebouwing aan de Strandweg 13F en het realiseren van een binnenattractie (Legoland Discovery Centre, LDC) en horecafuncties.

2.1.1 Kenmerken van de ontwikkeling

Impressie

Op de plaats van het bestaande Vitalizeepand (waar nu in een deel van de bebouwing een casino is gevestigd) is de realisatie en exploitatie van een binnenattractie en horecafuncties voorzien. De binnenattractie betreft de lego indoorattractie Legoland Discovery Centre, deze is gericht op gezinnen met kinderen van 2 tot 12 jaar. Met deze functie wordt het toerisme buiten het drukke strandseizoen versterkt.

In figuur 2.1 is een artist impression van deze herontwikkeling weergegeven. In deze afbeelding zijn de horecafuncties vanaf de boulevard zichtbaar. De binnenattractie is in de kelder van het gebouw voorzien. Op de bovenste verdieping wordt een groen vegetatiedak aangelegd.



figuur 2.1 Impressie herontwikkeling Vitalizee (Bron; Architectenbureau Filip Mens, 2017)

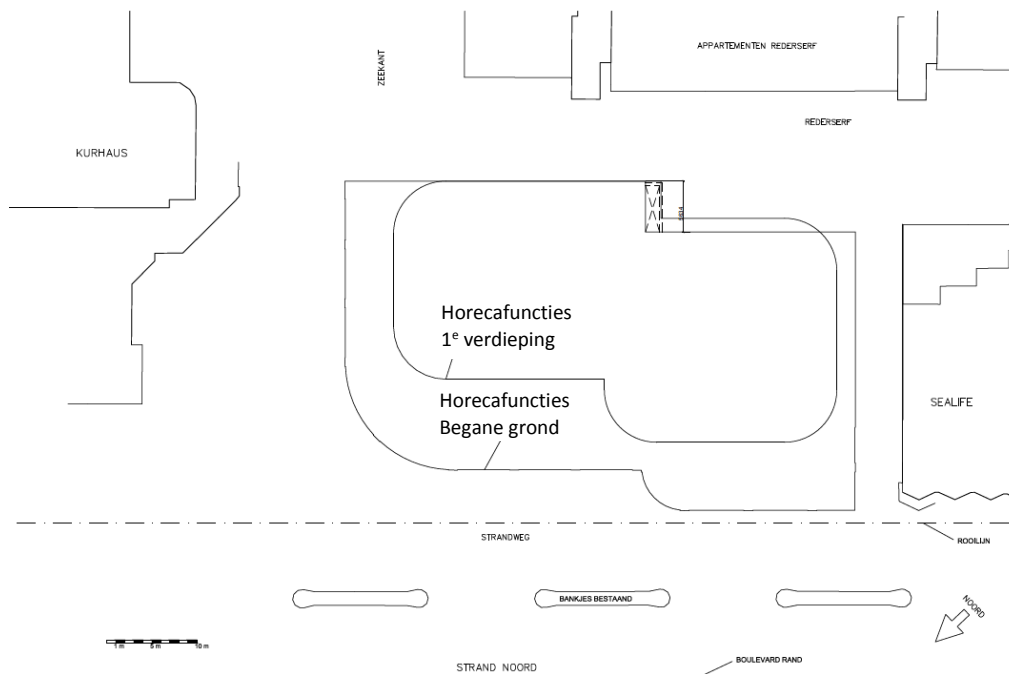
Functies, bouwlagen en aantal bvo

Het bruto vloeroppervlak van de horecafuncties en de binnenattractie bedraagt in totaal circa 5.800 m², waarvan circa 2.300 m² voor de horecafuncties op de begane grond en de eerste verdieping, 2.900 m² voor de binnenattractie in de kelderbak. Verder is in de bebouwing ruimte gereserveerd voor de entree naar de binnenattractie, een noodtrap naar de binnenattractie en installatieruimte

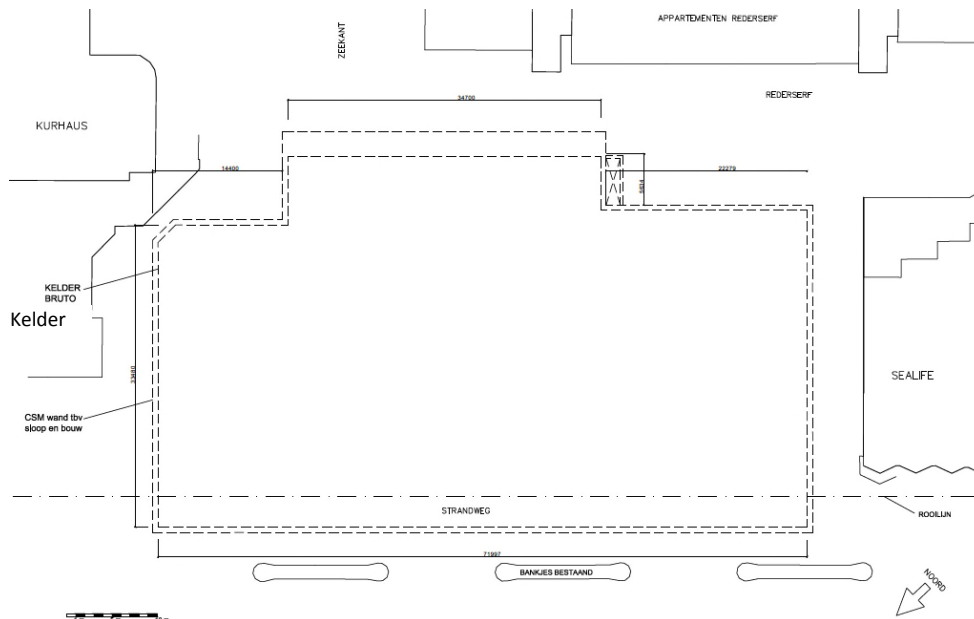
tabel 2.1 Aantal bvo functies herontwikkeling Vitalizee

Bouwlaag	Binnenattractie	Horecafuncties	Overige functies
Eerste verdieping		ca. 975 m ²	Installatieruimte binnenattractie: ca. 170 m ²
Begane grond		ca. 1.325 m ²	Entree binnenattractie: ca. 410 m ² Noodtrap binnenattractie: ca. 20 m ²
Kelder	ca. 2.900 m ²		
Totaal	ca. 2.900 m ²	ca. 2.300 m ²	ca. 600 m ²

In figuur 2.2 is het bebouwd oppervlak van de horecafuncties op de begane grond en eerste verdieping weergegeven. In figuur 2.3 is het bebouwd oppervlak van de binnenattractie in de kelder weergegeven.

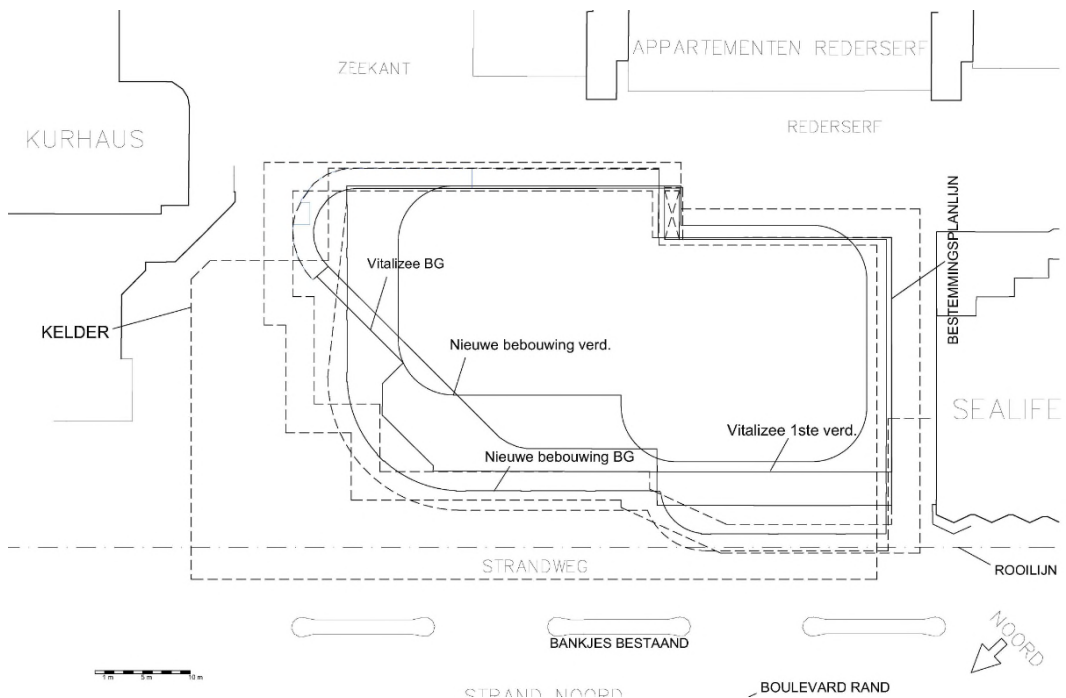


figuur 2.2 Bebouwd oppervlak horecafuncties op eerste verdieping (circa 975 m²) en begane grond (circa 1.325 m²) (Bron; Architectenbureau Filip Mens, 2017)



figuur 2.3 Bebouwd oppervlak binnenattractie in kelder (ca. 2.900 m²) (Bron; Architectenbureau Filip Mens, 2017)

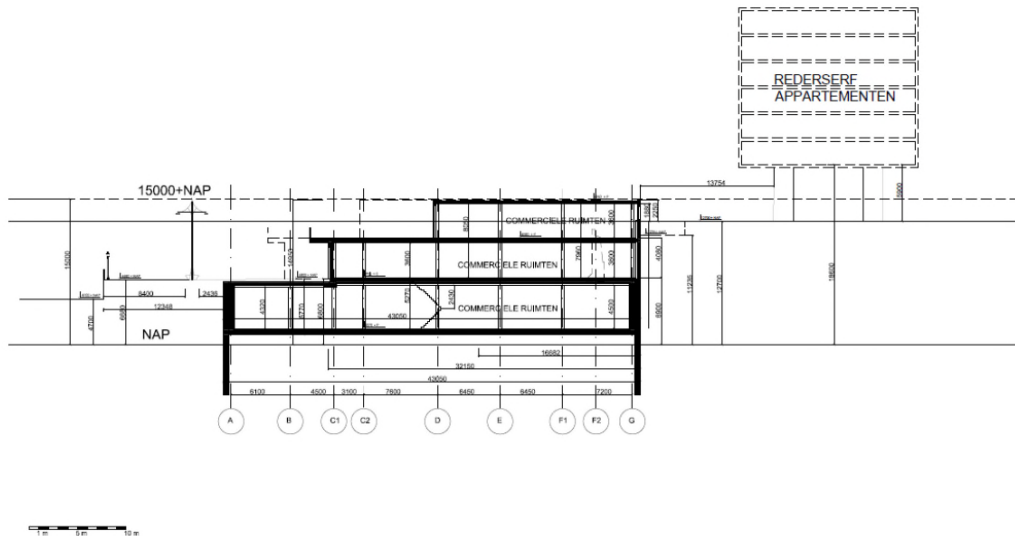
In figuur 2.4 zijn de nieuwe beoogde bouwlagen (kelder, nieuwe bebouwing begane grond en nieuwe bebouwing verdieping) ten opzichte van de huidige bebouwing (Vitalizee begane grond en Vitalizee 1^e verdieping) weergegeven.



figuur 2.4 Bebouwde oppervlakten bebouwing ten opzichte van huidige bebouwing (blauwe lijn = huidige bebouwing) (Bron; Architectenbureau Filip Mens, 2017)

Bouwhoogten

In figuur 2.5 een dwarsdoorsnede van de nieuwe bebouwing weergegeven. De horecafuncties zijn voorzien in de twee bovenste bouwlagen, de binnenattractie is voorzien in de onderste bouwlaag in een kelderbak (niet zichtbaar vanaf de buitenkant). De horecafuncties hebben een bouwhoogte van circa 3,6 meter per verdieping waardoor het dak van de eerste verdieping op 15 meter boven NAP uit komt. Deze bebouwing is circa 8 meter hoog ten opzichte van de boulevard. De binnenattractie in de kelderbak heeft een vrije hoogte van circa 4,5 meter. De kelderbak ligt tot circa 5,3 meter onder boulevardniveau.



figuur 2.5 Dwarsdoorsnede herontwikkeling Vitalizee (linkerkant: Strandweg/boulevard, rechts: Zeekant/Rederserf) (bron: Architectenbureau Filip Mens, 2017)

De binnenattractie en horecafuncties op de begane grond zijn voor bezoekers (voetgangers) bereikbaar vanaf de boulevard aan de noordwestkant. De horecafuncties op de 1^e verdieping zijn zowel vanaf de boulevard bereikbaar, alsmede vanaf de Rederserf/Zee kant.

