



Gemeente Den Haag
Dienst Stedelijke Ontwikkeling

Rapportage Consultatie

over

Nota van Uitgangspunten Scheveningen-kust

wéreldstad aan zee

Structuurvisie Den Haag 2020

Inhoudsopgave

1. De conclusies van de consultatie.
2. Verslag van de consultatiebijeenkomsten.
3. Overzicht deelnemers aan de consultatiebijeenkomsten.
4. Beantwoording schriftelijke reacties op de Nota van Uitgangspunten.

1. Conclusies consultatie

Proces

Over de Nota van Uitgangspunten Masterplan Scheveningen kust is een consult gevraagd aan een vertegenwoordiging van ontwikkelende marktpartijen, milieuverenigingen, maatschappelijke partijen in Scheveningen, ondernemers in Scheveningen en de bewonersbelangengroeperingen in Scheveningen.

Op 13 september zijn de plannen gepresenteerd aan de ontwikkelende marktpartijen. Zij bevestigden dat de gepresenteerde plannen realistisch waren.

Daarop is de Nota van Uitgangspunten afgerond en zijn de andere partijen uitgenodigd op 4 oktober, 8 oktober en 10 oktober jl.

De mondelinge reacties tijdens consultatiebijeenkomsten en de schriftelijke reacties op de Nota van Uitgangspunten hebben tot de volgende aanpassingen geleid.

Aanpassingen

Begrenzing plangebied

- In de tekst is de begrenzing van het masterplangebied niet duidelijk aangegeven en strookt niet met de luchtfoto van het gebied. In de definitieve NvU wordt de tekst als volgt aangepast: Het plangebied waarover deze NvU uitspraken doet betreft Scheveningen-kust en wordt grotendeels gevormd door Scheveningen-Haven, Dorp en Bad. Aangezien deze NvU integrale uitspraken doet over de toekomstige ontwikkelingen in Scheveningen-kust omvat het masterplan zowel bebouwde als onbebouwde gebieden. De begrenzing van het gebied loopt grofweg vanaf Duindorp tot en met het Zwarte Pad. Aan de zuidzijde loopt de grens via de Zeezwaluwstraat langs het zenderpark naar zee. Aan de noordzijde loopt de grens door een deel van het Oostduinpark inclusief het Zwarte Pad. Daarnaast is de relatie met de omliggende wijken, met Den Haag, en het verdere achterland voor Scheveningen bijzonder belangrijk. Daarom worden in deze NvU ook uitspraken gedaan over verbindingen die buiten het plangebied liggen.

Scheveningen anno 2007

- Leefbaarheid: het Trefpunt is toegevoegd aan het rijtje welzijnsvoorzieningen.

Parkeren

- De NvU is op het volgende punt aangepast: In breder verband zal worden onderzocht of het realiseren van transferia buiten de stad kan bijdragen aan het oplossen van het parkeerprobleem in Scheveningen op topdagen. Ook wordt het gebruik van bestaande parkeervoorzieningen, met voldoende beschikbare capaciteit, in of buiten de stad onderzocht. Hierbij wordt aangetekend dat transferia een enorme investering vragen en alleen rendabel zijn als daar het hele jaar door gebruik van wordt gemaakt en niet alleen door recreatief verkeer op topdagen. Beide opties worden onderzocht, waarbij tevens de mogelijkheid wordt bekeken of de reis (gratis) met het openbaar vervoer kan worden voltooid.
- De tekst met betrekking tot parkeren is als volgt aangepast: In het kader van de aanpak van de Boulevard vervallen ruim 500 parkeerplaatsen, waarvoor elders in het gebied compensatie gezocht moet worden. Particuliere initiatieven voor een parkeergarage aan de Badhuiskade (circa 200 parkeerplaatsen) en het Circusplein (circa 475 bezoekersplaatsen) bieden hiervoor een oplossing. Ook de realiseren van een gebouwde parkeervoorziening op het Noordelijk Havenhoofd draagt hieraan bij (circa 200 parkeerplaatsen). Ook tijdens de werkzaamheden aan de Boulevard zullen alternatieve locaties voor deze parkeerbehoefte beschikbaar zijn.

Wonen

De volgende uitgangspunten zijn gewijzigd c.q. toegevoegd:

- Realiseren van circa 1.050 woningen extra in Scheveningen. Benutten van kansen voor het creëren van een centrumstedelijk woonmilieu, vooral rond de haven op het voormalige Norfolkterrein (circa 800 woningen) en in het Havenkwartier-Noord.
- Bij het Zwarte Pad/keerlus is ruimte voor 40 à 60 woningen in een laagbouwmilieu, gecombineerd met een gebouwde parkeervoorziening.

- Onderzoek verrichten naar het verplaatsen of opheffen van de tramremise aan de Harstenhoekweg ten behoeve van uitbreiding van de parkeerfunctie en in de buurt passende woningbouw (circa 200 woningen).
- In heel Scheveningen wordt 30% van de woningbouwopgave gerealiseerd in de sociale sector. In de Haven is het percentage 20%. Het resterende deel wordt elders gecompenseerd.

Landschap en natuur:

De volgende uitgangspunten zijn toegevoegd respectievelijk aangevuld:

- Versterken ecologische verbinding tussen Westduinpark en Oostduinen door middel van stapstenen via de Scheveningse Bosjes.
- Versterken van de groene en ecologische structuren/verbindingen en onderzoeken verbetermogelijkheden.

Scheveningen-Haven

- Uitgangspunt m.b.t. wonen is gewijzigd in: Het realiseren van circa 800 woningen, waarvan 400-500 laag/middelhoogbouw en de rest hoogbouw; 20% zal sociale woningbouw zijn.

Havenkwartier-Noord en de Lijn 11-zone

- Uitgangspunt m.b.t. wonen is gewijzigd in: Het aantal woningen van 1.500 blijft gehandhaafd. Bij nieuwbouw zal 30% bestaan uit sociale woningbouw. Binnen het gebied kan additioneel compensatie worden gevonden voor het resterende deel (10%) van de sociale woningbouw die in het gebied van de Haven minder wordt gerealiseerd. Hiervoor kan een verdichting plaatsvinden.

Scheveningen-Bad

- Uitgangspunt m.b.t. de locatie Zwarte Pad is als volgt gewijzigd: Op de locatie keerlus Zwarte Pad is ruimte voor 40 à 60 woningen in een laagbouwmilieu, gecombineerd met een gebouwde parkeervoorziening ter vervanging van het parkeerterrein in de duinen. Het huidige parkeerterrein wordt omgebouwd tot een noodroute voor hulpdiensten en een wandel-/ fietsroute tussen Scheveningen en Meijndel.

Proces

- Wethouder Norder heeft de korte reactietermijn onderkend in zijn brief d.d. 26 oktober 2007. Hij legde daarbij uit dat de plannen voor versterking van de zeewering in samenhang met het masterplan Scheveningen-kust moeten worden afgewogen en dat dit geen uitstel duldt. Hierdoor staat er grote tijdsdruk op het proces. Toegelicht is dat de NvU niet het eind is van het opstellen van het masterplan, maar pas het begin. Bij de uitwerking van de uitgangspunten zal er voldoende ruimte voor samenspraak worden ingeruimd met interactie met betrokkenen. De reactietermijn is verlengd van 22 oktober tot 12 november 2007, maar ook alle reacties daarna worden op prijs gesteld.
- Aan het hoofdstuk Communicatie is toegevoegd: Tijdens de eerste consultatieronde hebben verscheidene belangenorganisaties hun aanbevelingen ingediend ten aanzien van de ontwikkelingen in Scheveningen. Aan de hand hiervan zijn de geformuleerde uitgangspunten gecheckt op volledigheid en draagvlak. Sommige aanbevelingen zijn terug te vinden in de NvU, andere waren strijdig met de opgave.

Algemeen

- In de definitieve NvU zijn de jargonbegrippen zoveel mogelijk vermeden.

De overige gemaakte opmerkingen geven op dit moment geen verdere aanleiding tot aanpassing van de Nota van Uitgangspunten, maar worden wel meegenomen bij de verdere uitwerking van het masterplan.

De reacties die betrekking hebben op de plannen voor Scheveningen-Havens zijn meegenomen in het proces met betrekking tot de betreffende NvU.

De Nota van Uitgangspunten is het begin van het opstellen van het Masterplan voor Scheveningen-kust. De uitgangspunten zullen het komende jaar verder worden uitgewerkt in een discussienotitie. Deze notitie vormt de basis voor het samenspraaktraject. Er zal voldoende ruimte worden ingeruimd in het samenspraaktraject voor inbreng van bewonersorganisaties en andere betrokkenen.

2. VERSLAG CONSULTATIEBIJEENKOMSTEN NOTA VAN UITGANGSPUNTEN SCHEVENINGEN-KUST

ALGEMEEN

De gemeenteraad heeft met de Structuurvisie Den Haag 2020, Wéreldstad aan Zee, de lijnen uitgezet voor een sociaal en economisch sterke stad in een sterke regio. Om dit te kunnen verwezenlijken is afgesproken voor negen ontwikkelingsgebieden in Den Haag een masterplan op te stellen. Scheveningen-kust is één van die gebieden waar mogelijkheden worden gezien om bij te dragen aan de realisering van de ambities uit de Structuurvisie.

De Nota van Uitgangspunten is een eerste stap om te komen een masterplan. Deze NvU moet op korte termijn gereed zijn. Dit omdat de bestuurlijke besluitvorming in samenhang moet worden gezien met twee andere plannen: Scheveningen-Havens en zeewering/boulevard. Omdat de besluitvorming over de plannen voor versterking van de zeewering geen uitstel dulden, staat er tijdsdruk op het proces. Behandeling van deze projecten vindt plaats in de Raadscommissie SRO op 28 november 2007 (*noot: inmiddels is dit uitgesteld*).

De uitgangspunten voor het masterplan worden ter consultatie aan belangengroeperingen voorgelegd. Deze consultatie is een middel om te horen of de gemeente op de goede weg is, wat is er goed en wat ontbreekt er nog. De resultaten van de consultatieronde zullen worden gebruikt om de Nota van Uitgangspunten verder aan te scherpen.

Er zijn 6 bijeenkomsten georganiseerd in het kader van de consultatieronde over de Nota van Uitgangspunten voor Scheveningen-kust:

13 september voor projectontwikkelaars
4 oktober voor bewonersorganisaties en ondernemers
8 en 10 oktober voor bewonersorganisaties en ondernemers
8 oktober voor maatschappelijke en culturele instellingen
8 oktober voor natuur- en milieuorganisaties

De bijeenkomst op 4 oktober vond geen doorgang vanwege de geringe opkomst. Met de heer Knoester, Winkelmanagement Keizerstraat, is een apart overleg gehouden op 18 oktober 2007.

Dit verslag geeft een weergave van de verschillende consultatiebijeenkomsten. Achter dit verslag zit een overzicht van alle deelnemers aan de consultatieronde.

PRESENTATIE UITGANGSPUNTEN

Als aftrap voor de discussie is bij iedere consultatiebijeenkomst door Ronald Janssen, projectmanager Scheveningen-kust, door middel van een PowerPoint presentatie een toelichting gegeven op:

- De ambities van de Structuurvisie;
- De plannen voor de havens en de boulevard;
- Een stukje historie;
- De verschillende thema's: economie, infrastructuur auto, parkeren, OV, langzaam verkeer, cultuur, wonen, landschap, groen en openbare ruimte;
- De ambities en uitgangspunten voor de verschillende deelgebieden: Haven, Dorp, Bad, Havenkwartier-Noord;
- Het lijnen-pleinen-sferen concept, dat is ontworpen om de beoogde sfeer en het gewenste toekomstbeeld te kunnen realiseren;
- De vervolgstappen.

De aanwezigen krijgen na afloop een afdruk van de PowerPoint-presentatie mee. De Nota van Uitgangspunten wordt nagestuurd, waarna er tot 22 oktober gelegenheid is tot reageren (*noot: is inmiddels verlengd tot 12 november*). Het verslag van de consultatieronde en de reacties op de NvU worden gebundeld, waarbij wordt aangegeven in hoeverre dit heeft geleid tot aanpassing van de Nota. Dit alles wordt als bijlage gevoegd bij de definitieve NvU. Behandeling van de NvU is voorzien in het college van B&W op 6 en 13 november a.s.

In het vervolgtraject worden de uitgangspunten verder uitgewerkt in een discussienotitie. In een uitgebreid samenspraaktraject met alle belanghebbenden is hierover nog discussie mogelijk.

VERSLAG CONSULTATIEBIJENKOMST MET PROJECTONTWIKKELAARS OP 13 september 2007

Wethouder Norder opent de bijeenkomst, heet de aanwezigen van harte welkom en spreekt zijn dank uit voor het willen meedenken over het Masterplan Scheveningen-kust.

Voor de toekomst van Scheveningen is het van belang dat er een kwaliteitsslag gemaakt wordt:

- in de openbare ruimte,
- ten aanzien van de bereikbaarheid,
- het openbaar vervoer perfect wordt geregeld,
- dat er nieuwe functies toegevoegd worden (o.a. entertainment, theater),
- dat er gebouwd wordt onder hoogwaardige architectuur,
- dat er meer evenementen zullen plaatsvinden.

Verkeer speelt een cruciale rol in de hele ontwikkeling van Scheveningen. Er is een verkeersplan in ontwikkeling, waarbij wordt gezocht naar een heldere verkeersstructuur voor heel Scheveningen. Wat betreft Randstadrail is de vraag of deze voldoende capaciteit kan leveren. Daarnaast is het nog onduidelijk hoe dit er in de toekomst uit zal zien.

Voor zowel Bad, Dorp als Haven geldt dat de identiteit van de verschillende gebieden versterkt moet worden.

Voor **Haven** wordt gedacht aan het toevoegen van een congresachtige functie, museums, hotels. In de nabije omgeving is ruimte voor strand- en zeesporten.

Scheveningen-Haven heeft een robuuste en stoere uitstraling met een maritiem karakter. De openbare ruimte is extra ruim bemeten, het gebruikte materiaal kan tegen een stootje. Het voormalige Norfolkterrein, de directe omgeving van de havens en het huidige Havenkwartier-Noord zijn ingericht met stevige wooncomplexen en veel leefruimte.

Scheveningen-Dorp heeft een authentieke en rustieke uitstraling. Het gebied kan worden gekenmerkt als kleinschalig en cultuurhistorisch. Dit wordt in de toekomst behouden en daar waar mogelijk versterkt. Voor Scheveningen Dorp is het van belang dat de Keizerstraat wordt opgewaarderd, omdat deze op dit moment niet goed functioneert.

Zowel voor Haven als Dorp is het eigenlijk al redelijk duidelijk welke sfeer er gewenst is.

Voor **Scheveningen-Bad** lijkt dit nog wat onduidelijk. Aangetoond is dat het bezoekersaantal op dit moment terugloopt. Hiernaar wordt door het stadsdeelkantoor een belevingsonderzoek gedaan. Op dit moment is de relatie met de zee gering; je komt er moeilijk en wanneer je op de boulevard aankomt kijk je vooral aan tegen de "achterkanten" van de strandpaviljoens, waardoor het zicht op zee wordt belemmerd. Dit moet worden verbeterd. Voor Bad geldt dat er in de toekomst niet per definitie meer bezoekers moeten komen, maar dat de bezoekers langer blijven en dat ze beter verspreid over het jaar komen. Op dit moment wordt er gezocht naar aanvullende ontwikkelingen, zoals het toevoegen van een kleinschalig musicaltheater, een plek voor stand-up comedy et cetera. De vraag is echter, of dit voldoende is om de gewenste transformatie voor het gebied op gang te krijgen en of dit de badplaats kan opwaarderen.

De kern van Scheveningen Bad zal het Kurhaus blijven. Vitalizee en andere functies in de categorie Spa-wellness zijn wenselijk. Deze moeten echter niet teveel een naar binnengekeerd karakter krijgen, zoals dit nu wel geldt voor Vitalizee.

De korrelgrootte van het toe te voegen programma in Bad mag groot zijn.

Van belang is de samenhang in het gebied, daarom moet gekeken worden naar de juiste plek voor de juiste functie, in plaats van te kijken naar eventuele beschikbare locaties.

De vraag rijst of het probleem van Scheveningen Bad niet zit in een tekort aan programma, maar meer in de gebrekkige verbindingen tussen de voorzieningen en de kwaliteit van de openbare ruimte.

Het Kurhausplein is in Bad een belangrijke plek, waar het aangenaam vertoeven zou moeten zijn. Dat is nu niet echt het geval door de inrichting en de bebouwing aan weerszijden van het plein. In ieder geval moet dit plein een echte pleinfunctie krijgen, in goede verbinding met de zee.

Wanneer je iets wilt met de woningen rondom het Kurhausplein, moet je nadenken over verwervingsstrategieën. De vraag is of dit überhaupt financieel en politiek haalbaar is en of dit het

gewenste effect heeft. Door de ontwikkelende partijen wordt aangegeven, dat er geen nieuwe verwervingsstrategieën zijn.

Dit geldt overigens ook voor de Palacepromenade, die relatief nieuw is. De winkels en het casino zijn eigendom van Hommerson Vastgoed, de woningen zijn koopwoningen.

Ook met de pier moet iets gebeuren. De pier is één van de twee iconen van Scheveningen. De vraag is, wat er moet gebeuren en wie dat gaat betalen. Duidelijk is wel, dat wanneer je iets wilt doen met een groot programma, er een tweede ontsluiting nodig is. Denk hierbij ook aan hulpdiensten.

In het **Havenkwartier-Noord** zijn nu zo'n 1.500 woningen. Dit gebied wordt getransformeerd naar een centrumstedelijk woonwerkgebied. Het gebied zal verbonden worden met Dorp door middel van een parkachtige strook.

Van belang is dat hier iets krachtigs wordt neergezet om de transformatie op gang te krijgen. De corporaties moeten hier een grote rol in krijgen (aanpakken van probleemwijken).

Samenvattend:

De ontwikkelende partijen geven aan dat een onderscheidende profilering van Haven, Bad en Den Haag Centrum essentieel is.

Voor zowel Haven als Dorp is redelijk helder wat de gewenste sfeer en ontwikkelingen in de toekomst zijn. Alles staat en valt daarbij met de kwaliteitsslag in de openbare ruimte en een gevarieerd woon- en werkaanbod.

Voor Bad is het veel minder duidelijk wat de gewenste sfeer moet worden in de toekomst. Ook hier geldt dat de inrichting van de openbare ruimte een belangrijke randvoorwaarde is voor de transformatie van het gebied.

Bereikbaarheid, zowel met de auto als OV, en het vinden van goede parkeeroplossingen zijn voor alle gebieden noodzakelijk.

VERSLAG CONSULTATIEBIJENKOMST CULTURELE EN MAATSCHAPPELIJKE INSTELLINGEN OP 8 OKTOBER 2007

Naar aanleiding van de presentatie wordt dieper ingegaan op de volgende onderwerpen:

Economie en voorzieningen

- In de haven wordt een toename van het aantal bezoekers voorzien, door een uitbreiding van het huidige programma. Voor de boulevard en Bad wordt niet gestreefd naar een toename van het aantal bezoekers, maar naar een verlenging van de verblijfsduur en daarmee een verhoging van de bestedingen per bezoeker.
- Voor de Keizerstraat zal detailhandel een belangrijk item blijven.
- Uit een eerste doorrekening van de plannen voor de haven blijkt minimaal een verdubbeling van het aantal arbeidsplaatsen.

