

Beste buurtgenoten en andere belangstellenden,

In onze nieuwsflits 2 van 27 februari hebben we u twee probleempunten gemeld, die Imago had t.a.v. de ontwerpbesluiting van de verleende omgevingsvergunning plan Hommerson.

Eén daarvan betrof de gebouwhoogte langs de Zeekant. Hierover vindt op 22 maart nog spoedberaad in de klankbordgroep plaats. Of dit probleempunt van tafel kan, zullen wij u daarna zo spoedig mogelijk berichten.

In deze nieuwsbrief treft u wel de beloofde toelichting aan op het andere probleempunt, de noordelijke ingang. Bijgevoegd is een concept zienswijze van Imago Noordboulevard met een toelichting in appendix B, die u geheel of gedeeltelijk kunt gebruiken.

De delen over de gebouwhoogte zijn nog als PM aangegeven.

Belangrijk om te onthouden is:

- de omgevingsvergunning betreft de aanleg van een horeca-/winkelcomplex, inclusief parkeergarage met een noordelijke ontsluiting bij Carlton Beach.
- Als Delfland nee zegt tegen de tunnel, dan is de zuidelijke ontsluiting op de gedachte wijze niet mogelijk en blijft de buurt voor vele jaren zitten met die noordelijke ontsluiting, zodra de definitieve omgevingsvergunning is verleend.

Van de zijde van het college en de raad is veel ingezet om de tunnel mogelijk te maken, zoals de reservering van de benodigde financiën, de inzet van een projectgroep en het keer op keer publiekelijk herhalen van het politieke en beleidsmatige commitment aan de tunneloplossing. Maar de gemeente blijft afhankelijk van de beoordeling door Delfland en RWS.

Wat zou moeten gebeuren, is dat de omgevingsvergunning voor plan Hommerson pas wordt verleend, nadat Delfland de watervergunning voor de tunnel heeft afgegeven.

Op een onacceptabele aantasting van de bereikbaarheid en het woon- en leefklimaat in de buurt door een permanente, grote hoeveelheid extra verkeer in de buurt als gevolg van deze garage met noordelijke ontsluiting zit niemand te wachten.

Maar op uitstel van de vergunning voor plan Hommerson zit ook eigenlijk niemand te wachten. Zeker niet de ondernemers op/langs de Noordboulevard, noch de bewoners en ondernemers met een bouwput voor de deur.

Het is dus zaak, dat de gemeente nog meer druk zet op Delfland om de procedure voor de watervergunning te bespoedigen. Of een alternatieve ontsluiting aan de zuidzijde realiseert.

Om te zorgen, dat de watervergunning er eerder komt dan de omgevingsvergunning plan Hommerson, zal de buurt met steekhoudende argumenten moeten komen.

Uiterlijk 2 april moeten zienswijzen binnen zijn bij het college van B&W. Wie geen zienswijze indient, heeft later geen recht meer om bezwaar te maken, of een voorlopige voorziening aan te vragen!

Onze uitgangspunten zijn:

1. Geen bezwaar tegen een winkel- en horecacomplex, inclusief parkeergarage met 700 parkeerplekken, zolang de bereikbaarheid en het woon- en leefklimaat van de buurt er niet op achteruit gaat;
2. Aan de eind 2015 door de raad vastgestelde uitgangspunten en stedenbouwkundige regels in de Nota van Uitgangspunten en het Ruimtelijk Kader Noordboulevard moet zijn voldaan;
3. Afspraken in de klankbordgroep moeten worden nagekomen;
4. De waterveiligheid moet gegarandeerd zijn.

In onze nieuwsflits nr. 2 hebben we u al onze 2 probleempunten gemeld:

- A. De gebouwhoogte langs de Zeekant **Nog PM**
- B. De noordelijke ingang

In de appendices ~~A-en~~ B bij de zienswijze wordt hierop uitgebreid ingegaan.

Appendix A is vanwege het spoedberaad op 22 maart nu nog niet toegevoegd.

In deze nieuwsbrief gaan we ook kort in op:

- C. de afsluiting van de korte poot Zeekant en de gebruikers van de Palacegarage.
- D. De waterveiligheid.

Ten aanzien van de 2 ad A en B genoemde punten zijn onze hoofdconclusies:

1. Door de gemeenteraad vastgestelde uitgangpunten en stedenbouwkundige regels uit de Nota van Uitgangspunten en Ruimtelijk Kader en in de klankbordgroep gemaakte afspraken zijn voor deze punten niet nagekomen..
2. De effecten op verkeer en milieu van een noordelijke ingang zijn te rooskleurig voorgesteld. Op de Gevers Deynootweg is de geduchte overlast al jaren bekend en wordt toepasselijk 'De Fuik' genoemd. En dat is al zónder de verhoogde verkeersafwikkeling i.v.m. de bedoelde parkeergarage.
3. Een aantal onderzoeken, met name die naar verkeer, stikstofdepositie Natura 2000 en geluid, is gebaseerd op onjuist berekende verkeersintensiteiten.

Als u de download van het Haagse Informatiecentrum heeft gekregen treft u ca. 100 documenten (450 Mb) aan. Daarvan zijn de meesten oudere versies. Bij de ontwerpbeschikking horen 46 documenten, waarvan de meeste grote technische kennis (en moed) vergen om ze te kunnen doorgronden.

In bijlage 1 bij deze nieuwsbrief is de hele lijst van 46 documenten bij de ontwerpbeschikking opgenomen. De voor de twee probleempunten meest relevante daarvan heeft een nummer in de kolom "Nr. Imago website" gekregen. Deze documenten zijn met dat nummer op de website van Imago geplaatst, tabblad Vergunningsproces onder D. Toegevoegd aan deze documentenlijst zijn de publicatie van de beschikking, de Nota van Uitgangspunten(NvU), het Ruimtelijk Kader (RK), het projectdocument Noordboulevard , een overzicht van de Welstandadviezen juni-december 2017, 2 eerdere versies (aug. 2017) van de Principedoorsneden en bijlage 1 Aanmeldingsnotitie Merbeoordeling.

In ~~Appendix A, resp.~~ Appendix B is de zienswijze onderbouwd voor ~~A. Gebouwhoogte langs de Zeekant, resp.~~ B. Noordelijke ingang.

Deze appendices zijn bedoeld om u behulpzaam te zijn uw weg te vinden in het oerwoud van stukken en geven de door ons geconstateerde manco's in de rapporten weer. Dan nog blijft het een moeilijke materie.

C. Afsluiting van de korte poot Zeekant en de gebruikers van de Palacegarage en de garage onder Zeekant 103/104:

De afsluiting van de korte poot Zeekant en het 2-richtingen maken van de lange poot Zeekant (de zgn. Knip), waardoor de gebruikers van de garages op de Palacepromenade en de Zeekant in de toekomst moeten omrijden, is een essentieel onderdeel van De Kust Gezond: aantrekkelijke doorgangen en meer ruimte voor de voetganger. Begrijpelijk, dat velen vrezen voor de Fuik. De kans om daar in de file terecht te komen is bij een noordelijke ingang vele malen groter dan bij een zuidelijke ontsluiting, met tunnel of een alternatieve zuidelijke ontsluiting. Aan welke kant de ontsluiting ook komt, in alle gevallen zal meer gedaan moeten worden aan de begeleiding van het verkeer, zoals dynamisch verkeersmanagement (DVM), parkeerverwijssystemen en P&R, al beginnend ver buiten Bad.

D. De waterveiligheid.

Voor de effecten van de in de boulevard ingegraven parkeergarage verlaat Imago zich op de beoordeling van Delfland en Rijkswaterstaat. Delfland laat de inhoudelijke onderbouwing toetsen door het Expertise Netwerk Waterveiligheid (ENW), het hoogste adviesorgaan op het gebied van waterveiligheid. Dit is een

netwerk van ca. 70 experts op het gebied van waterveiligheid. Wie anders zijn in Nederland deskundig genoeg om aan te geven, of de waterveiligheid al dan niet gewaarborgd is?

In 2017 heeft het ENW de normering voor de waterveiligheid geactualiseerd. Zowel het huidige plan Hommerson als de tunnel worden hieraan getoetst.