2.1.2 Bouwwerkzaamheden

De bouw van de binnenattractie en de horecafuncties vindt in een tijdsperiode van circa 2 jaar plaats. De volgende werkzaamheden vinden hiervoor plaats:

1) Realiseren grondkerende constructie

Om de deels ondergrondse bebouwing te kunnen bouwen wordt een grondkerende diepwandconstructie (CSM-wand) over een afstand van ca. 235 meter gerealiseerd.

2) Slopen bestaande opstallen

De bestaande bebouwing op Strandweg 13F, te Scheveningen (inhoud 3.500 m³) zal worden gesloopt voor de realisatie van de nieuwe bebouwing.

3) Verwijderen bestaande verharding

Voor de bebouwing dient ca. 1.650 m² tegelwerk, klinkers en straatmeubilair te worden verwijderd.

4) Aanleg en verplaatsen kabels en leidingen

Voor het project zullen kabels- en leidingen tracé's worden aangelegd van circa 160 meter. Verder wordt een extra rioleringsleiding van circa 100 meter aangelegd. Tot slot wordt een aantal kabels verlegd voor onder andere de straatverlichting.

5) Ontgraven

Voor de toekomstige binnenattractie (kelderbak) dient circa 14.000 m³ grond te worden afgegraven

6) Afvoer grond

De grond afkomstig uit de afgravingen van de diepwand en de ondergrondse bouwlaag mag in nauw overleg met het Hoogheemraadschap (en Rijkswaterstaat) op het voorliggende strand worden aangebracht [Arcadis, februari 2017] op het gebied tussen het Noordelijk havenhoofd en de Noordboulevard.

7) Realiseren fundering

Vervolgens wordt de fundering van de nieuwe bebouwing gerealiseerd.

8) Bouw binnenattractie en horecafuncties

Tot slot worden de binnenattractie en de horecafuncties gebouwd.

2.2 Bezoekersaantallen

Om de milieueffecten goed te kunnen bepalen is het belangrijk om te weten wat de netto bijdrage is van de nieuwe ontwikkeling aan de bezoekersaantallen in Scheveningen Bad. Dat gebeurt in een aantal stappen:

- Eerst kijken we naar de (historische) bezoekersaantallen van de oude en huidige voorzieningen op de locatie (de zogenaamde referentiesituatie);
- Vervolgens kijken we naar het maximaal aantal bezoekers dat de nieuwe ontwikkelingen op basis van het bruto vloeroppervlak (fysieke capaciteit) kan ontvangen, en of dat aantal realistisch is als we kijken naar de bezettingsgraad van vergelijkbare voorzieningen elders;
- Daarna wordt bepaald welk deel van de bezoekers enkel voor deze nieuwe attractie naar Scheveningen Bad komt. Hierbij houden we rekening met combinatiebezoeken aan verschillende voorzieningen in de omgeving, zoals een dagje op het strand of de boulevard met een bezoek aan de nieuwe ontwikkelingen. Dit levert een schatting op van het bruto aantal bezoekers dat de nieuwe attractie zal trekken;
- Dat bruto bezoekersaantal zetten we vervolgens af tegen de referentiesituatie uit de eerste stap;
- Het resultaat is een schatting van het netto aantal bezoekers als gevolg van de nieuwe ontwikkeling (de zogenaamde projectbijdrage).

Op basis van deze netto projectbijdrage worden de verkeers-, geluids- en luchtkwaliteitseffecten inzichtelijk gemaakt, alsmede de effecten op de overige milieuaspecten in de m.e.r.-beoordeling.

2.2.1 Bezoekersaantallen referentiesituatie

Bezoekersaantallen Scheveningen Bad

Scheveningen Bad kenmerkt zich door een concentratie van groot- en kleinschalige commerciële voorzieningen, de voorzieningen aan de boulevard (o.a. Kurhaus en Sea Life Centre), de Palace promenade, de Pier en het strand.

Het jaarlijkse bezoek aan Scheveningen Bad beweegt zich grofweg tussen 9,3 miljoen bezoekers in 1997, 11,3 miljoen in 2007 en 12,9 miljoen bezoekers in het (hittegolf) jaar 2003 (exclusief evenementen)¹. Het gemiddelde bedraagt circa 11,5 miljoen bezoekers per jaar. Het gemiddelde bedraagt circa 11,5 miljoen bezoekers per jaar.

In 2014 is een herijking van het totaal aantal bezoekers uitgevoerd². In totaal komen er ongeveer 6 miljoen unieke bezoekers per jaar naar de kuststrook van Scheveningen. Ze maken jaarlijks in totaal 14,5 miljoen bezoeken aan het kustgebied. Iets minder dan 10% van de bezoekers komt uit het buitenland. Van alle Nederlanders komt bijna de helft minstens 1 x per jaar in Scheveningen. Van de inwoners van de agglomeratie Den Haag komt 87% minstens 1 x per jaar in Scheveningen.

Scheveningen Bad wordt voornamelijk bezocht vanwege het strand, een wandeling en/of een dagje uit. Mensen doen dit vaak in combinatie met het gebruik maken van de daar aanwezige horeca- en winkelfuncties en andere voorzieningen, zoals de vernieuwde Pier, Sea Life Center Scheveningen en functies in het CCP-gebied (Holland Casino, Circustheater en Pathé bioscoop). Met name de bovenregionale bezoeker maakt gebruik van de mix aan functies die Scheveningen Bad rijk is¹.

Bezoekersaantallen wellnesscenter Vitalizee tot sluiting 2009

In het pand was wellnesscenter Vitalizee gevestigd. Het wellnesscentrum trok circa 70.000 bezoekers per jaar³. In 2009 is het wellnesscentrum gesloten.

Bezoekers tijdelijke functie casino

Sinds 2013 is tijdelijk in een deel van het wellnesscomplex een casino gevestigd. Deze functie trekt circa 20 bezoekers per dag, 7.300 bezoekers per jaar⁴.

Conclusie

Het bezoekersaantal is sinds de sluiting van het wellnesscentrum in 2009 sterk gedaald. Vanwege het feit dat deze situatie reeds acht jaar geleden is kan dit aantal vanuit m.e.r.-optiek niet meer worden gehanteerd als referentiesituatie (feitelijke situatie).

Het bezoekersaantal aan het casino betreft de feitelijke situatie welke als referentiesituatie wordt gehanteerd. Als referentiesituatie wordt echter, gezien het relatief lage bezoekersaantal in de referentiesituatie (circa 7.300 bezoekers per jaar in de afgelopen jaren), worst case uitgegaan van nul bezoekers in de referentiesituatie.

¹ Bron: Bezoekersonderzoek Scheveningen Bad, BRO, 2008

² Bron: Verkeersvisie Scheveningen 2025, Gemeente Den Haag, 2016 (bijlage G bezoekersonderzoek Decisio/Mezuro, 2014)

³ Bron: Scheveningen 2020: Levende badplaats - Economische visie Scheveningen-Kuststrook, ZKA, 2006

⁴ bron: Mondelinge mededeling exploitant Casino, 2017

2.2.2 Verwachte bezoekersaantallen binnenattractie (LDC) en horecafunctie

In deze paragraaf wordt de prognose van de extra bezoekers op basis van de fysieke capaciteit en de verwachte bezetting van de binnenattractie (LDC) en de horecafuncties bepaald.

Binnenattractie: Legoland Discovery Centre

Maximale bezetting LDC op basis van fysieke capaciteit

De binnenattractie LDC heeft een bvo van 2.900 m². Uitgaande van de capaciteit en indeling van de ruimtes kunnen gelijktijdig maximaal 765 personen in de kelder aanwezig zijn en 200 in de entree op de begane grond (gebaseerd op het veiligheidsplan). In totaal kunnen er tegelijkertijd dus 965 personen in het LDC aanwezig zijn. Het gebouw is naar verwachting circa 8 uur per dag open (zie de openingstijden van de referenties in bijlage 1). Mensen brengen circa 2 tot 3 uur een bezoek aan LDC (zie de bezoekduur van de referenties in bijlage 1). Dit betekent dat op basis van een (theoretische) maximale bezetting het LDC Scheveningen $965 \times (8 / 2,5) = 3.088$ maximaal bezoekers per dag en 1.127.120 maximaal bezoekers per jaar kan herbergen.

Een maximale bezetting van 100% gedurende de hele dag, zal vrijwel nooit worden behaald, mogelijk alleen bij de opening van het gebouw. De berekende maximale bezetting is dus een theoretische maximale bezetting en zal in werkelijkheid fluctueren gedurende de dag en de week.

Prognose bezoekers LDC op basis van referenties

De exploitant Merlin verwacht dat het Legoland Discovery Centre in het openingsjaar circa 350.000 bezoekers zal trekken⁵. De prognose voor de daarop volgende jaren bedraagt 310.000 – 325.000 bezoekers per jaar. Deze prognoses liggen binnen de bandbreedte van Legoland Discovery Centres Oberhausen en Manchester, welke van vergelijkbare grootte zijn, zie tabel 2.2 en bijlage 1.

tabel 2.2 Verwachte bezoekersaantallen Legoland Discovery Centre vergeleken met bezoekersaantallen referenties Legoland Discovery Centre (bron: Merlin Entertainments, 2017)

Locatie	Aantal bezoekers openingsjaar	Gemiddeld aantal bezoekers (gedurende eerste vijf jaar na opening)
LDC Oberhausen	250.000	250.000
LDC Manchester	367.000	310.000
LDC Scheveningen	325.000 – 350.000 (prognose)	310.000 – 325.000 (prognose)

⁵ Om een realistische inschatting te kunnen maken van het aantal bezoekers dat LDC Scheveningen kan verwerken, is gebruik gemaakt van ervaringscijfers van jaarlijkse bezoekersaantallen en bezettingsgraden van andere LDC's. Wereldwijd worden Lego Land Discovery Centres geëxploiteerd, o.a. in de Verenigde Staten, Japan en Europa. Binnen Europa zijn twee vergelijkbare referenties van indoor LDC's, te weten LDC Oberhausen en LDC Manchester. In bijlage 1 van de m.e.r.-beoordelingsnotitie zijn de ligging van de LDCs ten opzichte van de omgeving beschreven en zijn de bezoekersaantallen, de openingstijden en bezoekduur per week- en werkdag van deze referenties nader weergegeven.

Bezetting LDC week- en weekenddagen

De bezettingsgraad van LDC fluctueert dus gedurende de dag en de week.