Verkeer en Infrastructuur:

- Het autoverkeer moet op een duidelijke manier worden verwezen (verkeers- en parkeerinformatiesystemen) naar parkeervoorzieningen, die dichtbij de aanvoerwegen en voorzieningen liggen en in goede verbinding met de publiekstrekkers.
- Het bezoekersverkeer dwars door Scheveningen moet zoveel mogelijk beperkt worden. De heer De Kievit twijfelt aan de haalbaarheid van de knip in de dwarsverbindingen.
- Het toevoegen van het aantal functies in Havens leidt tot een toename van bezoekers. De ooit vastgestelde norm van 4.650 bezoekersparkeerplaatsen is dus niet meer toereikend en wordt dan ook losgelaten. Er zullen vooral in gebouwde parkeervoorzieningen parkeerplaatsen worden toegevoegd.
- OV: een aantal tramverbindingen zal opgewaarderd moeten worden tot Randstadrail verbindingen.
- Langzaam verkeer: er zullen betere langzaam verkeerroutes langs de kust moeten komen die Oost- en Westduinen met elkaar te verbinden.
- Desgevraagd wordt aangegeven dat niet specifiek voor dit masterplan, maar op grotere schaal wordt gekeken naar mogelijkheden voor transferia. Een transferium is alleen rendabel als de bezetting ook doordeweeks goed is en niet alleen op topdagen. Voor hoogtijdagen zullen er geen afdoende maatregelen te vinden zijn om de verkeersproblemen volledig op te lossen.

Cultuur:

Voor zowel Bad, Dorp als Haven geldt dat de identiteit en sfeer van de gebieden versterkt moet worden.

Scheveningen-Haven heeft een robuuste en stoere uitstraling met een maritiem karakter. De openbare ruimte is extra ruim bemeten, het gebruikte materiaal kan tegen een stootje. Voor Haven wordt gedacht aan het toevoegen van een congresachtige functie, museums, hotels. In de nabije omgeving is ruimte voor strand- en zeesporten.

Scheveningen-Dorp heeft een authentieke en rustieke uitstraling. Het gebied kan worden gekenmerkt als kleinschalig en cultuurhistorisch. Dit wordt in de toekomst behouden en daar waar mogelijk versterkt.

Voor Bad is het nog wat minder duidelijk wat precies de sfeer en uitstraling moet worden. Gestreefd wordt naar een breed aanbod op het gebied van entertainment. Op dit moment wordt er gezocht naar aanvullende functies, zoals het toevoegen van een kleinschalig musicaltheater, variété, kindertheater, een plek voor stand-up comedians, et cetera.

Wonen

- In Haven zullen 900 (inmiddels is besloten circa 800) woningen worden toegevoegd, waarbij het woningaanbod zeer gevarieerd is; van sociale woningbouw tot dure koop, en van grondgebonden woningen tot hoogbouw.
- Havenkwartier-Noord zal op termijn getransformeerd worden tot een stoer gebied dat goed verbonden is met de Haven en het (sport)strand. Het gebied zal een stedelijk karakter krijgen met een diversiteit in woningaanbod.

Groen:

De groene zone langs de huidige lijn 11 moet worden verbreed tot een parkachtige groene strook met een recreatieve functie voor de omwonenden.

Scheveningen in 2020

- mooi aangelegde openbare ruimte
- spraakmakende architectuur
- een breed aanbod aan (live)entertainment
- (internationale) evenementen
- nieuwe aantrekkelijke woonmilieus

De heer De Kievit vraagt extra aandacht voor **Dorp**. In de nota van uitgangspunten lijkt de focus vooral te liggen op Bad en Haven, maar ook in Dorp is een economische impuls noodzakelijk om de negatieve spiraal te kunnen doorbreken. Op dit moment is er veel leegstand in de Keizerstraat en de looproutes door de Rembrandtstraat zijn onaantrekkelijk. Er moet gekeken worden hoe de bezoekers van Scheveningen, ook in Dorp terecht kunnen komen. Bij de ondernemers is de ambitie er zeker om hun panden op te knappen, maar zij hebben daar op dit moment de middelen niet voor.

Muzee is nu nauwelijks zichtbaar voor veel bezoekers en ligt buiten de route. Door middel van stepping stones zou dit zeker verbeterd kunnen worden. Voorbeeld is Stichting Historische Scheepvaart een plek te geven in de haven.

De parkeergarage aan de Badhuiskade is voor Muzee zeer welkom, om de parkeerdruk rondom Muzee te verlichten.

Desgevraagd wordt toegelicht dat het oude masterplan grotendeels is afgewerkt en de ambities uit de Structuurvisie Den Haag 2020 om een nieuw plan vragen.

VERSLAG CONSULTATIEBIJENKOMST MET NATUUR- EN MILIEUORGANISATIES OP 8 oktober 2007

In Scheveningen is een economische impuls nodig omdat er een vermindering van de bestedingen wordt geconstateerd. Daarbij wordt er gekeken naar nieuwe functies die uitnodigen tot een langer verblijf, zoals theater, horeca etc.

Na de presentatie van het ruimtelijk concept "lijnen-pleinen-sferen" wordt vooral ingegaan op de groen- en milieuaspecten.

De zone van het huidige lijn 11 tracé zal in de toekomst ontwikkeld worden tot een brede groenstrook, die zal fungeren als langzaam verkeersroute en ingericht worden als recreatiegebied voor de bewoners. Deze strook eindigt in de huidige keerlus, welke onbebouwd zal blijven, om op die plek een goede aansluiting met de boulevard en het strand te krijgen. Het gaat hier om een verblijfsgebied, dus niet om een natuurgebied.

De heer Deelman vraagt of er nu een groene verbinding gemaakt wordt tussen Oost- en Westduinen via de Scheveningse Bosjes. Daarvoor zou het Doornpark via de tuinen aan de Van Dopstraat kunnen worden verbonden met de Scheveningse Bosjes, die al in verbinding staan met de Oostduinen. Dit houdt wel in dat er hoogwaardig groen nodig is in de nieuw aan te leggen groenstrook.

Westduinpark is een Natura-2000 gebied en dit moet ook zo blijven. Het zendstation is eigendom van de Gemeente Den Haag. Wanneer het huurcontract afloopt moet gekeken worden naar een nieuwe en passende invulling voor deze gebouwen, bijvoorbeeld een bezoekerscentrum. De heer Deelman geeft aan dat de recreatieve druk op dit gebied zoveel mogelijk beperkt zou moeten blijven. De Gemeente Den Haag is op zoek naar een manier om de natuurgebieden meer tastbaar te maken voor de bezoekers en bewoners.

Het nieuw te bouwen vastgoed moet CO₂ neutraal ontwikkeld worden. Daarnaast wordt met de realisering van de projecten constant gekeken naar het aantal verkeersbewegingen en de luchtkwaliteit. Onderzocht wordt wat de zeewaterwarmtecentrale kan betekenen voor het gebied en hoe omgegaan kan worden met geothermie.

In Scheveningen-Haven zal in verschillende bouwhoogtes worden gebouwd. De heer Deelman merkt op dat hoogbouw naast groenzones niet gewenst is. Hoogbouw heeft consequenties voor de ecologische zones op het moment dat deze hier direct tegenaan worden gesitueerd. Extreme hoogbouw kan gevolgen hebben voor vogels; de trekroute loopt direct langs de kust. (Dit is in een eerder stadium al aangegeven door AVN.)

KNNV ziet veel nadelen bij het aanleggen van een buitenhaven. Dit heeft effect op de stroming en zandaanwas en -afslag. Op dit moment wordt een en ander onderzocht, onder andere op economische haalbaarheid en technische uitvoerbaarheid, denk bijvoorbeeld aan zeestroming.

KNNV vraagt naar de effecten van de zeespiegelstijging op de buitendijks te realiseren nieuwbouw. Over buitendijks bouwen is intensief overleg met het Hoogheemraadschap van Delfland. Over ontwikkelingen in de Haven zijn inmiddels al afspraken gemaakt.

Er ligt een voorstel om een langzaam verkeerverbinding aan te leggen over de havenmond. De heer Deelman geeft als aandachtspunt mee dat er in de puinduinen zandhagedissen leven en dat deze beschermd dienen te worden.

De plekken voor speelvoorzieningen in de groenstroken zijn niet benoemd. Aandachtspunt is dat deze de ecologische zone niet in de weg staan.

VERSLAG CONSULTATIEBIJENKOMSTEN MET BEWONERS EN ONDERNEMERS OP 8 en 10 OKTOBER 2007

In dit verslag zijn de twee bijeenkomsten met de bewoners en ondernemers op 8 en 10 oktober 2007 samengevoegd tot één verslag. De opmerkingen en vragen in dit verslag zijn geclusterd per thema of deelgebied, met daaraan gekoppeld de reactie van de gemeente (cursief).

Plangebied

Toelichting: Scheveningen ligt ingeklemd tussen duin-/groengebieden. De Natura 2000-gebieden worden meegenomen in het plangebied, niet omdat er toekomstige ontwikkelingen zijn gepland, maar om vanuit toeristisch oogpunt een betere verbinding te leggen met de stedelijke ontwikkelingen. Duindorp is grotendeels buiten het masterplangebied gelaten, omdat de plannen hiervoor reeds in uitvoering zijn. De hoven langs de Houtrustweg vallen wel binnen het masterplangebied.

Als tip wordt meegegeven om op de kaart de rode en groene contouren aan te geven.

Relatie andere plannen

Toelichting: de planvorming voor de boulevard en de haven is al in een vergevorderd stadium. De uitgangspunten en consequenties daarvan worden meegenomen bij de integrale aanpak van het masterplan.

Eerste reactie op de plannen

Desgevraagd geven de aanwezigen een eerste reactie op de plannen:

- Er wordt door sommigen sceptisch gereageerd: dit is het zoveelste grote verhaal, maar komt het ook tot uitvoering? Ook de samenhang tussen alle plannen in Scheveningen en de volgorde van de planvorming vindt men onduidelijk. Veel luchtfietserij.
- Goed om met dit soort plannen bezig te zijn en belangrijk voor de ontwikkeling van Scheveningen dat er een visie ligt.
- Er wordt getwijfeld over de haalbaarheid van de plannen. De balans tussen de economische urgentie en de belangen van de bewoners is zoek. De component bewoners en de leefbaarheid wordt gemist: recreëren en wonen zo dicht op elkaar levert overlast op.
- Er wordt vanuit de planvorming teveel naar de bezoekers gekeken; de balans is zoek. De bewoners leveren ook inkomsten voor de gemeente en zijn economisch gezien van belang voor Scheveningen. Scheveningen moet ook als woonplaats leefbaar blijven.
- Op hoofdlijnen een mooi plan, met aandacht voor OV, inrichting openbare ruimte en natuur.
- De visie wordt als middel gezien om op een gecontroleerde manier de drie gebieden te ontwikkelen: mooi plan voor de drie delen tezamen.

Reactie gemeente: in de plannen wordt wel degelijk rekening gehouden met de belangen van de bewoners. Zo worden de verkeersstromen van bezoekers en bewoners gescheiden, en wordt geprobeerd de parkeeroverlast in de woongebieden te beperken door parkeerregulerende maatregelen in te voeren (zie ook paragraaf verkeer). Er komt een bredere range aan woonvormen en bij de inrichting van de openbare ruimte wordt aangesloten op de sfeer in het gebied. Er is aandacht voor een betere toegankelijkheid van de duin-/natuurgebieden en er komt een groene, parkachtige zone langs de huidige lijn 11, met een recreatieve functie voor de omwonenden.

1. THEMA'S

Verkeer en parkeren

Toelichting: Om overlast te voorkomen worden bezoekers- en bewonersstromen (zowel verkeer als parkeren) gescheiden. Bezoekers worden zo snel mogelijk geleid naar gebouwde, betaalde parkeervoorzieningen en van daaruit kan men te voet of met een shuttleverbinding naar de bestemming. De toename van het aantal functies, met name in Haven, gaat gepaard met het oplossen van het parkeerprobleem. Ook de infrastructuur moet daarop worden afgestemd. Het maximale aantal bezoekersparkeerplaatsen in Bad en op de boulevard van 4.650, dat in het vorige masterplan als parkeernorm is vastgelegd om de leefbaarheid te waarborgen, is dan ook niet meer toereikend. In de woongebieden zijn parkeerregulerende maatregelen nodig om de parkeerdruk op straat te verminderen. Gedacht wordt aan betaald en belanghebbende parkeren en meer gebouwde

parkeervoorzieningen. Dit betekent een kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en meer ruimte voor groen.

Aangegeven wordt dat de tramcapaciteit nu absoluut onvoldoende is. Om de bezoekersstromen te reguleren is het nodig om te investeren in snelle openbaar vervoerlijnen van de regio naar de kust.

In reactie op het bovenstaande geven de aanwezigen aan dat het belangrijk is om het vervoer vanaf de parkeergarages naar de uiteindelijke bestemming gratis te maken, want anders werkt het niet. Het gratis vervoer zou kunnen worden gekoppeld aan het parkeerkaartje. De praktijk wijst uit dat er niet of nauwelijks gebruik wordt gemaakt van de tram, omdat men het kaartje te duur vindt.

Verder wordt gewezen op het feit, dat bewoners ook bezoek krijgen die hun auto ergens moeten kunnen parkeren.

De aanwezigen vragen zich af hoe het mogelijk is om in de toekomst grote hoeveelheden mensen te ontvangen die met de auto naar Scheveningen komen, zonder daar maatregelen voor te treffen ook buiten Scheveningen. Op gewone dagen gaat het goed, maar het gaat om de topdagen. De suggestie wordt geopperd om transferia buiten Scheveningen te realiseren. Als de parkeergarages vol zijn kan er met dynamische parkeer/verkeersinformatiesystemen de weg worden wijzen naar de transferia. Het moet mogelijk zijn om al bij het Prins Clausplein aan te geven, dat Scheveningen vol is, waarbij de mogelijkheid wordt geboden om buiten de stad te parkeren en met gratis OV naar de bestemming door te reizen.

Hierbij wordt nog aangegeven dat het gaat om pakweg 13 piekdagen. De parkeergarage aan de Zwolsestraat is dan ook vol, maar verder is de bezetting hiervan niet optimaal, waarschijnlijk omdat die te ver van zee ligt.

Daarnaast vraagt men zich af waarom geen gebruik wordt gemaakt van bestaande grote parkeervoorzieningen die nu vaak in het weekend leeg staan? Denk bijvoorbeeld aan ministeries, Stadhuis.

Reactie gemeente: Transferia vragen een enorme investering en zijn alleen rendabel als daar het hele jaar door gebruik van wordt gemaakt en niet alleen op de 10-20 topdagen. Benadrukt wordt dat het om twee verkeersstromen gaat: de doordeweekse en de grote bezoekersstromen op piekdagen, het betreft hier alleen recreatief verkeer. Park & ride voor dagelijks gebruik komt moeilijk van de grond. Als voorbeeld wordt Amsterdam genoemd. De transferia in Amsterdam staan over het algemeen door de week vrijwel leeg en in het weekend is er ook geen volle bezetting. De gemiddelde mens pakt de auto en beïnvloeding om met OV te komen is lastig.

Het gebruik van bestaande parkeervoorzieningen is lastig doordat veel parkeergarages in bezit zijn van particulieren. Dit bemoeilijkt het treffen van maatregelen.

De gemeente neemt beide opties serieus mee in de verdere uitwerking. Onderzocht zal worden of transferia een haalbare optie zijn voor de stad als geheel. Tegelijkertijd wordt aangegeven dat dit geen ultieme oplossing zal bieden voor de verkeer-/parkeerproblemen op topdagen. Bovendien is het onmogelijk mensen te dwingen gebruik te maken van de transferia of OV; je kunt ook geen slagboom bij Scheveningen plaatsen.

De aanwezigen blijven van mening, dat als je gratis en comfortabel OV aanbiedt vanaf de parkeervoorzieningen, en de parkeertarieven op Scheveningen omhoog schroeft, dat deze formule succesvol kan zijn en een oplossing biedt voor het verkeer/parkeerprobleem.

Als deel van de oplossing voor de verkeersdruk wordt ook het afmaken van de ring genoemd. De bewonersorganisaties geven aan dat hiervoor nog geen heldere plannen bestaan. Bovendien ontbreekt hiervoor ook de financiering. Dat houdt in, dat dit in ieder geval op korte termijn geen soelaas zal bieden.

Gevraagd wordt hoe de processen lopen over de parkeergarages.

De gemeente bouwt en ontwikkelt zelf geen garages, maar kan wel meehelpen bij de realisatie ervan. Toegelicht wordt, dat voor sommige parkeergarages particuliere initiatieven bestaan, die al in de planvorming zitten: Circusplein en Badhuiskade. Deze bieden plaats voor bewoners en bezoekers, deels als compensatie van de 600 parkeerplaatsen die vervallen op de nieuwe boulevard. Een

parkeergarage aan de Statenlaan is een beginselplan. De gepresenteerde parkeergarage Prins Willemplein/Prins Willemstraat verkeert in het stadium van ideevorming.

De nieuw geplande garage op het Circusplein zit direct naast bestaande garage van Beheerskantoor Scheveningen. Zij zijn dan ook niet blij met deze plannen en vinden bovendien dat de locaties van de nieuwe garages op een te grote loopafstand liggen van de boulevard. De initiatieven passen wel in de filosofie van het lijnen-pleinen-feren concept: probeer de bezoeker zo snel mogelijk te laten parkeren en leidt ze via aantrekkelijke routes naar de eindbestemming.

Er wordt niet getwijfeld aan de realisatie van de garages, maar wel of het optimaliseren en de aankleding van de routes tot uitvoering komt. Hierbij zijn de doorgangen naar zee belangrijk, waarbij ook het laatste stukje van de lange lijnen naar zee wordt afgemaakt.

Dat zal ook niet gemakkelijk zijn, want je hebt met een bestaande situatie te maken. Dat vergt tijd.

De bewoners zijn van mening, dat wanneer de ideeën/plannen door de gemeente worden omhelst, zij hierover in een vroeg stadium geïnformeerd willen worden.

