



Bewoners- en Wijkvereniging Noordelijk Scheveningen
Gentsestraat 22a - 2587 HT Scheveningen – 070 3541081

Aan: Gemeente Den Haag
Dienst Stadsbeheer, afdeling Milieu en Vergunningen
t.a.v. de heer J.H. Post
Postbus 12651
2500 DP Den Haag

Scheveningen, 27 oktober 2009

Onderwerp: INSPRAAK PLAN-MER SCHEVENINGEN KUST

Ons Kenmerk: BNS 09026

Geacht College,

Hierbij bied ik u namens onze bewonersvereniging onze zienswijze aan op het Plan-MER concept-Masterplan Scheveningen Kust en het concept-Masterplan Scheveningen Kust.

Bij deze aanbieding maken wij de volgende opmerkingen.

Rode draad in onze visie op het Plan-MER en op het concept-Masterplan is de kwalificatie ‘voorlopig’. Over de uitvoering van de omschreven projecten bestaat geen enkele zekerheid, laat staan over de vormgeving, waarover projectontwikkelaars nu eenmaal graag zelf beslissingen nemen. In concrete zin hebben bewoners daardoor geen idee, waarop zij dienen te reageren.

Ons commentaar op het concept Masterplan is op geen enkele wijze aan te merken als instemming met concrete projecten. Daarvoor is het perspectief te vaag. Om die reden hebben wij gekozen voor de omschrijving van een aantal omgevingsfactoren, waaraan de door-ontwikkeling van deze plannen dient te voldoen. De globale stedenbouwkundige visie, waarvoor door het BOB-platform de basis is gelegd, steunen wij.

In uw openbare kennisgeving van de terinzagelegging stelt u, dat het Plan-MER op hoofdlijnen een indruk geeft van de te verwachten milieueffecten bij realisering van de voorgestelde visie. Op grond van de thans voorliggende project-ideeën achten wij dat onmogelijk.



(Onderwerp: INSpraak PLAN-MER SCHEVENINGEN KUST)

Behalve de vage invulling van de uw stedenbouwkundige visie, ligt daaraan tevens ten grondslag het volledig ontbreken van een deugdelijk onderbouwd verkeersplan. Daarmee bewijst u de voortgang van dit project een slechte dienst. Wij herinneren ons de toezegging van de gemeenteraad, dat bij gebreke van een degelijk verkeersplan ‘geen schop de grond ingaat’. Op basis van de thans door u voorgelegde stukken ligt die consequentie binnen handbereik.

Daarnaast heeft na lezing van het Plan-MER bij ons de stellige overtuiging postgevat, dat uw bureau Arcadis - na het raadsbesluit daartoe op 16 juli 2008 - met deze milieustudie is begonnen, voordat op 10 juli 2009 bij besluit van b&w de stedenbouwkundige visie van het Masterplan tot stand was gekomen. Hierbij zijn beide plannen niet meer volledig op elkaar afgestemd. Als consequentie is voor de stedenbouwkundige ontwikkeling van Scheveningen de projectbeschrijving van het Plan-MER leidend geworden en niet het concept-Masterplan. Dat is niet alleen ongewenst, maar ook de wereld op zijn kop. Wij verwachten op deze stelling van u een eenduidige reactie.

Voorts stellen wij vast, dat u met de inzending van ruim 300 pagina's leeswerk het grootste deel van onze wijkbewoners voor de onmogelijk opgave hebt geplaatst actief en zinvol aan dit ontwikkelingsproces deel te nemen. Kennisnemen van uitsluitend de samenvatting is voor ons werk onvoldoende. Op deze manier is de in uw beleid opgenomen burgerparticipatie bij zaken die er voor burgers werkelijk toe doen een lachertje. Tevens geven wij in één van de bijlagen aan, dat door ons geconstateerde fouten in het Plan-Mer de indruk kunnen wekken, dat de inspraak en samenspraak voor niets zijn geweest. De verschillende groepen Scheveningse vrijwilligers die zich wel aan dit enorme project hebben gewaagd, verdienen daarvoor een enorme pluim.

De volgende bij deze zienswijze behorende vier bijlagen maken integraal onderdeel uit van onze inspraakreactie.

Hoogachtend,
Bewonersvereniging Noordelijk Scheveningen

Martin Bevers, voorzitter

Steven Witkam, lid Algemeen Bestuur



Bewoners- en Wijkvereniging Noordelijk Scheveningen
Gentsestraat 22a - 2587 HT Scheveningen – 070 3541081

inhoudopgave

inleiding	1 – 2
inhoudopgave	3
reactie op plan MER masterplan Scheveningen kust m.b.t. ruimtelijke ordening	4 - 6
reactie op het concept Masterplan Scheveningen kust m.b.t. ruimtelijke ordening	7 - 12
reactie op plan MER masterplan Scheveningen kust m.b.t. verkeer	13 - 20
reactie op plan MER masterplan en concept Masterplan Scheveningen kust m.b.t. leefbaarheid	21 - 22
verzendljst	23 - 25



Bewonersvereniging Noordelijk Scheveningen

Commissie Verkeer en Ruimtelijke Ordening
Gentsestraat 22a - 2587 HT Scheveningen 070 3541081

Scheveningen 21 oktober 2009

Reactie van de commissie Verkeer en Ruimtelijke Ordening (VRO) van de Bewonersorganisatie Noordelijk Scheveningen (BNS) op plan MER masterplan Scheveningen kust.

m.b.t. ruimtelijke ordening in Scheveningen-Bad, noordelijk Scheveningen en het Belgisch Park.

Inleiding

Het Masterplan is gericht op de ruimtelijke ontwikkeling van het plangebied Scheveningen-kust in de periode tot 2020 en het kan – analoog aan de procedure die het college deze maand heeft gekozen voor PlanMER Masterplan Kijkduin - de status krijgen van structuurvisie in de zin van artikel 2.1 Wro. Het is dan een beleidsstuk met de hoofdlijnen van de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling van het gebied. De commissie VRO ziet het ruimtelijk plan als hoofddocument en het plan MER als een bijlage met een nadere studie en verantwoording van de milieufactoren.

Drie belangrijke elementen: het verplaatsen van het Casino, de verplaatsing c/q ophoging van de zeekering en de ontwikkeling van een nieuwe Pier zijn cruciaal in het Masterplan. Het heeft ons verbaasd dat de consequenties hiervan in het plan MER niet zijn onderzocht.

Beoordelingen in plan MER

Verschillende varianten en effecten worden beoordeeld. Niet duidelijk is geworden wie nu wat heeft beoordeeld en welke criteria hiervoor zijn toegepast. In veel gevallen ontbreekt de onderbouwing. Technische bijlagen geven onjuist cijfermateriaal en soms ontbreken ze geheel.

Als voorbeeld: pag. 55-163-164 Er zou een aardgas transportleiding (wel of geen hoge druk?) tot aan de tramremise liggen op de Harstenhoekweg (wijk Harstenhoek). Op deze locatie is een groot aantal woningen gedacht tot wel 10 bouwlagen hoog (pag. 147) en mogelijk daarbij een parkeergarage voor autobussen. Het effect van die gasleiding hierop wordt tot onze grote verwondering beoordeeld als: licht negatief. Woningbouw zou op deze locatie niet tot problemen leiden. Verduidelijking en onderbouwing in deze en veel andere gevallen is absoluut noodzakelijk, namelijk m.b.v. een technische kaart met ligging leiding en gasdruk.