100% veiligheid kan in Nederland nooit gegeven worden. De normering is gebaseerd op een kansberekening.

Wij gaan er vanuit, dat met de waterveiligheid van Scheveningen, Den Haag en achterland echt niet gemarchandeerd zal gaan worden vanwege een lokaal plannetje voor een mooie boulevard. Het zou er anders somber uitzien voor Nederland, waar overal lokale plannetjes voor meervoudig gebruik van de waterkeringen worden ontwikkeld.

Alle gebouwen aan de zeezijde van de Gevers Deynootweg liggen buitendijks en worden in principe niet beschermd tegen overstroming, zolang de kering zelf (de Gevers Deynootweg) geen gevaar loopt. Het lijkt logisch, dat bij een superstorm de brokstukken van deze bebouwing een zodanig risico voor de kering zelf opleveren, dat men er alles aan zal doen om dat te voorkomen. Misschien herinnert u zich nog de eisen aan trappen naar de nieuwe Moralesboulevard, die in brokken van maximaal 700kg uit elkaar moesten kunnen vallen om schade aan de kering te voorkomen.

Waar het in dit geval om gaat, is dat de buurt een afweging moet maken tussen de kans op een overstroming van eens in de 10.000 jaar versus een nog slechtere bereikbaarheid van woningen en ondernemingen jaar-in jaar-uit. Zeker nu Legoland wordt vergund met 350.000 bezoekers per jaar zonder de verplichting om hiervoor parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Waar ieder andere nieuwbouwonderneming wel moet voldoen aan de parkeernormen.

Een aantal mensen heeft ons gevraagd of het afgraven van de korte poot van de Zeekant wel kan in verband met de waterveiligheid. Ons antwoord is daarop steeds, dat de afgegraven Zeekant niet anders wordt dan de andere toegangen, die geleidelijk aflopen naar de boulevard, zoals de Palacestraat en de korte poot van de Gevers Deynootweg bij Carlton Beach.

Zoals altijd zijn we benieuwd naar uw op- en aanmerkingen.
Hebt u een fout ontdekt in onze argumentatie, meldt het dan alstublieft.
Vragen zullen we naar vermogen beantwoorden.

Met vriendelijke groet,
namens Imago Noordboulevard
Akke de Vries agdevries000@ziggo.nl

Voor informatie: *Website:* <http://www.imagonoordboulevard.nl>

CONCEPT Zienswijze Imago Noordboulevard

~~Appendix A Gebouwhoogte langs de Zeekant~~ **Nog PM.**

Appendix B Noordelijke ontsluiting bij Carlton Beach

Aan
College van B&W
Postbus 12600
2500DJ Den Haag

Betreft: Omgevingsvergunning - Ontwerpbeschikking verleend, ten noorden van de Pier ter hoogte van Zeekant 91 tot en met 110A (project Noord-Boulevard) te Den Haag

Uw kenmerk: 201705644 d.d. 22 februari

Geacht college,

Hierbij treft u aan de zienswijze van ondergetekende met betrekking tot de ontwerpbeschikking project Noordboulevard (plan Hommerson).

Het plan Hommerson is in het afgelopen jaar besproken met vertegenwoordigers van de buurt in de klankbordgroep plan Hommerson, waarin naast Hommerson ook de gemeente deelnam. Doel van het overleg was een plan te ontwikkelen voor een horeca/winkelcomplex met garage, zonder dat de buurt daarvan hinder zou ondervinden. Hierin zijn afspraken gemaakt en toezeggingen gedaan over onder andere de hoogte van het gebouw in verband met behoud van zicht op zee vanaf de Zeekant. Ook is hierin het idee van een zuidelijke ontsluiting ontstaan in verband met de voor de buurt onacceptabele overlast van een garage met 700 parkeerplaatsen met een ontsluiting aan de noordzijde.

Weliswaar doet de gemeente er nu alles aan om de zuidelijke ontsluiting daadwerkelijk te realiseren, maar heeft daarmee te lang gewacht, zodat de oplevering van deze tunnel ver na de oplevering van plan Hommerson valt.

Aan één essentiële voorwaarde is niet voldaan, dat is de watervergunning van Delfland.

- **Als Delfland nee zegt tegen de tunnel, dan is de zuidelijke ontsluiting op de gedachte wijze niet mogelijk en blijft de buurt voor vele jaren zitten met die noordelijke ontsluiting, zodra de definitieve omgevingsvergunning is verleend.**

Voordat de gemeente een ontwerpvergunning verleent aan een initiatiefnemer, vindt er binnen de gemeente intern een uitgebreide toetsing plaats, waarbij gekeken wordt of alle door de initiatiefnemer opgestelde documenten aan de eisen voldoen.

In de, in samenspraak met de buurt opgestelde en eind 2015 door de raad vastgestelde Nota van Uitgangspunten en Ruimtelijk Kader Noordboulevard zijn de uitgangspunten en stedenbouwkundige regels vastgelegd, waaraan de uitwerking van het plan Hommerson moet voldoen. Deze uitgangspunten en regels zijn leidend voor de, in opdracht van Hommerson te verrichten, onderzoeken naar ondermeer verkeer en milieu en voor de aan te leveren technische tekeningen.

Drie van deze basiseisen zijn:

1. Het behoud van zicht op zee voor de panden langs de Zeekant wordt gewaarborgd.
2. Afsluiting van de korte poot van de Zeekant om hiervan een voetgangersgebied te maken. Als gevolg daarvan zou het verkeer naar de private Palacegarage en de garage onder Zeekant 103/104 om moeten rijden via de keerlus bij Carlton Beach. De zogenaamde Knip.
3. Behoud van de laad- en losfunctie op de keerlus bij Carlton Beach voor touringcars.

Na bestudering van de bij de ontwerpvergunning behorende documenten blijkt:

- **Over de ad 1 genoemde eis vindt nog spoedberaad plaats.**
- **Aan de ad 2 en 3 genoemde eisen blijkt niet te zijn voldaan**
- **De intern gemeente uitgevoerde toetsing heeft daarmee gefaald.**

De gebouwhoogte

Nog PM in verband met hierover te voeren spoedberaad op 22 maart.

De noordelijke ontsluiting

Al eerder heeft Imago, bij de behandeling van het Projectdocument Noordboulevard eind 2016, de commissie Ruimte gewaarschuwd, dat de daarin opgenomen onderzoeksresultaten wat betreft verkeer en milieu niet juist konden zijn. Zonder op dat moment de rapporten te kennen, daar deze pas in maart 2017 openbaar werden.

In dat Projectdocument staan wel de vastgestelde uitgangspunten ten aanzien van de Knip en de touringcars vermeld, maar in de in datzelfde document weergegeven onderzoeksresultaten naar verkeer en milieu zijn ze niet meegenomen.

Verder is, zonder dat daartoe ook maar enige verkeerskundige noodzaak of aanwijzing is te vinden, de opheffing van 100 openbare parkeerplaatsen als uitgangspunt gebruikt voor de, in opdracht van Hommerson uitgevoerde, onderzoeken naar verkeer en milieu.

De Omgevingsdienst Haaglanden heeft in de Beschikking Natuurbeschermingswet van maart 2017 aangegeven, dat de opheffing van de parkeerplaatsen een gevolg is van het project en onderbouwt dat met een tekening van de architect van Hommerson uit februari 2015, toen de Knip nog volledig in de plannen zat. Zonder Knip is ook de opheffing niet nodig. Het is ten onrechte als uitgangspunt gehanteerd. Toen de tegenstrijdigheid werd ontdekt heeft de Omgevingsdienst nog gauw even de opheffing van de parkeerplaatsen als aanvullende voorwaarde opgenomen, om er achteraf een juridisch tintje aan te kunnen geven.

Berekeningen van effecten op verkeersafwikkeling, stikstofdepositie Natura 2000, geluid en luchtkwaliteit zijn gebaseerd op de gehanteerde verkeersintensiteiten. Hoe meer auto's hoe ongunstiger het effect.

De onderzoeksresultaten blijken zeer dicht tegen de grenzen aan te liggen van wat nog acceptabel is voor de bereikbaarheid en het woon- en leefklimaat van de buurt. Elke fout in de

berekening met een hogere intensiteit als uitkomst leidt daarmee al snel tot overschrijding van deze grenzen.