De bezoekersaantallen aan de Legoland Discovery Centre Oberhausen en Legoland Discovery Centre Manchester (van dezelfde exploitant Merlin) fluctueren ook gedurende de dag en de week en bieden daarom een referentie voor de bezettingsgraad van LDC Scheveningen (zie de fluctuatie van de bezoekersaantallen van de referenties in bijlage 1). De hogere bezettingsgraden van LDC Scheveningen van gemiddeld 70% zijn alleen gedurende de weekenddagen te verwachten, lagere bezettingsgraden van gemiddeld 15% zijn gedurende de weekdays te verwachten. Op basis van deze referenties is de verwachte gemiddelde bezettingsgraad per week- en weekenddag bepaald, zie tabel 2.3.

tabel 2.3 Verwachte gemiddelde bezettingsgraad LDC Scheveningen per week- en weekenddag

	Bezettingsgraad	Aantal bezoekers per dag	Aantal dagen	Aantal bezoekers per jaar
Maximale bezetting				
Dag	100%	3.088	365	1.127.120
Realistische bezetting				
Weekdag	15%	463	261	120.843
Weekenddag	70%	2.162	104	224.848
Totaal				345.691

Op grond van deze inschatting bedraagt het bezoekersaantal aan de binnenattractie (LDC) op basis van de mate waarin de maximale capaciteit van de binnenattractie wordt benut circa 346.000 bezoekers per jaar.

Realistisch maximum bezoekers LDC

De bandbreedte tussen de prognoses op basis van een realistische bezetting, de prognose van de exploitant en referenties varieert tussen de 325.000 en 350.000 per jaar. Het aantal van 350.000 bezoekers per jaar aan de binnenattractie wordt als uitgangspunt voor het realistisch maximum aantal bezoekers genomen (bovenkant van de bandbreedte).

Nieuwe horecafuncties

De horecafuncties trekken eveneens bezoekers. Het type horecahuurder is nog niet bekend, gezien deze gesprekken nog opgestart moeten worden. Echter zijn op deze locatie cafés en/of restaurantfuncties voorzien.

Prognose bezoekers horecafuncties op basis van CROW-kengetallen

Voor horecafuncties worden normaliter geen prognose van jaarlijkse bezoekersaantallen bepaald. Wel is het gebruikelijk om op basis van CROW-kengetallen⁶ de verkeersgeneratie van de horecafuncties te bepalen. Van daaruit kunnen bezoekersaantallen worden afgeleid.

⁶ CROW-kengetallen zijn landelijk algemeen gehanteerde verkeers- en parkeercijfers van het onafhankelijke kenniscentrum CROW voor verkeer en vervoer en infrastructuur.

De verkeersgeneratie als gevolg van de horecafuncties (2.300 m² bvo) bedraagt circa 175 motorvoertuigbewegingen per gemiddelde weekdag. In paragraaf 2.3 is de opbouw van deze verkeersgeneratie nader toegelicht.

Met behulp van deze verkeersgeneratie is een bezoekersaantal per jaar aan de horecafuncties als volgt terug te redeneren:

- Uitgaande van 175 motorvoertuigbewegingen per weekdag en 350 weekdagen per jaar bedraagt het totaal aantal $175 \times 350 = 61.250$ motorvoertuigbewegingen per jaar;
- Voor het bepalen van het aantal bezoekers die met de auto komen wordt uitgegaan van 2 ritten per auto (heen en terug) en gemiddeld 2,5 persoon per (gezins)auto. Het aantal bezoekers bedraagt $61.250 \times 2,5$ personen per auto / 2 ritten per auto = 76.563 bezoekers per auto per jaar;
- Voor de verdeling van het gebruik van de vervoersmodaliteiten ('modal split') wordt ervan uitgegaan dat de helft van de bezoekers komt met de auto en de helft komt met OV of fiets (50% auto / 50 % openbaar vervoer en fiets/lopend⁷);
- De prognose van het totaal aantal bezoekers aan de horecafuncties komt daarmee uit op $2 \times 76.563 =$ circa 153.000 bezoekers per jaar.

Realistisch maximum aantal bezoekers LDC en horecafuncties

In tabel 2.4 is per functie het verwachte realistisch maximum aantal bezoekers per jaar weergegeven.

tabel 2.4 Prognose realistisch maximum aantal bezoekers binnenattractie (LDC) en horecafuncties Vitalizee

Onderdeel	Aantal bezoekers per jaar
Bezoekers binnenattractie (LDC)	Circa 350.000
Bezoekers horecafuncties	Circa 153.000
Totaal realistisch maximum aantal bezoekers op basis van aantal bvo en referenties	Circa 483.000

Combinatiebezoek LDC met andere functies in Scheveningen-Bad

Zoals beschreven in paragraaf 2.2.1 komt een groot deel van de bezoekers naar Scheveningen Bad voor een dagje uit. Dat betekent dat zij meestal meer dan één van de attracties en voorzieningen (o.a. horeca- en winkelfuncties) in Scheveningen bezoeken⁸.

Als onderdeel van het 'totaalconcept' Scheveningen zullen veel bezoekers aan het LDC een combinatiebezoek brengen: niet alleen naar het LDC maar ook naar andere attracties of voorzieningen in Scheveningen Bad, bijvoorbeeld voor het strand, de boulevard of attracties zoals de Pier of het Sealife Centre Scheveningen.

Percentage combinatiebezoek LDC met andere functies

Ingeschat wordt dat maximaal 1 op de 2 bezoekers van het LDC Scheveningen specifiek naar Scheveningen-Bad komt voor het LDC. Oftewel, minimaal 50% van de bezoekers aan LDC zijn reeds in Scheveningen-Bad aanwezig en brengen naast een dagje uit, bijvoorbeeld op het strand of de boulevard, ook een bezoek aan de LDC.

⁷ Bron: Verkeersvisie Scheveningen 2025, Gemeente Den Haag, 2016.

⁸ Bron: Bezoekersonderzoek Scheveningen Bad, BRO, 2008

Het worst case scenario is derhalve dat de bruto bijdrage van LDC Scheveningen aan bezoekers aan Scheveningen-Bad 175.000 bezoekers per jaar bedraagt. Dit is namelijk 50% van het totaal aantal bezoekers aan het LDC Scheveningen (350.000 bezoekers per jaar).

2.2.3 Conclusie

Voor de realisatie van nieuwe functies ter plaatse van het huidige Vitalizeepand is uit oogpunt van zorgvuldige besluitvorming de netto projectbijdrage aan bezoekers van de nieuwe ontwikkeling bepaald. In tabel 2.5 is dit samengevat weergegeven.

tabel 2.5 Netto projectbijdrage aantal bezoekers als gevolg van de herontwikkeling van Vitalizee

Onderdeel	Aantal bezoekers per jaar
Bezoekers binnenattractie (LDC)	Circa 175.000
Bezoekers horecafuncties	Circa 153.000
Totaal aantal extra bezoekers binnenattractie (LDC) en horecafuncties	Circa 328.000
Bezoekers referentiesituatie (worst case nul bezoekers)	0 -
Netto projectbijdrage bezoekers als gevolg van herontwikkeling Vitalizee	Circa 328.000

Dit vormt het verdere uitgangspunt voor de analyse van de milieugevolgen.

2.3 Verkeersgeneratie

Om de verkeersgeneratie van de voorgenomen ontwikkeling te kunnen bepalen is deze opgesplitst in de verkeersgeneratie voor de binnenattractie LDC en de verkeersgeneratie voor de horecafuncties.

Verkeersgeneratie binnenattractie LDC

Uitgegaan wordt van 175.000 extra bezoekers per jaar als gevolg van de toevoeging van de binnenattractie LDC (zie paragraaf 2.2.3). Uitgangspunt is dat 50% van de bezoekers per auto komen, de overige 50% per openbaar vervoer, fiets en te voet⁹ en dat gemiddeld 2,5 personen de auto delen van en naar Scheveningen Bad (de doelgroep voor de binnenattractie is met name gezinnen)¹⁰. Dit leidt tot 70.000 extra verkeersbewegingen per jaar oftewel afgerond circa 200 motorvoertuigbewegingen per gemiddelde weekdag.

Verkeersgeneratie horecafuncties

De verkeersgeneratie van de te realiseren horecafuncties is bepaald op grond van ervaringsgegevens van de gemeente Den Haag¹¹. Dit met name omdat vanwege de ligging van deze functies aan de kust er geen sprake is van een cirkelvormig “voedingsgebied” en er sprake is

⁹ Bron: Verkeersvisie Scheveningen 2025, Gemeente Den Haag, 2016.

¹⁰ Afdeling Verkeer, gemeente Den Haag, 2017.

¹¹ Voor Scheveningen Bad zijn, vanwege de ligging van de functies in het kustgebied, de ervaringsgegevens van verkeersgeneratie en -afwikkeling van de gemeente Den Haag relevant. Vanwege de ligging van de functies tegen de kust aan is er geen sprake is van een cirkelvorming “voedingsgebied” van auto's, zoals dat in andere gebieden veelal wel het geval is.

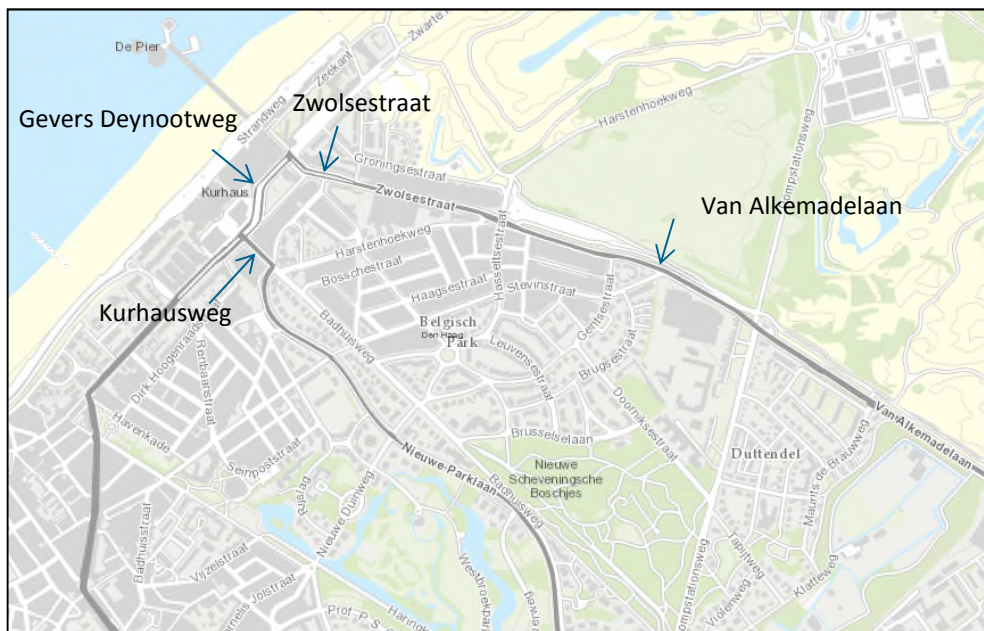
van combinatiebezoek. In bijlage 2 van de m.e.r.-beoordelingsnotitie is de verkeersgeneratie nader uitgewerkt. De horecafuncties (2.300 m²) leiden tot ca. 175 motorvoertuigbewegingen per gemiddelde weekdag.

Totale verkeersgeneratie

In totaal zal het project naar verwachting (200 + 175 =) 375 motorvoertuigbewegingen per gemiddelde weekdag genereren.

2.4 Verkeersafwikkeling

Het verkeer van en naar de projectlocatie zal gebruik maken van bestaande parkeervoorzieningen in Scheveningen Bad. De extra verkeersbewegingen van en naar de parkeervoorzieningen Scheveningen Bad wikkelen zich hoofdzakelijk af via de Gevers Deynootweg/Kurhausweg/Nieuwe Parklaan en de Zwolsestraat / Alkemadelaan (zie figuur 2.6).



figuur 2.6 Verkeersafwikkeling extra bezoekers naar de parkeervoorzieningen in Scheveningen Bad

Uitgegaan wordt van 20% van het extra verkeer via de Gevers Deynootweg/Kurhausweg/Nieuwe Parklaan en 80% van het verkeer via de Zwolsestraat/Alkemadelaan. Dit resulteert in **300** extra verkeersbewegingen per etmaal via de route Zwolsestraat/Van Alkemadelaan en **75** extra verkeersbewegingen per etmaal via de route Gevers Deynootweg/Kurhausweg/Nieuwe Parklaan.