Overige vragen ten aanzien van verkeer en parkeren:

- Het grootste knelpunt op dit moment is de bereikbaarheid van de kust. Een goed verkeerscirculatieplan moet de drager van de voorgenomen plannen zijn. Alle toevoerlijnen staan zijn haaks op de kust, maar het gaat juist om de doorstroming. Er worden nu al congestieproblemen voorzien bij de haven als er geen goede doorstroming mogelijk is.
- De parkeerafwikkeling wordt als een groot probleem ervaren. Er moet naar creatieve oplossingen gezocht worden en de oplossing niet alleen zoeken in parkeergarages. Dit geldt niet alleen voor de kust maar voor het hele stadsdeel. Denk bijvoorbeeld ook aan watertaxi's.
- De aanwezigen pleiten ervoor eerst het verkeer- en parkeerprobleem op te lossen alvorens er in het gebied kan worden ontwikkeld.
- De suggestie wordt gedaan het verkeer in een eerder stadium op te vangen en niet alle bezoekersstromen naar de kust te trekken. Maak het aantrekkelijk om eerder buiten de stad de auto parkeren. Transferia inrichten als "the place to be".
- Wat is de filosofie achter de gedachte dat meer parkeerplaatsen een oplossing zouden bieden voor de problemen die zich in Scheveningen voordoen? Meer parkeerplaatsen is weer een auto extra in de file.
- Gevraagd wordt ook een oplossing voor het parkeren van touringcars en het laden en lossen van mensen mee te nemen in het in het totale parkeerverhaal. *Wordt meegenomen bij de verdere uitwerking van het masterplan.*
- De noordwestelijke hoofdroute wordt steeds als de grote verdeler gepresenteerd en als de oplossing voor het verkeersprobleem, maar is dat ook zo? Uitgangspunt van de gemeente is een opwaardering van de ring.
- Communicatie en marketing is van belang om de verkeersstromen te reguleren: geef aan dat parkeren in de parkeergarages moet worden betaald en dat verder vervoer gratis is. Net zoals in Amsterdam moet men zich realiseren, dat het niet handig is om met de auto naar Scheveningen te komen. Geldt overigens niet alleen voor toeristen, maar ook voor woon-werkverkeer.
- Hoe gaat men met calamiteiten om? *Brandweer en hulpdiensten worden betrokken bij planvorming.*
- De wens van de bewoners en aanzien van het verkeer op de boulevard is: geen autoverkeer als het druk is en tweerichtingsverkeer op een gewone dag.
- De verkeersstroom door de Jurriaan Kokstraat wordt alleen maar meer, omdat de boulevard eenrichtingsverkeer wordt, aldus een van de bewoners. Zij zijn van mening dat de Jurriaan Kokstraat een woonstraat is en niet een doorgaande route moet worden. In hoeverre wordt rekening gehouden met bewoners? *Het voorgestelde ruimtelijke concept lijnen-pleinen-sferen concentreert zich op drie hoofdontsluitingen voor autoverkeer, waarbij de dwarsverbindingen zoveel mogelijk worden ontzien.*
Aangegeven wordt, dat dit een bestuurlijke keuze is. De raad wil geen economische achteruitgang voor Scheveningen, maar is op zoek naar nieuwe impulsen om de badplaats in stand te houden.
- Het is soms ook een kwestie van psychologie: geef bij theaterbezoek in plaats van het gratis drankje een gratis tramkaartje.

- Misschien moet je geen verkeersaantrekkende projecten willen ontwikkelen. Je genereert verkeer zonder daar een oplossing voor te bieden. Ook kijken naar wat een gebied aan kan als je het hebt over het realiseren van projecten.
- Misschien moet er eerst meer onderzoek worden gedaan, alvorens allerlei ontwikkelingen in gang te zetten. Waarom heeft Scheveningen minder bezoekers en wat moet je doen om er meer te krijgen, beter gespreid over het jaar. Waar komt het gros van de bezoekers vandaan? Welke projecten wel of niet doen, als je het totaal overziet, zonder de leefbaarheid geweld aan te doen.

Reactie gemeente:

- *Een goede bereikbaarheid is van belang om Scheveningen economisch gezien een impuls te geven. Om het verkeersaanbod goed te kunnen afwikkelen wordt gekozen voor een nieuwe heldere verkeersstructuur voor heel Scheveningen, waarbij de huidige knelpunten worden opgelost. Deze structuur zal geënt zijn op doordeweekse dagen, maar moet ook voldoen op topdagen. Hoewel een ultieme oplossing voor de echte topdagen niet aan de orde is. Reactie van bewoners: het gaat juist om een impuls buiten het seizoen en dan zijn er parkeerplaatsen genoeg. Dat gaat wel op voor Bad, maar niet voor Haven, omdat daar nieuwe functies worden toegevoegd waarop het aantal parkeerplaatsen moet worden afgestemd. Bijvoorbeeld bij Norfolk zal een parkeergarage komen met 1.800 -2.000 plaatsen. En ook de toevoerwegen daarnaar toe worden aangepakt. Bij het faciliteren van de verkeersstromen gaat het niet alleen om het toevoegen van parkeerplaatsen, maar ook de aanpak van de route ernaar toe. Met dynamische verkeer-/parkeerinformatiesystemen aangeven wanneer Scheveningen vol raakt en verwijzen naar andere parkeermogelijkheden, van waaruit je verder kunt met bijvoorbeeld een pendelbus.*
- *Het bezoekersparkeren in de woongebieden zal worden tegengegaan. Middelen daartoe zijn parkeerregulerende maatregelen in de vorm van betaald en belanghebbende parkeren, beter bereikbare parkeergarages en dynamische informatiesystemen. Het toevoegen van parkeerplaatsen alleen is geen ultieme oplossing, maar ook de locatie is van belang: dicht bij voorzieningen en publiekstrekkers.*
- *Bezoekers- en bewonersstromen worden gescheiden en geleid naar de juiste plek, waar snel kan worden geparkeerd en vandaar uit verder te voet of shuttle naar de eindbestemming.*

2. THEMA's

Leefbaarheid

Vraag: wat wordt gedaan aan bijvoorbeeld de leefbaarheid van de wijken, voorzieningen voor jongeren, groen in de wijk? De bewoners missen in de presentatie aandacht voor woonmilieus en leefomgeving. Ook het groen in de wijk vindt men belangrijk, daar moet meer van komen. Er is best beplanting die wel gedijdt in een zilt klimaat.

Als voorbeeld wordt aangegeven dat er een groene route wordt ingericht langs de huidige lijn 11 vanaf de Verademing tot en met de keerlus. Deze route zal aantrekkelijk zijn voor langzaam verkeer en biedt ruimte voor recreatieve activiteiten. De keerlus blijft onbebouwd en groen.

In de Nota van Uitgangspunten worden uitspraken gedaan op globaal niveau voor heel Scheveningen. De gestelde vraag richt op voorzieningen op een ander, meer gedetailleerd schaalniveau. Bij de verdere uitwerking van het masterplan wordt meer in detail ingezoomd op dit soort aspecten. In zijn algemeenheid kan worden gesteld, dat wanneer woningen worden toegevoegd, daar ook voorzieningen bijhoren en leefbaarheidplekken. Dat is algemeen gemeentelijk beleid.

Economie

- *Toelichting: Om achteruitgang van Scheveningen-Bad tegen te gaan, wordt onder meer ingezet op een vierseizoenen aanbod. Voor een deel is dat nu al zo, denk bijvoorbeeld aan het Circustheater en Sealife. Het is wenselijk om de bezoekers die komen, langer te houden. Het gaat om het in de markt houden van de huidige functies en om het toevoegen van nieuwe functies en programma. Denk bijvoorbeeld aan een kleinschalig theater. Je moet ook de verschillende doelgroepen aantrekken. Als je alleen op het strand focust, dan blijf je een zomerbadplaats. Niet de hele kuststrook hoeft vierseizoenen bestendig te zijn. Wil je een vierseizoenen badplaats zijn, dan moet het scherper. Bereikbaarheid en parkeren moeten beter. Scheveningen moet voor bezoekers aantrekkelijk en exclusief zijn en iets eigens bieden. Ga niet het gevecht aan met de stad.*

De aanwezigen geven aan, dat het ook van belang is een signaal af te geven aan de exploitant, omdat de bestedingen teruglopen. Gesteld wordt dat verpaupering ook ontstaat omdat men in 3 maanden tijd een jaarinkomen wil verdienen. Is het toeristisch aanbod wel voldoende? Een ander aanbod is nodig en tegelijkertijd moet worden geprobeerd de ondernemers daarin mee te krijgen. Er zijn in Scheveningen te weinig niche ontwikkelingen.

De Pier is een icoon en is iets echt Schevenings. Nu schaam je je ervoor, het aanbod en de uitstraling zijn absoluut onvoldoende. Ook de bebouwing rondom het Kurhaus, het tweede icoon van Scheveningen, is lelijk. Het gaat om de kwaliteit en hele plaatje.

De bewoners geven aan dat zijn niet echt zitten te wachten op een vierseizoenen badplaats. Rust aan kust heeft ook z'n charme.

De ondernemers willen natuurlijk wel een vierseizoenen bezoekers-flow. Ook evenementen en *allweather* voorzieningen dragen bij aan een vierseizoenen aanbod.

- Topondernemer Hennie van de Most gaf - nu bijna twee jaar geleden - tijdens een ondernemerscongres in het Kurhaus aan: "het is een aflopende zaak met Scheveningen, ik geef er geen duit voor". Er is daarna eigenlijk niets gedaan door de ondernemers. Wees duidelijk en helder in wat je aanbiedt. Dat geldt voor de gemeente, maar ligt ook bij de ondernemers zelf. Opgemerkt wordt dat ze moeten leren mee te buigen.
- Er is nog niet gekeken naar wat de gevolgen zijn van het opbreken van een en ander, omdat de plannen nog niet ver genoeg zijn uitgekristalliseerd. Als je bijvoorbeeld ergens iets wilt bouwen, dan heb je daar ook een tijdje last van. In deze NvU proberen de urgentie opnieuw op de bestuurlijke agenda te zetten. Het is belangrijk Scheveningen niet verder economisch te laten afglijden, omdat het opbouwen dan steeds moeilijker wordt.

3. GEBIEDSONTWIKKELINGEN

Haven

- Gevraagd wordt of het überhaupt zin heeft om te ageren tegen hoogbouw in de haven, zoals gepresenteerd tijdens een informatieavond over de havens? Gaat het gerealiseerd worden of is het een discussiepunt?
Aangegeven wordt dat uiteindelijk de gemeenteraad beslist. De wethouder heeft tijdens de informatieavond gezegd, dat hij de mening van de Scheveningers respecteert, maar dat hij wethouder is voor heel Den Haag. Het zuidelijk havenhoofd is een unieke locatie qua ligging ten opzichte van de haven en de zee en dat biedt mogelijkheden. Hier kun je meer mee doen dan alleen woonmilieus realiseren.
Voor de haven is verder gekozen voor een heel gevarieerd woonmilieu. Zowel koop als huur, goedkoop en duur. Als je kiest voor variatie, dan hoort daar ook hoogbouw bij. Dit moet worden gezien in samenhang met de andere ontwikkelingen en is nodig voor de financiering van het geheel. Kies je daar niet voor, dan kan er minder gevarieerd gebouwd worden en wordt de bouwhoogte over het geheel 8-9 lagen.
- De aanwezigen noemen de Millennium Bridge in New Castle een goed voorbeeld van hoe het ook kan.
- In de planvorming voor de havens is het realiseren van een cruiseterminal in een buitenhaven opgenomen. Opgemerkt wordt dat hierdoor toch vermenging van bezoekers- en bewonersstromen ontstaat, wat ongewenst is. *Het realiseren van een cruiseterminal is een interessante optie, waar echter nogal wat (milieu)technische en financiële haken en ogen aanzitten. Zit nog in onderzoeksfase.*
- De visafslag en de visserijhaven zijn uniek voor de stad. Een dynamische rol van de haven wordt cruciaal geacht voor het functioneren van Scheveningen. De visserij wil hierin een belangrijke rol spelen en zien mogelijkheden in combinatie met het toerisme, denk bijvoorbeeld aan een vismarkt. Ter illustratie wordt een klein plaatsje in Portugal genoemd, met een vismarkt en verse groenten en fruit. In het seizoen was er iedere dag er een bepaald thema. Dit is een verzamelplaats en heeft enorme spin-off. Het zit 'm niet altijd in het grote.
- Aangegeven wordt dat ook de ondernemers hun eigen verantwoordelijk moeten nemen en zelf initiatieven kunnen ontplooiën. Er zal een gezamenlijke aanpak nodig zijn.

Havenkwartier-Noord

- De bewoners geven aan de bedrijvigheid hier voor een deel te willen handhaven.

- *In Havenkwartier-Noord: hier komt een variëteit en mix van wonen en havengerelateerde functies, aansluitend bij de sportcultuur op het strand. Hier kunnen jongeren wonen, maar deze locatie is ook geschikt voor een internationaal woonmilieu.*
De bewoners geven aan dat op een oppervlakte van zoveel mensen ook voldoende voorzieningen nodig zijn. Het gaat om balans.

Dorp

Als de Keizerstraat een betere aansluiting heeft op de boulevard, dan komt dat de levendigheid ten goede en krijgt de Keizerstraat die impuls die het nodig heeft.
Gevraagd wordt om het functioneren van de Keizerstraat in combinatie te zien met de Badhuisstraat. *De vraag is echter of dit economisch gezien haalbaar is. Vooralsnog wordt voorrang gegeven aan de ontwikkeling van de detailhandel in de Keizerstraat boven de Badhuisstraat.*

Bad

- Eén van de ambities is om het zicht op zee te herstellen. De vraag is echter, hoe doe je dat want vrijwel de hele kustlijn is volgebouwd. *Hiervoor moet een strategie worden bedacht, die ook financieel haalbaar is. De mogelijkheden hiertoe zullen beperkt zijn.*
- *De keertlus blijft vooralsnog onbebouwd en groen. Deze locatie heeft geen prioriteit; de ontwikkelingen vinden primair plaats rondom het centrum van Bad. In het verleden zijn er te vaak op ad hoc basis impuls besluiten genomen. Er wordt nu naar gestreefd alles zoveel mogelijk in samenhang te bezien. Dit sluit niet uit, dat op langere termijn andere politieke besluiten genomen kunnen worden.*

Algemene vragen/opmerkingen

- De BNS heeft al eerder uitgangspunten voor de kust opgestuurd en vraagt deze mee te nemen als reactie op deze NvU.
- Gevraagd wordt of – gezien alle plannen – Scheveningen de komende 20 jaar één grote bouwput wordt. Als de gemeente daartoe besluit, vinden de grootste veranderingen plaats op het Norfolkterrein. Rond 2010 wordt met de haven begonnen. Verder zijn er nog geen grote concrete bouwplannen. Omdat de plannen gefaseerd worden opgepakt, is de verwachting dat de overlast beperkt zal blijven.
- APS heeft een formele adviesaanvraag van het college van B&W gekregen voor de Haven. Het is onduidelijk of ze dit ook krijgen voor de boulevardplannen. In ieder geval krijgen ze wel een formele adviesaanvraag – na vaststelling door het college - voor de Nota van Uitgangspunten masterplan Scheveningen-kust.

Algemene opmerkingen over het proces

De aanwezigen uiten hun ongenoegen over het proces. De bewonersorganisaties hadden vooraf de Nota van Uitgangspunten opgestuurd willen krijgen, zodat ze beter waren voorbereid. De bewonersorganisaties geven aan, dat zij dit op deze manier geen consultatie vinden, maar meer een informatieronde.

Reactie: De Nota van Uitgangspunten is op dit moment nog niet gereed. De grote tijdsdruk op het proces wordt veroorzaakt door de noodzaak om snel aan de versterking van de zeewering en de herinrichting van de boulevard te beginnen. De gemeenteraad moet hierover binnenkort een besluit nemen en heeft aangegeven dit in samenhang te willen doen met behandeling van twee andere voor Scheveningen belangrijke voorstellen, namelijk de Nota van Uitgangspunten Planontwikkeling Scheveningen-Havens en met de Nota van Uitgangspunten voor het Masterplan Scheveningen-kust.

De Nota van Uitgangspunten wordt eind deze week opgestuurd, waarna er tot 22 oktober gelegenheid is tot reageren (noot: inmiddels is de reactietermijn uitgesteld tot 12 november 2007). De reacties worden gebundeld en van commentaar voorzien. Het verslag van de consultatieronde, de reacties op de Nota van Uitgangspunten en in hoeverre dit heeft geleid tot aanpassing van de Nota van Uitgangspunten worden behandeld in het college van 13 november a.s. Het complete verslag van de consultatieronde wordt als bijlage gevoegd bij de definitieve Nota van Uitgangspunten. In het vervolgtraject worden de uitgangspunten verder uitgewerkt in een discussienotitie. In een uitgebreid samspraaktraject met alle belanghebbenden is hierover nog discussie mogelijk. Behandeling van de plannen staat gepland voor 6 en 13 november in het college van B&W.

De bewonersorganisaties geven aan dat ze de reactietermijn te kort vinden om adequaat te kunnen reageren op de Nota van Uitgangspunten. Zij zitten als vertegenwoordigers namens een achterban en hebben dus meer tijd nodig om die te kunnen raadplegen.

Zij vinden het vervelend dat er een enorme (politieke) druk op het proces staat en zetten hun vraagtekens bij de voorgenomen besluitvorming over de boulevard/zeewering. De financiering zou nog niet rond zijn en er zou vertraging zijn opgetreden in de besluitvorming bij Delfland.

De bewoners willen meer betrokken worden bij de planvorming in het algemeen en bij de masterplannen in het bijzonder vanwege de grote impact ervan. Sommigen geven aan slechte ervaringen te hebben met de consultatie over het masterplan Internationale Zone. Zij hopen dat dit beter gaat met het masterplan Scheveningen-kust. Bij het vorige masterplan waren zij erg nauw betrokken en kregen ook meer tijd om op de plannen te reageren. De bewoners zijn van mening dat het huidige bestuur niet goed met de bewoners omgaat. Er wordt niet geluisterd, maar aangehoord. Zij geven aan dat samenspraak iets anders is dan informeren en consulteren. De bewonersorganisaties hebben hierover ook een brief gestuurd naar het college.

VERSLAG CONSULTATIEBIJeenKOMST MET VERTEGENWOORDIGER WINKELSTRAATMANAGEMENT KEIZERSTRAAT op 18 oktober 2007

Aanwezig: de heer Knoester (Winkelstraatmanagement Keizerstraat), de heer M. Forschelen en mevrouw M. Kösters (beiden gemeente Den Haag).

De vertegenwoordigers van bewoners- en ondernemersverenigingen zijn uitgenodigd om op 4, 8 of 10 oktober kennis te nemen van de Nota van Uitgangspunten en daarover met een gemeentelijke vertegenwoordiging van gedachten te wisselen. De heer Knoester was als enige op de eerste bijeenkomst aanwezig. Hem is gevraagd of hij op één van beide andere bijeenkomsten kon aansluiten. Bij nader inzien bleek dit niet mogelijk en is met hem een nieuwe afspraak gemaakt.

Aan de hand van een handout van de PowerPoint presentatie, is gesproken over de intenties van de Nota van Uitgangspunten Scheveningen-kust.

De heer Knoester had de hem toegestuurde conceptnota reeds bestudeerd. Na het gesprek is ook de afdruk van de presentatie aan hem overhandigd.

De heer Knoester omarmt het gepresenteerde ruimtelijk concept "lijnen-pleinen-sferen". Hij is blij dat de ideeën over de drie-eenheid die al langer bij de ondernemers leven nu worden opgepakt. Het Dorp is daarin een volwaardig deel tussen Bad en Haven. Hij ziet mogelijkheden voor Dorp als cultuurhistorische kern en noemt wandelingen als een middel om dit onder de aandacht van bezoekers te brengen.