Criteria

Twee citaten, twee gedachten, maar ze spreken elkaar tegen:

‘Bad heeft een weggestopt strand en het is een badplaats zonder hart; De economie van Bad gaat achteruit’ (citaat pag. 165 MER).

‘Scheveningen draait goed en is zeer belangrijk voor de Haagse economie’ (citaat pag. 18 concept masterplan)

Welk criterium is hier gebruikt om dit in een MER te beschrijven. Wat heeft dit met milieu te maken? Het doel van een Plan-MER is het milieubelang een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming over ruimtelijke plannen.

En welke criteria worden gehanteerd? Dit is hinken op verschillende gedachten. Sterker nog: we hebben de stellige indruk dat het MER eerder is geschreven dan de startnotitie, het concept Masterplan, waar de inbreng van de Scheveningse bewoners en ondernemers wél in is verwerkt. De commissie VRO ziet hierover graag duidelijkheid, voordat de Commissie voor de MER haar advies kan uitbrengen.

Palacepromenade

In het MER wordt gesproken van uitbreiding van het Palacecomplex zeewaarts (pag. 25). Dit komt niet voor in het concept Masterplan. Het MER rept hierover niet verder, dus ook niet over de verschillende varianten. Verderop in het MER staat het voornemen het Palacecomplex te slopen (pag. 147).

We treffen drie lezingen aan:

- In de door de gemeente, huis aan huis verspreide versie van de samenvatting van het **concept masterplan** wordt aangegeven dat er in Scheveningen Bad niet zal worden gesloopt.

- Op 10 juli zegt **wethouder Norder** voor een groot publiek in de visafslag: ‘er komt geen grootschalige sloop’. Dit werd door de gemeente uitgebreid gecommuniceerd in de media. Artist impressions gaven een duidelijk beeld van nieuwe situaties, waaronder die van het huidige Palacecomplex.

- Het **MER** denkt hier blijkbaar anders over en het beschrijft de sloop en nieuwbouw ten noorden van het Kurhaus (pag. 147). Dit kan alleen het Palacecomplex zijn en sloop daarvan is niet kleinschalig.

De aanvulling ‘als voorzien in het Masterplan’ is onjuist c.q. achterhaald. Hieruit valt wederom te concluderen dat dit MER werd geschreven op een moment dat de kaders van het later aangeboden Masterplan nog niet vaststonden.

Railvoertuig over de Nieuwe Parklaan of de Badhuisweg?

Dit zou nog onderzocht moeten worden (pag 34).

Zie ook tabel beoordelingscriteria op pag. 43, onder aspect Landschap en cultuurhistorie: inpassing (zichtlijnen) en cultuurhistorische waarden.

Op pag. 147 wordt gewezen op de cultuurhistorische waarde van zowel het Kurhaus als de lange as die haaks hierop eindigt (de Kurhausweg en de Badhuisweg). Deze blijven in de



planvorming vanzelfsprekend behouden is hier geformuleerd. De contradictie in het MER is hier groot.

Gezien het mooie zicht vanaf de Badhuisweg op het Kurhaus en de cultuurhistorische waarde van het beschermd stadsgezicht Belgisch Park acht de commissie VRO hier een trambaan taboe. Daarnaast leidt dit tot verlies van parkeergelegenheid voor bewoners en bedrijven.

Vleermuizen??

Het is de commissie VRO niet bekend dat in de te slopen gebouwen zoals het Casino, Politiebureau en parkeergarage Nieuwe Parklaan vleermuizen kolonies wonen (pag. 54). De vernietiging van deze kolonies is licht negatief beoordeeld (0/-). Volgens ons zitten vleermuizen niet in gebouwen van Bad, maar in de bunkers in Oostduinen.

Conclusie

De commissie VRO mist in het MER op het gebied van ruimtelijke ordening belangrijke elementen (zie inleiding) en constateert feitelijke onjuistheden; Dit MER is kennelijk nog niet volledig, vandaar dat de commissie VRO uitsluitend kan volstaan met deze voorlopige zienswijze op een onvolledig product.

Namens de Bewonersvereniging Noordelijk Scheveningen, de werkgroep Ruimtelijke Ordening van de commissie VRO

Bert van Swol, Wim Voerman, Steven Witkam

Bijlage: reactie van de commissie Verkeer en Ruimtelijke Ordening (VRO) van de Bewonersorganisatie Noordelijk Scheveningen (BNS) op het concept Masterplan Scheveningen kust d.d. 10-07-2009

Voor meer informatie:

Steven Witkam, Gentsestraat 164, 2587 HZ Den Haag, 06 54792286, email: steven@witkam.nl



Bewonersvereniging Noordelijk Scheveningen

commissie Verkeer en ruimtelijke ordening
Gentsestraat 22a - 2587 HT Scheveningen 070 3541081

Scheveningen, 21 oktober 2009

Reactie van de commissie Verkeer en Ruimtelijke Ordening (VRO) van de Bewonersorganisatie Noordelijk Scheveningen op het concept Masterplan Scheveningen kust d.d. 10-07-2009

Met betrekking tot ruimtelijke ordening

Algemeen

De commissie VRO heeft kennis genomen van het concept Masterplan Scheveningen-kust. Allereerst wil de commissie haar waardering uitspreken over de stedenbouwkundige visie zoals die is omschreven. Daarnaast wil de commissie de auteur complimenteren met de productie van een zeer goed leesbaar plan.

Twee leden van de commissie VRO namen deel in het BOB-platform en zien een groot aantal adviezen terug in het concept Masterplan. Het behoud van woningen en de keuze voor kleine, beschutte pleinen, in tegenstelling tot de studie van bureau Jerde, worden zeer gewaardeerd.

De thans gemaakte keuze om middels een planmatige en gefaseerde aanpak te werken, uitgaande van wat goed functioneert en waard is om te behouden, spreekt ons zeer aan. In deze context zijn wij bereid om verder met u mee te willen werken aan verbetering en vernieuwing van Scheveningen Bad, waar dat mogelijk en gewenst is. Dit laatste zal uit de verdere, meer gedetailleerde, gemeentelijke studies moeten blijken.

Naast complimenten roept het concept Masterplan ook een aantal vragen op die we graag beantwoord zien voordat de gemeenteraad zich hierover buigt.

Artist impressions

De artist impressions geven ideeën over deelplannen weer. Wij gaan ervan uit dat de stedenbouwkundige richting, die deze aangeven, niet geheel vrijblijvend is.

Locatie Europa Hotel: Hier verrijst een bouwwerk dat minstens even hoog is als het naastliggende gebouw met de gouden bal. In de tekst van het concept Masterplan ontbreekt elke informatie over deze ontwikkeling. Door het ontbreken hiervan zijn de milieuconsequenties niet opgenomen in het plan MER. Dit is voor de bewoners een belangrijk gemis.



Locatie entree Pier aan het einde van de Zwolsestraat: Een deel van Emma Staete staat op palen. Wij twijfelen aan de haalbaarheid hiervan. Mocht het achteraf niet uitvoerbaar blijken, dan achten wij handhaving van het flatgebouw een absolute eis.