- Wanneer men de Knip en de touringcars wel had meegenomen en niet was overgegaan tot het – zonder enige onderbouwing- opheffen van een willekeurig aantal parkeerplaatsen, vallen de berekende verkeersintensiteiten 2026 mét plan op de Gevers Deynootweg en Zeekant hoger uit dan waarmee nu gerekend is, en dus ook de berekende effecten.
- Bij de berekening van de intensiteiten is uitgegaan van de standaardverdeling over de dag van normaal woon-werkverkeer. In deze buurt heeft het recreatieverkeer echter een substantieel aandeel in de verkeersstromen, met een geheel andere verdeling over de dag, avond en nacht. In de geluidhinderberekeningen is met een te laag aandeel avond en nacht gerekend. Door de aard van dit recreatieverkeer wel in de berekening te betrekken vallen de effecten nog hoger uit door toepassing van straffactoren voor die dagdelen.
- Bezoekers Bad en werknemers vertrekken laat, soms diep in de nacht, wat op de drukkere dagen vaak ook nog gepaard gaat met getoeter en geschreeuw, zoals de ervaring leert bij het leeglopen van het Zwarte Pad. Dit speelt zich straks ook af bij de noordelijke uitgang van de nieuwe garage.
- De Knip is een essentieel onderdeel van het programma De Kust Gezond: aantrekkelijke doorgangen en meer ruimte voor voetgangers. Het gevolg van de Knip is dat er meer verkeer over de Gevers Deynootweg gaat rijden. De conclusie in de Mer-beoordeling, dat er geen cumulatieve effecten optreden, wanneer het plan Hommerson en het plan voor de buitenruimte in samenhang worden beschouwd, is dan ook onjuist.
- **De grenzen van wat nog acceptabel is voor de bereikbaarheid en het woon- en leefmilieu van de buurt worden bij een noordelijke ontsluiting overschreden.**
- **Voor de berekening van de verkeersintensiteiten moet worden uitgegaan van de voor het project vastgestelde uitgangspunten**
- **De aanvullende voorwaarde over de op te heffen parkeerplaatsen moet teruggedraaid worden.**

De wethouder heeft toegezegd, dat door de vastgoedontwikkeling van de Noordboulevard de verkeerssituatie en de leefbaarheid in de buurt niet mag verslechteren.

- **De buurt verwacht van het college van B&W, dat deze toezegging gestand wordt gedaan.**

Conclusies

➔ **De definitieve omgevingsvergunning plan Hommerson mag pas worden verleend, nadat de watervergunning voor de tunnel door Delfland is verleend.**

➔ **Gebouwhoogte nog PM**

Ondertekening

Naam, adres en telefoonnummer

De gebouwhoogte langs de Zeekant.

Nog PM

De noordelijke ontsluiting bij Carlton Beach

De door Imago bestudeerde rapporten zijn: Bijlage 1, Analyse verkeerskundig effect (nr 3), bijlage 2, Akoestisch onderzoek (nr 4), bijlage 3, Luchtkwaliteit (nr 5) en bijlage 10, Toets nbwet (nr 11) en M.E.R. beoordelingsbesluit (nr 14), RIS295696 VO Boulevard Midden en Noordboulevard en projectdocument Noordboulevard (nr 27) en bijlage 1 Aanmeldingsnotitie Merbeoordeling (nr 28).

En vergelijken de resultaten waar nodig met de Nota van Uitgangspunten (NvU, nr 21), het Ruimtelijk Kader (RK, nr 22) en het Projectdocument Noordboulevard (PDN, nr 24).

Om tekst te sparen gebruiken we hierna deze websitenummers voor verwijzingen naar de betreffende rapporten. Zie voor dit onderdeel bijlage 5 t/m 7.

Inleiding

In de eind 2015 vastgestelde Nota van Uitgangspunten (NvU, nr. 21) is de afsluiting van de korte poot Zeekant om daarvan een voetgangersgebied te maken en het daardoor 2-richtingen worden van de lange poot van de Zeekant, de zgn. Knip, als uitgangspunt opgenomen. In het eveneens eind 2015 vastgestelde Ruimtelijk Kader (RK, nr. 22) is deze Knip ook opgenomen, waarbij als gevolg daarvan een verlies van ca 40 parkeerplaatsen op de Zeekant wordt voorzien en een deel van de lange poot alleen nog toegankelijk is voor het verkeer richting de Palacegarage en het andere deel openbaar toegankelijk blijft.

De Knip is ook nu nog een essentieel onderdeel van het programma De Kust Gezond: aantrekkelijke doorgangen en meer ruimte voor voetgangers.

In de NvU wordt ook het voornemen uitgesproken om de ontwikkeling van het vastgoed en van de buitenruimte van de Noordboulevard in samenhang met elkaar te doen en gezien deze samenhang hiervoor ook één gezamenlijke procedure te volgen.

In samenhang en 1 procedure. Dat betekent ook, dat voor beiden de eind 2015 vastgestelde uitgangspunten leidend zijn voor het uitwerkingstraject.

Na de vaststelling van NvU en RK gaan begin 2016 de in opdracht van Hommerson uit te voeren onderzoeken naar verkeer, stikstofdepositie Natura 2000, geluid en luchtkwaliteit van start. Al deze onderzoeken gaan uit van dezelfde set verkeersintensiteiten per wegvak. De intensiteiten voor de huidige situatie en de toekomstige situatie in 2026 zonder garage (autonome situatie) zijn aangeleverd door de gemeente (DSO/Verkeer) en staan niet ter discussie.

De intensiteiten voor de toekomstige situatie in 2026 mét garage zijn berekend door het bureau Antegroup en staan wél ter discussie.

De berekening van effecten van de aanleg van een parkeergarage op verkeer en milieu is gebaseerd op het berekende verschil in intensiteit in 2026 zonder plan en die mét plan. Dat verschil geeft het nieuwe (toeristen)verkeer weer, dat gebruik gaat maken van de garage en extra effecten op verkeer en milieu genereert. Dit in tegenstelling tot bestemmingsverkeer, dat er nu ook al rijdt.

Bevindingen

Alle genoemde rapporten zijn opgesteld in 2016 en blijken gebaseerd op het handhaven van de Zeekant als 1-richtingsweg, zij het dat deze wordt afgesloten voor doorgaand (toeristen)verkeer. Dit geheel in strijd met de vastgestelde NvU (nr 21) van eind 2015, waarin de Knip (afsluiting korte poot Zeekant en 2-richtingen maken van de lange poot) als uitgangspunt is opgenomen.

NvU pag 4: *Uitgangspunten bereikbaarheid en parkeren:*

- ontsluiting parkeergarage in eerste instantie op maaiveld vanaf de keerlus;
- toekomstige ontsluiting middels een tunnel via de Zeekant is mogelijk door een ondergrondse reservering in het plan;

- **parkeervoorziening van de Palace Promenade blijft bereikbaar vanaf de keerlus, ontsluiting middels een private route en brugconstructie over de Zeekant;**
 - **keerlus zelf blijft bereikbaar voor touringcars;**
 - **zeekant vanaf de keerlus blijft tot aan de aangrenzende bebouwing openbaar toegankelijk;**
 - behoud voorziening fietsparkeren in het plangebied
-
- Eind 2015: Ontwikkeling vastgoed en buitenruimte in samenhang en in 1 procedure. En dus gezamenlijke uitgangspunten voor de onderzoeken naar ondermeer bereikbaarheid, verkeersafwikkeling, stikstofdepositie Natura 2000, geluid en luchtkwaliteit. Op de volgende punten is men afgeweken van de door de gemeenteraad in 2015 vastgestelde uitgangspunten:
 - De Knip, met een substantiële wijziging in de verdeling van de verkeersstromen over de wegvakken Zeekant en Gevers Deynootweg als gevolg, blijkt geen onderdeel te zijn geweest van de onderzoeken.
 - In de verkeerssimulaties zijn de voor Bad economisch belangrijke touringcars niet meegenomen, die elk 4 keer op een dag het kruispunt Gevers Deynootweg/ Alkmaarsestraat/Zwarte Pad belasten door het heen en weer rijden tussen laden/lossen op de keerlus bij Carlton Beach en de wachtplaats op de tramkeerlus.
 - Nergens in NvU en RK wordt het opheffen van openbare parkeerplaatsen als uitgangspunt vermeld. In het Ruimtelijk Kader is sprake van de opheffing van ca. 40 plekken, maar uitsluitend in combinatie met de realisatie van de Knip. Voor de in 2016 uitgevoerde onderzoeken is echter simpelweg het opheffen van 137 parkeerplekken, waarvan 100 openbare parkeerplaatsen als uitgangspunt gebruikt. Nergens is hiervan een onderbouwing te vinden, ook niet in de door de gemeente aan Hommerson meegegeven “Memo criteria en aandachtspunten verkeersstudie Hommerson”.
 - Aan de vastgestelde eisen blijkt niet te zijn voldaan
 - De intern gemeente uitgevoerde toetsing heeft daarmee gefaald.