Hij is het eens met de gedachte dat je aan twee kanten van de Keizerstraat impulsen moet geven en dat het aan de ondernemers is om de Keizerstraat nieuw leven in te blazen. Een vergrote Kalhuisplaats en Prins Willemplein met ondergronds parkeren ziet hij als een belangrijke impuls. Hij maakt zich wel zorgen om de aantakking van de Keizerstraat aan de Boulevard. De voetganger wordt door het verkeer gescheiden van de Keizerstraat. Dit zal belemmeren dat de bezoekersstroom naar de Keizerstraat komt.

De heer Knoester vraagt aandacht voor de commerciële invulling van het Prins Willemplein en Keizerstraat. Welzijns- en maatschappelijke instellingen horen zijns inziens niet in de Keizerstraat, net zo min als leegstand.

De heer Knoester maakt zich verder zorgen om de invulling van Dr. De Visserplein, de woningen midden in het openbaar gebied.

De heer Knoester ziet kansen voor een alternatieve invulling van de tramremise.

Hij onderstreept het idee voor scheiding van bezoekers- en bewonersverkeer, opwaardering van de openbare ruimte en ziet ook de mogelijkheden van het "inprikmiddel". Hij wijst daarbij wel op de noodzaak voor goede autobewegwijzering (al bij binnenkomst Den Haag) en vervoer op maat binnen Scheveningen, zoals een tuktuk of fiets.

De heer Knoester is blij, dat de gemeente niet inzet op meer detailhandel in Bad, maar op een "herverkaveling" en opwaardering.

De heer Knoester wil graag verder meedenken over de invulling van met name het dorp.

3. DEELNEMERS CONSULTATIE NOTA VAN UITGANGSPUNTEN SCHEVENINGEN-KUST

| Naam | Organisatie/instelling | 17 sep middag | 4 okt avond | 8 okt middag | 8 okt avond | 10 okt middag |
|---|--|------------------|----------------|-----------------|----------------|------------------|
| Projectontwikkelaars | | | | | | |
| Dhr. J. Messemaeckers | Fortis Vastgoedontwikkeling | X | | | | |
| Dhr. D. Hendriks | Bouwfonds MAB Ontwikkeling | X | | | | |
| Dhr. A.L. Hofstijzer | Bouwfonds MAB Ontwikkeling | X | | | | |
| Dhr. H. Trebbe | Living City | X | | | | |
| Dhr. J. Keja | TCN Concepts | X | | | | |
| Dhr. W. Dingjan | TCN Concepts | X | | | | |
| Natuur- en milieuorganisaties | | | | | | |
| Dhr. A. Deelman | KNNV | | | X | | |
| Culturele en maatschappelijke instellingen | | | | | | |
| Dhr. De Kievit | directeur Muzee | | | X | | |
| Bewonersorganisaties en ondernemers | | | | | | |
| Mw. K. Bakker | lid WOS, lid APS | | | | X | |
| Mw. A. Plugge | lid WOS | | | | X | |
| Dhr. J.L. Grijzen | lid WOS | | | | X | |
| Mw. I. Annegarn | lid WOS | | | | X | |
| Mw. D. Nicolai | Lid Stichting Wijkoverleg Zorgvliet, lid APS | | | | | |
| Dhr. R.C. den Heijer | lid BNS | | | | X | |
| Dhr. M.J.H. Bevers | lid BNS | | | | X | |
| Dhr. J. Zeper | lid Wijkvereniging van Stolkpark, lid APS | | | | X | |
| Mw. M. van de Broek-Laro | lid BOH, lid APS | | | | X | |
| Dhr. J. Spruijt | lid Stichting Wijkoverleg Statenkwartier | | | | X | |
| Dhr. J. Spaans | lid Wijkberaad Duindorp, lid SPIONN | | | | X | |
| Dhr. O. Windisch | lid SP | | | | X | |
| Dhr. F. Oosterhuis | lid BNS | | | | | X |
| Dhr. R. van der Helm | lid Wijkvereniging Duttendel en Wittebrug, lid APS | | | | | X |
| dhr. H. Wassenaar | Circustheater | | | | | X |
| Dhr. B. Hensen | Sea Life Scheveningen | | | | | X |
| Dhr. D. di Tella | Beheerskantoor Scheveningen | | | | | X |
| Dhr. J. van Nieuwenhuijzen | UFA | | | | | X |
| Dhr. H. Knoester | Ondernemersvereniging Keizerstraat Historisch | | 18 okt | | | |

| | Winkelhart Stichting Centrum Scheveningen Dorp | | | | | | |
|--------------------------|--|-------|--|--|---|--|---|
| Gemeente Den Haag | | | | | | | |
| Dhr. M. Norder | Wethouder Bouwen en Wonen | X | | | | | |
| Dhr. R. Jansen | Projectmanager Scheveningen-kust | X | | | X | | X |
| Mw. M. Kösters | Projectleider Scheveningen-kust | deels | | | X | | X |
| Dhr. G. Blom | DSO/ Stedenbouwkundige | X | | | X | | X |
| Dhr. R. Fokkelman | DSO/planeconoom | | | | | | |
| Dhr. M. Forschelen | DSO/Economie | | | | | | X |
| Dhr. M. Smeele | DSO/Economie | X | | | | | |
| Dhr. K. Leurs | DSO/Verkeer | | | | X | | X |
| Mw. J. Ouweland | Projectmedewerker Scheveningen- kust/verslaglegging | | | | | | X |
| Mw. M. Koene | verslaglegging | X | | | X | | |
| Dhr. F. v.d. Meijden | DSB/Milieu en vergunningen | | | | X | | |
| Dhr. J. van Ool | DSO/Communicatie | X | | | X | | X |
| Mw. C. Bögemann | DSO/Communicatie | X | | | X | | X |
| Mw. A. Schipper | OCW/Stadsdeelcoördinator Scheveningen | | | | X | | |

4. BEANTWOORDING REACTIES OP DE NOTA VAN UITGANGSPUNTEN

| Nr. | Samenvatting reacties belanghebbenden | Reactie gemeente |
|---|---|--|
| Bewonersorganisatie Havenkwartier (BOH) Brief d.d. 23 oktober 2007 | | |
| 1. | <p>Hebben op 20 oktober per email bezwaar gemaakt tegen de procedure en aangegeven later te komen met een reactie.</p> | <p>Wethouder Nordor heeft de korte reactietermijn onderkend in zijn brief d.d. 26 oktober 2007. Hij legde daarbij uit dat de plannen voor versterking van de zeekering in samenhang met het masterplan Scheveningen-kust moeten worden afgewogen en dat dit geen uitstel duldt. Hierdoor staat er grote tijdsdruk op het proces. Toegelicht is dat de NvU niet het eind is van het opstellen van het masterplan, maar pas het begin. Bij de uitwerking van de uitgangspunten zal er voldoende ruimte voor samenspraak worden ingeruimd met interactie met betrokkenen. De reactietermijn is verlengd van 22 oktober tot 12 november 2007, maar ook alle reacties daarna worden op prijs gesteld.</p> |
| 2. | <p>Algemeen: 1) Teveel jargon en wollig taalgebruik. 2) Mist de getalsmatige beschrijving van de startsituatie: wat is de situatie nu m.b.t. verkeer, OV, bezoekersaantallen, werkgelegenheid e.d. 3) Mist de inbreng van de Scheveningse bevolking in het algemeen en vindt de reacties op de NvU Scheveningen-Havens niet terug.</p> | <p>1) In de definitieve NvU zijn de jargon-begrippen zoveel mogelijk vermeden. 2) Omwille van de leesbaarheid is in een apart achtergronddocument, behorend bij de NvU, een beschrijving opgenomen van de startsituatie op het gebied van wonen, economie, milieu en leefbaarheid, alsmede een beschrijving van de trends en ontwikkelingen. De conclusies uit dit achtergronddocument zijn opgenomen in de NvU. 3) De NvU is voor consultatie aan relevante belangenorganisaties gepresenteerd. De reacties zijn gebruikt om de nota verder aan te scherpen. In de volgende fase zal in het kader van de samenspraak actieve inbreng worden gevraagd om de uitgangspunten aan de hand van een discussienotitie verder te kunnen uitwerken tot een masterplan. De reacties op de NvU Scheveningen-Havens worden – zodra het college hierover heeft besloten – verwerkt en tevens overgenomen in de NvU Scheveningen-kust.</p> |
| 3. | <p>Boulevard/zeewering: 1) Mist maatregelen die nodig zijn voor de kustverdediging in het masterplangebied. 2) Mist de inbreng van de bewonersorganisaties de afgelopen jaren t.a.v. de verkeersafwikkeling Boulevard.</p> | <p>In de NvU wordt aangegeven dat de verbeterde kustverdediging en de daarmee samenhangende herinrichting van de boulevard vooral gevolgen heeft voor de verkeersafwikkeling. In de volgende fase wordt een aanpassing van het verkeerssysteem voor Scheveningen uitgewerkt. Dan worden ook de reeds gemaakte opmerkingen van de bewoners in de overwegingen meegenomen. De verkeersafwikkeling is onderwerp van samenspraak.</p> |
| 4. | <p>Wonen: 1) Waarom op Norfolk al meer dan 900 woningen, terwijl het aantal is gemaximaliseerd tot 900 in Coalitieakkoord. 2) Ambities sociale woningbouw zou voor Scheveningen minimaal 50% moeten zijn, dat is nu de feitelijke situatie in Havenkwartier-Noord.</p> | <p>1) Uitgangspunt is het coalitieakkoord 2006-2010. In de definitieve NvU is het uitgangspunt als volgt aangepast: Realiseren van circa 1.050 woningen extra in Scheveningen. Benutten van kansen voor het creëren van een centrumstedelijk woonmilieu, vooral rond de haven op het voormalige Norfolkterrein (circa 800 woningen) en in het Havenkwartier-Noord. 2) De ambities voor Scheveningen zijn gericht op een verbetering van het woonklimaat voor alle doelgroepen, niet specifiek voor één doelgroep. Het is gemeentelijk beleid om bij nieuwbouw 30% sociale woningbouw te realiseren.</p> |

| Nr. | Samenvatting reacties belanghebbenden | Reactie gemeente |
|-----|--|---|
| 5. | <p>Haven, Havenkwartier-Noord:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Het versterken van de identiteit Haven impliceert havengebonden werkgelegenheid en niet het naar de haven halen van nieuwe functies als toerisme en congres. 2) Waarom Havenkwartier-Noord geschikt maken voor nieuwe doelgroepen. Houd het gewoon om te wonen en werken m.b.t. havengebonden bedrijvigheid. | <p>Het college heeft besloten om in Scheveningen Haven een lager percentage sociale woningbouw te realiseren, dat elders binnen Scheveningen gecompenseerd moet worden.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) De ontwikkeling van Scheveningen-Havens is gebaseerd op een gemengd programma met wonen en een combinatie van visserij en toerisme. De visserij is van belang voor de economie van de haven. Voor deze bedrijfstak blijft dan ook een belangrijke plaats in de haven ingeruimd. Daarnaast wordt de dienstverlening als bron van werkgelegenheid gezien. Het accent ligt daarbij vooral op het verder ontwikkelen van publieksgerichte functies en de vrijetijdseconomie. Het gaat om voorzieningen ter versterking van het verblijfstoerisme, zoals hotels, en van het dagbezoek zoals horeca, een museum en dergelijke. Het college is van mening dat op langere termijn de economische ontwikkeling van de haven niet is gebaat bij het aantrekken van meer havengebonden bedrijvigheid, maar dat aanzienlijk meer kansen liggen in de combinatie van visserij en toerisme als elkaar versterkende functies. 2) De gemeente wil geen buurten/wijken maken voor de armen of de rijken. Binnen het karakteristieke Havenkwartier-Noord met een mix van wonen en werken is plaats voor de werkster en voor haar kinderen met een goed betaalde internationale functie. |
| 6. | <p>Verkeer, vervoer en parkeren:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) prioriteit moet liggen bij de fietsverbindingen en opwaardering openbaar vervoer in combinatie met transferia. 2) Het uitgangspunt over investering in zwakke schakels is niet nodig als wordt geïnvesteerd in beter openbaar vervoer. 3) BOH is tegen het loslaten van het maximaal aantal parkeerplaatsen in Scheveningen en is tegen de compensatie van 600 parkeerplaatsen die bij het realiseren van de boulevard verdwijnen. | <ol style="list-style-type: none"> 1) In de gepresenteerde uitgangspunten is geen prioriteit aangebracht. Alle aspecten zijn belangrijk bij het ontwikkelen van een verkeerssysteem. 2) Ook de zwakke schakels in de verkeerscirculatie moeten daarbij worden meegenomen. 3) De gewenste economische groei impliceert een toename van functies en parkeerbehoefte. Het vastgestelde maximum aantal parkeerplaatsen is dus niet meer toereikend. Daarom is uitbreiding van het vastgestelde aantal parkeerplaatsen nodig. <p>In de volgende fase zal een nieuw verkeerssysteem voor Scheveningen onderwerp van samenspraak zijn.</p> |
| 7. | <p>Vrijetijdseconomie: De uitgangspunten ten aanzien van havengebonden bedrijvigheid ontbreken. Twee iconen is genoeg.</p> | <p>Zie ook de reactie bij punt 5. De gemeente is van mening dat als de behoefte voor havengebonden en visserijgerelateerde bedrijvigheid zich voordoet en daar een economisch draagvlak voor is, deze bij de visserijsector op het Noordelijk Havenhoofd geconcentreerd moet worden, waarbij het belang van de visserij voorop blijft staan. Onder de uitgangspunten voor Scheveningen Haven wordt ruimte gereserveerd voor de visserij.</p> <p>De geplande (fraai vormgegeven) torens maken het mogelijk om daarnaast veel laagbouw te realiseren. Dit biedt ook meer verscheidenheid in het aanbod woningen.</p> |
| 8. | <p>Landschap en natuur: De stelling dat de behoefte aan groen toeneemt, is strijdig met de uitwerking van Haven.</p> | <p>Met het plan Scheveningen Haven wordt een centrumstedelijk woonmilieu toegevoegd in een groene setting. De kwaliteit van het groen moet worden gemaximaliseerd. Daarnaast wordt, indien de buitenhaven wordt gerealiseerd, ook het groengebied uitgebreid. De gemeente is in overleg met het ministerie van</p> |

| Nr. | Samenvatting reacties belanghebbenden | Reactie gemeente |
|---|---|--|
| 9. | De financiële onderbouwing wordt gemist. | <p>Defensie over de zendmasten in het Westduinpark. Indien de zendmasten uit het Westduinpark weg zouden worden gehaald wordt dit gebied in overleg met natuur- en milieuorganisaties opnieuw ingericht.</p> <p>De financiële onderbouwing is niet openbaar. De plannen zijn momenteel nog te globaal om dekingsvoorstellen te kunnen doen. Er zijn nog diverse ruimtelijke uitwerkingen mogelijk, die alle kunnen voldoen aan de voorgenomen ambities. Bij het opstellen van het Masterplan zullen meer ruimtelijke scenario's onderzocht worden, waarbij financiële kaders beter in beeld kunnen worden gebracht.</p> |
| <p>Bewonersvereniging Noordelijk Scheveningen (BNS) Brief d.d. 9 november 2007</p> | | |
| 10. | Hebben in een brief d.d. 18 oktober 2007 aangegeven meer tijd nodig te hebben voor een reactie op de NvU. | Zie punt 1. |
| 11. | <p>Inbreng Consultatie</p> <p>1) BNS geeft aan dat er onvoldoende tijd was om een zinnige bijdrage te leveren aan de nota, zoals met de procedures wordt beoogd.</p> <p>2) Het is ook niet helder waarom welke partijen zijn uitgenodigd en wat er met eerder ingebrachte aanbevelingen is gedaan.</p> | <p>1) Zie punt 1 en punt 2 sub 3).</p> <p>2) De relevante belangenorganisaties zijn uitgenodigd om de gemeente te consulteren over de NvU. De door deze organisaties eerder ingediende aanbevelingen ten aanzien van Scheveningen zijn gehanteerd als checklist op volledigheid en draagvlak van de geformuleerde uitgangspunten. Diverse aanbevelingen zijn terug te vinden in de uitgangspunten, andere zijn strijdig met de opgave.</p> <p>Het hoofdstuk communicatie van de nota zal op dit punt worden aangepast.</p> |
| 12. | <p>Algemeen</p> <p>1) De eerste openingszin "Scheveningen bruijt" suggereert dat Scheveningen nu het tegenovergestelde is. Dit zou geen juist uitgangspunt zijn voor deze opgave.</p> <p>2) De aangegeven begrenzing op de luchtfoto loopt door de natura-2000 gebieden. BNS bepleit voor het hanteren van de 'rode' en 'groene' contouren.</p> <p>3) BNS vraagt een nadere uitleg over de relatie tussen masterplan en de project Scheveningen Haven en Boulevard/zeewering.</p> | <p>1) In de definitieve NvU is de openingszin gewijzigd. Aangegeven is dat Scheveningen volop in beweging is.</p> <p>2) Aangezien deze NvU integrale uitspraken doet over de toekomstige ontwikkelingen in Scheveningen-Kust omvat het masterplan zowel bebouwde als onbebouwde gebieden.</p> <p>De gemeente hanteert in de planvorming de rode en groene contouren zoals vastgelegd in het streekplan Zuid-Holland West 2003. De duingebieden genieten bijzondere bescherming door de status van Natura 2000-gebied.</p> <p>3) Tussen de projecten Masterplan, Scheveningen-Haven en Boulevard/zeewering vindt continue inhoudelijke afstemming plaats. De consequenties van de nieuwe Boulevard worden als vast gegeven meegenomen bij de integrale aanpak van het masterplan. Zie ook punt 2, sub 3).</p> |
| 13. | De opgave: BNS meent dat de ambtelijke vertaling van de structuurvisie niet de enige juiste is. BNS had graag varianten voorgelegd gekregen. | <p>De opgave, de gegeven situatie en de vele wensen hebben geleid tot één model. Dit kan vervolgens op diverse manieren worden vormgegeven.</p> <p>In de volgende fase zullen een aantal keuzes worden uitgewerkt, mogelijk aan de hand van scenario's/varianten.</p> <p>In de volgende fase wordt een discussieinitiatie opgesteld, die de basis vormt voor het samspraaktraject. Hierin worden de onderwerpen en keuzemogelijkheden voor samspraak aangegeven.</p> |
| 14. | <p>Scheveningen anno 2007</p> <p>1) BNS deelt het geschetste beeld, zoals het functioneren van het Palaceplein, de benadering van de zee en de aanrijdroutes. En BNS onderstreept de ruimtelijke</p> | <p>1) Het college is verheugd over het gedeelde standpunt over de huidige situatie.</p> <p>2) Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.</p> <p>3) Er zijn nog geen plannen voor de hier genoemde paviljoens. Zie ook punt 69.</p> |