Locatie theaterplein: de artist impression geeft een bouwhoogte van plaatselijk 12 etages weer. In het drukwerk concept Masterplan (pag. 59) geeft een foto-impressie ook wel 12 etages met daarboven een grote glazen koepel. Opmerkelijk is dat de bebouwing aan de overzijde van de Badhuisweg in het plan juist laag wordt gehouden vanwege de relatie met de bouwhoogte van het beschermd stadsgezicht Belgisch Park.

Een zorgvuldige stedenbouwkundige studie van de locatie in groter verband ivm de inpassing van nieuwbouw aan het Theaterplein achten wij noodzakelijk.

Wij concluderen uit het voorgaande, dat genoemde artist impressions een waardevolle, informatieve aanvulling zijn op het concept Masterplan Scheveningen-kust met name wat betreft de voorgestane bouwmassa's en adviseren u dan ook ze integraal onderdeel ervan te laten uitmaken.

Zeewering / nieuwbouw Boulevard Bad

Grote delen van het concept Masterplan vallen of staan bij het verschuiven van de kustverdediging. Zoals omschreven duurt de besluitvorming hierover minstens twee jaar, daarna volgt het proces van planvorming en vervolgens het proces van uitvoering. Het concept Masterplan noemt hiervoor (indien mogelijk) een tijdsspanne van 2010 – 2020. Dit roept vraagtekens op gezien de periode van planvorming tot en met uitvoering van de Boulevard Morales. Als de verlegging van de zeewering, met een nieuwe Boulevard, in Bad langer op zich laat wachten, blijft er onvoldoende samenhang over voor de resterende ontwikkelingen van Scheveningen Bad. Wij steunen overigens uw beleid om in dit stadium van planvorming pro-actief om te gaan met noodzakelijke verbetering van de zeewering in Bad.

Met de vernieuwing, met ophoging, van de Boulevard in Bad zal, analoog met de Morales-Boulevard, de huidige Boulevardbebouwing moeten plaatsmaken voor nieuwbouw op minstens 3 tot 4 meter grotere hoogte. Dit zal problemen geven - denk aan de bebouwing voor het Kurhaus-terras -, maar ook mogelijkheden.

Conform het advies van het BOB-platform adviseren wij u vooral te focussen op het ontwikkelen van Bad rekening houdend met de sterke weers- en seizoensafhankelijkheid. Dat betekent focussen op een compacte winterbadplaats - als aanvulling en ondersteuning van de zomerbadplaats - met nadruk op het kerngebied.

Palace

De Palacepromenade en het Palaceplein zijn terecht als kerngebied aangewezen met een opdracht tot een nadere studie. Wij wezen eerder op het belang dat wij stellen in het behoud van de goede en relatief nieuwe Palace-appartementen.



De tekeningen in het plan zijn erg ingrijpend: sloop van het gehele bedrijfsgebied, inclusief de beide parkeerlagen - behorend bij de woningen - op het dak ervan.

Gezien het belang van een winterbadplaats willen wij het winkelgebied niet missen. Wij adviseren u zorgvuldig onderzoek te doen naar de technische infrastructuur van het bedrijfs- en wooncomplex, omdat e.e.a. nogal verweven is.

Tevens dient dit onderzoek – i.s.m. met de eigenaren en huurders - zich te richten op de bouw- en gebruikstechnische kwaliteit van het bedrijfsgebied. Wat goed functioneert – economisch, qua bezoek en passend in een economische totaalvisie voor Bad – zouden wij graag willen behouden.

De relatie met de Boulevardbebouwing, zoals hiervoor beschreven, is van belang.

Tevens kan middels een planmatige en gefaseerde aanpak, uitgaande van wat goed functioneert en waard is om te behouden het Palacepromenadegebied worden verbeterd en vernieuwd, waar dat mogelijk en gewenst is.

Uitzicht op zee, de relatie met het nieuwe Pierplein en een ruimtelijk aantrekkelijker binnengebied kunnen hier onderdeel van uitmaken.

Als de parkeergarage onder het Palaceplein haalbaar wordt (bij de verschoven zeewering) zal dit een impuls geven voor de ondernemers om te willen investeren.

Locatie Palace plein

De commissie ziet een contradictie in de ontwikkeling van dit plein: enerzijds het verkleinen en ‘gezellig maken’, anderzijds hier een ‘tophalte’ van het openbaar vervoer aanleggen. Zoals de huidige haltes er nu bijliggen lijkt het wel een spoorweg emplacement. Wij wijzen deze combinatie af.

Een scheiding tussen OV en autoverkeer is hier ons inziens een absolute voorwaarde. De mogelijkheid om onder dit plein een parkeergarage te bouwen biedt een unieke kans het autoverkeer ondergronds af te wikkelen vanaf de Zwolsestraat tot voorbij de parkeergarage aan de Nieuwe Parklaan. Wij vragen u deze optie nader te onderzoeken.

Casino

Het Casino wordt gesloopt zei de heer Norder in zijn presentatie op 10 juli 2009. De commissie VRO vraagt op welke locatie de gemeente de nieuwbouw van het Casino in gedachten heeft. Het concept Masterplan geeft geen concreet inzicht in mogelijke locaties.

Randstadrail rond theaterplein

In de schets op pag. 59 maakt Randstadrail twee scherpe bochten. Technisch zijn wij hierin niet onderlegd, maar gezien de problemen met Randstadrail elders in Haaglanden zetten wij hierbij de nodige vraagtekens. Het alternatief om Randstadrail over de Badhuisweg te laten rijden wordt door ons verworpen omdat dit een absolute aantasting is van het fantastische zicht op het Kurhaus. Fotomontages van het zicht op het Kurhaus van Badhuisweg en Kurhausweg, met huidige en eventuele nieuwe situatie, zouden dat inzichtelijk moeten maken t.b.v. een zorgvuldige afweging.



Locatie Canton

Renovatie c.q. nieuwbouw - geen massieve hoogbouw - met oog voor het naastliggend beschermd stadsgezicht wordt toegejuicht. We zijn benieuwd.

Locatie tramkeerlus

Bebouwing van de tramkeerlus aan het Zwarte Pad met 40 – 60 woningen / appartementen is, volgens het plan, gefaseerd pas na 2020.

Planning na 2020 roept bij ons de vraag op hoe hier na 11 jaar over zal worden gedacht. Wij adviseren u deze keerlus geschikt te houden voor het opstellen van de voor Bad belangrijke stadsbussen en touringcars. Dit is ook nu al een cruciale bufferruimte voor openbaar vervoer bij evenementen.

Locatie tramremise

Van de te bouwen woningen moet 1/3 deel sociale woningbouw zijn. Rekensom leert 200 woningen op remiseterrein plus 40 – 60 woningen op de tramkeerlus is totaal $250/3 = 83$ sociale huurwoningen. Rondom de tramremise bestaat reeds erg veel sociale woningbouw; een grote concentratie op die locatie is niet in de geest van evenredige verdeling.

1 woning is gemiddeld 300 m³ → 200 woningen is 60.000 m³. + Skotel + parkeren touringcars. Hoe groot wordt die bouwmasa? Massieve hoogbouw past niet in de harmonie van de Harstenhoekweg en omgeving.