De verkeersafwikkeling en de milieueffecten geluid, lucht en stikstofdepositie Natura 2000 zijn allemaal gerelateerd aan de verkeersintensiteit. Hoe meer auto's, hoe ongunstiger.

Daarom zoomen we allereerst in op de gehanteerde verkeersgegevens. Een technisch verhaal, nodig om te begrijpen wat men heeft gedaan om tot een set van verkeersintensiteiten voor de verschillende wegvakken te komen.

De gehanteerde verkeersgegevens

Om het effect van de aanleg van een parkeergarage te berekenen is het nodig om het verschil in intensiteiten op verschillende wegvakken te bepalen tussen de intensiteiten die in 2026 zouden optreden in de situatie zonder garage, de zogenaamde autonome ontwikkeling, en de intensiteiten die in 2026 zouden optreden in de situatie mét garage.

De genoemde rapporten gaan allemaal uit van dezelfde set verkeersintensiteiten voor de verschillende wegvakken. Deze set is voor wat betreft de huidige situatie en de situatie 2026 zonder parkeergarage afkomstig van DSO, afd. Verkeer. Deze staan niet ter discussie, wat Imago betreft. De cijfers voor de situatie 2026 met parkeergarage blijken afkomstig van het bureau AnteaGroup.

De opheffing van 137 parkeerplaatsen

Voor alle rapporten is de opheffing van 137 parkeerplekken als uitgangspunt genomen. (bijlage 7). 37 daarvan liggen op eigen terrein op het dak van de te slopen gebouwen en gaan so wie so weg. Op de Zeekant verdwijnen er 65. Op de korte poot van de Gevers Deynootweg verdwijnen 10 plaatsen ten behoeve van een aparte extra rijstrook voor het inrijdend bestemmingsverkeer richting Palacegarage en andere panden langs de Zeekant. Op de kruising Zwolsestraat/Gevers Deynootweg wordt de opheffing van nog eens 23 plekken voorzien in verband met de mogelijke noodzaak tot aanpassing van het kruispunt.

In de verkeersstudie komt op pag. 14+15 alleen de opheffing van de 23 plekken aan bod als mogelijke maatregel, om tot de slotsom te komen: *Enkel op de zeer drukke momenten (massale in- en uitstroom) bestaat het risico op hinder als gevolg van de aanwezige parkeerplaatsen. Alleen op die momenten heeft het opheffen een positief effect. Deze maatregel is echter niet van invloed op de cyclustijd en wachtrijlengtes in de varianten. Het draagt enkel bij aan het voorkomen van hinder bij het afrijden van het kruispunt. De vrijgekomen ruimte kan bijvoorbeeld worden ingevuld voor voetgangers.*

In de chaos bij die scenario's een nutteloze maatregel dus.

In het Definitief Ontwerp (DO) blijft een deel van deze 100 plaatsen overigens wel bestaan.

Onbegrijpelijk daarom, dat de gemeente geen bezwaar heeft gemaakt tegen deze aanvullende voorwaarde.

De berekende verkeersintensiteiten 2026 mét plan.

Anteagroup heeft een specifieke methode gebruikt om de verkeersintensiteiten 2026 te berekenen voor de situatie met garage in 2026. (zie bijlage 1 van rapport nr 11). Kortweg komt die methode er op neer, dat elke parkeerplek een hoeveelheid ritten per dag oplevert. Het aantal ritten is gestandaardiseerd voor bewoners, werknemers, resp. bezoekers Bad(toeristen) op een werkdag, een zaterdag en een zondag. Voor werknemers en gasten van de functies horeca en detailhandel worden de Haagse parkeernormen gebruikt. Vermenigvuldiging van het aantal plekken met de standaardritten levert uiteindelijk het aantal ritten op een gemiddelde weekdag op voor het jaar 2026 in de situatie met plan voor een 2-richtingen weg, de helft voor een 1-richtingweg.

Ook is de parkeerbehoefte van het bestemmingsverkeer bepaald, dat straks gebruik gaat maken van de garage. Wat na aftrek van dit aandeel bestemmingsverkeer van de 700 plaatsen overblijft is dan voor toeristenverkeer (bezoekers Bad). Bestemmingsverkeer is verkeer, dat er toch al was en dus geen extra effecten genereert. Door de uitbreiding van de hoeveelheid horeca en detailhandel komen er volgens de parkeernormen ook meer werknemers en gasten, die gebruik moeten gaan maken van de nieuwe garage. Nieuw verkeer is bezoekers Bad + extra werknemers +gasten als gevolg van de functies horeca en detail. Alleen het nieuwe verkeer genereert effecten.

Door Antea is berekend, dat er 283 plaatsen overblijven voor het toeristenverkeer met 1292 ritten/dag. Op de door Antea berekende ritten volgt in par. 4.3. van rapport nr 11 een aantal moeilijk te volgen en te verifiëren, rekenslagen voor de verdeling over lichte, middel en zware voertuigen en voor de verdeling over de wegvakken en aannames over hoe vaak in het jaar de volledige parkeerbehoefte wordt ingevuld.

De uitkomsten van de intensiteitberekening zijn voor alle onderzoeken naar bereikbaarheid, stikstofdepositie Natura 2000, geluidhinder en luchtkwaliteit gebruikt. De meest volledige set verkeersintensiteiten per wegvak staat in bijlage 1 van het akoestisch rapport (nr 4). In bijlage 5 staan de gebruikte verkeersintensiteiten voor de wegvakken Zeekant en Gevers Deynootweg.

Kanttekeningen bij de rekenresultaten:

- In de verkeersstudie(nr 3) zijn de voor Bad economisch belangrijke touringcars niet meegenomen. Deze gebruiken namelijk de keerlus bij Carlton Beach voor het uit- en inladen van passagiers en de tramkeerlus als wachtplaats. Ze moeten zo op 1 dag elk 4 keer het verkeer en het OV kruisen op de hoek Gevers Deynootweg- Zwarte Pad – Alkmaarsestraat. Een extra belemmerend effect op de verkeersafwikkeling, dat niet in de simulaties is meegenomen.
- Nergens is, verkeerskundig of anderszins, onderbouwd waarom 100 openbare parkeerplaatsen moeten worden opgeheven. Het staat ook niet in de door de gemeente aan Hommerson meegegeven "Memo criteria en aandachtspunten verkeersstudie Hommerson". De enige verwijzing in de verkeersstudie is naar 23 op te heffen parkeerplaatsen rond het kruispunt Zwolsestraat/Gevers Deynootweg, met als conclusie dat dit een vrij zinloze maatregel is. (Nr 3, pag 14+15).
- De gebruikers van de op te heffen 100 openbare parkeerplaatsen worden verondersteld bestemmingsverkeer te zijn, die in de garage gaan staan. Bestemmingsverkeer is verkeer, dat er nu

ook al rijdt, en dus geen extra effect genereert. Niet bedacht is, dat bestemmingsverkeer veelal in het bezit is van een vergunning, waarmee men elders in de buurt gaat staan en niet in de garage. Daardoor wordt de parkeerdruk nog hoger en de bereikbaarheid van woningen en ondernemingen slechter.