2.5 Cumulatie met andere projecten

Masterplan Scheveningen-Kust

De voorgenoemde ontwikkelingen zijn opgenomen in het Masterplan Scheveningen-Kust, dat is vastgesteld door de raad in januari 2010. Scheveningen bestaat uit drie kenmerkende gebieden: Scheveningen Bad, Scheveningen Dorp en Scheveningen Haven.

Visie Scheveningen Bad

Scheveningen Bad moet vier seizoenen per jaar aantrekkelijk zijn voor Hagenaars en toeristen. Dit betekent in de visie van de gemeente in 2020 een versterking van de kustlijn van Scheveningen Bad (zie figuur 2.7), onder meer door:

- De reeds gerealiseerde nieuwe boulevard, ontworpen door Morales;
- Een vernieuwde Promenade tussen Scheveningse Slag en Zwarte Pad, met een verbeterde ruimtelijke relatie tussen het achterland en het strand en de zee;
- Nieuwe gebouwen en nieuwe functies, zoals horeca, leisure en winkels die het stedelijk leven bevorderen en levendigheid uitstralen en uitnodigen om te flaneren, maar ook om actief te zijn;
- Een vernieuwde Pier die in het hart van de badplaats zijn rol als icoon en symbool van Scheveningen weer decennialang waarmaakt.



figuur 2.7 Uitsnede visiekaart Scheveningen Bad (bron: Masterplan Scheveningen-Kust, 2010)

Onderhavige ontwikkeling met een herontwikkeling van Vitalizee is één van de ontwikkelingen in Scheveningen Bad die het stedelijk leven bevorderen en levendigheid uitstralen.

Programma Scheveningen Bad 2010 - 2020

Het vernieuwingspakket voor Scheveningen Bad gaat uit van een toename van 30.000 m² hotel (of 600 kamers), 20.000 m² voor stedelijk entertainment, zoals theateraccommodaties en nieuwe voorzieningen, een upgradering van winkels en horeca en een impuls voor de Pier (leisure). Dit wordt verder uitgewerkt met een sfeer, programma en doelgroepen voor de zes clusters in Bad:

1. Boulevard en zeefront: flaneren, vermaak en attracties
2. Palaceplein als entertainmentzone: live entertainment, uitgaan en shopping
3. Pier en Pierplein: icoon voor familie, uitgaan en vermaak
4. Circusplein: cultuurcluster
5. Kurhausplein: allure en cachet
6. Zwarte Pad: health, trendy en lounge.

De herontwikkeling van Vitalizee maakt onderdeel uit van het eerstgenoemde cluster 'Boulevard en zeefront' in Scheveningen Bad. De locatie van de ontwikkeling op de boulevard is in het Masterplan dan ook opgenomen als 'ontwikkellocatie'.

De volgende ambitie voor de promenade en de pier is beschreven in het Masterplan:

"De Pier en de Promenade worden de 'hotspots' van Scheveningen. De bezoeker wordt als vanzelf naar deze ontmoetingsplekken getrokken. De aantrekkelijkheid van zowel Pier als Promenade krijgt een fikse stimulans door een compleet nieuwe uitstraling en nieuwe functies."

Oftewel, de herontwikkeling van Vitalizee Scheveningen past geheel binnen de ambities van het Masterplan Scheveningen Kust.

PlanMER bij Masterplan Scheveningen-Kust

In het planMER bij het Masterplan Scheveningen-Kust (Arcadis, 2009) zijn de voorgenomen ontwikkelingen in Scheveningen-Kust onderzocht en beoordeeld op milieueffecten. Het programma voor Scheveningen Bad, inclusief de opwaardering van de bebouwing aan de boulevard, maakt onderdeel uit van de voorgenomen ontwikkelingen in Scheveningen-Kust.

De milieueffectrapportage laat zien dat de voorgenomen ontwikkelingen passen binnen de criteria van natuur, milieu en leefbaarheid. Kanttekening is dat de milieugrenzen bij verkeersafwikkeling langs het achterliggend dichtbevolkt gebied dicht worden genaderd door het drukke bezoek aan de kustzone, met name op zomerse dagen. De effecten op de verkeersafwikkeling vragen een zorgvuldige afweging bij nieuwe initiatieven en projecten in het gebied.

In het Masterplan zijn verkeerskundige maatregelen opgenomen ter verbetering van de bereikbaarheid. Autoverkeer voor Scheveningen-Bad wordt bij voorkeur via de Van Alkemadeaan/Zwolsestraat geleid. Bezoekers krijgen door ingrepen in de openbare ruimte direct na aankomst al een voorproefje van het duin-, strand- en zeegevoel. Dankzij heldere route- en parkeerinformatie kunnen zij via het Palaceplein uitwaaieren naar het Pierplein of via de Alkmaarsestraat naar het Zwarte Pad wandelen.

Uitvoeringsprogramma De Kust Gezond

Het Uitvoeringsprogramma 'De Kust Gezond', dat op 21 januari 2016 is vastgesteld door de raad, betreft de uitwerking van de Agenda Scheveningen-Bad De Kust Gezond, met als doel de buitenruimte in de badplaats stap voor stap op te knappen. Het uitvoeringsprogramma bevat verschillende projecten die de buitenruimte voor de gebruikers en bezoekers verbeteren:

1) Herinrichting Noordboulevard

De gemeente wenst de Noordboulevard herin te richten. De herinrichting van de Noordboulevard bestaat deels uit een verschuiving en herinrichting van de Noordboulevard ten noordoosten van De Pier en deels uit een herbestrating van de Noordboulevard ten zuidwesten van De Pier. Ter hoogte van de projectlocatie is dus alleen sprake van een herbestrating. Dit zal de leefomgevingskwaliteit en ruimtelijke kwaliteit van de Noordboulevard in cumulatie met de herontwikkeling van Vitalizee verbeteren.

2) Ondergrondse ontsluiting van twee parkeergarages

Het College B&W van de gemeente Den Haag heeft op 9 november 2016 besloten een extra project toe te voegen aan het uitvoeringsprogramma 'De Kust Gezond'. Het gaat om de ondergrondse ontsluiting van twee parkeergarages op Scheveningen Bad:

- een ongelijkvloerse kruising in twee richtingen, startend aan het eind van de Zwolsestraat, onder de Gevers Deynootweg door, naar de nieuwe parkeergarage die onderdeel is van de vastgoedontwikkeling van Hommerson, en;
- een extra, ondergrondse ingang van de Zwolsestraatgarage ter hoogte van de Alkmaarsestraat.

In een haalbaarheidsonderzoek worden deze mogelijke ontwikkelingen onderzocht. Vooralsnog wordt in de m.e.r.-beoordeling uitgegaan van de maaiveldsituatie van de kruising Zwolsestraat / Gevers Deynootweg, omdat er nog geen besluit is genomen over uitvoering van de ongelijkvloerse kruising.

3 Plaats van het project

3.1 Ligging van het project

De voorgenomen ontwikkeling is voorzien aan bestaande boulevard, ten zuidwesten van het Kurhaus op de huidige locatie van 'Vitalizee' / casino aan de Strandweg 13F (zie figuur 3.1).



figuur 3.1 Projectgebied Herontwikkeling Vitalizee (rood omlijnd)

Het projectgebied, waar de ontwikkeling is voorzien, bestaat in de huidige situatie deels uit bebouwing langs de boulevard met horeca en –retailvoorzieningen en deels uit de boulevard zelf.

Het projectgebied van de herontwikkeling bestaat in de huidige situatie uit het Vitalizee-pand langs de boulevard met een casino. Op dit moment is het pand Vitalizee in eigendom van een private eigenaar. De grond is in erfpachtcanon uitgegeven aan deze eigenaar. Een klein deel van het pand op de eerste verdieping is momenteel in gebruik als casino. De rest van het pand is niet in gebruik. Het voormalige kuuroord & thermen Vitalizee, met daarin onder andere een groot zwembad en een aantal sauna's is binnen nog goed te herkennen.

De boulevard van Scheveningen doet dienst als horeca-, winkel- en entertainmentgebied. De boulevard bestaat uit een wandelpromenade met aan de ene zijde het strand, De Pier en seizoensgebonden horeca / strandpaviljoens. Aan de andere zijde van de wandelpromenade zitten toeristische trekpleisters als Sea Life Centre en het Kurhaus. Gedurende venstertijden is de boulevard toegankelijk voor bevoorradingsverkeer dat dient te beschikken over een ontheffing.

3.2 Kenmerken in de omgeving

De omgeving van de Scheveningen Boulevard wordt bepaald door de ligging aan de Noordzeekust. Aan de westkant van de boulevard bevindt zich de Noordzee en het strand en aan de oostkant de stedelijke omgeving van Scheveningen en Den Haag (zie figuur 3.2). In de Scheveningse kustzone bevinden zich naast woningen en winkels veel recreatieve functies zoals het zandstrand, hotels, horeca en theaters.



figuur 3.2 Omgeving Vitalizee

De ontsluiting van Vitalizee vindt plaats via de Strandweg (voetgangersgebied) en daar vandaan naar het achterliggende wegennet (met name via de Zeekant, Gevers Deynootweg Zwolsestraat/Alkemadelaan) voor autoverkeer. Op zomers (strand)dagen is de autobereikbaarheid van Scheveningen-Bad minder goed. Ook vanwege rondrijdend verkeer dat op zoek is naar een parkeerplaats.

Per openbaar vervoer is Scheveningen Bad, waar Vitalizee ligt, goed bereikbaar met zowel tram als bus, waarmee verbindingen naar het achterland en dichtstbijzijnde treinstations beschikbaar zijn.

3.3 Bijzondere waarden in het projectgebied en omgeving

Cultuurhistorie

In de buurt van de Noordboulevard zijn het Kurhaus en De Pier van Scheveningen de belangrijkste cultuurhistorische aspecten in de omgeving. Het Kurhaus vindt de oorsprong in een

eenvoudig badhuis gebouwd in 1818. Het eerste echte Kurhaus werd in 1885 gebouwd en na een brand in 1886/1887 herbouwd. In 1972 werd het ernstig vervallen Kurhaus uit wens van de Haagse bevolking gerestaureerd en verbouwd. Sinds 1995 is het een belangrijke congreslocatie. De Pier is de enige in zijn soort in Nederland en sinds 1961 in deze vorm, maar reeds sinds 1901 een belangrijk beeldmerk van de badplaats. De pier is van cultuurhistorische waarde als onlosmakelijk met de badplaats Scheveningen verbonden vermaaksgebouw dat haar oorsprong vindt in het 19^e eeuwse Engeland. De Pier is uniek in Nederland en bevestigt de historische positie van Scheveningen als enige internationale badplaats van ons land. Het is van architectuurhistorische waarde binnen het oeuvre van de architect H.A. Maaskant en van waarde als representatief voorbeeld voor de functioneel, zakelijke stijl van de laat jaren vijftig van de 20^e eeuw (bron: Bestemmingsplan Scheveningen-Badplaats, 2013)

Enkele straten in Scheveningen Bad vallen binnen het gemeentelijk beschermde stadgezicht Scheveningen Dorp. Het betreft het gebied dat begrensd wordt door het Circusplein, de Circusstraat, de Rotterdamsestraat, de Dirk Hoogenraadstraat, Gevers Deynootweg 61 tot 93.

De bebouwing ter plaatse van het gebied heeft geen cultuurhistorische waarde.

Archeologie

In kader van de voorgenomen ontwikkeling is in 2017 een archeologisch onderzoek uitgevoerd. Voor het onderzoeksgebied geldt een archeologische verwachting vanaf de ijzertijd tot en met de vroege middeleeuwen en de nieuwe tijd, gebaseerd op de ligging op de strandwal van Scheveningen. In hoofdstuk 4 zijn de resultaten van onderhavig projectgebied weergegeven.

Bodem

In kader van de geplande herontwikkeling van Vitalizee is in 2017 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. In hoofdstuk 4 zijn de resultaten van onderhavig projectgebied weergegeven.