Deze locatie zal al moeilijk genoeg zijn om te ontwikkelen. Opnemen van touringcars maakt het extra duur en complex. Het heeft de voorkeur de touringcars in de open lucht in de hiervoor genoemde keerlus te laten parkeren.

Tevens hebben wij twijfels aan het nut van opnemen van een nieuwe openbare parkeergarage op deze toch al dure plek, terwijl de bestaande, grote parkeergarage aan de Zwolsestraat ernstig onderbezet is. De eigenaar was bereid te investeren in een tweede en meer zeewaarts gelegen in/uitgang voor vele miljoenen, maar zal dat niet zijn als deze concurrerende garage wordt gebouwd. Wij zijn van mening, dat eerst bestaande voorzieningen optimaal dienen te worden benut, alvorens aanvullende worden gebouwd. Wij verwijzen voor een andere oplossing van de invulling van de locatie ook naar het voorstel van het BOB-platform, met behoud van de bestaande bebouwing.

In de Ontwikkelingsstrategie van het plan ontbreekt de planning voor de locatie tramremise.

Locatie Pier

Dat er met de Pier iets moet gebeuren ligt duidelijk vast in het advies van het BOB-platform. De commissie VRO juicht herontwikkeling toe. De artist impression stemt hoopvol, nu nog een initiatiefnemer vinden.

Locatie Lourdes kerk

Wij ondersteunen de gedachte om de kerk een passende functie te geven. Middels het behoud van de kerk blijft het waardevolle stedelijk ensemble intact.



Locatie politiebureau

Wethouder Norder heeft in zijn presentatie aangegeven, in het kader van sloop van de huidige bebouwing bij het nieuwe Theaterplein, dat een politiebureau in Bad noodzakelijk is. Het BOB-platform adviseerde de locatie tramremise aan de zijde van de Zwolsestraat. Een zorgvuldige studie naar een goede locatie in Scheveningen-Bad is noodzakelijk.

Verkeercirculatie bewoners kuststrook

Na invoering van divers éénrichtingverkeer in de kuststrook ontstaat de vraag hoe bewoners hun eigen parkeervoorzieningen ook op drukke dagen kunnen bereiken. Belangrijk dat de gemeente bij het oplossen van het grote verkeersvraagstuk in Bad de dagelijkse noodzakelijke bereikbaarheid van de woningen en bedrijven, voor de bewoners en ondernemers, niet vergeet. Hiervoor vragen wij meer aandacht in het plan.

Oranjeflats

De vraag is of het door de gemeente voorgestelde 'forse bouwvolume' past in het beperkte gebied aan de voet van de Oranjeflats. Huidige bewoners mogen hiervan natuurlijk geen nadeel ondervinden. Wij verwijzen naar de zienswijze, zoals is ingediend door de bewoners van de Oranjeflats. Wij delen deze visie.

Samenwerking met gemeente

De commissie VRO van de Bewonersorganisatie Noordelijk Scheveningen is voornemens intensief betrokken te blijven bij alle deelplannen in de toekomst en zal daaraan positief bijdragen voor een gewenst klimaat voor haar bewoners.

Voortzetting van een orgaan, zoals het BOB platform heeft gefunctioneerd, zien wij in de toekomst als een wederzijds cruciaal instrument.

Conclusie en aanbevelingen

1. Stedenbouwkundige invulling; De keuze is pleinen in een compact gebied met behoud van woningen.
2. De diversiteit in architectuur van het te ontwikkelen gebied op pleinen en de Pier is erg belangrijk.
3. Het toetsen van alle plannen aan hun bijdrage om Scheveningen ook buiten het hoogseizoen tot ontwikkeling te brengen.
4. Milieuoverlast voor de bewoners van Noordelijk Scheveningen en het Belgisch park minimaliseren.
5. Ruimte voor ondergrondse infrastructuur.
6. In de (meerjaren)begroting van de gemeente financiële middelen reserveren voor programmering en activiteiten ten behoeve van de ambitie voor Scheveningen als vier seizoenen badplaats.
7. In de financiële opzet van het herontwikkelingsplan Scheveningen-Badplaats rekening houden met een infrastructuur voor zowel ondergronds als bovengronds, waarbij kwaliteit voorop staat.



Namens de Bewonersvereniging Noordelijk Scheveningen, de werkgroep Ruimtelijke
Ordering van de commissie VRO

Bert van Swol, Wim Voerman, Steven Witkam.

Voor meer informatie: Steven Witkam, Gentsestraat 164, 2587 HZ Den Haag, 06 54792286
email: steven@witkam.nl



Bewonersvereniging Noordelijk Scheveningen

commissie Verkeer en ruimtelijke ordening
Gentsestraat 22a - 2587 HT Scheveningen 070 3541081

Reactie van de commissie Verkeer en Ruimtelijke Ordening (VRO) van de Bewonersorganisatie Noordelijk Scheveningen (BNS) op het concept Masterplan Scheveningen-kust en plan MER masterplan Scheveningen kust.

m.b.t. verkeer

DE DYNAMISCHE VERKEERSVARIANT VOOR DE SCHEVENINGSE KUSTSTROOK.

I. Inleiding.

De Scheveningse kuststrook, het gebied tussen de NW-hoofdroute en de zee, wijkt wat betreft het autoverkeer op twee belangrijke punten af van de andere stadsdelen in Den Haag.

- De kuststrook kent alleen bestemmingsverkeer.
- De kuststrook kent extreme verschillen in het verkeersaanbod.

Herhaaldelijk is dit door Scheveningse organisaties van bewoners en ondernemers onder de aandacht van de gemeente gebracht en is om specifieke maatregelen gevraagd. Diezelfde maatregelen zijn nu opnieuw geformuleerd door het BOB-platform waar ondermeer verkeersdeskundigen actief ondersteuning aan verleenden:

1. Betaald parkeren op straat met een maximum parkeerduur in een brede kuststrook.
2. Transferia op logische plekken gekoppeld aan snel en comfortabel OV richting strand.
3. DVM dat verkeer heen leidt naar de P&R-voorzieningen en terug naar een snel en veilig thuis.
4. Onderscheid maken tussen de verkeersaanpak op de drukke momenten en de aanpak op de normale dagen.

II. Betaald parkeren, bezettingsgraad, dynamisch parkeerverwijssysteem, twee regimes.

1. Op straat betaald parkeren met een maximum parkeerduur in een brede kuststrook.

De dagtoerist, die ondanks het betaald parkeren er toch nog voor kiest met de auto te komen, wordt gedwongen zijn auto te parkeren in een van de parkeergarages. De bezettingsgraad in de garages is zo een betrouwbare indicator voor de drukte in Scheveningen.

Het parkeren op straat is zo voorbehouden aan de belanghebbenden in Scheveningen (bewoners, werkenden, bezoekers van bewoners en hotelgasten), zij hebben een eigen parkeerplaats of een parkeervergunning. De bezoekers van winkels kunnen kort (liefst 2 uur) parkeren met een ticket.

2. Transferia op logische plekken gekoppeld aan snel en comfortabel OV richting strand.

Zodra de parkeergarages vol raken, is het duidelijk dat de dagtoerist de auto buiten Scheveningen moet parkeren. De dagtoeristen uit Den Haag en omgeving zullen dan de auto eerder laten staan. Transferia bij voorkeur gelegen bij NW-hoofdroute of bij de rijkswegen aan de rand van de stad in combinatie met goed openbaar vervoer die deze mensen naar Scheveningen brengt.