- Het lijkt er op dat men de opheffing van de 100 openbare plaatsen nodig gehad heeft om de garage te vullen met bestemmingsverkeer. Daardoor blijft het aandeel nieuw verkeer, dat dus wel milieueffecten of verkeersproblemen creëert, laag. Antea heeft berekend, dat er voor toeristen (bezoekers Bad) nog 283 plaatsen beschikbaar zijn. Doordat de gebruikers van de 100 op te heffen parkeerplaatsen niet in de garage gaan staan, vallen er nog eens 100 parkeerplaatsen extra voor toeristen vrij. Die leveren volgens de Anteamethode 400 ritten extra per gemiddelde weekdag op en dat moet allemaal ook over de Gevers Deynootweg.
- Als gevolg van de garage neemt de verkeersintensiteit op de Gevers Deynootweg tussen Zwolsestraat en Zwarte Pad toe van 5.966 naar 8.093, een toename van 36%. Met nog eens extra 400 wordt de toename 42%. Voor de Gevers Deynootweg tussen Gevers Deynootweg en Zeekant (de korte poot) neemt de intensiteit toe van 2.225 naar 4.507, een toename van 89%. Met nog eens extra 400 wordt de toename zelfs 106%.
- In de situatie met plan rijdt er geen enkele auto meer over de Zeekant. Intensiteit = 0. (bijlage 5). Kennelijk heeft Antea het verkeer naar de Palacegarage met ca 200 plekken vergeten. Volgens de Anteagroup methode leveren 200 plekken een ritproductie van 800 auto's/weekdag op, voor 1-richting 400/dag. Er is nog een private parkeergarage op de Zeekant, maar we weten niet hoeveel parkeerplekken die heeft. Daarom is deze hier even buiten beschouwing gelaten, maar ook die gebruikers moeten over de Zeekant.
- Geen rekening is gehouden met de aard van het verkeer. In deze buurt heeft het recreatieverkeer echter een substantieel aandeel in de verkeersstromen. Dit is vooral van belang voor de beoordeling van de resultaten geluid.

De onderzoeksresultaten

In bijlage 6 zijn de onderzoeksresultaten voor de stikstofdepositie Natura 2000, geluid en verkeersafwikkeling opgenomen.

Stikstofdepositie Natura 2000

Het rapport Toets Nbw (nr.10) is een weinig toegankelijk rapport met bijna niet te volgen rekenslagen voor de intensiteiten en bijlagen, m.u.v. bijlage 1 dan. Maar de conclusie is duidelijk (pag. 38): *Omdat de projectbijdrage in zowel de realisatiefase (max. 2,88 mol/ha/jaar) als in de gebruiksfase (max. 2,97 mol/ha/jaar) lager is dan 3 mol/ha/jaar kan op grond van het provinciale beleid voor dit project een vergunning ingevolge de Natuurbeschermingswet worden verleend, mits er voldoende ontwikkelingsruimte beschikbaar is.*

De hoogste projectbijdrage in de gebruiksfase is 2,97 mol/ha/jaar op het meetpunt tussen Zeekant en Zwarte Pad en nog 2 andere plekken. De vraag is maar hoeveel hoger de intensiteit op dit meetpunt mag zijn, voordat de projectbijdrage over de 3 mol/ha/jaar heen schiet. Met 400 auto's/dag meer? En hoeveel ontwikkelingsruimte is beschikbaar?

Geluid

Bijlage 2, akoestisch onderzoek (nr. 4) is een goed toegankelijk rapport, makkelijk leesbaar met duidelijke bijlagen, waar mensen heel gemakkelijk de huidige en toekomstige geluidbelasting in de buurt van het eigen pand kunnen vinden.

Er wordt niet gewerkt met dB(A), maar met Lden. Lden is ook een dB(A) waarde, maar dan gemiddeld over de 3 dagdelen na toepassing van straffactoren voor de avond(+5 dB(A)) en nacht (+10 dB(A)). Vandaar dat de intensiteiten in bijlage 1 bij rapport nr. 4 ook zijn uitgesplitst naar dag, avond en nacht.

En er wordt gewerkt met GES-scores = gezondheidseffectscreening, waarmee bij ruimtelijke planvorming de werkelijke gezondheidsrisico's in beeld gebracht kunnen worden.

Voor de geluidhinder berekent Wolf Dikken

| | 2016 | | | 2026 met plan | | | |
|--------------------|---------|-----------|---------------------|---------------|---------|-----------|---------------------|
| | Lden | GES-score | Ernstig gehinderd % | toename | Lden | GES-score | Ernstig gehinderd % |
| Lange poot GD-weg | 65 - 67 | 6 | 14 - 21% | +1,3 á +1,4 | 65 - 67 | 6 | 14 - 21% |
| Korte poot GD-weg | 62 | 5 | 9 - 14 % | + 2,4 á + 2,5 | 64 - 65 | 6 | 9 - 14 % |
| Zeekant lange poot | 51 - 53 | 2 á 4 | 3-5 / 5-9% | - 2,3 á -7,1 | 45 - 50 | 1 á 2 | 0 - 3 / 3 - 5% |

Kanttekeningen bij deze resultaten:

- Er is gewerkt met een verdeling over de dag, avond en nacht, behorend bij normaal woon-werkverkeer. Het gaat hier echter om een substantieel aandeel recreatieverkeer met een andere verdeling over de dag, avond en nacht. Bezoekers en werknemers vertrekken veelal laat in de avond en in de nacht.
Uit de intensiteitstabellen blijkt dat de nacht een heel laag aandeel heeft. Door de verdeling af te stemmen op het karakter van het verkeer zouden de Lden-waarden hoger uitkomen door de toepassing van de straffactoren voor avond en nacht.
- Dit nog afgezien van het bijbehorende getoeter en geschreeuw, dat de buurt nu al ervaart wanneer het Zwarte Pad leegloopt.
- Op de Zeekant ontstaat een spectaculaire afname. Geen wonder, want men had de intensiteit op de Zeekant op 0 gezet en het verkeer vanaf de Palacegarage gewoon vergeten. Voor 1-richting voor alleen de Palacegarage met 200 plekken al 400 auto's/dag. En dat is dagelijks verkeer.
- Op de korte poot van de Gevers Deynootweg ontstaat de grootste toename van net iets meer dan 2 dB(A). Bij een toename van 2 dB(A) of meer is aanvullend akoestisch onderzoek nodig naar geluidbeperkende maatregelen (isolatie e.d.), het zgn. reconstructie criterium. Het rapport stelt echter: *"Van een dergelijke toename kan worden gesteld, dat deze op de grens ligt van hetgeen het menselijke oor kan waarnemen"*. En adviseert geen aanvullend onderzoek te doen.

Verkeersafwikkeling

In de verkeersstudie (nr. 3) is een 4-tal scenario's gesimuleerd voor 3 criteria, nl. verliestijd op het hele netwerk, wachtrijlengten op het kruispunt Zwolsestraat / Gevers Deynootweg en de cyclustijden op de Zwolsestraat:

1. Het drukste uur in een reguliere situatie (bijvoorbeeld een normale avondspits).
2. Het drukste uur op een relatief drukke dag (bijvoorbeeld een weekenddag met mooi weer).
3. Het drukste uur op een erg drukke dag met volledige uitstroom, waarop het verkeer massaal vertrekt (bijvoorbeeld na het vuurwerkfestival).
4. Het drukste uur op een erg drukke dag met volledige instroom, waarop het verkeer massaal aankomt (bijvoorbeeld een combinatie van mooi weer en een landelijk evenement in Scheveningen).

Dit levert de volgende verschillen op (bijlage 6)

Verschilanalyse van de 3 criteria

Situatie met plan minus situatie zonder plan

| Scenario | Verliestijd/voertuig in sec. (hele netwerk) | Wachtrijlengte in m. (kruisp. Zw.str/ GD-weg) | | Cyclustijd in sec. Zwolsestr. |
|----------|---|---|----------|-------------------------------|
| | | rechtsaf* | linksaf* | |
| 1 | 2 | 8 | 4 | -7 |
| 2 | 6 | 134 | 17 | 19 |
| 3 | 11 | 8 | 27 | -2 |
| 4 | -209 | -67 | 10 | 4 |

* rechtsaf = Zwolsestraat ri Zw. Pad met opstelstrook van 140m

linksaf = GD-weg ri Zwolsestraat met opstelstrook van ca. 50m

Een positief getal betekent een verslechtering van de afwikkeling a.g.v. de aanleg van een garage, een negatief getal een verbetering.