| | | |
|-----|--|--|
| | <p>en programmatische opgave</p> <ol style="list-style-type: none"> 2) Twee iconen zijn genoeg voor Scheveningen 3) BNS vraagt of er ook plannen zijn voor de strandpaviljoens tussen Scheveningseslag en Noorderstrand. 4) BNS vraagt met name aandacht voor de openbare ruimte in de Zeekant, Gevers Deynootweg en het Gevers Deynootplein. 5) BNS benadrukt dat de bereikbaarheid van Scheveningen afhankelijk is van het seizoen, dag en uur. Ook vindt BNS de noordwestelijke hoofdroute essentieel voor de bereikbaarheid. 6) Scheveningen kan niet aan de incidentele parkeerbehoefte op topdagen voldoen. 7) BNS pleit voor meer fietsenstallingen ter stimulans van het fietsen. 8) Het toeristisch aanbod in Scheveningen moet in samenhang worden gezien met Den Haag, wat pleit voor modern openbaar vervoer tussen de beide kernen. 9) Het Norfolkterrein biedt niet alleen mogelijkheden voor markering met hoogbouw, laagbouw is ook mogelijk. 10) Hoe zit het met de veiligheid van het (ook toekomstig) buitendijks gebied? 11) Is er behoefte aan een manege, als er net een is gesloopt? | <ol style="list-style-type: none"> 4) In de beschrijving van de bestaande situatie worden niet alle plekken beschreven. In een volgende fase wordt hier gedetailleerder op ingegaan. 5) Dit wordt door het college beaamt. 6) De passage betreft een beschrijving van de huidige situatie. In het hoofdstuk over de nieuwe situatie is te lezen dat het aanleggen van vaak leegstaande parkeerplaatsen niet de ambitie van de gemeente is. 7) Deze wens wordt in het hoofdstuk over algemene uitgangspunten al ingewilligd. 8) Onder het kopje Scheveningen anno 2007 is slechts de bestaande situatie beschreven. De wens komt in diverse uitgangspunten terug. 9) Deze stelling klopt. Met bewuste passage is aangegeven, dat de behoefte aan appartementen in hoogbouw hier mogelijk gerealiseerd kan worden. 10) In de nota is niet aangegeven dat de huidige zeevering een zwak punt kent ter hoogte van de Keizerstraat, waarop de plannen voor versterking zijn gericht. Met het stijgende zeewater zullen in de toekomst meer zwakke punten zijn aan te wijzen. Daarom zullen op lange termijn ook voor het overige buitendijks gebied maatregelen nodig zijn om aan de dan geldende normen te voldoen. 11) De aangegeven behoeften aan bijvoorbeeld een manege zijn gebaseerd op onderzoek en signalen uit Scheveningen |
| 15. | <p>Scheveningen anno 2020</p> <p>BNS ondersteunt het ruimtelijk concept: beperking van verkeer door Scheveningen (op topdagen) en opwaardering van groene lijnen.</p> <p>BNS ziet dit als een droom, vanwege gebrek aan ruimte, de jarenlange files en het jarenlange vruchteloze onderzoek naar verbetermogelijkheden.</p> | <p>In tegenstelling tot voorgaande jaren richt dit masterplan zich niet alleen op toevoeging, maar vooral op vernieuwing van het gebied. In de volgende fase zal het onderzoek dus ook gericht zijn op het creëren van ruimte.</p> |
| 16. | <p>Algemene uitgangspunten</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) In het kader van de uitgangspunten benadrukt BNS het belang van verbetering van de openbare ruimte. Hierbij verwijst BNS naar hun eerder ingediende aanbevelingen ten aanzien van het masterplan. BNS vraagt of de verbetering van het openbaar gebied gekoppeld is aan realisatie van hoogbouw. 2) BNS stelt dat de groei van Scheveningen niet belemmert wordt door gebrek aan parkeerplaatsen, maar omdat de vier-seizoenen-filosofie niet werkt. Meer parkeerplaatsen zijn daarom geen oplossing. Wel wordt heil gezien in parkeerplaatsen ter accommodatie van het circustheater en om de parkeerdruk in woonstraten terug te dringen. 3) BNS ondersteunt het uitgangspunt ten aanzien van het vervolmaken van de fietsroute langs de kust. 4) De vier-seizoenen-filosofie komt al decennia niet van de grond. Het bedrijfsleven moet hier de handschoen oppakken. BNS denkt dat dit een illusie is. Daarom adviseert BNS om een Economische Taskforce voor Scheveningen op te richten waarin ondernemers en bestuurders samen de markt onderzoeken. 5) BNS ondersteunt de uitbreiding van het culturele aanbod en wellness-activiteiten, maar betwijfelt de financiële haalbaarheid. | <ol style="list-style-type: none"> 1) In de volgende fase zal worden onderzocht waar welke verbeteringen in de openbare ruimte en waar hoogbouw nodig zal zijn om uiteindelijk tot de gewenste uitstraling van Scheveningen te komen. 2) De beoogde parkeergarages zijn bedoeld ter compensatie van de wegvallende bezoekers-parkeerplaatsen aan de Boulevard en om de nieuwe parkeerbehoefte vanwege de nieuwe functies op het Norfolkterrein te faciliteren. Daarbij wordt een combinatie met parkeren voor bewoners niet geschuwd. 3) Het college is blij met deze steun. 4) Het college beseft dat de vier-seizoenen-filosofie binnen de huidige context niet van de grond komt. Daarom is met deze Nota van Uitgangspunten een nieuw ruimtelijk concept gepresenteerd om vernieuwing van Scheveningen mogelijk te maken. In de volgende fase zal dit ruimtelijk concept in samenwerking met ondernemers vorm moeten krijgen. 5) Volgens onderzoek kunnen de nieuwe culturele voorzieningen nieuw publiek naar Scheveningen trekken. 6) De uitgangspunten ten aanzien van wonen zijn voor het masterplan niet wezenlijk anders dan voor de rest van Den Haag. 7) Dit verheugt het college. |

| | | |
|-----|--|---|
| | <p>6) De paragraaf over 'wonen' geeft te weinig informatie om op te kunnen reageren.</p> <p>7) BNS is blij met de uitgangspunten ten aanzien van groen en natuur.</p> <p>8) BNS geeft aan, dat ook het Stadsdeelplan uitspraken doet over leefbaarheid, maar pleit voor een peiling naar de concrete behoefte aan voorzieningen. Tenslotte onderstreept BNS de behoefte aan jeugdzorg en een jongeren centrum.</p> | <p>8) In de volgende fase worden de behoeften aan voorzieningen geconcretiseerd.</p> |
| 17. | <p>Uitgangspunten voor Scheveningen Haven</p> <p>1) BNS verwijst naar het ingediende advies van Adviesplatform Scheveningen ten aanzien van de Nota van Uitgangspunten Scheveningen Haven.</p> <p>2) Ten aanzien van de vierde haven (de cruiseterminal) zijn de direct omwonenden niet gelukkig.</p> <p>3) Indien in Havenkwartier vernieuwbouw plaats gaat vinden, dient de norm voor sociale woningbouw niet 30 % maar 50 % zijn.</p> | <p>1) Zie punt 2 onder 3).</p> <p>2) Zie punt 34.</p> <p>3) De gestelde norm geldt als een gemiddelde in een gebied. Bij het vormgeven van een nieuwbouwplan, dient ook het woningbouwprogramma in relatie tot de overige plannen te worden bepaald.</p> |
| 18. | <p>Uitgangspunten voor Scheveningen Dorp</p> <p>1) BNS betwijfelt de haalbaarheid van een verkeersarm plein, maar ondersteunt het plan.</p> <p>2) BNS benadrukt dat de genoemde speciaalzaken voor de Keizerstraat nu al in de Badhuisstraat aanwezig zijn en goed draaien. BNS pleit voor samenwerking tussen beide winkeliersvereniging om de gewenste impuls te geven.</p> | <p>1) Het college is blij met deze steun.</p> <p>2) Het college dankt BNS voor deze goede suggestie en zal dit verder uitwerken in de aanpak van de Scheveningen-Dorp.</p> |
| 19. | <p>Uitgangspunten voor Scheveningen-Bad:</p> <p>1) BNS pleit voor betrokkenheid van het Nederlands Bureau voor Toerisme en Congressen (NBTC) bij de uitwerking van Scheveningen Bad.</p> <p>2) BNS is blij met de beoogde nieuwe functies, maar vraagt zich hard op af, of het bedrijfsleven hier brood in ziet (de kantoren aan de Zwolsestraat staan nog leeg).</p> <p>3) BNS heeft geen vertrouwen in het oplossen van het verkeersprobleem in de Zwolsestraat.</p> | <p>De uitgangspunten voor Scheveningen Bad worden in de volgende fase uitgewerkt tot een integrale visie. Het college bedankt BNS voor de tip ten aanzien van de inzet van NBTC.</p> |
| 20. | <p>Zeevering en boulevard:</p> <p>BNS sluit zich aan bij het advies van APS (009/07 d.d. 26 februari 07) over dit onderwerp</p> | <p>Zie punt 2 onder 3).</p> |
| 21. | <p>Realisering, financiën, communicatie en vervolg:</p> <p>Gezien de beschikbare informatie is BNS sceptisch over deze punten.</p> <p>Bewoners zijn benieuwd of de reacties nog verwerkt kunnen worden in de aan de raad voorgelegde nota en of er in het samenspraaktraject wel ruimte zal zijn voor (tweerichtingsverkeer) communicatie.</p> | <p>In de NvJ zijn globale uitgangspunten geformuleerd die nog verder uitgewerkt moeten worden in de volgende fase richting masterplan. Hoewel de ambities hoog zijn, is er vertrouwen in de haalbaarheid van de plannen.</p> <p>De conclusies n.a.v. de ingediende reacties zullen nog worden verwerkt in de NvJ, voordat deze aan de raadscommissie wordt aangeboden.</p> <p>Zie ook punt 1.</p> |
| 22. | <p>De bewoners in noordelijk Scheveningen hebben in februari 2007 aangegeven wat voor hun belangrijk is:</p> <p>Een groene uitstraling, fraaiere bestrating, minder overlast horeca, betere verkeersafwikkeling, verbinding tussen Haven-Dorp-Bad en tweerichtingsverkeer op Boulevard, geen aanpassing 4650 parkeerplaatsen zonder onderzoek naar alternatieven, geen hoogbouw toevoegen, groen en duinen beschermen voor</p> | <p>De uitgangspunten voor het masterplan zijn sterk gericht op verbetering van uitstraling en een verbetering van het woonmilieu.</p> |

| intensief gebruik. | |
|---|--|
| Samenwerkingsverband Overleg Noordelijk Scheveningen Zwarte Pad en omgeving (ONS Zwarte Pad) en de Belangenvereniging 's-Gravenduyn (BVG) Brief d.d. 19 oktober 2007 | |
| 23. | De Nota van Uitgangspunten staat op gespannen voet met het raadsbesluit over de structuurvisie. Grootstedelijke ontwikkelingen werden niet wenselijk geacht. |
| 24. | De tramkeerlus en omgeving van Zwarte Pad moet volgens uitspraken van de Raad van State als een bufferzone tussen bebouwing en natuur fungeren. |
| 25. | Het samenwerkingsverband wenst geen toename vervoerdruk en vraagt aandacht voor alternatieven als een transferium. |
| 26. | De bevolking wijst hoogbouw af. |
| 27. | In bijgevoegde "uitgangspunten over de toekomst van Scheveningen Noord..." van 21 mei 2007 zijn expliciete wensen opgenomen die gericht zijn op stagnatie van groei, verbetering verkeersafwikkeling, meer natuur en de inrichting van diverse locaties. |
| Stichting Wijkeraad Duindorp Brief d.d. 9 november 2007 | |
| 28. | Sluiten zich aan bij een brief van de BNS d.d. 18 oktober 2007, waarin wordt aangegeven dat meer tijd nodig is voor een reactie op de NvU. |
| 29. | De begrenzing van het plangebied is onduidelijk en strookt niet met een luchtfoto uit de Structuurvisie Den Haag 2020. De begrenzing loopt daar tot aan de Zeezwaluwstraat en door een deel van het Natura 2000 gebied. |
| 30. | In deze nota wordt niets vermeld over de hoogte waaraan wordt gedacht voor hoogbouw op de vrijgekomen Norfolk-locatie. Er wordt bezwaar gemaakt tegen iconen van 150 meter hoog (verwezen wordt naar brief van 4 oktober 2007). Hetzelfde bezwaar wordt geuit bij paragraaf 4.2, het ruimtelijk concept. |
| | Uitgangspunt is het realiseren van een woningbouwprogramma conform het coalitieakkoord 2006-2010. In de definitieve NvU is het uitgangspunt als volgt aangepast: Realiseren van een intensief stedelijk woonprogramma met een grote variëteit aan woonvormen, waarvan 30 procent sociale woningbouw zal zijn. De gemeente hanteert in de planvorming de rode en groene contouren zoals vastgelegd in het streekplan Zuid-Holland West 2003. Het college heeft deze contouren geaccepteerd als uitgangspunt voor het Haagse ruimtelijke beleid ter plaatse. De gebieden buiten de rode contouren komen niet voor bebouwing in aanmerking. De tramkeerlus behoort tot het gebied binnen de rode contour. De weg Zwarte Pad ligt gedeeltelijk binnen de rode contour en gedeeltelijk daarbuiten. In de NvU wordt een aanpassing van het verkeerssysteem voorgesteld om de last te verminderen. Op basis van de reacties op de NvU is een onderzoek naar de mogelijkheid voor transferia toegevoegd als uitgangspunt. Een van de uitgangspunten is het differentiëren van woonmilieus. Meer variatie geeft meer keus. Hoogbouw draagt daar aan bij. De ambitie om uit te groeien tot een Wêrldstad aan zee is afkomstig uit de door de Raad vastgestelde Structuurvisie Den Haag 2020 en vormt de basis voor het masterplan. Een beperking van groei is strijdig met deze opgave en niet in het belang van Scheveningen. De verbetering van de verkeersstructuur is als uitgangspunt opgenomen. Deze NvU gaat niet over concrete inrichtingsvoorstellen. |
| | Zie punt 1. |
| | Terecht wordt opgemerkt, dat de tekst over de begrenzing van het masterplangebied niet strookt met de luchtfoto. Aangezien deze NvU integrale uitspraken doet over de toekomstige ontwikkelingen in Scheveningen-Kust omvat het masterplan zowel bebouwde als onbebouwde gebieden. De begrenzing van het gebied loopt grofweg vanaf Duindorp tot en met het Zwarte Pad. Aan de zuidzijde loopt de grens via de Zeezwaluwstraat langs het zenderpark naar zee. De exacte hoogte van de torens wordt in het kader van het project Scheveningen Haven bepaald. De torens moeten de haven van Scheveningen vanuit zee en vanaf het land markeren. Er is uitgegaan van hogere, maar ranke bebouwing, in plaats van gebouwen met een groter oppervlakte met een lagere bouwhoogte. Dit mede vanwege het uitzicht en de ervaringen in Scheveningen-Bad. Het college heeft besloten tot een lager aantal woningen in Scheveningen Haven, waarmee ook de hoogte van de torens naar beneden kan worden bijgesteld. |

| | | |
|--|---|--|
| 31. | <p>Zeewering: Indien de versterking van de zeewering betekent dat de hoogte van o.a. de Houtrustweg aangepast zal worden, dan vernemen wij graag wat de effecten daarvan zullen zijn.</p> | <p>Na versterking van de huidige zwakke schakels in de zeewering tussen de Scheveningse Slag en de tramlijn van lijn 11 is de veiligheid de komende vijftig jaar op het vereiste niveau. Toekomstige maatregelen ter versterking van de zeewering voor de langere termijn zijn onderwerp van onderzoek en studie. De gevolgen daarvan zijn op dit moment nog niet bekend.</p> |
| 32. | <p>Landschap en natuur: 1) Bij de ecologische verbindingen wordt de rol van De Bosjes van Poot gemist. 2) Zijn tegen de plannen om een parkachtige inrichting langs het Verversingskanaal te creëren en pleiten voor de huidige natuurlijke uitstraling en ecologische functie. 3) Onderschrijven de wenselijkheid van het vertrek van het zenderpark uit de Westduinen en pleiten voor sloop van de gebouwen en het teruggeven van dit gebied aan de natuur. 4) Wat is het effect van de plannen op de Natura 2000-gebieden.</p> | <p>1) De Bosjes van Poot zijn onderdeel van het Natura 2000-gebied Westduinpark en maken dus impliciet deel uit van de ecologische verbindingen. 2) Het verbeteren van de bereikbaarheid van de Haven door de aanleg van RandstadRail betekent dat (een deel van) het talud langs het Verversingskanaal moet worden heringericht. Door een parkachtige inrichting wordt een aantrekkelijke groene, recreatieve route naar zee gecreëerd. Bij de herinrichting wordt rekening gehouden met de waarde die het Verversingskanaal heeft als onderdeel van het beschermd stadsgedicht. 3) In eerste instantie wordt gezocht naar een nieuwe functie voor de gebouwen van het zendstation, passend bij het bijzondere natuurkarakter. Hierbij wordt uitdrukkelijk rekening gehouden met de geldende natuurwetgeving en de Beheersvisie Westduinpark. 4) De duingebieden genieten bijzondere bescherming door de status van Natura 2000-gebied. Er zijn derhalve geen plannen om in deze gebieden te bouwen of andere activiteiten te ontplooiën die de bijzondere status zouden kunnen aantasten. Plannen in de nabijheid van deze gebieden moeten volgens de wet worden getoetst op de effecten voor het beschermde gebied.</p> |
| 33. | <p>Het in Duindorp gelegen Trefpunt ontbreekt, terwijl dit bij de Scheveningse welzijnsvoorzieningen behoort, zeker in relatie m.b.t. het Norfolkterrein.</p> | <p>Het Trefpunt zal worden toegevoegd aan het rijtje welzijnsvoorzieningen op pagina 28 in de NvU.</p> |
| 34. | <p>Maken ernstig bezwaar tegen de aanleg van een cruisetterminal.</p> | <p>Van een cruisetterminal kan een zeer grote economische potentie uitgaan. De nieuwe buitenhaven biedt meer dan alleen een aanleghaven voor cruiseschepen. De buitenhaven kan ook visserijbedrijven en Rijkswaterstaat accommoderen en biedt ruimte voor een jachthaven voor grotere zeilschepen. Uiteraard zijn er nog vele vraagstukken die beantwoord moeten worden voordat er daadwerkelijk een besluit over de aanleg van de haven wordt genomen. Die vraagstukken zullen worden beantwoord in onder meer een milieueffectrapportage.</p> |
| 35. | <p>Verwijzen naar het besluit om maximaal 900 nieuwe woningen te bouwen.</p> | <p>Zie punt 4, sub 1).</p> |
| 36. | <p>Gezien de consequenties van de plannen voor Duindorp verwacht het Wijkberaad Duindorp om ook in het vervolg goed geïnformeerd te worden over de verdere uitwerking van de plannen.</p> | <p>Zie ook punt 1. Bij de uitwerking zal voldoende ruimte voor betrokkenheid en samspraak worden ingeruimd. Het Wijkberaad zal uiteraard worden betrokken bij het inspraaktraject.</p> |
| <p>Wijkoverleg Statenkwartier Brief d.d. 9 november 2007</p> | | |
| 37. | <p>Hebben in een brief van 23 oktober 2007 bezwaar gemaakt tegen gang van zaken rondom consultatieronde. Zijn ontvreden met de procedure en met de Nota van Uitgangspunten zelf.</p> | <p>Zie punt 1.</p> |
| 38. | <p>Heldere probleemanalyse met visieontwikkeling ontbreekt. Als voorbeeld wordt het 4 seizoenen concept genoemd dat al jaren nauwelijks werkt. De ouderen worden als doelgroep gemist.</p> | <p>Omwille van de leesbaarheid is in een apart achtergronddocument, behorend bij de NvU, een beschrijving opgenomen van de startsituatie op het gebied van wonen, economie, milieu en leefbaarheid, alsmede een beschrijving van de trends en</p> |