3. Dynamisch parkeerverwijssysteem dat verkeer leidt naar parkeergarages en transferia.

Een dynamisch parkeerverwijssysteem moet ervoor zorgen dat de mensen in een vroeg stadium buiten Scheveningen naar de juiste plekken worden doorverwezen. Dit kan alleen door het aanbieden van actuele reisinformatie in het hele gebied tussen de A4 en de kust.

4. Twee regimes “normaal” en “druk”.

De bezettingsgraad in de parkeergarages bepaalt welk regime “normaal” of “druk” aan de orde is. Een optimaal gebruik van het systeem is dan mogelijk. Bij “drukke” treden b.v. de volgende maatregelen in werking:

- a. Het dynamisch parkeerverwijssysteem brengt de bezoeker naar de P&R-voorziening.
- b. Geen autoverkeer op de Boulevard.

Is dit systeem in werking dan kan het verkeersnetwerk binnen Scheveningen ook tijdens de drukke dagen intact blijven. Het is dus niet nodig wegen permanent af te sluiten voor autoverkeer of permanent éénrichtingsverkeer in te voeren. Deze opmerking betreft ook de Boulevard.

Al deze maatregelen worden door verschillende verkeersdeskundigen onderschreven. Het dynamische karakter van de variant worden door alle bewonersorganisaties en het overgrote deel van de bedrijven en ondernemingen in het stadsdeel ondersteund.

III. De cijfermatige onderbouwing.

De cijfermatige onderbouwing van de gemeente voor de verschillende verkeersvarianten voor Scheveningen is gebaseerd op sociaal-economische gegevens, zoals de huidige aantallen inwoners, het autobezit en aantallen en soorten arbeidsplaatsen. Deze aantallen worden door de gemeente aan kleine deelgebiedjes (zones) van de verschillende wijken toebedeeld. Om met enige betrouwbaarheid uitspraken te kunnen doen na modellering, moeten de cijfers worden getoetst aan de huidige situatie. Dit alles klinkt gedegen en betrouwbaar maar als de geboden en verboden onjuist worden ingebracht dan zijn de uitkomsten ook onjuist. Er zijn verkeersstromen gecreëerd in deze modellen die niet bestaan en drukke straten zijn plotseling verkeersluw. De uitkomsten van deze benadering zijn rampzalig. Bijna geen enkel cijfer klopt met de werkelijkheid. Een bruikbare basis voor het opstellen van een verkeersplan is er op deze manier dus niet.

IV. Het concept Masterplan Scheveningse-Kust van 10 juli 2009.

Commentaar op de volgende belangrijke punten:

De commissie Veerman. (blz. 9 en 51)

Een belangrijke ontwikkeling is dat aandacht wordt gegeven aan het rapport van de Deltacommissie. Langs de hele kust zijn maatregelen nodig. De gemeente wil hierop anticiperen. Het verbeteren van de zeewering wordt een van de pijlers van het vernieuwingsplan Scheveningen-Bad. Het verleggen van de zeewering maakt het ook mogelijk de nieuwe Boulevard van Morales door te trekken tot aan het Zwarte Pad of zelfs tot aan de noordelijke strandpaviljoens. De promenade kan gedeeltelijk in zeewaarde richting worden verlegd.



Dit jaar wordt het wetsontwerp de Deltawet 2 naar het parlement gestuurd. De kustverdediging heeft consequenties voor de hoogte en de breedte van het strand en dat biedt voor Scheveningen mogelijkheden en kansen voor de ontwikkeling van de openbare ruimte en het verkeer. De gemeente wil die kansen benutten dat is goed bestuur en doe dat dan in samenspraak met alle belanghebbenden In een soort BOB-platform.

Het OV. (blz. 31)

Er komt een onderzoek naar een tramverbinding Norfolkterrein.

Het is verstandig dat eerst een onderzoek komt naar welke tram het Norfolkterrein moet verbinden met andere delen van de stad en met welke delen van de stad. Technisch is lijn 11 de makkelijkste oplossing, maar de vervoerswaarde zal doorslaggevend moeten zijn.

Het betaald parkeren op straat. (blz. 34)

In het concept Masterplan staat het betaald parkeren geleidelijk wordt uitgebreid in de hele Scheveningse kuststrook.

Het Kennisinstituut voor het Mobiliteitsbeleid doet verkenningen en beleidsanalyses voor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dit instituut heeft in maart 2009 een onderzoek verricht naar de beïnvloeding van de mobiliteit door o.a. het betaald parkeren. Het betaald parkeren leidt in veel gevallen tot vermindering van het autogebruik en in sommige gevallen tot meer gebruik van het OV en de fiets. In Scheveningen zal het autogebruik van de dagtoerist verminderen met ruim 20% (zie bijlage "Geschatte vermindering autogebruik van de dagtoerist") en het zoekverkeer zal verdwijnen. Er zijn dus minder auto's op de weg, die korter rijden.

Het betaald parkeren met een maximum parkeerduur (winkelstraten 2 uur) brengt bovendien een scheiding aan tussen de belanghebbenden en de dagtoerist. De dagtoerist is alleen te vinden op de inprikkers en de wegen naar parkeergarages zolang daar waar nog plek is. De doorstroming op de kruisingen wordt dan zonder fysieke maatregelen vanzelf verbeterd. Wij pleiten om die reden voor een zo snel mogelijke invoering van het betaald parkeren.

De parkeerlus. (blz. 34, 51 en 61)

Eenrichtingsverkeer invoeren langs de bestaande en mogelijk nieuwe parkeergarages. Betaald parkeren, P&R en DVM heeft effecten op het gedrag van mensen. Een goed systeem van informatie voorkomt dat mensen doorrijden en dan te laat ontdekken dat garages vol zijn. Een permanente maatregel zoals éénrichtingsverkeer is overbodig voor de dagtoerist en geeft alleen maar last voor alle andere weggebruikers, vooral voor de mensen die wonen langs het parkeercircuit. Zij moeten de parkeerlus volgen om hun huis te bereiken.

Verbeterde doorstroming. (blz. 34)

Verbeterde doorstroming wordt volgens de gemeente bereikt door het verminderen van kruisend verkeer en het scheiden van parkeerverkeer en doorgaand verkeer.

De kuststrook kent alleen bestemmingverkeer want na Scheveningen is de zee. De scheiding van de dagtoerist en de anderen in het verkeer wordt bereikt door de invoering van het betaald parkeren. Het dagtoerisme wordt zo beperkt tot de inprikkers en de wegen naar de parkeergarages. In de woonstraten hebben deze dagjesmensen niets te zoeken en daar komen zij dus niet. Het verminderen van kruisend verkeer door fysieke maatregelen betekend in de praktijk dat een permanente keuze wordt gemaakt tussen het verkeer van de dwarsverbindingen en inprikkers. Zo'n permanente keuze is ongewenst en schadelijk of voor



het toerisme of voor de plaatselijke middenstand en de sociale contacten tussen de verschillende Scheveningse wijken onderling.

De Scheveningseweg/Prins Willemstraat. (blz. 34 en 49)

De ingrepen in de verkeersstructuur zijn erop gericht het autoverkeer naar de verschillende deelgebieden op drie routes te concentreren. Hierbij staat genoemd de Scheveningseweg voor Dorp.