Water

Het projectgebied is gelegen in de beschermingszone van de waterkering (de zeewering). De waterkerende functie van de zeewering mag als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen niet worden aangetast. In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is een watertoets uitgevoerd. In hoofdstuk 4 zijn de resultaten van onderhavig projectgebied weergegeven.

Natuur

In het plangebied zijn geen Natura 2000-gebieden, Nederland Natuurnetwerk gebieden (voorheen Ecologische Hoofdstructuur), wetlands en nationale landschappen aanwezig.

Wel zijn er in de direct omgeving Natura 2000-gebieden aanwezig. Het projectgebied ligt op circa 750 meter ten noordoosten van het beschermde duingebied van Meijendel & Berkheide. Drie kilometer ten zuidwesten van het projectgebied ligt voorbij de haven van Scheveningen het duingebied Westduinpark & Wapendal. Beide duingebieden kennen stikstofgevoelige habitats.



figuur 3.3 Ligging Natura 2000-gebieden ten opzichte van het projectgebied

In het kader van de voorgenomen ontwikkelingen is het project getoetst aan de Wet natuurbescherming. In hoofdstuk 4 zijn de resultaten weergegeven.

4 Effecten op milieu

4.1 Inleiding

De voorgenomen ontwikkeling, de herontwikkeling van Vitalizee, kan invloed hebben op het milieu. In dit hoofdstuk zijn de milieueffecten van de voorgenomen ontwikkelingen weergegeven. Enerzijds worden de verkeersgerelateerde effecten behandeld, zoals eventuele effecten van de verkeerstoenames op de bereikbaarheid, de geluidbelasting en luchtkwaliteit. Anderzijds gaat het om de meer locatiegerelateerde effecten die te maken hebben met de bouw en ingebruikname van de binnenattractie (LDC) en de horecavoorzieningen. Dan gaat het bijvoorbeeld om de effecten op de bodemkwaliteit en archeologische waarden, de effecten op de waterhuishouding, de visuele en landschappelijke impact op de omgeving en de effecten op flora en fauna.

4.2 Verkeer, bereikbaarheid en parkeren

Verkeersafwikkeling

Vergelijking met verkeerssituatie ten tijde van wellnesscentrum Vitalizee

De verkeersafwikkeling en infrastructuur nabij de projectlocatie was ten tijde van het functioneren van het wellnesscentrum Vitalizee mede gedimensioneerd op de bezoekers aan het wellnesscentrum. Door de verkeersaantrekkende werking van het wellnesscentrum Vitalizee te vergelijken met de verkeersaantrekkende werking van de beoogde ontwikkeling van de binnenattractie (LDC) en de horecafuncties wordt bepaald of het nieuwe verkeer kan worden afgewikkeld op de huidige infrastructuur zonder dat dit tot knelpunten leidt of zonder dat aanpassingen nodig zijn.

Verkeerssituatie binnenattractie (LDC) en horecafuncties Vitalizee

Zoals beschreven in paragraaf 3.3. leidt de beoogde ontwikkeling tot een verkeersgeneratie van circa 375 per gemiddelde weekdag. Het verkeer van en naar de projectlocatie zal gebruik maken van parkeervoorzieningen in Scheveningen-Bad. De Van Alkemadelaan-Zwolsestraat is aangewezen route voor bezoekers naar Scheveningen en is voorzien van bewegwijzering. De route is in het gemeentelijk beleid tevens aangewezen als Stedelijke Hoofdroute. Uitgegaan wordt van 80% van het verkeer via de Zwolsestraat/Alkemadelaan en 20% van het extra verkeer via de Gevers Deynootweg/Kurhausweg/Nieuwe Parklaan. Dit resulteert in 300 extra verkeersbewegingen per etmaal via de route Zwolsestraat/Van Alkemadelaan en 75 extra verkeersbewegingen per etmaal via de route Gevers Deynootweg/Kurhausweg/Nieuwe Parklaan.

Verkeerssituatie wellnesscentrum Vitalizee

De verkeersaantrekkende werking van Vitalizee als wellnesscentrum kan op basis van kencijfers van het CROW worden bepaald. Voor de functie wellnesscentrum gaat het CROW uit van een verkeersaantrekkende werking van minimaal 8,7 en maximaal 9,8 motorvoertuigbewegingen per 100 m² bvo. Het wellnesscentrum had destijds een oppervlakte van circa 3.500 m² bvo. De verkeersaantrekkende werking bedraagt minimaal 305 en maximaal 345 motorvoertuigbewegingen per dag.

Projecteffect verkeerssituatie

De beoogde herontwikkeling van Vitalizee leidt, ten opzichte van de verkeerssituatie waarbij Vitalizee als wellnesscentrum in gebruik was, tot 30 tot 70 extra motorvoertuigen per dag. Uitgaande van dezelfde verkeersafwikkeling van en naar de parkeervoorzieningen, gaat 20% van het extra verkeer via de Gevers Deynootweg/Kurhausweg/Nieuwe Parklaan en 80% van het verkeer via de Zwolsestraat/Alkemadelaan. Dit resulteert in 6 tot 14 extra motorvoertuigen per dag via de Gevers Deynootweg/Kurhausweg/Nieuwe Parklaan en 24 tot 56 extra motorvoertuigen per dag via de Zwolsestraat/Alkemadelaan.

De extra motorvoertuigen op de wegen zijn beperkt en daardoor niet waarneembaar in de doorstroming op de wegen. De Gevers Deynootweg, de Zwolsestraat en de Alkemadelaan hebben nog voldoende capaciteit om deze extra verkeersbewegingen af te wikkelen.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling leidt tot een beperkte verkeerstoename. De verkeersstromen kunnen worden opgevangen in het bestaande wegennet.

Parkeren

De projectlocatie is gelegen in voetgangergebied, parkeren op eigen terrein is niet mogelijk. Bezoekers en werknemers kunnen gebruik maken van de parkeervoorzieningen in Scheveningen Bad, zoals Parking Scheveningen Bad (parkeercapaciteit ruim 2.000 parkeerplaatsen) en de beoogde nieuwe parkeergarage Noordboulevard Scheveningen (parkeercapaciteit 700 parkeerplaatsen). In deze garages is voldoende parkeercapaciteit.

Verkeerseffecten tijdens bouw

De bouw van de binnenattractie en horecafuncties vindt in een tijdsperiode van circa 2 jaar plaats.

Tijdens de bouw is sprake van bouwverkeer van en naar het plangebied:

- Inzet van mobiele werktuigen (grondverzet en bouwwerkzaamheden);
- Aan- en afvoer van beton, puin en klinkers/tegels;
- Verkeersbewegingen voor de bouwwerkzaamheden en van het personeel.

Gedurende de bouwfase wordt rekening gehouden met 30 vervoersbewegingen per etmaal voor het personeel en 12 vervoersbewegingen per etmaal voor de afvoer van puin en bestrating en de aanvoer van bouwmaterialen. Gezien het relatief beperkte aantal extra (tijdelijke) verkeersbewegingen door de werkzaamheden tijdens de bouw zal geen sprake zijn van additionele verkeershinder.

4.3 Geluid

De ontwikkeling bestaat uit vervanging van bestaande bebouwing. Er worden geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt en er is ook geen sprake van reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder. Wel is het in kader van goede ruimtelijke ordening in de zin van de Wet ruimtelijke ordening nodig om in te gaan op de mogelijke geluidseffecten op omliggende bestaande woningen. Het betreffen de geluidseffecten vanwege de beoogde binnenattractie (LDC) en horecafuncties.

Geluidseffecten vanwege de ingebruikname van de functies

Aan de overzijde van de Rederserf liggen de dichtst bijzijnde woningen (appartementen Rederserf). De activiteiten kunnen geluidbelasting veroorzaken in de directe omgeving. Het Activiteitenbesluit biedt aan een beperkt aantal objecten, zoals woningen, bescherming tegen het geluid veroorzaakt door de:

- in de inrichting aanwezige installaties en toestellen;
- in de inrichting verrichte werkzaamheden en activiteiten;
- laad- en losactiviteiten ten behoeve van en in de onmiddellijke nabijheid van de inrichting;
- stemgeluid van bezoekers op de terrassen.

Binnenattractie (Legeland Discovery Centre)

De activiteiten hiervoor vinden volledig inpandig en grotendeels onder de grond plaats. Voor de inpandige activiteiten is het voldoende aannemelijk dat, uitgaande van goed geïsoleerde en bouwkundig omsloten ruimten, deze niet tot geluidsoverlast voor de woonomgeving zullen leiden. Wel zal er bij de verdere uitwerking van het plan voldoende aandacht moeten zijn bij de dimensionering van de benodigde klimaattechnische installaties met het oog op geluid. Er zijn echter voldoende technische mogelijkheden (geluidsarme installaties, toepassen geluiddempers, locatie van uitmondingen niet aan de zijde van het appartementencomplex) om de geluidsoverlast hiervan voldoende te beperken. Zodra het plan verder is uitgekristalliseerd (precieze vormgeving technische installaties) wordt aangeraden om nader te (laten) onderzoeken wat hiervan het precieze geluidseffect is om zodoende daar waar nodig de noodzakelijke maatregelen te kunnen dimensioneren.

Horeca - Toetsing verwachte geluidhinder op omliggende woonomgeving

Als eerste maat voor de verwachte hinder is gebruik gemaakt van de aanbevelingen die volgen uit de VNG- publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'. Deze publicatie wordt regulier toegepast en is een hulpmiddel voor milieuzonering in de ruimtelijke planvorming. Milieuzonering zorgt ervoor dat nieuwe bedrijven een passende locatie in de nabijheid van woningen krijgen en dat nieuwe woningen op een verantwoorde afstand van bedrijven gesitueerd worden. Hiertoe zijn in de publicatie, afhankelijk van de aard van de bedrijvigheid, minimaal aan te houden afstanden tot woningen opgenomen. De afstanden zijn bedoeld om milieuhinder (waaronder hinder door geluid) zo veel als mogelijk te voorkomen. Als aan de aanbevolen afstanden wordt voldaan dan is dit een goede indicatie dat, voor het aspect geluidhinder door voorgenomen activiteiten, sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

In de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' worden voor horecafuncties zoals restaurants, cafetaria's, cafés en bars en omliggende woningen genoemd:

Functie	Adviesafstand tot woning
Restaurants, cafetaria's, snackbars, etc (SBI-2008 561)	10 meter
Cafés, bars (SBI-2008 563)	10 meter

De afstand tussen de beoogde horecafuncties, die in het gebouw zijn gesitueerd, en de dichtstbijzijnde woningen (appartementen Rederserf) bedraagt minimaal 10 meter. Er wordt daarmee voldaan aan de aanbevolen adviesafstand van 10 meter uit de VNG-publicatie.

Voor horeca is voorzien in de mogelijkheid van terrassen. Deze zijn gesitueerd in de richting van het strand op grotere afstand tot de woningen. Bovendien zullen de terrassen deels worden afgeschermd door het te realiseren gebouw. Het is daardoor de verwachting dat er geen sprake zal zijn van een significant geluidseffect op de omliggende woonomgeving.

Daarnaast dient te worden opgemerkt dat geprojecteerde functies deels bestaande vergelijkbare functies (leisure /casino) vervangen. Eventuele toename van geluidhinder vanwege horeca-activiteiten, alsook laad- en losactiviteiten zal ten opzichte van de huidige situatie daardoor beperkt zijn.

Geconcludeerd kan worden dat de akoestische gevolgen van de beoogde activiteiten, alsook laad- en losactiviteiten en stemgeluid van terrassen beperkt zijn. Overal wordt voldaan aan eisen uit het Activiteitenbesluit. Er is sprake van een aanvaardbare invloed op de omliggende woonomgeving.

Geluid vanwege verkeer van en naar geprojecteerde functies

De voorgenomen ontwikkeling zal leiden tot een wijziging van de verkeersintensiteiten op de omliggende wegen (zie paragraaf 3.3) en daarmee tot wijzigingen in de geluidbelastingen.