| | | |
|--|---|---|
| | | ontwikkelingen. De conclusies uit dit achtergronddocument zijn opgenomen in de NvU. Bij toekomstige gewenste ontwikkelingen wordt gemikt op verbreding van de doelgroep, waarbij de ouderen niet uit het oog worden verloren. |
| 39. | De verkeers- en parkeerproblematiek wordt niet opgelost: 1) De plannen voor het Norfolkkerrein leiden tot een onaanvaardbare toename van de verkeersdruk (zie ook inspraakreactie Haven d.d. 13 september 2007). 2) De parkeerruimte is te beperkt. 3) Missen concrete invulling transferia en gebruik bestaande garages. 4) Vragen meer aandacht voor de bereikbaarheid per fiets en goede stallingsmogelijkheden. 5) De Statenlaan dient niet nog meer een doorgaande weg te worden. | <ol style="list-style-type: none"> 1) Het verkeerssysteem wordt hierop aangepast. Voor heel Scheveningen wordt gekozen voor een heldere, duidelijke verkeersstructuur waardoor het verkeersaanbod goed kan worden afgewikkeld. 2) Voldoende parkeerplaatsen zijn een voorwaarde voor een gezonde economie in Scheveningen. Daarom wordt ingezet op voldoende parkeervoorzieningen dichtbij de aanvoerwegen en de voorzieningen, en in goede verbinding met de publiekstrekkers. 3) In de definitieve NvU is opgenomen dat als de parkeervoorzieningen vol raken, er een alternatief buiten Scheveningen geboden moet worden, met de mogelijkheid om per OV de reis te voltooien. Onderzocht zal worden of het realiseren van transferia buiten de stad kan bijdragen aan het oplossen van het parkeerprobleem in Scheveningen op topdagen. Ook het gebruik van bestaande parkeergarages/-pleinen wordt hierin meegenomen. 4) Als uitgangspunt is in de NvU is opgenomen dat de fietsroutes verbeterd moeten worden en dat er meer en betere fietsenstallingen moeten komen, zo mogelijk in combinatie met fietsverhuur. 5) De Statenlaan is en blijft de toegangsweg naar de Haven. De bedoeling is de laan te laten eindigen in een plein bij de Haven. De Statenlaan kan door een groene inrichting nog meer uitgroeien tot een laan van allure. |
| 40. | Hebben geen behoefte aan nieuwe iconen en een vierde haven. De huidige kustlijn mag niet worden doorbroken door havenwerken, woningen, enz. Het wijkoverleg is daarom tegen de aanleg van een vierde haven, woningen e.d. op het strand of in zee (zie inspraakreactie Haven). | Zie punt 4 en 34. Het aanleggen van een buitenhaven vergt een aanzienlijke financiële investering. Het college onderzoekt daarom de mogelijkheden van een toevoeging van een stedelijk programma (wonen, hotels en dergelijke) ter compensatie. Voorwaarden die het college nadrukkelijk aan een dergelijke ontwikkeling stelt zijn dat er niet in het bestaande duingebied gebouwd wordt en dat ook het natuurgebied wordt uitgebreid. Het totale pakket zal te zijner tijd worden bestudeerd. |
| 41. | Geen park maken van groen Verversingskanaal en Scheveningsweg. Het Verversingskanaal is onderdeel van het beschermd stadsgezicht. Een recreatieve functie van het kanaal mag niet ten koste gaan van deze waarde. | Zie punt 32 bij 2). |
| Wijkvereniging Van Stolkpark Brief d.d. 25 oktober 2007 | | |
| 42. | Protesteren met klem tegen de gestelde termijn m.b.t. het kunnen indienen van reacties. | Zie punt 1. |
| Wijkvereniging Zorgvliet Brief d.d. 21 oktober 2007 | | |
| 43. | Zijn onder de indruk van het ambitieuze karakter van de NvU. | De gemeente is verheugd hiervan kennis te nemen. |
| 44. | Vragen zich af of belanghebbenden voldoende inbreng hebben gehad bij het plan. | De consultatie over de NvU is in twee rondes verlopen. De eerste ronde had vooral een informeler karakter. In de tweede ronde is de NvU voor consultatie aan |

| | | |
|---|--|---|
| | | <p>relevante belangengroeperingen gepresenteerd. De reacties zijn gebruikt om de nota verder aan te scherpen.</p> <p>De NVU is niet het eind is van het opstellen van het masterplan, maar pas het begin. Bij de uitwerking van de uitgangspunten zal er voldoende ruimte voor betrokkenheid en samspraak worden ingeruimd.</p> <p>Een goede bereikbaarheid van de kust bepaalt in grote mate de concurrentiekracht van Scheveningen als badplaats en is dus uitermate belangrijk. Om de geplande ontwikkelingen op termijn mogelijk te maken en het verkeersaanbod goed te kunnen afwikkelen moet een heldere en logische verkeersstructuur voor heel Scheveningen worden gerealiseerd, aansluitend op de hoofdstructuur van de stad en de regio. Dit zal verder worden uitgewerkt in de volgende fase: van uitgangspunten tot masterplan. In de aanloop naar de uitvoeringsfase zal het werkverkeer uiteraard een punt van aandacht zijn.</p> |
| 45. | <p>Vestigen aandacht op de mobiliteitsbehoefte en de mobiliteitsgevolgen ook voor de aanpalende wijken.</p> <p>Vragen daarnaast aandacht voor het werkverkeer in de sloop-, aanleg- en bouwfase.</p> | |
| <p>Wijkvereniging Duttendel en Wittebrug Brief d.d. 12 november 2007</p> | | |
| 46. | Brief 22 oktober: Protesteren met klem tegen de gestelde termijn m.b.t. het kunnen indienen van reacties op de NVU. | Zie punt 1. |
| 47. | <p>De nota is een stap in de goede richting.</p> <p>Bewoners zijn onzeker over hun inbreng: wat was de gemeentelijk reactie op hun inbreng op Boulevard en Haven. Deze zijn nu onderdeel van het masterplan. De verkeersstructuur overstijgt het masterplangebied. Kunnen mensen hier op reageren? Wat is de relatie met het voorontwerp-bestedingsplan strand?</p> <p>De vrees bestaat dat de ambities na onderzoeken een utopie blijken en dat er niets gebeurt. Daarom wordt gevraagd naar een minimum pakket aan maatregelen, die zeker haalbaar zijn.</p> | <p>Gezien de vele ontwikkelingen in Scheveningen, is het begrijpelijk dat de bewoners het zicht op de diverse plannen kwijt raken.</p> <p>De NVU is het begin van het opstellen van het Masterplan Scheveningen-kust. Op basis van de uitgangspunten zullen het komende jaar nog vele voorstellen nader moeten worden uitgewerkt. Op basis van een discussienotitie zal uitgebreide samspraak met de samenleving plaatsvinden.</p> |
| <p>Vereniging De Vogelwijk Brief d.d. 31 oktober 2007</p> | | |
| 48. | De Vereniging onderstreept dat een herbezinning op de toekomst nodig is, maar is het niet eens met de focus op extreme ambities: de badplaats van Noordwest Europa, 150 meter hoge iconen en cruisetterminal. | De ambitie om een Wérelldstad aan zee te worden is afkomstig van de reeds door de raad vastgestelde structuurvisie en vormt de basis voor het masterplan. |
| 49. | De Vereniging mist informatie over beleid ten aanzien van de Noordzee. | Genoemd beleid heeft geen directe consequenties voor het masterplangebied en is daarom niet opgenomen in de Nota. Uiteraard is de gemeente gehouden aan Europees, Rijks- en provinciaal beleid voor zover van invloed op het masterplangebied. |
| 50. | De duinen gaan in kwaliteit achteruit. De Vereniging verwacht daarom in de Nota van Uitgangspunten een uitspraak dat deze achteruitgang zal worden gestopt en de schade wordt hersteld. | Het masterplan en daarmee de Nota van Uitgangspunten richt zich op een beter functioneren van Scheveningen, met behoud en versterking van de kwaliteiten. Het handhaven van de bijzondere waarden van de Natura 2000 gebieden is één van de uitgangspunten. In de volgende fase moet duidelijk worden of en welke maatregelen daarvoor nodig zijn. |
| 51. | De Vereniging vraagt ook een herstel van de ecologische verbindings tussen de Oost- en Westduinen. | De NVU is in een eerder stadium op dit punt aangepast en heeft deze ecologische verbinding reeds als uitgangspunt toegevoegd. |
| 52. | Een cruisetterminal verstoort het uitzicht en past niet bij het kleinschalige karakter van Scheveningen. | Een cruisetterminal past bij een wereldstad aan zee. Zie punt 31. |

| | | |
|--|---|---|
| 53. | De Vereniging onderstreept het belang van goed openbaar vervoer tussen Scheveningen en het achterland. | Om de bereikbaarheid van de kust te verbeteren is het nodig te investeren in snelle, hoogwaardige OV-lijnen. Daarnaast wordt ook ingezet op betere fiets- en voetgangersroutes. De gemeente is verheugd te zien, dat ook de AVN het belang hiervan onderstreept. |
| 54. | De Vereniging vraagt wat er met hun opmerkingen gebeurt als deze niet in de nota kunnen worden verwerkt. | Alle reacties zijn verwerkt. De nota van Uitgangspunten is hierop aangepast, voordat deze aan de raadscommissie SRO is aangeboden.. Bij de uitwerking is er voldoende ruimte om de opmerkingen uit de consultatie rustig te bepraten en af te wegen. |
| 55. | De Vereniging Vogelwijk heeft eerder geageerd tegen de plannen Scheveningen Haven, welke voor het Masterplan worden herhaald. 1) er is twijfel over de bouwplannen in relatie tot de zeekering en schade 2) waarom maakt de cruiseterminal deel uit van de nota van uitgangspunten Haven, terwijl het onderzoek naar de haalbaarheid nog loopt. 3) er wordt duidelijkheid gevraagd over de effecten van de nieuwe hoofdontsluiting van Haven op de omliggende buurten. 4) De plannen voor een verbetering voor langzaam verkeer langs de kustlijn, rondom de haven en de plannen voor een bezoekerscentrum vergroten de recreatieve druk op het Westduinpark. Een verslechtering van de kwaliteit van het Westduinpark wordt niet geaccepteerd. 5) De beoogde hoge gebouwen aan weerszijden van de havenmond harmoniëren niet met het kleinschalige karakter van Scheveningen. | 1) Veiligheid heeft bij het opstellen van het concept voor het Norfolkterrein een belangrijke rol gespeeld. Het Hoogheemraadschap zal nadrukkelijk betrokken zijn bij de verdere uitwerkingen van de plannen. 2) Het college is van mening dat het een goede zaak is als de nieuwe buitenhaven in combinatie met een cruiseterminal aangelegd wordt. Uiteraard zijn er nog vele vraagstukken die beantwoord moeten worden voordat er daadwerkelijk een besluit over de aanleg van de haven wordt genomen. Die vraagstukken zullen beantwoord worden in onder meer een milieueffectrapportage. Als de uitkomsten van de onderzoeken aantonen dat de aanleg van de buitenhaven mogelijk is, komt de buitenhaven er wat betreft het college ook. 3) In de volgende fase van het masterplan moet de beoogde nieuwe verkeersstructuur voor héél Scheveningen nader worden uitgewerkt, waarbij de neveneffecten worden afgewogen. 4) Behoud van de kwaliteit van het Westduinpark is ook voor de gemeente een uitgangspunt. In het kader van de Milieueffectrapportage zullen de effecten op de natuur worden onderzocht. 5) De torens zijn zowel stedenbouwkundig als financieel een belangrijk onderdeel van de uitgangspuntennota voor Haven. Het financiële argument om de torens te bouwen is niet het belangrijkste. Vanuit zee en vanaf het land markeren de torens de Scheveningse Haven en het nieuwe eindpunt van de Boulevard op het Zuidelijk Havenhoofd. Het zeefront van Scheveningen als geheel is daarmee vanuit zowel de stad als de zee herkenbaar door de hoogbouwaccenten aan de randen; de Da Vinci toren in Bad en nieuwe torens aan de havenmond. Zij zorgen er bovendien voor dat in andere delen van het plangebied met een lagere dichtheid gebouwd kan worden en dat het aandeel van 30% sociale huur gefinancierd kan worden. Er is uitgegaan van hogere, maar ranke bebouwing in plaats van gebouwen met een groter oppervlakte met een lagere bouwhoogte. Dit mede vanwege het uitzicht en de ervaringen in Scheveningen Bad. |
| De heer Veld Brief d.d. 21 oktober 2007 | | |
| 56. | Met een herhaling van een deel van de brief van de Vereniging Vogelwijk onderstreept de heer Veld het hierin gegeven advies. | Zie beantwoording bij Vereniging Vogelwijk |
| 57. | De heer Veld benadrukt dat de oprichting van een rijksrederij in Haven niet meer rijksschepen naar Scheveningen zal trekken. Ook maakt hij melding van de afwegingen van Rijkswaterstaat Noordzee om in de | Genoemde onderwerpen maken geen deel uit van het Masterplan Scheveningen-kust. Daarom wordt hierop in dit kader niet gereageerd. |

| | | |
|--|--|--|
| | jaren '80 niet en wellicht nu wel voor een kantoor in Scheveningen Haven te kiezen. De heer Veld geeft daarnaast tips voor een mogelijk kenniscentrum Visserij. | |
| De heer Chr. Sonnemans | | |
| Email d.d. 14 november 2007 | | |
| 58. | De heer Sonnemans is van mening dat in de NvJ een heleboel interessante plannen staan voor Scheveningen-Bad. De Nota stimuleert tot nadenken over de invulling van de aanbevelingen. Een suggestie: breek de Pier af en vervang deze door 3 eilanden die door een dijk met elkaar en de kust worden verbonden. | De gemeente is verheugd te zien dat de NvJ stimuleert tot het ontwikkelen van nieuwe ideeën. De suggestie voor eilanden in zee is binnen de context van het masterplan en op dit schaalniveau niet haalbaar. In het kader van het samsenspraaktraject zal de heer Sonnemans worden uitgenodigd om op een creatieve manier mee te denken over de verdere uitwerking van de plannen. |
| Stichting Centrum Scheveningen Dorp | | |
| Brief d.d. 23 oktober 2007 | | |
| 59. | Hebben 22 oktober per email aangegeven later met een reactie te komen. | Zie punt 1. |
| 60. | Centrum Scheveningen Dorp bestaat uit meer straten dan de Keizerstraat. Dit zou in de openbare ruimte tot uitdrukking moeten komen. | Dit is ook het standpunt van de gemeente. Daarom is het nader opstellen van een herinrichtingsplan als uitgangspunt voor de volgende fase opgenomen. |
| 61. | De stichting onderstreept het plan voor een parkeergarage en een leefplein aan het eind van de Scheveningsweg, omdat dit een centraal gelegen punt is. Als alternatief voor ondergronds parkeren noemt de vereniging een parkeertoren, bijv. op de plaats van het postkantoor. | Nader onderzoek naar de mogelijkheden is als uitgangspunt genoemd voor Scheveningen Dorp. |
| 62. | De Stichting ziet Scheveningen Dorp als aanvullende toeristische locatie, die ook makkelijk moet worden bereikt. | Dit is conform de uitgangspunten. |
| 63. | De stichting heeft tips voor verbetering van de bereikbaarheid van de beoogde parkeergarage aan de Badhuiskade en vraagt om vergroting van de garage t.b.v. de Parklaan en alle bewoners van Scheveningen Dorp. | Conform de uitgangspunten zal de verkeersstructuur nader worden uitgewerkt en zullen genoemde aspecten in de overwegingen worden meegenomen. |
| 64. | De stichting doet een suggestie voor herinrichting van de groene zone boven de toekomstige parkeergarage en voor de groene zone aan de Haringkade ter hoogte van het zwembad. | Dit inrichtingsvoorstel illustreert de betrokkenheid van de buurt. Dit voorstel is niet afgewogen in het kader van de Nota van Uitgangspunten, omdat hierin wordt gefocust op aanpassingen aan de structuur. In de volgende fase van het Masterplan worden de mogelijkheden voor geconcentreerde of juist gespreide voorzieningen in beeld gebracht. Dit concrete inrichtingsvoorstel zal in het kader van het project parkeergarage Badhuiskade in overweging worden genomen. |
| 65. | De Stichting heeft gelezen over een verplaatsing van lijn 11 en benadrukt dat de tramverbinding belangrijk is voor de economie van Dorp. | Het is juist de intentie om de bereikbaarheid met openbaar vervoer ook voor het gebied Dorp te vergroten (evt. door een andere verdeling van tramlijnen over het gebied). |
| 66. | De Stichting reageert op de beschreven nieuwe plaats voor het monument De vissersvrouw na de aanleg van de nieuwe Boulevard. Het monument moet op de hoogste plek blijven. | De Vissersvrouw zal na de werkzaamheden weer op het hoogste punt worden geplaatst. Dit is vanaf het huidige punt een verplaatsing van ca 20 meter in de richting van de zee. In de Nota van Uitgangspunten is dit beschreven als een prominente plek op de vergrote Kalhuisplaats (welke door de weg wordt doorsneden). |
| VNO-NCW West | | |
| Brief d.d. 18 oktober 2007 | | |
| 67. | De NvJ heeft vooral positieve reacties opgeroepen en biedt een goede basis voor versterking en kwaliteitsverbetering van Scheveningen. | De gemeente is verheugd te zien dat VNO-NCW positief reageert op de voorgenomen toekomstige ontwikkelingen van Scheveningen. |
| 68. | Om de interactie tussen Bad en Haven te optimaliseren pleit VNO-NCW ervoor het tweerichtingsverkeer voor auto's via de Boulevard te handhaven. Om onnodig | De gemeente gaat voor het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte op de boulevard. De Boulevard is niet noodzakelijk binnen de verkeersstructuur van |