De praktijk is echter dat het verlengde van de Scheveningseweg de Prins Willemstraat voor 70% wordt gebruikt als dwarsverbinding en 30% gebruikt als inprikker. Dorp heeft vooral belang bij goede contacten met de andere wijken van de kuststrook, daarom zijn de dwarsverbindingen met deze wijken van groter belang dan de inprikker Scheveningseweg. Deze weg is qua profiel ongeschikt om als inprikker te fungeren. Slaat een auto ergens linksaf dan wordt de weg voor de achterop komende auto's versperd. Gebruik deze laan vooral als wandel- of fietsroute en het autoverkeer van de Scheveningers zelf, maar propageer deze weg niet als de inprikker van Dorp.

De Fuik. (blz. 34)

De fuik bij het Zwarte Pad reduceren.

Reduceren? Een duurzame oplossing moet daar komen. Een nieuwe parkeergarage bij de tramkeerlus heeft straks weer hetzelfde effect tenzij die garage alleen bestemd is voor bepaalde doelgroepen van belanghebbenden.

De Boulevard. (blz. 34 en 49)

De beslissing, dat op de Boulevard permanent eenrichtingsverkeer komt, is al genomen bij de aanvaarding van het plan Morales.

Er is ruimte gemaakt voor de wandelaars, fietsers en skaters, maar buiten het badseizoen zullen die hier niet komen. Scheveningen wordt opgescheept met deze beslissing zonder te kijken naar milieu- en verkeerseffecten in het achterland, de druk op de andere dwarsverbindingen en schade voor de ontwikkeling van Haven, Dorp en Bad. Verderop meer hierover.

V. De Haagse Nota Mobiliteit van 14 juli 2009.

Deze nota is een nieuw verkeers- en vervoersplan voor de periode 2010-2020. Dit verkeersbeleid staat niet op zichzelf. Het mobiliteitsbeleid van het Rijk en de regio Haaglanden geven in hoofdlijnen de richting aan van het verkeersbeleid in de gemeente. Wij vragen ons af of dit wel zo is.

Betreffende het autoverkeer het volgende:

Het bundelen van het doorgaande autoverkeer op een beperkt aantal hoofdwegen –de Internationale Ring en de inprikkers– is het streven. In de woonwijken hoort alleen autoverkeer te rijden, dat daar een daadwerkelijke bestemming heeft. De wijkontsluitingswegen krijgen de inrichting van “stadslanen” met een minder dominante positie voor het autoverkeer en prioriteit voor het langzame verkeer en OV.



Het is vreemd en het wekt argwaan dat in deze nota geen bevestiging is te vinden van de verkeersparagraaf van het concept Masterplan Scheveningen-Kust. De nota maakt namelijk geen uitzondering voor de Scheveningse kuststrook terwijl hier toch belangrijke verschillen zijn met de andere delen van Den Haag.

- De kuststrook kent geen doorgaand verkeer, want achter de kuststrook is de zee.
- De kuststrook kent extreme verschillen in het verkeersaanbod.

Speciale maatregelen zijn daarvoor nodig. De vorige nota mobiliteit 2001-2010 had het nog over verschillende regimes afhankelijk van de drukte op de wegen. Waar is deze benadering gebleven? Het is verder teleurstellend dat het Dynamische VerkeersManagement (DVM) zo weinig aandacht in de nota heeft gekregen. DVM is nu juist het enige geëigende middel om verkeer te informeren en sturen via die wegen die de wegbeheerder op dat moment geschikt acht.

Reeds lang bestaan dergelijke systemen in de grote steden over de gehele wereld. Ook in Rotterdam en Amsterdam wordt DVM met goede resultaten toegepast. Op de grote aanvoerroutes wordt daar het verkeer reeds geïnformeerd over de doorstroming en binnen de stedelijke agglomeratie verwezen naar parkeermogelijkheden. Hierbij is het noodzakelijk de beschikbare plaatsen te melden. Het is in de verkeerskunde een bekend feit dat weggebruikers niet zozeer aan het belang van de reistijd hechten maar eerder aan de betrouwbaarheid van hun route.

Den Haag kan, juist als bestemmingsstad, profijt trekken van een goed DVM. Mede hierdoor kan het vestigingsklimaat van de stad verbeterd worden. Voor het bereiken van de kuststrook is DVM een onmisbaar middel omdat in een oude stad als Den Haag de wegen snel aan hun maximum capaciteit raken

VI. De consequenties van het gemeentelijk beleid voor het achterland en de NW-hoofdroute.

In november 2007 is in de ochtend van 10:30 uur tot 11:30 uur is door de bewoners van Scheveningen geteld op de dwarsverbindingen tussen Bad, Dorp en Haven. Bewust is voor zo'n rustig moment gekozen om te kijken wat de gevolgen zouden zijn van het gemeentelijk beleid voor de NW-hoofdroute. Het was bovendien slecht weer. Als consequent al het lokale Scheveningse verkeer over de NW-hoofdroute wordt geleid dan is de toename iets meer dan 100%! De gemeente denkt veel te gemakkelijk over de verplaatsing van de verkeersstromen bij het maken van blokkades.

Onderzocht moet worden wat de consequenties zijn tijdens de ochtend- en avondspits en bij topdrukke in het zomerseizoen. (zie bijlage "Telling dwarsverbindingen/Capaciteit kruispunt Duinstraat/Prins Willemstraat.")

VII. Het eenrichtingsverkeer op de Boulevard.

Na onze brieven van 19 organisaties over de onwenselijkheid van het eenrichtingsverkeer op de Boulevard heeft ook het Gezamenlijk Ondernemersorganisatiesoverleg (GO) in een brief het volgende standpunt bepaald:

Wij, ondergetekenden, verzoeken u dringend om terug te komen op dit naar onze mening ongewenste en niet functionerende besluit. Eenrichtingsverkeer op de Strandweg heeft vérgaande gevolgen voor de verkeersstromen in het achterland, welke absoluut niet wenselijk zijn. Niet gewenst door de diverse ondernemersorganisaties, en niet gewenst door de bewonersorganisaties.

Dit besluit leidt onherroepelijk tot grote opstoppingen en een grote toename van verkeersbewegingen vanwege absurde routes die lokaal verkeer moet gaan volgen en grote overlast veroorzaken voor de lokale bewoners en economie, o.a. doordat bewoners en ondernemers buiten de 60 echt drukke dagen, zeer beperkt tot zeer slecht bereikbaar zijn.



Wij verzoeken u dringend om het besluit tot eenrichtingsverkeer op de Strandweg te wijzigen in :

1. voorkeur van de grote meerderheid

Twee richtingsverkeer op de Strandweg, met de mogelijkheid om bij zeer drukke dagen de toegangen tot de Strandweg af te sluiten met een flexibel systeem (pollers, hefboom) en alleen toegankelijk te laten zijn voor bestemmingsverkeer (aanwonenden, hotelgasten, toeleveringsbedrijven en de ambulante hulpdiensten).

2. alternatief

De weg breedte van de Strandweg direct zo breed te houden dat er zonder (grote) extra kosten alsnog direct kan worden overgegaan op tweerichtingsverkeer. (d.m.v. het trekken van nieuwe belijningen) als de invoering van eenrichtingsverkeer inderdaad de nadelige gevolgen heeft die wij verwachten.