Zie par. 3.1, pag. 6 t/m 9 van rapport nr 3 voor volledige weergave en hoofdstuk 4 voor de conclusies.

Kanttekeningen:

- In de meeste scenario's treedt een verslechtering op door de garage, zij het allemaal marginaal.
- In scenario 4 is het in het drukste uur al ver buiten Bad een chaos. Een paar minuten minder wachten en iets minder file is vermoedelijk niet merkbaar.
- In het onderzoek is geen rekening gehouden met het heen en weer rijden van de, voor de economie van Bad, belangrijke touringcars tussen tramkeerlus Zwarte Pad en keerlus bij de boulevard. Dit moet, juist op die hoek van Gevers Deynootweg- Alkmaarsestraat-Zwarte Pad, toch behoorlijke gevolgen hebben voor de verkeerafwikkeling.
- Samengevat geen de onderzoeksresultaten aan, dat de aanleg van de garage kan, maar dan ook net:
 - Qua verkeersafwikkeling treedt er een marginale verslechtering op;
 - De stikstofdepositie op Natura 2000 bedraagt 2,97 mol/ha/jaar, terwijl de grens ligt bij 3 mol/ha/jaar;
 - De toename van de geluidbelasting op sommige meetpunten ligt net op/onder de 2 dB(A), terwijl bij toenames groter dan 2 dB(A) aanvullende maatregelen (bv. Isolatie woningen) nodig zijn;
 - Op sommige plekken aan de Zeekant treedt een spectaculaire daling op, als gevolg van de onterecht gehanteerde intensiteit van 0 aldaar.
 - Ook de GES-scores (gezondheidseffectscreening, waarmee bij ruimtelijke planvorming de werkelijke gezondheidsrisico's in beeld gebracht kunnen worden) stijgen op een aantal plaatsen.
 - Ook de luchtkwaliteit verslechtert iets, maar blijft ver onder de normen.
 - Men gebruikt de -niet onderbouwde- op te heffen 100 openbare parkeerplaatsen om de garage te vullen met bestemmingsverkeer, dat is verkeer dat er nu ook is, dus geen extra effect op verkeer en milieu genereert. Zo blijft het aandeel nieuw verkeer, dat gebruik kan maken van de garage, zo laag mogelijk.
- De resultaten voor stikstofdepositie, geluid en verkeersafwikkeling liggen zo dicht tegen grenzen van wat acceptabel is voor de bereikbaarheid en woon- en leefklimaat van de buurt, dat iets hogere intensiteiten al snel tot overschrijdingen leiden. Met 400 auto's extra per dag als gevolg van het opheffen van 100 parkeerplaatsen + de heen en weer rijdende touringcars + op termijn de Knip met nog eens extra 400 auto's per dag alleen al van de gebruikers van de Palacegarage zullen de grenzen overschreden worden.
- De grenzen van wat nog acceptabel is voor de bereikbaarheid en het woon- en leefmilieu van de buurt worden bij een noordelijke ontsluiting overschreden.

Plan Hommerson en plan Buitenruimte

Plan Hommerson en de inrichting van de buitenruimte worden in 2015 aan elkaar gekoppeld:

NvU, pag.2: *"Het ingediende initiatief (=plan Hommerson, red.) biedt een uitgelezen kans om werk met werk te maken door het vastgoed en de buitenruimte van de Noordboulevard in samenhang met elkaar zodanig op te waarderen dat deze aan gaat sluiten bij de kwaliteit van de zgn. Morales boulevard. Dit is dan ook opgenomen als onderdeel van de Agenda Scheveningen Bad De Kust Gezond".*

NvU, pag. 11: *"Aangezien de vastgoedontwikkeling en herinrichting van de Noordboulevard een grote samenhang hebben, ligt het voor de hand om hier één gezamenlijke procedure voor te volgen."*

Eind 2016, wanneer de onderzoeken zijn afgerond, komt het college van B&W met een brief aan de gemeenteraad (nr 27), waarin vastgoed en buitenruimte worden losgekoppeld. Daarin wordt ook op pag. 3 de gewijzigde onderzoeksopzet vermeld (project Hommerson zonder Knip) met als argument: *"onder andere vanwege het recent door het college aangekondigde separate project ter realisatie van*

een ongelijkvloerse kruising van de Gevers Deynootweg/Zwolsestraat.” In het bijgevoegde Projectdocument(nr 24) blijkt daar echter niets van.

Sterker nog, de uitgangspunten uit de NvU worden in het projectdocument herhaald, inclusief Knip en touringcars. Maar ook zijn daarin de onderzoeksresultaten, exclusief Knip, touringcars en inclusief opgeheven parkeerplaatsen, gepresenteerd.

De uitgangspunten worden dus bevestigd, maar in hetzelfde document worden onderzoeksresultaten gepresenteerd, die daaraan niet hebben voldaan. Toch wordt het Projectdocument vastgesteld!

Bij de behandeling in de commissie Ruimte op 1 december 2016 heeft Imago in haar inspreeknotitie al kanttekeningen gezet bij de gepresenteerde onderzoeksresultaten, zonder op dat moment de onderzoeksrapporten te kennen. Die werden pas in maart 2017 openbaar.

Door de loskoppeling van vastgoed en buitenruimte maakt ook de Knip geen onderdeel meer uit van Plan Hommerson, maar van de ontwikkeling van de buitenruimte met een andere procedure.

De beschikking Natuurbeschermingswet.

In maart 2017 wordt de Beschikking Natuurbeschermingswet gepubliceerd. Daarin reageert de Omgevingsdienst op de Imagozienswijze op de in december 2016 gepubliceerde ontwerpbeschikking. Dan wordt voor het eerst (de studies zijn tot dat moment nog geheim, ook voor de klankbordgroep) informatie gegeven over de achtergrond van de opheffing van de 137 parkeerplaatsen. Dat blijkt een tekening te zijn van de architect van Hommerson uit februari 2015 (bijlage 7), toen de Knip nog volledig onderdeel van het plan was. Zonder Knip is ook de opheffing niet nodig. Het is ten onrechte als uitgangspunt gehanteerd. De Omgevingsdienst stelt echter, dat deze opheffing een gevolg is van het project.

Toen de tegenstrijdigheid werd ontdekt heeft de Omgevingsdienst nog gauw even een nieuwe voorwaarde: *2) De parkeergarage mag pas in gebruik worden genomen nadat de 137 parkeerplaatsen aan de openbare weg (betaald parkeren) zijn opgeheven* in de definitieve beschikking opgenomen, om er achteraf een juridisch tintje aan te kunnen geven.

Door een, aan onervarenheid van de Imagoleden te wijten vergissing wordt het beroep van Imago tegen de Beschikking niet ontvankelijk verklaard.

M.E.R. beoordeling

Op 16 mei 2017 volgt het collegebesluit, dat er geen milieueffectrapportage voor de vastgoedontwikkeling Noordboulevard Scheveningen (project Hommerson) hoeft te worden opgesteld. Het besluit is gebaseerd op bijlage 1 Aanmeldingsnotitie Merbeoordeling (nr 28), waarin alle in opdracht van Hommerson uitgevoerde onderzoeken zijn opgenomen: *Volgens deze rapporten zouden de effecten van de Hommersongarage met noordelijke ontsluiting bij Carlton Beach op verkeersafwikkeling, stikstofdepositie, geluidhinder en luchtkwaliteit verwaarloosbaar zijn.*

- Met de hiervoor geconstateerde manco's valt te betwijfelen of nog dezelfde conclusie valt te trekken.

Daarnaast zijn er nog de volgende kanttekeningen bij dit, ook door de Anteagroup opgestelde, rapport te plaatsen:

- Het plan wordt als geheel passend in het Masterplan Kust verklaard door te verwijzen naar de daarin opgenomen tekst, waarin het parkeerterrein voor de Oranje flats als ontwikkellocatie wordt aangewezen. Kennelijk is de voor- en achterkant van de Oranje flats gewisseld. Plan Hommerson is eigenlijk het alternatief voor het onzalige plan voor een parkeergarage met hoge flats op de tramkeerlus.