Het akoestisch effect van deze extra verkeersbewegingen is het grootst op de wegdelen waar huidige verkeersintensiteit het laagst is en de extra verkeersbewegingen vanwege het plan het hoogst zijn. Om het effect bij benadering te kunnen bepalen zijn door de gemeente verkeersgegevens voor de autonome situatie verstrekt

Uit de aangeleverde verkeersgegevens volgt dat de autonome verkeersintensiteit (dus zonder de invloed van dit project) op een deel van de Zwolsestraat naar verhouding laag is (7.117 mvt/etmaal), terwijl hier het grootste deel van het verkeer van en naar het projectgebied wordt afgewikkeld (300 mvt/etmaal extra). Het akoestisch effect vanwege de extra verkeersbewegingen alhier kan als volgt (globaal) worden bepaald: $10 \cdot \log((7.117+300)/7.117) = 0,18 \text{ dB}$.

Er is hierin nog geen rekening gehouden met de precieze verdeling van het verkeer over de dag/avond en nacht. Ook is geen rekening gehouden met de verdeling over de verschillende voertuigcategorieën. Naar verwachting zal het accent van het verkeer van en naar het plan grotendeels op de dagperiode en op lichtverkeer liggen. Bovenvermelde inschatting is daarom een overschatting van het effect.

Als vuistregel wordt in de regel uitgegaan van een niveauverschil van minimaal 2 dB dat nodig is om tot (afhankelijke van de waarnemer en de omgeving ervan) hoorbare effecten te resulteren. Gezien de ingeschatte toename van ten hoogste 0,2 dB kan worden geconcludeerd dat ten gevolge van het verkeer van en naar het plan geen sprake zal zijn van een significant geluidseffect voor de woonomgeving.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de geluidssituatie als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling op een aantal plekken in zeer beperkte mate verslechtert (als gevolg van wegverkeerslawaaï). De wijzigingen passen binnen de wettelijke kaders. Er zijn geen belangrijke nadelige milieugevolgen zijn ten aanzien van het aspect geluid.

Geluidseffecten tijdens bouw

De bouw van de binnenattractie en horecafuncties vindt in een tijdsperiode van circa 2 jaar plaats. De bouw zal voldoen aan de eisen volgens artikel 8.3 van het Bouwbesluit. Eventuele, tijdelijke geluidsproductie door de werkzaamheden in de aanlegfase zal in zeer beperkte mate additionele geluidhinder veroorzaken.

4.4 Luchtkwaliteit

De voorgenomen ontwikkeling zal leiden tot een wijziging van de verkeersintensiteiten op de omliggende wegen (zie paragraaf 3.3) en daarmee tot wijzigingen in de concentraties luchtverontreinigende stoffen. In het kader van de m.e.r.-beoordeling is een onderzoek uitgevoerd naar de concentraties luchtverontreinigende stoffen (Antea Group, 2017). Onderstaand zijn de resultaten van het onderzoek samengevat weergegeven. De rapportage is als losse bijlage 1 bij deze m.e.r.-beoordelingsnotitie toegevoegd.

De concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) zijn berekend op een groot aantal maatgevende beoordelingspunten in en rond het projectgebied.

Stikstofdioxide (NO₂)

Uit de luchtkwaliteitsberekeningen blijkt dat ten gevolge van het project de concentraties NO₂ en over het algemeen gelijk blijven of zeer licht toenemen. De zeer lichte toename op een aantal beoordelingspunten op de woningen in de omgeving bedraagt maximaal 0,1 µg/m³ (in beide toetsjaren 2017 en 2027). Deze toename wordt veroorzaakt door de toename in verkeerintensiteiten op de weg.

De concentraties NO₂ blijven ruim onder de grenswaarden (40 µg/m³). De maximale jaargemiddelde concentratie NO₂ inclusief project bedraagt 25,1 µg/m³ in 2017 en 19,4 µg/m³ in 2027 (beide Kurhausweg beoordelingspunt F).

Fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5})

Uit de luchtkwaliteitsberekeningen blijkt dat ten gevolge van het project de concentraties PM₁₀ over het algemeen gelijk blijven. Alleen op één beoordelingspunt op de woningen langs de Zwolsestraat (beoordelingspunt K) neemt de concentratie van PM₁₀ toe met maximaal 0,1 µg/m³.

De concentraties PM₁₀ blijven ruim onder de grenswaarden (40 µg/m³). De maximale jaargemiddelde concentratie PM₁₀ inclusief project bedraagt 21,6 µg/m³ in 2017 en 19,9 µg/m³ in 2027 (beide Kurhausweg beoordelingspunt F).

De concentraties PM_{2,5} blijven als gevolg van het project ook over het algemeen gelijk. Alleen op één beoordelingspunt op de woningen langs de Gevers Deynootweg (beoordelingspunt C) neemt de concentratie van PM_{2,5} toe met maximaal 0,1 µg/m³ (alleen in toetsjaar 2017).

De concentraties PM_{2,5} blijven ruim onder de grenswaarden (25 µg/m³). De maximale jaargemiddelde concentratie PM_{2,5} inclusief project bedraagt 13,6 µg/m³ (meerdere beoordelingspunten) in 2017 en 12,0 µg/m³ in 2027 (beide Kurhausweg beoordelingspunt F).

Milieugezondheidskwaliteit

Het luchtkwaliteitonderzoek bevat ook inzicht in de concentratie stikstofdioxide en fijnstof gekoppeld aan gezondheidkundige effecten. Hiervoor is gebruik gemaakt van zogenaamde GES-scores (GezondheidsEffectScreening). De GES-scores lopen van 0 (zeer goede gezondheidssituatie) tot 8 (zeer slechte gezondheidssituatie), zie Tabel 4.1.

Tabel 4.1 GES-scores in relatie tot luchtkwaliteit

GES-score	Milieugezondheidskwaliteit	Concentratie* NO ₂ [µg/m ³]	Concentratie* PM ₁₀ [µg/m ³]	Concentratie* PM _{2,5} [µg/m ³]
		Klasse	Subklasse	
0	Zeer goed			
1	Goed			
2	Redelijk	0,04 – 3	<4	<2
3	Vrij matig	4 – 19	4 – 19	2 – 9
4	Matig	20 – 29	20 – 29	10 – 14
5	Zeer matig	30 – 39	30 – 34	15 – 19
6	Onvoldoende	40 – 49	35 – 39	20 – 24
7	Ruim onvoldoende	50 – 59	40 – 49	25 – 29
8	Zeer onvoldoende	≥ 60	≥ 50	≥ 30

* Voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) wordt met jaargemiddelde concentraties gewerkt

Voor luchtkwaliteit zijn de GES-scores in 2017 in zowel de autonome - als in de projectsituatie 4 (=matig). In 2027 zijn de GES-scores in zowel de autonome - als in de projectsituatie 3-4 (= vrij matig tot matig). De effecten als gevolg van het project leiden niet tot veranderingen van de GES-scores op de onderzochte beoordelingspunten.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling de toenames in stikstofdioxide en fijn stof zeer beperkt zijn en ruimschoots binnen de normen liggen. Er zijn geen belangrijke nadelige milieugevolgen ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit.

4.5 Externe veiligheid

Voor installaties waar gevaarlijke stoffen worden opgeslagen en/of verwerkt, geldt dat rekening moet worden gehouden met de effecten voor externe veiligheid. Daarnaast geldt dat bij de ontwikkeling van activiteiten moet worden onderzocht wat de invloed is van nabijgelegen andere activiteiten met een extern risico.

In de bebouwing vindt geen opslag en/of verwerking van gevaarlijke stoffen plaats. Daarnaast komen in de nabijheid van de ontwikkelingen dergelijke installaties niet voor (www.risicokaart.nl, zie figuur 4.1). Wel is er een aardgastransportleiding (diameter: 406 mm, druk: 40 bar) op 650 meter afstand van de ontwikkeling en een gasontvangststation (W152) op 600 meter afstand (www.risicokaart.nl). De leiding loopt langs de rand van de Zwolsestraat (zie ook figuur 4.1).



figuur 4.1 Uitsnede risicokaart (geen risicobronnen in plangebied en directe omgeving), rode cirkel: globaal plangebied

Om te bepalen of het project leidt tot een toename van het groepsrisico, worden de gevarenbronnen beschouwd. Als invloedsgebied van de gasleiding wordt een breedte aangehouden van 170 meter aan weerszijden van de leiding¹², het invloedsgebied van het gasontvangststation is kleiner en ligt hier dus binnen.

De voorgenomen ontwikkelingen liggen buiten het invloedsgebied, verdere beschouwing is dan ook niet nodig. Ten aanzien van de externe veiligheid is bij deze ontwikkeling geen sprake van een toename van het groepsrisico.

De technische veiligheid van de parkeergarage en de winkels/horeca zullen voldoen aan de vergunningsvoorwaarden.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling geen sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen ten aanzien van het aspect externe veiligheid.

4.6 Landschap

De realisatie van de indoorattractie en horecafuncties leidt tot een verandering van het aanzicht van de boulevard en de omgeving ervan. De functies zijn gedeeltelijk voorzien in de boulevard en zullen dus niet volledig zichtbaar zijn vanaf de boulevard. De bebouwing zal aansluiten op de bestaande boulevard. De ondergrondse indoorattractie is niet zichtbaar vanaf maaiveld.

¹² Handboek buisleiding in bestemmingsplannen (geactualiseerde versie oktober 2016)

De toevoeging van de indoorattractie en horecafuncties passen functioneel bij Scheveningen-Bad als toeristische trekpleister. Met de ontwikkeling van deze functies wordt dit gedeelte van de promenade weer aantrekkelijker. Het gebouw zal circa 15 meter boven NAP liggen (8,5 meter boven de boulevard) en het dak wordt bedekt met vegetatie. Aan het strand van Scheveningen staat verschillende hoogbouw met een hoogte variërend van circa 15 tot 47 meter. De hoogte is daardoor vergelijkbaar met de laagste gebouwde elementen in de omgeving.

Vanuit het landschap bekeken, voornamelijk vanuit het Kurhaus en het Rederserf, is het vegetatiedak van het nieuwe gebouw zichtbaar. Het landschappelijk effect strekt niet verder dan de boulevard van Scheveningen. Door de moderne bebouwing en het vegetatie dak heeft de ontwikkeling een positief effect op de beleving van het open strandlandschap.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling geen sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen ten aanzien van het aspect landschap.

4.7 Cultuurhistorie

De boulevard van Scheveningen heeft van oudsher een recreatieve functie, de toevoeging van de binnenattractie en horecafuncties passen daardoor goed bij de bestaande karakteristiek van Scheveningen Bad. De functies zijn voorzien op de huidige locatie van Vitalizee, hier is een casino gevestigd in de huidige situatie. Hierdoor blijft er sprake van een recreatieve functie ter plaatse van het gebouw.

Ten opzichte van de bestaande bebouwing langs de Scheveningse kust, waarvan het Kurhaus als enige de monumentenstatus heeft, sluit de rooilijn van de ontwikkeling aan op deze bebouwing. De invloed van de ontwikkeling op de bestaande bebouwing in Scheveningen Bad is dan ook beperkt. Het gebied van de boulevard van Scheveningen heeft volgens provinciaal beleid een hoge waarde als landschappelijke contrastzone, deze contrastzone wordt door het toevoegen van de moderne bebouwing langs de boulevard en de karakteristieke bebouwing op het strand versterkt.

De ontwikkeling zal vanuit het beschermde stadsgezicht 's-Gravenhage - Westbroekpark in Scheveningen Bad niet zichtbaar zijn, omdat er bebouwing aanwezig is tussen deze straten en boulevard. Er is dan ook geen (negatieve) invloed van de voorgenomen ontwikkelingen op het beschermde stadsgezicht.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling geen sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen ten aanzien van het aspect cultuurhistorie.

4.8 Archeologie

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling zijn de effecten op archeologische waarden onderzocht (Antea Group, 2017). De rapportages van het bureauonderzoek (rapport 2017/5) en

het inventariserend veldonderzoek (IVO, rapport 2017/77) zijn als losse bijlagen bij deze rapportage toegevoegd (bijlage 2 en 3).