De gemeentelijke overheid heeft in februari 2008 een beslissing genomen over de Nota van Uitgangspunten voor het Masterplan Scheveningen-Kust. Zo zijn de plannen voor de verkeersafwikkeling op de Boulevard aanvaard zonder te kijken naar de verkeers- en milieueffecten voor heel Scheveningen en zonder te luisteren naar een grote meerderheid van de Scheveningse bewoners en ondernemers. De wereldstad aan zee verdient een minder rigide opstelling van de gemeentelijke overheid voor de ontwikkeling van het tweede centrum van de stad. Deze opstelling is schadelijk voor het investeringsklimaat dat voor een belangrijk deel afhankelijk van het particulier initiatief. Deze beslissing blokkeert nu verdere ontwikkelingen voor de badplaats.

(De 30 bedrijven, instellingen en organisaties, die het met de heroverweging van het eenrichtingsbesluit eens zijn staan aan het eind van deze notitie vermeld.)

Wij hebben verder geconstateerd dat de Haagse gemeenteraad heeft vastgesteld, dat geen schop de grond in mag voordat voor heel Scheveningen een deugdelijk verkeersplan op tafel ligt. Als consequentie kan dat leiden tot een moratorium op het bouwproces.

Wij pleiten voor een herbezinning van dit besluit. Wij zetten onze argumenten voor de variabele 0,2-richtingen optie (bij drukte geen autoverkeer en op normale dagen tweerichtingsverkeer) op de Boulevard nogmaals op een rij:

1. Eenrichtingsverkeer heeft op drukke momenten tot gevolg dat op de Boulevard een stilstaande file komt te staan met draaiende motoren omdat in het havenkwartier de auto's geen kant op kunnen. De Westduinweg is zijn functie als inprikker een onneembare hindernis. De T-kruising Zeesluisweg/Westduinweg kan het verkeer niet verwerken linksaf is vrijwel onmogelijk, rechtsaf is mondjesmaat mogelijk.

2. Eenrichtingsverkeer heeft op normale dagen tot gevolg dat in de daluren 200 tot 250 auto's per uur meer in noordelijke richting over de drie andere dwarsverbindingen komen te rijden. De meeste van deze auto's rijden waarschijnlijk de route Westduinweg/Duinstraat/Prins Willemstraat/Jurriaan Kokstraat. Het OV zal hiervan ook een enorme hinder ondervinden.

Deze extra belasting voor het kruispunt Duinstraat/Scheveningseweg/Prins Willemstraat is te veel. Hier ontstaan ook op niet spijtstijden lange files. (zie bijlagen "Telling dwarsverbindingen/Capaciteit kruispunt Duinstraat/Prins Willemstraat.")

3. De milieueffecten van punt 1 en 2 zijn zeer schadelijk in beide gevallen ontstaan files die nauwelijks rijden.



4. De lange files op de drukke momenten op de Boulevard geven de badplaats een slecht imago. De dagtoerist maar ook de hoteltoerist van buiten Den Haag kiest de volgende keer voor een andere badplaats.
5. De twee Scheveningse centra Haven en Bad hebben een logische verbindingsweg. Dat is de Boulevard met het uitzicht op zee. De toerist, die aankomt in de haven wil deze weg gebruiken i.p.v. de dwarsverbindingen door het achterland. Deze dwarsverbindingen zijn voor de toerist een teleurstellende eerste indruk van Scheveningen.
6. Door het openhouden van de Boulevard voor auto's in 2 richtingen is het eenvoudiger Dorp autoluw te maken waardoor de doorstroming ook van het OV wordt bevorderd.
7. De afstand tussen de twee centra Haven en Bad is 2,3 km. De toerist die in Bad of in Haven verblijft moet de afstand altijd twee keer afleggen bij bezoek aan het andere centrum. Die afstand 4,6 km is bij ons Hollandse weer in het tussenseizoen en de winter voor veel mensen onaantrekkelijk om te lopen of te fietsen.

VIII. Cijfers gemeente in het milieueffectrapport zijn onjuist.

Het plan MER zoals het op 15 september 2009 is aangeboden is een blamage voor de uitgever ervan. De basiscijfers, die het plan MER moeten onderbouwen zijn voor meer dan 90% onjuist. De daaruit afgeleide cijfers kunnen derhalve ook niet juist zijn en zijn niet bruikbaar om daaruit conclusies te trekken. Ambtenaren van DSO en Haaglanden zijn hiervan tijdig in kennis gesteld. Hieronder vijf voorbeelden die deze bewering onderbouwen:

1. Van Alkemadelaan/Maurits de Brauwweg linksafverbod niet ingebracht.
2. Haringkade éénrichtingsverkeer niet ingebracht
3. Stevinstraat/Gensestraat bijna alle auto's gaan linksaf. Is niet juist.
4. Nieuwe Parklaan/Wagenaarweg 40% van de auto's komt van de Wagenaarweg. Is niet juist.
5. Duinweg/Hogeweg belangrijke doorvoerroute. Is niet juist.

Het lijkt er sterk op dat de opstellers dit plan MER niet synchroon hebben gelopen met het concept Masterplan zoals dat op 10 juli 2009 door de gemeente is aangeboden. De commissie VRO ziet hierover graag duidelijkheid, voordat de Commissie voor de MER haar advies kan uitbrengen.

IX. De politiek is aan zet. Wanneer komt de oplossing?

De politiek moet zich in november uitspreken over de vernieuwing van de Scheveningse-Kust. Zonder de verkeersaspecten van het plan Morales bij de besprekingen te betrekken, zou zeer onverstandig zijn. Voortschrijdend inzicht kan op termijn mensen anders doen besluiten. Laat deze gemeenteraad een verstandig besluit nemen zodat in maart 2010 niet een omstreden Masterplan Scheveningse-Kust inzet van een verkiezingsstrijd wordt.

Scheveningen, 18 oktober 2009

Namens de commissie VRO, Hans van Leeuwen

Voor meer informatie: Hans van Leeuwen, Leuvensestraat 8, 2587 GE Den Haag, 070-3546777



De volgende 30 bedrijven, instellingen en organisaties zijn het met dit dringende verzoek eens:

BEHEERKANTOOR SCHEVENINGEN BV
BELANGENVERENIGING GEVERS DEYNOOTPLEIN
BELANGENVERENIGING PALACEPROMENADE
BELANGENVERENIGING SCHEVENINGS HAVENGEBIED
BEWONERSORGANISATIE HAVENKWARTIER
BEWONERSVERENIGING NOORDELIJK SCHEVENINGEN
COMITÉ TOEKOMST SCHEVENINGEN-BAD
DE PIER
FORTIS CIRCUSTHEATER
HOLLAND CASINO'S
HOMMERSON CASINO'S
KAMER VAN KOOPHANDEL
KEIZERSTRAAT HISTORISCH WINKELHART
KURHAUSPLEIN ONDERNEMERS
MUSEUM BEELDEN AAN ZEE
RESIDENTIE HOTELS
STICHTING CENTRUM SCHEVENINGEN-DORP
STICHTING PLATFORM SCHEVENINGS HAVENGEBIED
STICHTING SCHEVENINGEN BAD
STICHTING WIJKOVERLEG SCHEVENINGEN-DORP
STICHTING WIJKOVERLEG STATENKWARTIER
STICHTING WIJKOVERLEG ZORGVLIET
VERENIGING BADHUISSTRAAT BELANGENGROEP
VERENIGING BOULEVARD SCHEVENINGEN
VERENIGING VAN 3,4 en 5 STERRENHOTELS
VERENIGING VAN STRANDEXPLOITANTEN
VNO-NCW KRING DEN HAAG
WIJKBERAAD DUINDORP
WIJKVERENIGING DUTTENDEL EN WITTEBRUG
WIJKVERENIGING VAN STOLKPARK