| | | |
|------------------------------------|--|--|
| | doorgaand verkeer te ontmoedigen wordt een 30-km zone voorgesteld. | Scheveningen. Het eenrichtingsverkeer voor auto's is in het plan opgenomen om de parkeerplaatsen op de Boulevard bereikbaar te houden en om een flaneerroute voor automobilisten aan te bieden. Het is niet mogelijk om autoverkeer alleen voor lokaal verkeer toe te staan. De mogelijkheden van snelheidsremmende maatregelen wordt bij de uitwerking van het definitieve ontwerp meegenomen. |
| 69. | Om Scheveningen een helder imago mee te geven, is het belangrijk duidelijk en concreet aan te geven op welke doelgroepen wordt gemikt en dat met name wordt gefocust op verblijfstoerisme. | Een van de doelstellingen is om de verblijfsduur te verlengen. De NvU richt zich op het aanspreken van een brede doelgroep. Scheveningen biedt in 2020 een totaalconcept aan, waardoor er vier seizoenen lang voor iedereen wat te doen is en combinatiebezoek wordt gestimuleerd. Hiervoor wordt ingezet op versterking van de sfeer en identiteit van de verschillende deelgebieden en op verbreding en intensivering van het toeristisch aanbod. |
| 70. | Wat wordt gedaan om de kwaliteit en uitstraling van de strandpaviljoens te laten aansluiten op de gewenste ontwikkeling van Scheveningen? | Er worden twee werkgroepen in het leven geroepen die zich buigen over de kwalitatieve uitstraling en inpassing van de strandpaviljoens. Naar verwachting worden de eerste resultaten medio 2008 verwacht. Ook de strandpaviljoenhouders participeren in de werkgroepen. |
| 71. | VNO-NCW wil dat de gemeente explicieter is over de plannen voor een congresaccommodatie voor Scheveningen. Zijn van mening dat dit een belangrijke bijdrage kan leveren aan de ontwikkeling van Scheveningen. | De Structuurvisie Den Haag 2020 heeft een globale ontwikkelingsrichting voor de komende twintig jaar beschreven. Er zijn negen kansrijke ontwikkelingsgebieden waar de ambities Wêreldstad kunnen worden verwezenlijkt. Waar uiteindelijk bepaalde functies terecht zullen komen is een politieke afweging die in onderlinge samenhang moet worden gemaakt. Dit geldt ook voor congresaccommodaties. |
| 72. | Behalve centrumstedelijk gebied met functiemenging van wonen, toerisme, winkels en visserij moeten ook ambachtelijke bedrijven een plek in Scheveningen kunnen vinden. | Naast de visgerelateerde bedrijvigheid in de Haven, zal met name in Havenkwartier-Noord ruimte zijn voor ambachtelijke bedrijven. Te denken valt dan bijvoorbeeld aan een zeilmakerij of andere kleinschalige bedrijvigheid passend bij de haven. |
| 73. | Betrek bij het samspraaktraject niet alleen huidige, maar ook toekomstige belanghebbenden. Daarmee wordt het draagvlak vergroot en extra creativiteit gecreëerd. | De gemeente zal deze suggestie meenemen bij de organisatie van het samspraaktraject. |
| Beheerskantoor Scheveningen | | |
| Brief d.d. 2 november 2007 | | |
| 74. | Hebben 18 oktober per email aangegeven dat zij op de NvU willen reageren, zij het dat dit niet zal lukken vóór de gestelde termijn. | Zie punt 1. |
| 75. | Algemeen: 1) Constateren dat er niet of nauwelijks sprake is van concrete voorstellen of locaties en conclusies worden getrokken zonder onderbouwing. 2) Zijn van mening dat er een irreëel utopisch beeld ontstaat van een subtropische badplaats. Plannen om te ontwikkelen tot dé badplaats van Europa zijn een tikje te ambitieus. | 1) In de NvU zijn uitgangspunten geformuleerd die nog verder uitgewerkt moeten worden in de volgende fase richting masterplan. Een aantal gewenste ontwikkelingen kunnen op dit moment nog niet worden vertaald naar concrete voorstellen of locaties. Naderere studie moet uitwijzen voor welke locaties en op welke wijze ontwikkelingsmogelijkheden te creëren zijn. Omwille van de leesbaarheid is in een apart achtergronddocument, behorend bij de NvU, een beschrijving opgenomen van de startsituatie op het gebied van wonen, economie, milieu en leefbaarheid, alsmede een beschrijving van de trends en ontwikkelingen. De conclusies uit dit achtergronddocument zijn opgenomen in de NvU. 2) De ambities voor Scheveningen zijn o.m. gericht op een vierseizoenen badplaats, waarbij – gezien het klimaat – ook zeker aandacht zal zijn voor allweather voorzieningen. |

| | | |
|-----|--|--|
| | | De ambitie om een Wêreldstad aan zee te worden en Scheveningen te ontwikkelen tot de badplaats van Noordwest Europa is afkomstig van de reeds door de raad vastgestelde structuurvisie en vormt de basis voor het masterplan. |
| 76. | Parkeerklachten zijn bij Beheerskantoor Scheveningen niet bekend. | Een veel gehoorde klacht van bezoekers is, dat het moeilijk is een parkeerplaats te vinden in Scheveningen nabij het strand. Bewoners klagen vaak over de parkeeroverlast in de woonbuurten. Middelen die worden ingezet om dit op te lossen zijn meer en beter gebruik van dynamische informatiesystemen, beter bereikbare parkeergarages en betaald en belanghebbende parkeren. |
| 77. | Flaneerroute van 3 km is veel te lang om te lopen. | Het ontwerp van de nieuwe boulevard is gericht op het realiseren van een aangename flaneerroute langs het strand, die Bad, Dorp en Haven met elkaar verbindt. Behalve voor voetgangers is deze route deels ook gericht op fietsers en autoverkeer. |
| 78. | Als de visserij de ruimte krijgt om te groeien zal het transportverkeer toenemen, wat door de eenrichtingsvariant van de boulevard tot ernstige hinder van bewoners en het overige verkeer zal leiden. | Voor heel Scheveningen wordt een verkeerscirculatieplan gemaakt. Deze opmerkingen worden bij het opstellen hiervan meegenomen. |
| 79. | De opgave: Verduidelijking wordt gevraagd op een aantal punten uit de Structuurvisie Den Haag 2020 die door de gemeenteraad is vastgesteld. | In de structuurvisie Den Haag 2020 is de ambitie voor Scheveningen in algemene zin beschreven. De nota van uitgangspunten is een nadere uitwerking hiervan. De uitgangspunten vormen de opstap naar het masterplan en zijn daarmee de basis voor de verdere planontwikkeling. Elke stap betekent een verdere concretisering van de geformuleerde ambities. |
| 80. | Scheveningen anno 2007 1) Uit welk rapport komt 18 miljoen gasten per jaar? 2) Het aantal echt drukke dagen beperkt zich tot gemiddeld 20 à 25 per jaar. 3) De grote omheinde fietsenstalling op het Palaceplein werd en wordt nauwelijks gebruikt. ... Het is bijvoorbeeld haast onmogelijk om op plezierige wijze van het Casino naar het Kurhaus te komen. Wat is er erg aan een zebra met verkeerslichten? 4) Was het maar waar dat het in het kerngebied altijd druk is. 5) Carlton Beach Hotel vormt toch een duidelijk eindpunt van het noordelijk deel van de boulevard? 6) Zijn het niet eens met de constatering dat Vitalizee en Sealife een naar binnen gericht karakter hebben. Vinden het bij Bad passende attracties, extern gericht en uitnodigend door de architectuur. 7) Het compenseren van 600 parkeerplaatsen elders in Scheveningen is heel erg moeilijk, omdat de verdeling over de huidige locaties de beste is. Verwijzen naar ideeën hierover in de bijlage. | 1) Het betreft het totaal aantal bezoekers op jaarbasis voor heel Scheveningen. Bron: Bezoekersonderzoek 2003/2004 uitgevoerd door Strabo bv in opdracht van de gemeente. 2) Wordt voor kennisgeving aangenomen. 3) Het gaat in deze alinea puur om een beschrijving van de bestaande situatie rondom het Palaceplein, waarbij is aangegeven dat de openbare ruimte van een matige kwaliteit is. 4) Het betreft hier een beschrijving van de huidige situatie, waarbij de verschillende delen van de boulevard in ogenschouw zijn genomen. 5) Voor de omgeving van het Zware Pad (keerlus) zal worden gezocht naar een interessante beëindiging van Scheveningen en een beter toegankelijke natuur. 6) Vitalizee en Sealife zijn inderdaad functies die passen bij een badplaats. De gemeente is echter van mening dat ze door hun naar binnen gericht karakter weinig relatie met de omgeving hebben. 7) In de voorstellen voor herinrichting van de boulevard zijn 3 locaties aangewezen ter compensatie van de parkeerplaatsen op de boulevard: Circusplein, Badhuisgade en het Noordelijk Havenhoofd. Naar de mening van het college is dit toereikend. |
| 81. | Functionele structuur: 1) Scheveningen-Bad is DUS TOCH redelijk goed te bereiken per auto. 2) Scheveningen is – door toedoen van de gemeente - de enige badplaats zonder treinstation. 3) Zwolsestraatgarage aan de Van Alkemadeaan moet zijn Parking Scheveningen | 1) In de NvU gaat het om een goede bereikbaarheid van de hele kuststrook. 2) Dat is helaas een gepasseerd station. 3) In de definitieve versie van de NvU is de tekst als volgt aangepast: De huidige grootschalige parkeervoorzieningen ...: de Zwolsestraatgarage en de garage aan de Nieuwe Parklaan.... |

| | | |
|-----|--|--|
| | <p>Bad aan de Zwolsestraat. Waarom wordt Parking Kurhaus hier niet genoemd?</p> <ol style="list-style-type: none"> 4) Vitalizee en Sealife zijn trekkers van formaat voor Bad. Waarom zou Sea Life dan moeten verhuizen naar de haven? 5) Op dit moment geldt, dat het centrale vermaakgebied beter functioneert dan de uitlopers. Wat wordt daarmee bedoeld? 6) Alle plannen om de leegstand Palace Promenade op te lossen stuiten ieder keer op jarenlange vergunningenprocedures. 7) Verder is het een prachtig verhaal, maar zonder concrete voorbeelden. | <ol style="list-style-type: none"> 4) In de NvU staat dat onderzocht moet worden of ze op deze plek en in deze vorm moeten worden gehandhaafd. In overleg met de eigenaar kan worden bekeken of verplaatsing van Sealife naar de Haven een optie is, waardoor uitbreiding tot de mogelijkheden behoort. 5) Het gaat erom dat voor het noordelijk deel van de boulevard een kwaliteitslag nodig is, omdat dat nu minder goed functioneert. 6) In de NvU zijn uitgangspunten geformuleerd die nog verder uitgewerkt moeten worden in de volgende fase richting masterplan. Een aantal gewenste ontwikkelingen kunnen op dit moment nog niet worden vertaald naar concrete voorstellen of locaties. Nadere studie moet uitwijzen voor welke locaties en op welke wijze ontwikkelingsmogelijkheden te creëren zijn. 7) Zie punt 72 bij 1); wordt verder voor kennisgeving aangenomen. |
| 82. | <p>Scheveningen anno 2020</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Aan hoeveel en wat voor peplemovers wordt gedacht. 2) Het publiek flaneert hier (de boulevard) graag. Dat zal alleen bij mooi weer het geval zijn, waar het in Holland nogal eens aan ontbreekt. 3) De bewoners van Scheveningen-Haven en de rest van Scheveningen ontmoeten elkaar in de tussenliggende zone. Dat betekent dat ze een heel eind moeten lopen. 4) Welk plein wordt bedoeld in Bad en waar? 5) De parkeerplaats aan het Zwarte Pad fungeert door de toegangsroute als een fuik. Dat soort problemen zijn op te lossen met een goed parkeerwijssysteem. Bovendien heeft BKS i.s.m. de gemeente verkeersregelaars ingezet, met goede resultaten. 6) Het idee is om de Zwolsestraat te laten eindigen op een plein. Wat wordt bedoeld. 7) Automobilisten kunnen parkeren bij het Circustheater. Waarom wordt hier de parking Nieuwe Parklaan niet genoemd? 8) Het ooit vastgestelde maximum aantal bezoekersplaatsen was uitsluitend voor Bad. Verwijzen naar bijlage v.w.b. ideeën over compensatie van de 600 parkeerplaatsen. | <ol style="list-style-type: none"> 1) Bij de uitwerking van het masterplan zal dit nader worden onderzocht. 2) Wordt voor kennisgeving aangenomen. 3) Bedoeld wordt dat een groene zone dient als scheiding en tegelijkertijd als verbindend element tussen de verschillende gebieden, waar mensen kunnen recreëren. 4) In Bad komen rondom een nieuw te creëren plein nieuwe functies en voorzieningen. Momenteel ontbreekt hiervoor de ruimte in het gebied. Nadere studie moet uitwijzen op welke wijze hiervoor mogelijkheden te creëren zijn. Het zoekgebied omvat het centrumgebied en de noordelijke vleugel tot aan het Zwarte Pad. 5) Zie punt 95. 6) Zie hierboven onder 4). 7) De tekst in de definitieve NvU luidt: In de toekomst komen bezoekers aan in de badplaats via de monumentale Badhuisweg. Automobilisten parkeren hun auto in een nieuwe parkeergarage bij het Circustheater. 8) Zie punt 80 bij 7). |
| 83. | <p>Algemene uitgangspunten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Uitgangspunten verkeer, vervoer en parkeren geven geen concrete locaties. 2) Uitgangspunten Vrijtijdsconomie zijn niet concreet genoeg en uitsluitend gericht op Haven. | <ol style="list-style-type: none"> 1) Zie punt 75 bij 1). 2) Behalve het realiseren van een vergaderfunctie in Scheveningen-Haven, zijn alle andere uitgangspunten gericht op Scheveningen als geheel. Zie ook punt 1) hierboven. |
| 84. | <p>Uitgangspunten per deelgebied/Bad:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Welk gebied wordt bedoeld met "rondom het Kurhaus en Palaceplein ...". 2) Gestreefd wordt naar een breed aanbod van (live) entertainment. Is niet concreet genoeg. 3) Worden al te veel hoogwaardige hotelaccommodaties niet te duur voor de gemiddelde bezoeker. 4) Voor het functioneren van Bad is een goede bereikbaarheid van belang. Hopelijk geldt dit niet alleen voor OV en de fiets. | <ol style="list-style-type: none"> 1) Zie punt 82 bij 4). 2) Zie punt 75 bij 1). 3) Gestreefd wordt naar het verbreden van het aanbod (bijzondere hotelaccommodaties, gericht op verschillende doelgroepen). 4) Gekozen wordt voor een heldere, duidelijke verkeersstructuur voor heel Scheveningen. Dat betekent investeren in het wegennet van Scheveningen en in de aanvoerlijnen vanuit Den Haag en het achterland. Hierdoor zal ook de autobereikbaarheid verbeteren. |

| | | |
|--|---|---|
| | <p>5) Vanuit de garage komen de bezoekers via een centraal plein Waar gaat zich dit plein bevinden?</p> <p>6) De vraag is of de capaciteit van de parkeergarage aan de Zwolsestraat onvoldoende zal zijn bij een toename van het aantal functies. De gemiddelde volledige bezettingsgraad ligt nu op 20-25% per jaar. De piekmomenten van een volledige bezetting beperken zich tot een momentopname of enkele uren per dag.</p> <p>7) Onderzoek enkele jaren geleden naar een locatie voor een vestiging van Dungeons in Bad heeft niets opgeleverd.</p> <p>8) Reserveren van strategische locaties met een forse footprint in Bad. Welke locaties betreft dit en welke topfuncties/-trekkers worden bedoeld?</p> <p>9) Ondanks 'naar binnen gericht karakter' gaat Vitalizee toch uitgebreid worden?</p> | <p>5) Zie punt 82 bij 4).</p> <p>6) Wordt voor kennisgeving aangenomen.</p> <p>7) Dit zal in de verdere uitwerking naar het masterplan nader onderzocht moeten worden.</p> <p>8) Zie punt 75 bij 1).</p> <p>9) Het betreft een onderzoek naar de uitbreiding en opwaardering van het wellness aanbod in zijn algemeenheid, waaronder Vitalizee.</p> |
| 85. | <p>Uitgangspunten per deelgebied/Boulevard en zeewering:</p> <p>1) Wat wordt bedoeld met "Zo kan de relatie tussen de zee, het strand en de boulevard en het toeristisch gebied rond Kurhausplein en Palaceplein sterk worden verbeterd?"</p> <p>2) Waarom is verplaatsing van Sealife naar Haven een optie, terwijl het een bij Bad passende functie is.</p> | <p>1) Door de inrichting van de openbare ruimte af te stemmen op de specifieke sfeer in Bad, wordt gezorgd voor een verbeterde uitstraling van het gebied als geheel.</p> <p>2) Zie punt 80 bij 4).</p> |
| 86. | <p>Realisering en risico's:</p> <p>1) De overheid neemt haar verantwoordelijkheid voor de verschillende parkeergarages. Welke en waar.</p> | <p>1) In de NvU staat dat de overheid haar verantwoordelijkheid neemt voor de openbare ruimte en de markt voor de vastgoedontwikkeling, zoals de verschillende parkeergarages.</p> |
| 87. | <p>In het Raadsbesluit van 22 november 1991 is een integraal herinrichtingsplan voor de openbare ruimte voorgesteld. In de NvU is hierover niets terug te vinden.</p> | <p>In de NvU is aangegeven dat de inrichting van de openbare ruimte van groot belang is voor het functioneren van Scheveningen. De gemeente streeft naar een hoogwaardige inrichting, waardoor de uitstraling van het totale gebied verbeterd en de identiteit van de verschillende deelgebieden wordt versterkt. Er zal dus een herinrichtingsplan moeten komen waarbij de openbare ruimte integraal wordt aangepakt.</p> |
| 88. | <p>M.b.t. de verkeersafwikkeling wordt geadviseerd de situatie tussen Bloemendaal aan Zee en Zandvoort onder de loep te nemen.</p> | <p>De suggestie wordt meegenomen in de verdere uitwerking naar het masterplan.</p> |
| <p>Hommercon Casino's Email d.d. 19 oktober 2007</p> | | |
| 89. | <p>Vragen meer aandacht voor het noordelijk deel van de Boulevard.</p> | <p>Ook de gemeente is van mening dat het noordelijk deel van de boulevard een kwaliteitsimpuls nodig heeft. De onderlinge verbindingen tussen de Boulevard, de zee en het strand, de Pier en het toeristisch gebied rond het Kurhausplein moeten worden verbeterd. De inrichting van de openbare ruimte moet aansluiten bij de gedachte Wêreldstad aan Zee. Ook de verbinding van de Boulevard en het Natura 2000-gebied moet worden verbeterd v.w.b. fiets- en wandelroutes.</p> |
| <p>Duinwaterbedrijf Zuid-Holland Brief d.d. 9 november 2007</p> | | |
| 90. | <p>Het Duinwaterbedrijf onderkend de potentie van Scheveningen. Het uitgroeien tot een badplaats van internationale allure moet wel plaatsvinden met inachtneming van de bestaande Europees beschermde natuurwaarden en waarborging van de waterwinning</p> | <p>Dit strookt met de ambities.</p> |