Bureauonderzoek

Het projectgebied ligt op basis van de gemeentelijk archeologische waarden en verwachtingskaart in een zone met een archeologisch verwachting (waarde 2). In deze categorie dient onderzoek uitgevoerd te worden indien de bodemingrepen een oppervlakte groter dan 50 m² beslaan en de bodem dieper dan 0,5 m beneden maaiveld zullen verstoren. De oppervlakte van de te realiseren kelderbak bedraagt 2900 m² en komt daarmee boven de vrijstellingsgrens uit.

Op basis van het bureauonderzoek werd rekening gehouden met archeologische resten uit de ijzertijd – vroege middeleeuwen (samenhangend met de Strandwal van Scheveningen, Laag van Voorburg), de aanwezigheid van archeologische resten uit de periode nieuwe tijd en de Tweede Wereld Oorlog (samenhangend met de Laag van Den Haag) en meer specifiek resten uit de Tweede Wereld Oorlog waaronder een tankmuur. Daarnaast werd ook rekening gehouden met de afwezigheid van de Strandwal van Scheveningen en een aanzienlijke bodemverstoring als gevolg van de sloop en bouw van de Atlantikwal en de huidige boulevard en de aanleg van kabels, leidingen en riolering.

Inventariserend veldonderzoek

Het veldonderzoek heeft de afwezigheid van de Laag van Voorburg en de aanwezigheid van een deels) verstoord pakket Jong Duinzand – Laag van Den Haag) bevestigd. In tegenstelling tot de verwachtingen zijn er echter geen archeologische resten dan wel lagen of niveaus aangetroffen die kunnen wijzen op de aanwezigheid van een vindplaats. Gezien de aard van de bodemopbouw, de mate van bodemverstoring, de afwezigheid van archeologische lagen/niveaus en de afwezigheid van archeologische indicatoren, wordt de kans op een dergelijke vindplaats dan ook (zeer) laag ingeschat. Het (selectie)advies luidt daarom om het plangebied voor wat betreft archeologie vrij te geven ten gunste van de voorgenomen (her)ontwikkeling.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling geen sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen ten aanzien van het aspect archeologie.

4.9 Bodem

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling zijn de effecten op de bodemkwaliteit onderzocht (Antea Group, 2017). De rapportages van het historisch onderzoek en het verkennend booronderzoek zijn als losse bijlagen bij deze m.e.r.-beoordelingsnotitie toegevoegd (bijlage 4 en 5).

Historisch onderzoek

Uit het historisch vooronderzoek blijkt het volgende:

- De verzamelde informatie geeft aanwijzingen voor de aanwezigheid van bodembedreigende activiteiten binnen het onderzoeksgebied. Het huidige gebruik is een casino.
- Door het (voormalige) gebruik als parkeerplaats (in de periode van 1945 tot 1973) is de locatie verdacht op de aanwezigheid van minerale olie, PAK en zware metalen.

- Uit de resultaten van dit historisch onderzoek blijkt dat met betrekking tot de algemene bodemkwaliteit deze in onvoldoende mate inzichtelijk is.

De resultaten van het onderzoek hebben aanleiding gegeven tot het uitvoeren van een verkennend bodemonderzoek conform NEN 5740.

Verkennend bodemonderzoek

In het uitgevoerde bodemonderzoek is overeenkomstig de NEN 5740 de milieuhygiënische bodemkwaliteit ter plaatse van de onderzoekslocatie vastgesteld.

De vooraf opgestelde hypothese 'verdachte locatie' ter plaatse van de voormalige parkeerplaats wordt verworpen, omdat voor geen van de onderzochte parameters een gehalte boven de achtergrondwaarde dan wel detectiegrens is gemeten. Ter plaatse van de in pandige boringen wordt de hypothese 'onverdachte locatie' voor de bovengrond verworpen, vanwege het aantreffen van licht verhoogde gehalten aan kobalt en zink. Voor het overige terrein wordt de hypothese 'onverdachte locatie' aanvaard, vanwege het niet aantreffen van verhoogde gehalten voor de onderzochte parameters.

In het opgeboorde materiaal is sporadisch een bodemvreemde bijmenging (baksteen/beton) aangetroffen. Conform de NEN 5707 (§ E.3.1) blijft de aanname 'onverdacht' zoals gesteld in het vooronderzoek van kracht, omdat er geen aanwijzingen zijn voor bodembelastende activiteiten en geen asbesthoudend materiaal aanwezig is.

De onderzoeksresultaten geven vanuit de Wet bodembescherming geen aanleiding tot het uitvoeren van vervolgonderzoek, omdat de gemeten concentraties kleiner zijn dan de betreffende interventiewaarde. De resultaten vormen geen milieuhygiënische belemmering voor het gebruik van de locatie als horeca en binnen attractie.

Vanuit het Besluit bodemkwaliteit voldoen de boven- en ondergrond van het onderzoeksgebied aan de bodemkwaliteitsklasse voor de zone 'B4/O2' en aan de bodemkwaliteitsklasse 'Wonen' bij de toekomstige bestemming horeca en binnen attractie.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling geen sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen ten aanzien van het aspect bodem.

4.10 Water

In het kader van de Wabo-procedure wordt de watertoetsprocedure doorlopen. Het doel van het onderzoek is de impact van de ontwikkeling op de waterhuishouding na te gaan. De watertoets (Antea Group, 2017) is als losse bijlage 6 bij deze m.e.r.-beoordelingsnotitie toegevoegd.

Waterkwantiteit oppervlakte- en grondwater

Hoewel de toekomstige bebouwing wordt uitgebreid van 1.700 m² nu naar 1.750 m², vindt de uitbreiding geheel plaats op huidig verhard gebied. Voor het projectgebied geldt dat er geen toename aan verharding is en er geen versnelde afstroming is van hemelwater naar oppervlaktewater ten opzichte van de huidige situatie. Daarom hoeft er geen compensatie in

oppervlaktewater gerealiseerd te worden. De realisatie van de kelderbak (2.900 m²) is niet relevant voor de waterbergingsopgave, omdat deze onder reeds verhard oppervlak ligt.

Herontwikkeling biedt de mogelijkheid om kansen voor afkoppelen van hemelwater te benutten. Delfland geeft aan dat het voorkeur heeft om hemelwater in de bodem te infiltreren. Mocht dit niet mogelijk zijn, dan kan via een hemelwaterafvoersysteem (HWA) het hemelwater naar zee worden geleid. Momenteel is het niet mogelijk om het gebied af te koppelen. In de huidige situatie ligt er een gemengd rioolstelsel en het gebied en de bodem eronder wordt te intensief gebruikt om een nieuwe hemelwaterafvoer aan te leggen. Binnen het pand worden waterstromen gescheiden. Wanneer de gemeente in de toekomst de riolering vervangt voor een gescheiden stelsel, kan hierop aangesloten worden.

Het regionale watersysteem wordt niet belast met het hemelwater van de ontwikkellocatie. De ontwikkelaar heeft aangegeven dat op de bebouwing een groen vegetatiedak wordt aangelegd. Door de (zij het gelimiteerde) waterbergende capaciteit van dit dak is dit een maatregel in het kader van klimaatadaptatie.

De hoogteligging van de nieuwe kelder onder de bebouwing is boven NAP. Hierdoor is de verwachting dat er geen negatief effect van de bebouwing op de grondwaterstromen is.

Waterkwaliteit en riolering

Het uitgangspunt voor het rioleringsbeleid vormt de “Leidraad Riolering” en de “Beslisboom aan- en afkoppelen verhard oppervlakten”. Hierbij is het gebruik van voor het oppervlaktewater schadelijk stoffen zoals koper, zink en bitumineuze dakbedekking niet toegestaan. De conclusie hierdoor is dat het plan geen negatief effect heeft op de waterkwaliteit, omdat wordt voldaan aan de Leidraad Riolering en de Beslisboom.

Vanuit het hoogheemraadschap is het uitgangspunt dat het afvalwater gescheiden van schoon hemelwater wordt afgevoerd. De te realiseren bebouwing en daarbij behorende droogweerafvoer (DWA) dient aangesloten te worden op het gemeentelijk rioolstelsel. Wanneer in de toekomst de gemeente het gemengde rioolstelsel vervangt voor een gescheiden stelsel, worden de waterstromen uit de ontwikkeling gescheiden afgevoerd.

Het vegetatiedak zorgt voor een vertraagde en beperkte afvoer van hemelwater. Water op het dak zal, wanneer het dak verzadigd is, afstromen. Het blijkt niet mogelijk te zijn lokaal hemelwater in de bodem te infiltreren (zie ook hiervoor).

Waterveiligheid en beheer en onderhoud

Het plangebied komt te liggen in de kernzone van de zeewering. In figuur 4.2 is de ligging van de waterkering met beschermingszone ter hoogte van het plangebied weergegeven. Dit heeft consequenties voor de eisen die gesteld worden aan de voorgenomen ontwikkeling met betrekking tot de faalkans van de zeewering. De ontwikkelaar van het project is onder andere verplicht in het kader van de Waterwet een vergunning bij het Hoogheemraadschap Delfland aan te vragen waarin hij moet aantonen dat de waterveiligheid niet in het geding komt.



figuur 4.2 Uitsnede van de legger zeewering (bron: Hoogheemraadschap van Delfland)

Hoogheemraadschap Delfland eist hierbij dat de veiligheid aangetoond moet worden voor de toekomstige situatie met een zichttermijn van 200 jaar met het maximale vigerende klimaatscenario. Daarnaast stelt Delfland als bevoegd gezag dat beheer en onderhoud van de primaire waterkering niet mag worden belemmerd door de ontwikkeling. In een nader onderzoek (Arcadis, 2017)¹³ zijn de effecten van de ingreep beoordeeld, waarbij de veiligheidssituatie voor over 50 en 200 jaar is beschouwd. Geconcludeerd wordt dat zowel op de korte als op de lange termijn de ontwikkeling geen negatief effect heeft op de veiligheid van de waterkering. Omdat de ontgraving geen netto negatief effect heeft, kan het vrijkomende zand in overleg met het Hoogheemraadschap en Rijkswaterstaat op het voorliggende strand worden aangebracht.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat er geen knelpunten ontstaan wat betreft de waterhuishouding van de voorgenomen ontwikkeling. Er zijn geen belangrijke nadelige milieugevolgen ten aanzien van het aspect water.

4.11 Natuur

4.11.1 Natura 2000-gebieden

In paragraaf 3.3 is geconstateerd, dat er mogelijk indirecte stikstofeffecten te verwachten zijn (door toename van verkeer langs deze gebieden) op de aanwezige Natura 2000-gebieden Meijndel & Berkheide, Solleveld & Kapittelduinen en Westduinpark & Wapendal. Effecten van

¹³ Waterkeringstechnische effecten onderkeldering Vitalizee Scheveningen, Arcadis, projectnummer C03011.000629, referentie 079260279 0.1, d.d. 7 februari 2017

andere verstoringsfactoren op Natura 2000-gebieden zijn uitgesloten. In paragraaf 2.3 is geconstateerd dat als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen extra verkeersbewegingen per etmaal worden verwacht.

In het kader van de voorgenomen ontwikkelingen zijn de effecten van de voorgenomen ontwikkeling getoetst aan de Wet natuurbescherming (Antea Group, 2017). De rapportage van de toets is als bijlage 7 bij deze m.e.r.-beoordelingsnotitie toegevoegd. Onderstaand zijn de resultaten van de toetsing weergegeven.

Toets Natuurbeschermingswet Herontwikkeling Vitalizee

Bij dit project is sprake van een realisatiefase en een gebruiksfase. Beide fasen zijn afzonderlijk doorgerekend. Dit is gedaan, omdat de stikstofdepositiebijdragen, die worden veroorzaakt door de activiteiten in elke fase, niet tegelijkertijd optreden.