Par. 3.3., pag. 23: *“De locatie van de ontwikkeling op de Noordboulevard is in het Masterplan dan ook opgenomen als ‘ontwikkellocatie’.* En *“Oftewel, de herontwikkeling van Noordboulevard Scheveningen past geheel binnen de ambities van het Masterplan Scheveningen Kust.”*

- Par. 4.3, pag. 30/31: *In het gebouw boven de parkeergarage zijn horeca (restaurants en cafés met het akoestische karakter van een bruincafé of rustiger) en winkels geprojecteerd. In het*

horecapaviljoen zijn enkel horeca-activiteiten voorzien (ook met het karakter van een bruincafé of rustiger). De afstand tot het gebouw met horeca/detailhandel en omliggende woningen bedraagt minimaal 18 meter, de afstand tussen het paviljoen en omliggende woningen bedraagt minimaal 92 meter (zie Figuur 4.3). Er wordt daarmee (ruimschoots) voldaan aan de aanbevolen adviesafstand van 10 meter uit de VNG-publicatie. Of het in de nieuwe horeca en het paviljoen bij een karakter van bruin café of rustiger blijft, is nog nergens vastgelegd. Kortom: volgens Anteagroup ontstaat er geen geluidhinder vanwege horeca-activiteiten. Toen was natuurlijk de nieuwe normloze geluidsverordening ook nog niet bekend.

- *Hoofdstuk 5: Hierin wordt ingegaan op de cumulatie van effecten, wanneer plan Hommerson en de herinrichting van de buitenruimte in samenhang worden beschouwd. Bij de beoordeling van de cumulatie gaat het er om of de beoordeling zoals opgenomen in de voorgaande hoofdstukken anders wordt door de cumulatie.*

Het rapport concludeert: De herinrichting van de Noordboulevard leidt niet tot extra verkeersbewegingen. Er is derhalve geen sprake van cumulatie van verkeerseffecten.

Bij de beschrijving van de herinrichting Noordboulevard wordt de Knip niet vermeld, terwijl het op dat moment nog wel degelijk een onderdeel van de herinrichting is, als essentiële maatregel om de ambities van het programma De Kust Gezond te kunnen realiseren. Dus wordt ook de omleiding van de gebruikers van de Palacegarage en ander bestemmingsverkeer en de extra belasting daardoor op de Gevers Deynootweg, niet meegenomen in de beoordeling. Er treedt wel degelijk cumulatie van verkeersbewegingen op.

Bijlage 5

Gehanteerde verkeersintensiteiten Gevers Deynootweg en Zeekant

Bron: bijlage 2 Akoestisch rapport (nr 4), bijlage 1 verkeersintensiteiten

| 2016 | | | | 2026 | | | | 2026 met plan | | | | | | |
|--------------------------|-------------|------------|------------|-----------|---------------|-------------|------------|---------------|-----------|---------------|-------------|------------|------------|-----------|
| etmaal | dag | avond | nacht | etmaal | dag | avond | nacht | etmaal | dag | avond | nacht | | | |
| lijnbus | 0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | lijnbus | 0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | lijnbus | | | | |
| rest | 2225 | 131 | 110 | 26 | rest | 2380 | 140 | 117 | 28 | rest | | | | |
| licht | 2158 | 127.3 | 106.5 | 25.6 | licht | 2309 | 136.2 | 113.9 | 27.4 | licht | | | | |
| middel | 45 | 2.6 | 2.2 | 0.5 | middel | 48 | 2.8 | 2.3 | 0.6 | middel | | | | |
| zwaar | 22 | 1.3 | 1.1 | 0.3 | zwaar | 24 | 1.4 | 1.2 | 0.3 | zwaar | | | | |
| totaal | 2225 | 131 | 110 | 26 | totaal | 2380 | 140 | 117 | 28 | totaal | 4507 | 266 | 222 | 53 |
| licht | 2158 | 127.3 | 106.5 | 25.6 | licht | 2309 | 136.2 | 113.9 | 27.4 | licht | 4425 | 261.0 | 218.3 | 52.5 |
| middel | 45 | 2.6 | 2.2 | 0.5 | middel | 48 | 2.8 | 2.3 | 0.6 | middel | 57 | 3.3 | 2.8 | 0.7 |
| zwaar | 22 | 1.3 | 1.1 | 0.3 | zwaar | 24 | 1.4 | 1.2 | 0.3 | zwaar | 26 | 1.5 | 1.3 | 0.3 |
| tram | 0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | tram | 0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | tram | 0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Verharding trambaan: 0.0 | | | | | | | | | | | | | | |

| 2016 | | | | 2026 | | | | 2026 met plan | | | | | | |
|-----------------------------|-------------|------------|------------|-----------|---------------|-------------|------------|---------------|-----------|---------------|-------------|------------|------------|------------|
| etmaal | dag | avond | nacht | etmaal | dag | avond | nacht | etmaal | dag | avond | nacht | | | |
| lijnbus | 309 | 19.4 | 12.8 | 3.1 | lijnbus | 309 | 19.4 | 12.8 | 3.1 | lijnbus | | | | |
| rest | 5295 | 310 | 254 | 70 | rest | 5657 | 331 | 271 | 74 | rest | | | | |
| licht | 5137 | 300.8 | 246.4 | 67.6 | licht | 5488 | 321.4 | 263.2 | 72.2 | licht | | | | |
| middel | 116 | 6.8 | 5.6 | 1.5 | middel | 124 | 7.3 | 6.0 | 1.6 | middel | | | | |
| zwaar | 42 | 2.5 | 2.0 | 0.6 | zwaar | 45 | 2.7 | 2.2 | 0.6 | zwaar | | | | |
| totaal | 5604 | 330 | 267 | 73 | totaal | 5966 | 351 | 284 | 78 | totaal | 8093 | 476 | 385 | 105 |
| licht | 5137 | 300.8 | 246.4 | 67.6 | licht | 5488 | 321.4 | 263.2 | 72.2 | licht | 7604 | 445.8 | 364.0 | 99.7 |
| middel | 425 | 26.2 | 18.3 | 4.7 | middel | 433 | 26.7 | 18.7 | 4.8 | middel | 442 | 27.2 | 19.1 | 4.9 |
| zwaar | 42 | 2.5 | 2.0 | 0.6 | zwaar | 45 | 2.7 | 2.2 | 0.6 | zwaar | 47 | 2.8 | 2.3 | 0.6 |
| tram | 403 | 23.2 | 17.3 | 7.0 | tram | 403 | 23.2 | 17.3 | 7.0 | tram | 403 | 23.2 | 17.3 | 7.0 |
| Verharding trambaan: asfalt | | | | | | | | | | | | | | |

| 2016 | | | | 2026 | | | | 2026 met plan | | | | | | |
|--------------------------|------------|-----------|-----------|----------|---------------|------------|-----------|---------------|----------|---------------|-------------|-----------|-----------|-----------|
| etmaal | dag | avond | nacht | etmaal | dag | avond | nacht | etmaal | dag | avond | nacht | | | |
| lijnbus | 0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | lijnbus | 0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | lijnbus | | | | |
| rest | 453 | 27 | 20 | 6 | rest | 485 | 29 | 21 | 6 | rest | | | | |
| licht | 440 | 26.4 | 19.1 | 5.9 | licht | 471 | 28.2 | 20.4 | 6.3 | licht | | | | |
| middel | 12 | 0.7 | 0.5 | 0.2 | middel | 13 | 0.8 | 0.6 | 0.2 | middel | | | | |
| zwaar | 1 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | zwaar | 1 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | zwaar | | | | |
| totaal | 453 | 27 | 20 | 6 | totaal | 485 | 29 | 21 | 6 | totaal | -105 | -6 | -5 | -1 |
| licht | 440 | 26.4 | 19.1 | 5.9 | licht | 471 | 28.2 | 20.4 | 6.3 | licht | -119 | -7.2 | -5.2 | -1.6 |
| middel | 12 | 0.7 | 0.5 | 0.2 | middel | 13 | 0.8 | 0.6 | 0.2 | middel | 13 | 0.8 | 0.6 | 0.2 |
| zwaar | 1 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | zwaar | 1 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | zwaar | 1 | 0.1 | 0.1 | 0.0 |
| tram | 0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | tram | 0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | tram | 0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Verharding trambaan: 0.0 | | | | | | | | | | | | | | |