Bewonersvereniging Noordelijk Scheveningen

Gentsestraat 22a - 2587 HT Scheveningen 070 3541081

Reactie op de PlanMER Masterplan Scheveningen kust en het concept Masterplan Scheveningen kust d.d. 10-07-2009.

m.b.t. leefbaarheid

Algemeen

Aansluitend aan de bijdragen van onze Commissie VRO acht de Bewonersvereniging Noordelijk Scheveningen (BNS) het gewenst enkele aanvullende kanttekeningen te plaatsen, die betrekking hebben op de aspecten leefbaarheid in het plangebied.

1. Strandpaviljoens

Op pag. 23 wordt aangegeven dat ook strandtenten ten noorden van de Pier ter hoogte van het Zwarte Pad in aanmerking kunnen komen voor een jaarrondexploitatie. Met betrekking tot de jaarrondexploitatie is slechts een beslissing genomen voor een experiment, dat in dit plan niet langs een sluipteg tot definitieve voorziening mag worden verheven. Om misverstanden te voorkomen vragen wij vermelding daarvan in uw plan. Om overlast voor bewoners te voorkomen bepleiten wij in alle gevallen streng toezicht volgens het Plan van Aanpak van de Politie Scheveningen, waarmee in de zomer van 2009 aanmerkelijk succes is geboekt.

2. Oranjeflats

Bij uitvoering van de Masterplan-projecten langs de lijnen van de artist impressions zullen de bewoners van de Oranjeflats hun thans bestaande parkeergelegenheden verliezen. Compensatie in een eventuele ondergrondse parkeergarage op het Palaceplein is geen passende vervanging, gezien de afstand tussen woningen en vervangende parkeerplaats. Uw voornemen de in dit gebied geplande daktuinen voor publiek open te stellen, is een aantasting van het bestaande woongenot. Wij verzetten ons daartegen.

3. Fuikproblematiek

Met het oog op de gefaseerde realisering van de plannen rond het Zwarte Pad vragen wij u de milieuvervuillende fileproblemen op de Gevers Deynootweg ten noorden van de Zwolsestraat op korte termijn op te lossen, zulks conform uw in het Masterplan geuite voornemen "ook in de huidige situatie maatregelen te nemen om de overlast tegen te gaan" (pag 36). Doorbreking van de betonnen trambaan ter hoogte van de zijstraten lijkt BNS een voor de hand liggende mogelijkheid.



4. Nieuwe Parklaan

In de tweede decade van deze eeuw wordt door u tramlijn 9 tot Randstadrail gepromoveerd. De daarbij behorende verlegging en verzwaring van het railtraject zal desastreus uitpakken voor het gezichtsbepalende groen langs deze prachtige bomenallee. Dat geldt temeer als – zoals in de PlanMER aangegeven - de aanleg van een derde rijstrook tot de Wagenaarweg wordt uitgevoerd. Wij vragen u bij de planning en voorbereiding van deze activiteiten een uiterste inspanning om bestaand groen te behouden en indien onvermijdelijk door gelijkwaardig volumineus groen te vervangen.

* * * *



Bewonersvereniging Noordelijk Scheveningen

Gentsestraat 22a - 2587 HT Scheveningen 070 3541081

Verzendlijst

Verzendlijst bij aanbiedingsbrief Commentaar op Plan MER Masterplan Scheveningen kust en Concept Masterplan Scheveningen kust

CC: Het College van B&W Gemeente den Haag

griffie@denhaag.nl

h.p.m.kool@bsd.denhaag.nl

m.norder@bsd.denhaag.nl

p.w.m.smit@denhaag.nl

Leden van de Gemeenteraad (mail)

pvda@denhaag.nl

vvd@denhaag.nl

cda@denhaag.nl

sp@denhaag.nl

groenlinks@denhaag.nl

d66@denhaag.nl

id@denhaag.nl

w.j.pijl@denhaag.nl

lpf@denhaag.nl

sn@denhaag.nl

pps@denhaag.nl

hsp@denhaag.nl

Dienst Stedelijke Ontwikkeling Gemeente Den Haag (mail)

R. Janssen r.janssen@dso.denhaag.nl

L. Becker Hoff l.beckerhoff@dso.denhaag.nl

Leden GSBO (mail)

Wijkberaad Duindorp Jaap Spaans j.c.spaans@freeler.nl

Stichting Bewonersoverleg Duinoord Marc Scheidius marc@scheidius.nl

Wijkvereniging Duttendel en Wittebrug Rolf van Nauta Lemke Rolf.W.A.van Nauta Lemke

vnl@maiaconsultants.com



Bewonersorganisatie Havenkwartier en Buurtcommissie Vissenbuurt Teun van Dijk

teunvandijk1950@gmail.com

Stichting Wijkoverleg Scheveningen-Dorp Jan Brand jantjebrand@wanadoo.nl

Stichting Wijkoverleg Statenkwartier Jan Spruijt jwspruijt@cs.com

Wijkvereniging "Van Stolkpark" Caroline de Jong-Boon dejongboon@gmx.net

Stichting "Wijkoverleg Zorgvliet" Robbert H. Coops Rcoops@schuttelaar.nl

APS (mail)

Statenkwartier R. v.d. Helm rpvdhelm@wanadoo.nl

Duinoord J.J.L.Martens j.j.l.martens@hetnet.nl

Zorgvliet D. Nic Steyn dnicsteyn@hotmail.com

Van Stolkpark C. de Jong-Boon dejongboon@gmail.com

Havenkwartier havenkwartier@ziggo.nl

Scheveningen Noord R. den Heijer dhmedia@telfort.nl

Duindorp W. v.d. Kuinder wybervandekuinder@casema.nl

Duttendel/Wittebrug walter@wdekkers.nl

Stadsdeel Scheveningen S. Korevaar s.d.korevaar@bsd.denhaag.nl

Toekomst Scheveningen kust (mail)

Harry Bruintjes harrybruintjes@hotmail.com

Chris Sonnemans chris@sonnemans.com

Hoogheemraadschap Delfland(mail)

info@hhdelfland.nl

rdendulk@hhdelfland.nl

AVN(mail)

info@avn.nl



Ministerie van Landbouw Natuur en Voedselkwaliteit
Postbus 20401
2500 EK 's-Gravenhage

Stichting Duinbehoud(mail)
arnoud@duinbehoud.nl

Zuid-Hollands Landschap(mail)
zhl@zuidhollandslandschap.nl

Dunea (voorheen Duinwaterbedrijf Zuid-Holland)
B. Engeldorp b.engeldorp@dzh.nl
H. Lucas h.lucas@dzh.nl

Intern:
Leden AB
Archief