Uit de stikstofdepositieberekeningen blijkt dat de projectbijdrage op het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied Meijndel & Berkheide (ter plaatse van de stikstofgevoelige habitats) in de realisatiefase maximaal 0,33 mol/ha/jaar bedraagt en in de gebruiksfase maximaal 1,07 mol/ha/jaar bedraagt.

In het kader van de PAS is voor projectontwikkeling depositie- en/of ontwikkelingsruimte beschikbaar. Voor projecten met een bijdrage groter dan 1 mol per hectare per jaar dient een vergunning ingevolge de Wet natuurbescherming te worden aangevraagd waarbij dan aanspraak gemaakt kan worden op ontwikkelingsruimte. Deze kan dan in de vergunning worden toebedeeld aan dat project. Er wordt conform provinciaal beleid in principe aan een project bij vergunningverlening niet meer dan 3 mol/ha/jaar toebedeeld. In de passende beoordeling bij het PAS is gemotiveerd dat het gebruik van de ontwikkelingsruimte niet leidt tot de aantasting van de natuurlijke kenmerken van enig Natura 2000-gebied en dat de betreffende instandhoudingsdoelen niet in gevaar komen.

De projectbijdrage van de ontwikkeling van de parkeergarage met winkels/horeca bedraagt minder dan 3 mol/ha/jaar. Door voor het project aanspraak te maken op de depositie- of ontwikkelingsruimte in het kader van de PAS (door middel van een vergunningsaanvraag Natuurbeschermingswet) kan derhalve uitgesloten worden dat het project leidt tot de aantasting van de natuurlijke kenmerken van enig Natura 2000-gebied en betreffende de instandhoudingsdoelen in gevaar komen.

Conclusie

Op basis van de toets aan de Natuurbeschermingswet kan – in samenhang met de passende beoordeling die voor de PAS is gemaakt - worden geconcludeerd dat het gebruik van de ontwikkelingsruimte door de voorgenomen ontwikkeling niet leidt tot de aantasting van de natuurlijke kenmerken van enig Natura 2000-gebied en dat de betreffende instandhoudingsdoelen niet in gevaar komen. Er zijn geen belangrijke nadelige milieugevolgen ten aanzien van het aspect Natura 2000.

4.11.2 Natuur Netwerk Nederland

Zoals reeds in paragraaf 2.3 is weergegeven hebben de voorgenomen ontwikkelingen geen milieugevolgen voor de wezenlijke kenmerken en waarden van het Natuur Netwerk Nederland.

4.11.3 Agenda groen voor de stad 2016

In december 2016 is het beleidsdocument 'Agenda Groen voor de stad 2016' door de gemeenteraad van Den Haag vastgesteld. Het project is buiten de in de Agenda opgenomen stedelijke groene hoofdstructuur gelegen. Het project heeft geen invloed op de natuur- en groenwaarden, zoals deze zijn weergegeven in de Agenda groen voor de stad 2016. Derhalve zijn geen gevolgen aan de orde.

4.11.4 Beschermde soorten

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling zijn de effecten op beschermde soorten onderzocht (Antea Group, 2017). De rapportage is als losse bijlage 8 bij deze m.e.r.-beoordelingsnotitie toegevoegd.

Uit het terreinbezoek is gebleken dat enkel (mogelijk nestplaatsen van broedvogels (artikel 3.1) aanwezig kunnen zijn in het plangebied. Om deze reden is er enkel op deze soortgroepen een potentieel effect aan de orde. Overige beschermde soorten zijn uitgesloten en ondervinden geen effect van het voornemen.

Met de meeste broedvogels kan in het algemeen relatief eenvoudig rekening worden gehouden door de sloop van de bebouwing in het projectgebied niet uit te voeren in de broedtijd (circa maart tot en met juli). In gebruik zijnde nesten mogen immers niet aangetast of verwijderd worden. Mocht het niet mogelijk zijn om de gebouwen buiten het broedseizoen van vogels te slopen dan dient het projectgebied vooraf aan de werkzaamheden gecontroleerd te worden op de aanwezigheid van broedvogels door een erkend ecooloog. Wanneer vastgesteld wordt dat sprake is van actuele broedgevallen binnen het plangebied of de directe omgeving, wordt het projectgebied niet vrijgegeven indien de werkzaamheden de nesten negatief beïnvloeden. De werkzaamheden dienen dan te worden uitgesteld tot nadat het nest niet meer in gebruik is.

Conclusie

Kortom, negatieve effecten op beschermde soorten kunnen - indien nodig - met uitvoering van genoemde maatregelen worden uitgesloten.

4.12 Klimaat, energie en duurzaamheid

Zoals ook omschreven in het Masterplan Scheveningen-Kust (2010) is duurzaamheid bij de ontwikkelingen in Scheveningen in alle opzichten een belangrijk thema. In de visie van de gemeente heeft duurzaamheid twee aspecten. Enerzijds gaat het erom de eventuele schade aan natuur, milieu en gezondheid tot een minimum te beperken. Anderzijds is het doel de vitaliteit van alle mensen, organisaties en ecosystemen te versterken.

Eén van de ambities van de gemeente die aansluit bij schade tot een minimum beperken is het hebben van een zo duurzaam mogelijk bouwprogramma van Scheveningen. De ontwikkeling wordt waar mogelijk duurzaam ontworpen: zo energiezuinig mogelijk bouwen; duurzame opwekking energie.

Daarnaast geeft het Masterplan aan dat groen en water het gebruik en de beleving van het gebied kunnen verbeteren. De ontwikkeling van het pand met een groen vegetatiedak past in deze visie. Het uitzicht vanaf hogere gebouwen (o.a. Rederserf) wordt hierdoor verbeterd. Ook heeft dit een positief effect op de wateroverlast bij regenbuien.

5 Conclusie

Uit de effecten die in deze aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling zijn beschreven, kan geconcludeerd worden dat als gevolg van de herontwikkeling van Vitalizee, bestaande uit de sloop van de huidige bebouwing en de bouw van een indoorattractie en horecafuncties, geen sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen.

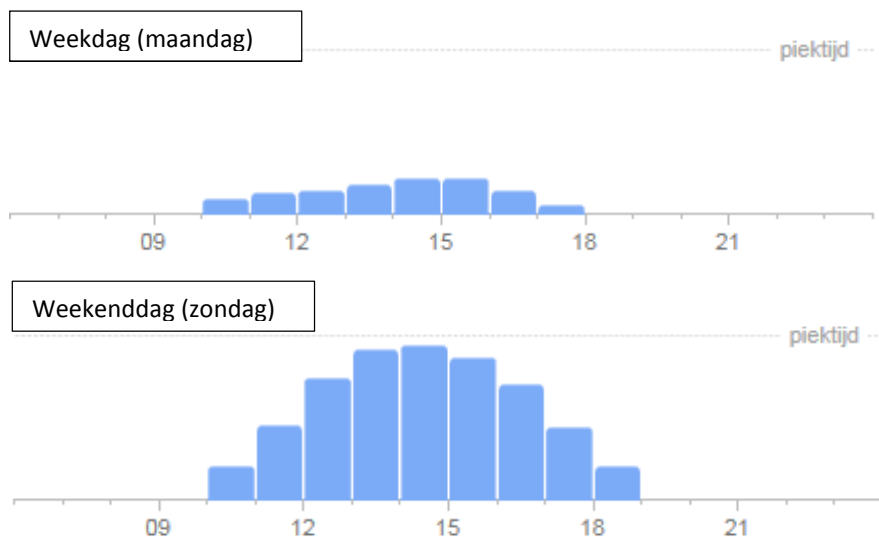
Bijlage 1 Referenties Legoland Discovery Centres

Referentie LDC Oberhausen

LDC Oberhausen in Duitsland trok in het openingsjaar 250.000 bezoekers en trekt gemiddeld circa 250.000 bezoekers per jaar. De binnenattractie is gelegen tegenover de Centro shopping mall. De locatie is daardoor vergelijkbaar met de omgeving van Scheveningen, dat is gelegen in een winkel- en recreatiegebied.



De openingstijden van LDC Oberhausen zijn op weekdays van 10:00-17:30 uur en in het weekend van 10:00-18:30 uur. De gemiddelde bezoekduur bedraagt 1,5 tot 3 uur. Het aantal bezoekers fluctueert gedurende de dag en gedurende de week, zie hieronder.



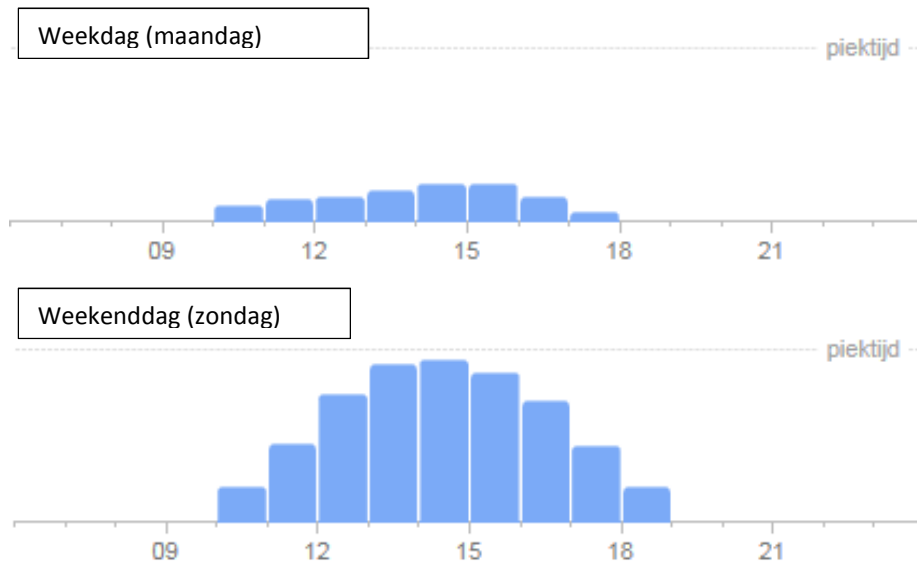
Gemiddeld aantal bezoekers Legoland Discovery Centre Oberhausen (bron: google.nl, 2017)

Referentie LDC Manchester

LDC Manchester trok in het openingsjaar trekt gemiddeld circa 367.000 bezoekers per jaar. De binnenattractie is gelegen aan de waterfront van Manchester. De locatie is daardoor ook vergelijkbaar met de omgeving van Scheveningen, dat gelegen is aan de kust.



De openingstijden van LDC Oberhausen zijn op weekdays en weekenddagen van 10:00-18:30 uur. De gemiddelde bezoekduur bedraagt 3 uur. Het aantal bezoekers fluctueert eveneens gedurende de dag en gedurende de week, zie hieronder.



Gemiddeld aantal bezoekers Legoland Discovery Centre Oberhausen (bron: google.nl, 2017)

Bijlage 2 Verkeersgeneratie horecafuncties

ritproductie	m2	aantal	parkeernorm m2	# pp per 100 m2	% bezoekers	aantal plaatsen werkne- mers	aantal plaatsen bezoeker- s	totale parkeer- behoefte	aantal ritten/werkdag/pp		aantal ritten/zaterdag/pp		aantal ritten/zondag/pp		aantal ritten gemiddeld e week-dag
									werknemers	bezoekers	werknemers	bezoekers	werknemers	bezoekers	
Nieuwe situatie					Op basis van Haagse Nota Parkeernormen										
horeca: restaurant	2.300			2,4	80	11	44	55	2	3	4	4	4	4	173
totaal	2.300							55					221	221	173

Over Antea Group

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.

Contactgegevens

Beneluxweg 125
4904 SJ OOSTERHOUT
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT
T. 06 12 48 70 00
E. info.nl@anteagroup.com

www.anteagroup.nl

Copyright © 2017

Niets uit deze uitgave mag worden
verveelvoudigd en/of openbaar worden
gemaakt door middel van druk, fotokopie,
elektronisch of op welke wijze dan ook,
zonder schriftelijke toestemming van de
auteurs.