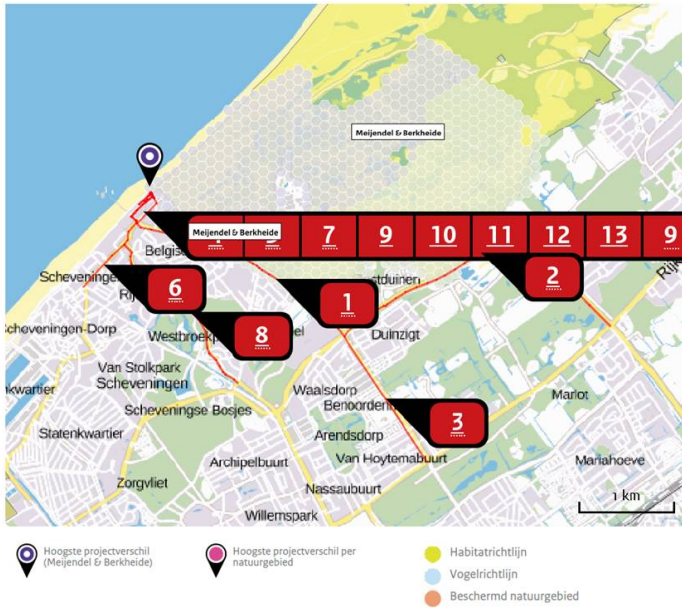
De cijfers 2016 en 2026 autonoom zijn afkomstig van DSO, afd. Verkeer

De cijfers 2026 met plan afkomstig uit het rapport Toets Natuurbeschermingswet d.d. 21-9-2016 van Antegroup.

Stikstofdepositie Natura 2000

Fig. 1 Bron: Bijlage bij Beschikking Natuur 2000-gebieden d.d. 23-3-2017

Depositie natuur-gebieden

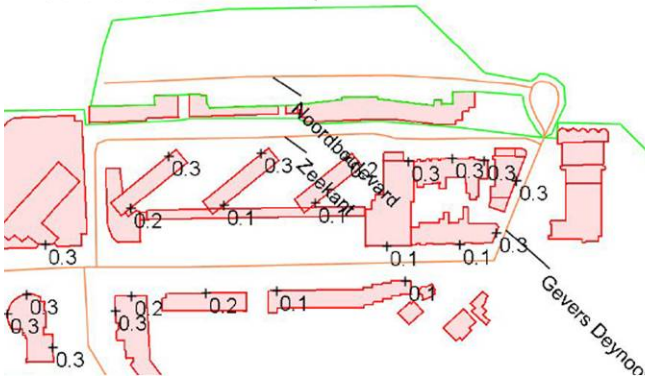


Ter oriëntatie:
De hoogste projectbijdrage van 2,97 mol/ha/jaar vindt dus DAAR plaats!

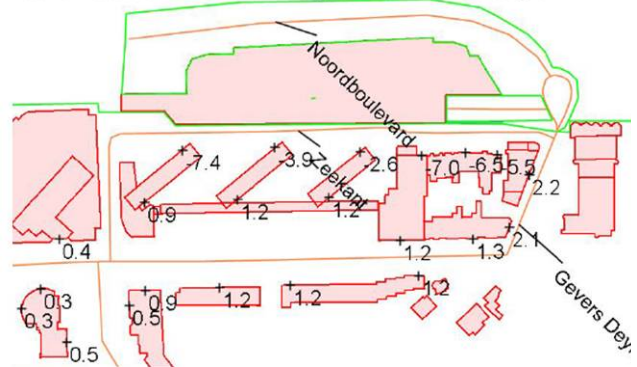


Geluidhinder

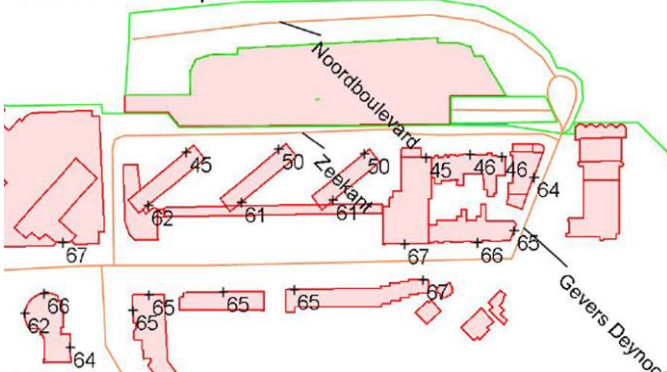
Toename 2016 2026 zonder plan



Toename situatie 2026 zonder plan naar 2026 met plan



Situatie 2026 met plan



Tabel Verklaring GES-score verkeerslawaaï

| Lden [dB] excl. aftrek art. 110g Wgh | ernstig gehinderden [%] | GES-score |
|--------------------------------------|-------------------------|-----------|
| < 43 | 0 | 0 |
| 43 - 47 | 0 - 3 | 1 |
| 48 - 52 | 3 - 5 | 2 |
| 53 - 57 | 5 - 9 | 4 |
| 58 - 62 | 9 - 14 | 5 |
| 63 - 67 | 14 - 21 | 6 |
| 68 - 72 | 21 - 31 | 7 |
| ≥73 | ≥31 | 8 |

Verkeersafwikkeling

Verliestijd in seconden/voertuig (gehele netwerk)

| Scenario | situatie zonder ontwikkelingen | situatie met ontwikkelingen | Verschil |
|----------|--------------------------------|-----------------------------|----------|
| 1 | 33 | 35 | 2 |
| 2 | 146 | 152 | 6 |
| 3 | 64 | 75 | 11 |
| 4 | 446 | 237 | -209 |

Wachtrijlengte in meters kruispunt Zwolsestraat/GD-weg

| Scenario | situatie zonder ontwikkelingen | | situatie met ontwikkelingen | | Verschil | |
|----------|--------------------------------|---------|-----------------------------|---------|----------|---------|
| | rechtsaf | linksaf | rechtsaf | linksaf | rechtsaf | linksaf |
| 1 | 12 | 6 | 20 | 10 | 8 | 4 |
| 2 | 24 | 8 | 158 | 25 | 134 | 17 |
| 3 | 11 | 12 | 19 | 39 | 8 | 27 |
| 4 | 458 | 9 | 391 | 19 | -67 | 10 |

rechtsaf = Zwolsestraat ri Zw. Pad met opstelstrook van 140m

linksaf = GD-weg ri Zwolsestraat met opstelstrook van ca. 50m

Cyclustijden in seconden Zwolsestraat

| Scenario | situatie zonder ontwikkelingen | situatie met ontwikkelingen | Verschil |
|----------|--------------------------------|-----------------------------|----------|
| 1 | 49 | 42 | -7 |
| 2 | 49 | 68 | 19 |
| 3 | 52 | 50 | -2 |
| 4 | 65 | 69 | 4 |

Herkomst uitgangspunt opheffen 137 parkeerplekken

Onderstaande tekening van de hand van de architect van Hommerson is uitgangspunt geweest voor alle onderzoeksrapporten van Hommerson. **Van 19 februari 2015!**

In die periode zat de Knip nog volledig in de planvorming zoals ook mag blijken uit de later vastgestelde NvU/RK Noordboulevard. En liep nog de planvorming over de aanpassing van het kruispunt Zwolsestraat-Gevers Deynootweg in verband met de opwaardering van lijn 1 en 9 tot Randstadrail-kwaliteit. Deze aanpassing is inmiddels gerealiseerd.

Uit akoestische rapport (nr 4), Figuur 2.1: Onttrokken parkeerplaatsen uit de openbare ruimte (bron: Bureau voor Stedenbouw en Architectuur Wim de Bruijn BV d.d. 19-02-2015)