| | | |
|--|--|---|
| 91. | Het Duinwaterbedrijf vraagt naar de mogelijke ontwikkelingen op de locaties Harstenhoekweg en tramkeerlus. Het bedrijf benadrukt dat de tramkeerlus binnen het grondwaterbeschermingsgebied ligt en direct grenst aan een habitatrictlijngebied. | In de volgende fase moeten de mogelijkheden van deze locaties binnen de wettelijke kaders nader worden onderzocht. |
| 92. | Nadere uitleg wordt ook gevraagd over het uitgangspunt: onderzoek verrichten naar ruimtelijke en programmatische mogelijkheden van de noordzijde van Bad richting Zwarte Pad. In dit kader wordt gemeld dat : - het Zwarte Pad onderdeel is van het waterwingebied; - de parkeerplaatsen aan het Zwarte Pad verwijderd hadden moeten worden na de bouw van de parkeergarage aan de Zwolsestraat en; - de Raad van State in 1984 een uitspraak heeft gedaan over de keerlus als bufferzone. Het Duinwaterbedrijf vindt nieuwbouw onwenselijk. Het bedrijf ziet de bestaande afspraken graag terug in de Nota van Uitgangspunten. | Het genoemde uitgangspunt is gericht op de toekomst van de bestaande bebouwing in relatie tot het nieuwe centrumgebied. De besluitvorming over het Zwarte Pad is bekend. Dit is vanwege het globale karakter van de nota niet in de nota opgenomen. In de volgende fase zullen de mogelijkheden met inachtneming van deze besluiten worden onderzocht. |
| 93. | Het Duinwaterbedrijf is het niet eens met het verbeteren van de toegankelijkheid van de groen- en duingebieden alsmede met het aanleggen van nieuwe routes. De huidige structuur van fiets- en wandelpaden is gebaseerd op het door de gemeente goedgekeurde beheersplan van Duinwaterbedrijf Zuid Holland en Staatsbosbeheer. | Gezien de behoefte aan openbaar groen, is het van belang de toegankelijkheid van de gebieden te verbeteren en de daarin gelegen fiets- en wandelroutes te optimaliseren. In de volgende fase richting masterplan wordt bezien hoe dit verder kan worden uitgewerkt, uiteraard in overleg met betrokken partijen. |
| Kust Zeil Vereniging Scheveningen Brief d.d. 19 oktober 2007 | | |
| 94. | Constateren dat de NvU goede aanknopingspunten biedt ter ondersteuning van de activiteiten van de KZVS. Geeft aan dat de KZVS bijdraagt aan het verder ontwikkelen en professionaliseren van de zeezeilsport en de bijbehorende (inter)nationale evenementen. Naast topstort gaat het bij de KZVS ook om laagdrempelige recreatie, waarvan ook niet-zeilers kunnen meegenieten. | De gemeente is verheugd te zien dat de KZVS het streven naar een vier-seizoenen toeristenstroom onderschrijft en hieraan een bijdrage levert. |
| 95. | De bereikbaarheid van de KZVS via de toegangswegen en de parkeervoorziening aan het Zwarte Pad is cruciaal voor de activiteiten van de KZVS en de organisatie van zeilevenementen. Het verbeteren van deze toegangsroute, inclusief andere verkeerstechnische oplossingen die de congestie op hoogtijdagen tegengaan, heeft prioriteit boven het opheffen/verplaatsen van de parkeerplaats. | De slechte bereikbaarheid van de parkeerplaatsen bij het Zwarte Pad tijdens drukke dagen wordt deels veroorzaakt door de locatie van deze parkeerplaatsen waardoor een 'fuitteffect' ontstaat. Bij de uitwerking van het masterplan wordt onderzocht of op de toegangswegen naar de kust door een duidelijke dynamische informatievoorziening over routes en parkeren automobilisten gericht naar hun bestemming kunnen worden geleid. Hierdoor worden tijdig bereikbaarheidsproblemen van de kust voorkomen. |
| Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische Vereniging Brief d.d. 19 oktober 2007 | | |
| 96. | <ul style="list-style-type: none"> • Te weinig rekening gehouden met wensen bewoners. • Invloed op planvorming van bewoners en organisaties te beperkt. • Deelname aan samenspraak wil niet zeggen dat KNNV akkoord zal gaan met eindresultaat. | Zie ook punt 1. Naar aanleiding van een brief aan het college van 21 bewonersorganisaties over samenspraak, is het college in gesprek met alle bewonersorganisaties over communicatie n de breedste zin van het woord. |
| 97. | Landschap en natuur: | De duinen, het strand en de zee zijn van groot belang voor plant en dier, maar ook voor de mens. Daarom is in de NvU een apart thema landschap en natuur |

| | | |
|------|---|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Teveel nadruk op bouwen. Te weinig aandacht voor kleinschaligheid, rust, natuur en natuurwaarden. • Hoogbouw en woningbouw nabij natuurgebieden, alsmede vergroten toegankelijkheid van die gebieden bedreigen de bijzondere natuurwaarden. • Pleit voor een volwaardige ecologische verbinding tussen West- en Oostduinen van Houtrust, via het lijn 11-tracé, Doornpark en Scheveningse Bosjes, als aanvulling op Haagse Beekzone. • Onvoldoende aandacht voor rust voor mens en dier (pretpark aan zee). • Vragen aandacht voor paddentrekproblematiek en aanwezige populatie zandhagedissen op het puinduin. | <p>opgenomen. Hierin is aangegeven dat de duingebieden bijzondere bescherming genieten door de status van Natura 2000-gebied. Plannen in de nabijheid van dergelijke gebieden moeten volgens de wet worden getoetst op de effecten voor het beschermde gebied.</p> <p>Voor wat betreft beschermde diersoorten wordt bij de ontwikkelingen rekening gehouden met relevante wet- en regelgeving op dit gebied.</p> <p>Aan de definitieve NVU is een uitgangspunt toegevoegd: Versterken ecologische verbindingen tussen Westduinpark en Oostduinen via de Scheveningse Bosjes. Om tegemoet te komen aan de behoefte aan openbaar groen wil het college - binnen de gestelde kaders - de toegankelijkheid van de groen-/duingebieden verbeteren.</p> |
| 98. | <p>Woningbouw:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het aantrekken van meer mensen en de bouw van 900 woningen is onwenselijk, mede gezien de demografische ontwikkelingen. | <p>Uitgangspunt is het realiseren van een woningbouwprogramma passend binnen het coalitieakkoord 2006-2010. In de definitieve NVU is het uitgangspunt als volgt aangepast: Realiseren van een intensief stedelijk woonprogramma met een grote variëteit aan woonvormen, waarvan 30 procent sociale woningbouw zal zijn. Nieuwe woningen zijn nog steeds nodig omdat het gemiddelde aantal mensen per woning in de toekomst verder afneemt.</p> |
| 99. | <p>Economie:</p> <p>Er is geen rekening gehouden met het verzadigingspunt of conjunctuurgevoeligheid van een deel van de voorgenomen plannen. Als voorbeeld wordt horeca genoemd.</p> | <p>Bij het programma is geredeneerd vanuit een economische invalshoek en marketingoptiek (productlevenscyclus). Uit de analyse van deelproducten binnen Scheveningen blijkt dat investeren in productontwikkeling noodzakelijk is voor een goede toekomst van Bad en dat er specifieke kansen liggen voor Dorp en Haven. In de NVU wordt het kader geboden om hierop te kunnen inspelen.</p> <p>Scheveningen en de Binnenstad zijn in horecabeleid aangewezen als de twee belangrijkste concentratiegebieden binnen de gemeente, waar ook uitbreiding mogelijk is. De ambitie op het gebied van horeca zoals deze omschreven is in de NVU past binnen dat beleid.</p> |
| 100. | <p>Verkeer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gestreefd moet worden naar een zodanige verbetering van OV dat de parkeernorm als randvoorwaarde voor de plannen blijft dienen. Zien loslaten van parkeernorm van 4.650 plaatsen als probleem. • Door verhoging van verkeersdruk vergroot de milieuproblematiek. • Doortrekken lijn 11 naar het Stille Strandje is onwenselijk, omdat de druk op een rustig strand- en duingebied toeneemt. • Vrijkomende ruimte Zwarte Pad door verplaatsen parkeerplaatsen groen invullen. • Het realiseren van een verkeerscirculatieplan mag niet leiden tot knelpunten en niet ten koste gaan van ecologische verbindingzones. | <p>Om het verkeersaanbod goed te kunnen afwikkelen, wordt gekozen voor een heldere, duidelijke verkeersstructuur voor heel Scheveningen. Hiervoor zal worden geïnvesteerd in het wegennet van Scheveningen en in de aanvoerlijnen naar de kust. Dit mag echter niet ten koste gaan van de leefbaarheid en moet binnen de milieueisen blijven.</p> <p>Doortrekken van lijn 11 is noodzakelijk om het toekomstige woon-/werkgebied op het Norfolkterrein te ontsluiten en beter bereikbaar te maken met OV.</p> <p>De toename van het aantal functies in met name de Haven gaat gepaard met een uitbreiding van het bijbehorende aantal parkeerplaatsen. Het ooit vastgestelde maximum van 4.650 bezoekersplaatsen is dus niet meer toereikend. Nieuwe parkeerplaatsen worden gerealiseerd in gebouwd parkeringsvoorzieningen. Dit om de parkeerverlast in de woonwijken zoveel mogelijk te reduceren.</p> <p>De haalbaarheid van het verplaatsen van de keerlus Zwarte Pad en het compenseren van de parkeerplaatsen in de duinen elders in Scheveningen moet eerst nog worden onderzocht, voordat hierover concrete besluiten kunnen worden genomen.</p> |
| 101. | <p>Zeewering:</p> | <p>Belangrijke delen van het plangebied, de haven, de Boulevard en de daaraan</p> |

| | | |
|---|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Voorafgaand aan buitendijkse bouw moet een analyse plaatsvinden t.a.v. milieutechnische consequenties, financiële risico's en effecten op habitatrictlijngebied. | <p>gelegen bebouwing en het Kurhaus, liggen momenteel buitendijks. Het beschermingsniveau van het achterland is wettelijk geregeld, maar dat geldt niet voor buitendijks gebied. In de planvorming bij toekomstige ontwikkelingen worden veiligheidsaspecten, milieutechnische gevolgen en financiële risico's uiteraard meegewogen. Zaken die de kustverdediging betreffen worden in onderling overleg met het Hoogheemraadschap van Delfland bezien.</p> <p>Voor wat betreft de effecten op Natura 2000-gebieden: zie punt 2.</p> |
| 102. | <ul style="list-style-type: none"> • Financiën: verwachten een sluitende begroting. | Zie punt 9. |
| <p>Algemene Vereniging voor Natuurbescherming voor Den Haag e.o. (AVN) Brief d.d. 12 november 2007</p> | | |
| 103. | <p>Hebben op 22 oktober per email bezwaar gemaakt tegen de procedure en uitsfel gevraagd voor het indienen van een reactie op de NVU.</p> | Zie punt 1. |
| 104. | <p>AVN verwijst naar hun reactie op het plan Scheveningen-Haven. Hier worden de punten aangehaald die op het masterplangebied slaan.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) AVN staat achter een integrale oplossing voor de diverse problemen die in Den Haag spelen. 2) AVN vindt dat ontwikkelingen niet gericht moeten zijn op demografische ontwikkelingen, maar op natuurlijke ontwikkelingen, opdat er geen onomkeerbare maatregelen worden genomen in bijvoorbeeld het Westduinpark en de Noordzee. 3) AVN vraagt met de plannen voor Boulevard en Haven de kansen te benutten voor een ecologische verbinding tussen Westduinpark en Oostduinen. 4) Uit CBS-cijfers en uitlatingen van VROM lijkt de bevolkingsprognose voor 2020 naar beneden bijgesteld te moeten worden. 5) AVN vindt de gepresenteerde hoogbouw voor Haven afsteken t.o.v. omliggende wijken en duinen. AVN ziet hoogbouw als een risico voor trekvogels (wind, verlichting). <p>AVN heeft het schriftelijk consult telefonisch nader aangevuld: De toekomstvisie op Scheveningen moet gericht zijn op het benutten van de kwaliteiten duinen, zee, strand. Het lijkt of Den Haag (met alle bouwplannen) de zee negeert. Uitzicht op zee is belangrijk. Hoogbouw belemmert dit zicht op zee en relativeert het reliëf van de duinen. De kwaliteit van de duinen staat nu al onder druk vanwege vervuiling door bezoekers. AVN is het daarom niet eens met het uitgangspunt om de duinen beter toegankelijk te maken.</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1) De gemeente is verheugd te zien dat de AVN de integrale aanpak steunt. 2) De gemeente onderstreept het standpunt dat de Noordzee en duinen hun kwaliteiten moeten behouden. 3) In de nota is aangegeven dat het behoud van het groen en het versterken van de groene en ecologische structuren een belangrijk uitgangspunt is. Als uitgangspunt is in de definitieve NVU toegevoegd: Versterken ecologische verbinding tussen Westduinpark en Oostduinen via de Scheveningse Bosjes. 4) De bevolkingsgroei is niet meer maatgevend voor planontwikkeling. De verandering van huishoudensamenstelling en woonwensen nopen tot aanpassing van het woningbestand. 5) Hoogbouw past binnen de door de raad vastgestelde Structuurvisie Den Haag 2020. Effecten van de plannen (waaronder de hoogbouw) op de flora en fauna zullen nader onderzocht worden in onder meer een milieueffectrapportage. |
| 105. | <p>AVN heeft het schriftelijk consult telefonisch nader aangevuld: De toekomstvisie op Scheveningen moet gericht zijn op het benutten van de kwaliteiten duinen, zee, strand. Het lijkt of Den Haag (met alle bouwplannen) de zee negeert. Uitzicht op zee is belangrijk. Hoogbouw belemmert dit zicht op zee en relativeert het reliëf van de duinen. De kwaliteit van de duinen staat nu al onder druk vanwege vervuiling door bezoekers. AVN is het daarom niet eens met het uitgangspunt om de duinen beter toegankelijk te maken.</p> | <p>Dit masterplan is niet alleen gericht op toevoeging, maar vooral op vernieuwing van het gebied op basis van genoemde kwaliteiten. In de volgende fase zal dit nader vorm krijgen.</p> <p>De toegankelijkheid van de duinen mag niet ten koste gaan van de kwaliteit. Daarom wordt dit uitgangspunt genuanceerd naar: "Onderzoek naar verbetering van de toegankelijkheid".</p> |
| <p>Haags Milieucentrum Brief d.d. 12 november 2007</p> | | |
| 106.S | <p>Het Haags Milieucentrum is verbaasd over het feit dat het niet actief is benaderd om zijn visie te geven op de NVU.</p> | Het Haags Milieucentrum zal actief betrokken worden in het samsenspraaktraject. |
| 107. | <p>De plannen voor de boulevard, gekoppeld aan het verbeteren van de kustveiligheid worden onderschreven. Meegenomen zou kunnen worden om het plan wat te vergroenen en een groene verbindingzone op te nemen.</p> | In de NVU is aangegeven, dat het van belang wordt geacht een ecologische verbinding tot stand te brengen tussen het Westduinpark en de Oostduinen via de Scheveningse Bosjes. |
| 108. | <p>De visie om de wegen naar de kust beter en groener vorm te geven en te zoeken naar pleinen met ondergronds parkeren, waardoor overbodig autoverkeer wordt</p> | Wordt voor kennisgeving aangenomen. In hoeverre het mogelijk is duimatuur aan te leggen, waardoor de belevingswaarde naar zee wordt vergroot, wordt meegenomen |

| | | |
|------|--|--|
| 109. | <p>tegengegaan, wordt onderschreven. De verkeersvisie en de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen wordt niet duurzaam geacht.</p> | <p>in de verdere uitwerking van de plannen. Er wordt voor een heldere, duidelijke verkeersstructuur voor heel Scheveningen gekozen. De verkeersmaatregelen mogen niet ten koste gaan van de leefbaarheid en moeten binnen de milieueisen blijven. De gewenste economische groei impliceert een toename van functies. Een lichte toename van het aantal parkeerplaatsen is gewenst en past binnen het nieuwe ruimtelijke concept. Een uitgangspunt is het verbeteren van de loop- en fietsroutes en het realiseren van meer fietsenstallingen, zo mogelijk gekoppeld aan fietsverhuur, waardoor het fietsgebruik wordt gestimuleerd. Verder wordt ingezet op meerdere maatregelen, die de verkeersdruk en parkeeroverlast moeten verminderen: verbeteren van tramlijnen van en naar de kust, people movers, shuttletreintje, parkeerregulerende maatregelen, toevoegen van gebouwde parkeervoorzieningen. Verder wordt onderzoek gedaan naar transferia met de mogelijkheid verder te reizen met OV. In de NvU is een hoofdstuk landschap en natuur opgenomen. Hierin staat dat groene en ecologische structuren en verbindingen moeten worden versterkt en verbetermogelijkheden moeten worden onderzocht. Zie ook punt 86. Het voorstel van het HMC en de Stichting Duimbehoud m.b.t. ecologische/groene stapstenen zal bij de verdere uitwerking naar het masterplan worden betrokken.</p> |
| 110. | <p>De groene dooradering is onvoldoende krachtig weergegeven. Een voorstel dat is gemaakt i.s.m. de Stichting Duimbehoud is toegevoegd. (Nieuw)bouwplannen dienen de natuurwaarden te versterken. Pas als allerlaatste optie is compensatie aan de orde.</p> | <p>Gezien de leeftijd van de woningen in Havenkwartier-Noord en de staat waarin ze verkeren, is vernieuwing van het woningbestand op termijn te verwachten. Mogelijk zal een aantal woningen worden gerenoveerd of vervangen door nieuwbouw. Dit zal conform de geldende regels gebeuren. Bij nieuwbouw (in heel Scheveningen) dient 30 procent uit sociale woningbouw te worden gerealiseerd.</p> |
| 111. | <p>Bij de afweging sloop vs transformatie van woningen dient een sloopboets te worden gehanteerd. Het HMC heeft de indruk dat (voorzichtig) wordt toegeschreven naar sloop en vervangende nieuwbouw van Scheveningen Noord. Den Haag heeft behoefte aan goedkope huurwoningen.</p> | <p>Zie punt 32 bij 2).</p> |
| 112. | <p>Bij de plannen voor het Verversingskanaal moet niet een parklandschap maar een ecologische inrichting centraal staan.</p> | <p>Het college wil het parkeerterrein aan het Zwarte Pad opheffen in combinatie met bebouwing van de keerlus. In de nota van uitgangspunten is dit punt gewijzigd: Op de locatie keerlus Zwarte Pad is ruimte voor 40 à 60 woningen in een laagbouwmilieu, gecombineerd met een gebouwde parkeervoorziening ter vervanging van het parkeerterrein in de duinen. Het huidige parkeerterrein wordt omgebouwd tot een noodroute voor hulpdiensten en een wandel-/ fietsroute tussen Scheveningen en Meijndel.</p> |
| 113. | <p>Bij het Zwarte Pad moeten de auto's en het parkeren opgeheven worden en moet dit aan de natuur teruggegeven worden. Op de keerlus kan een in de omgeving ingepaste, bescheiden bebouwing plaatsvinden. Het is onjuist om dit als een reservelocatie te bestemmen.</p> | <p></p> |

