



Aan: Het College van B&W en De Haagse Gemeenteraad  
Postbus 19 157  
2500 DP, Den Haag

Van: Bewonersorganisatie Havenkwartier  
Wijkberaad Duindorp  
Wijkoverleg Statenkwartier  
Wijkvereniging Vogelwijk  
Wijkberaad Bomenbuurt  
Wijkberaad Bloemenbuurt  
Wijkberaad Vruchtenbuurt  
Algemene Vereniging voor Natuurbescherming voor 's Gravenhage en omstreken (AVN)

Betreft: Brandbrief bewonersorganisaties over plannen Scheveningen Haven  
Datum: 26 juni 2011

Geachte leden van B&W en de Haagse Gemeenteraad,

Op uw verzoek is dit voorjaar een klankbordgroep Scheveningen Haven gevormd waarin een aantal van onze bewonersorganisaties vertegenwoordigd zijn geweest. Deze bewonersorganisaties hebben een gezamenlijke terugkoppeling van dit proces opgesteld. Deze vindt u als bijlage bij deze brief. Het klankbordgroep proces is in onze ogen met name éénrichtingsverkeer geweest. Suggesties uit de bewonersverenigingen werden wel geregistreerd maar uiteindelijk niets mee gedaan.

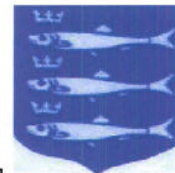
Onze bewonersorganisaties steunen een gebalanceerde herontwikkeling van de Scheveningen Haven. Echter, de voorliggende plannen geven aanleiding tot grote zorgen. We vragen uw aandacht voor ons perspectief op de plannen en verzoeken u met klem onze zorgpunten mee te nemen in uw besluitvorming aangaande Scheveningen Haven.

Wij hebben begrip voor de status van het Masterplan en zijn van mening dat onderstaande, meest brandende zorgpunten binnen de randvoorwaarden van het Masterplan kunnen worden opgelost:

**1. Geen draagvlak voor een 'sprong over de haven' en geen draagvlak voor hoogbouw op het zuidelijk havenhoofd**

In het algemeen is er weinig draagvlak voor hoogbouw bij de Haven (laat dat geconcentreerd rond Bad). Er is expliciet geen draagvlak voor de 'sprong over de haven' door de positionering van hoogbouw (het 'Landmark') op het zuidelijk havenhoofd. Dit staat in onze ogen in schril contrast met de ook in het plan opgenomen duidelijke separatie tussen identiteit/karakter van 'Scheveningen op de Boulevard' vs 'Duindorp/Westduinpark achter de duinen', en staat ook in schril contrast met de oorspronkelijk driedeling "bad", "dorp" en "haven", die elk hun eigen karakteristiek dienen te behouden.

Belangrijkste zorgen over de hoogbouw op het zuidelijk havenhoofd zijn aantasting van de landschappelijke waarde van het Westduinpark (Natura 2000), aantasting van de zichtlijn van de kustlijn / duinenlijn, inbreuk op de rustige identiteit en het karakter van het Zuiderstrand, Duindorp en Havenkwartier en het Westduinpark, en de gevolgen voor de omliggende natuur in het algemeen. Het dorpse karakter van de aanpalende woongebieden Duindorp en Havenkwartier dient gehandhaafd te blijven.



**2. Er is een integrale besluitvorming nodig voor afwikkeling van de additionele verkeersdruk**

Vanaf de eerste dagen van SPIOON vragen de bewoners(organisaties) aandacht voor de afwikkeling van de additionele verkeersdruk (verkeer en OV) op Nieboerweg, Houtrustweg, Kranenburgweg, Westduinweg, Schokkerweg en parkeerdruk voor Duindorp. Besluitvorming over verkeersafwikkeling is een essentiële voorwaarde voor besluitvorming over dit plan. Plannen voor verkeersafwikkeling vragen een integrale benadering (ref. Hoofdstructuur) en moeten passen binnen randvoorwaarden natuur (bijv. taluds langs Houtrustweg). Tot op heden is er geen duidelijkheid hoe het verkeersvraagstuk integraal op Scheveningen wordt aangepakt.

**3. Een milieueffectrapportage is onontkoombaar om onevenredige schade aan natuur en milieu te voorkomen**

Wat betreft milieu en natuur effecten van het voorgestelde project heeft de klankbordgroep kennis genomen van de Plan MER Masterplan en de aanvullende onderzoeken die in gang gezet zijn. De klankbordgroep heeft begrip voor het standpunt van de gemeente dat ze geen MER wil starten als dit niet hoeft, maar de klankbordgroep constateert dat een MER onontkoombaar is vanwege 1) kritische rapport van de commissie MER tav Masterplan, 2) afwijkende scope van dit plan tav het Masterplan en 3) om zeker te stellen dat alle aspecten nu afgedekt worden. Vanzelfsprekend kunnen reeds uitgevoerde studies in MER worden meegenomen, dus dat hoeft niet te leiden tot dubbel werk.

Vanzelfsprekend zijn wij graag tot nadere toelichting bereid.

Met vriendelijke groeten, namens de gezamenlijke wijkberaden,

Martin Spaans

Getekend, Den Haag, 26 juni 2011

Bewonersorganisatie Havenkwartier, Teun van Dijk  
Wijkberaad Duindorp, Martin Spaans

Wijkoverleg Statenkwartier, Robbert van der Helm

Wijkvereniging Vogelwijk, Pieter Duisenberg

Wijkberaad Bomenbuurt, Johan van Arragon

Wijkberaad Bloemenbuurt, Arnold van der Heijden

Wijkberaad Vruchtenbuurt, Wim Abbenhuis

Algemene Vereniging voor Natuurbescherming voor 's Gravenhage en omstreken,  
Jos Verhoeff

Bijlage: Gezamenlijke terugkoppeling Klankbordgroep



## Bijlage 1 (samenvoeging emails aan DSO van 29/5, 30/5 en 3/6):

Aan: DSO, projectleiding Scheveningen Haven

Tijdens de laatste bijeenkomst van de klankbordgroep is aangegeven dat er een samenvatting opgesteld zou worden van het klankbordgroep proces. **Voor dit doel willen de bewonersorganisaties "Bewonersorganisatie Havenkwartier", "Wijkberaad Duindorp", "Algemene Vereniging voor Natuurbescherming voor 's Gravenhage en omstreken (AVN)", "Wijkoverleg Statenkwartier" en "Wijkvereniging Vogelwijk" graag de volgende suggesties aandragen.** Vanzelfsprekend hebben we hier een balans gezocht tussen de positieve punten en de kritische kanttekeningen - het is dus niet de bedoeling dat de positieve punten eruit gelicht worden zonder dat de kritische kanttekeningen daarbij geplaatst worden.

De bijeenkomsten zijn verlopen in een prettige atmosfeer.

Er was steun om tot een gebalanceerde herontwikkeling van het Norfolkterrein te komen. Op de aantrekkelijkheid van het Norfolkparkeerterrein als woongebied, langs een actieve haven, werd positief gereageerd. Voorwaarde voor actieve 3e haven is wel dat deze flexibel wordt ingericht, op zodanig wijze dat de schepen van de Rijksrederij en Rederij Groen er buiten het viermaandse zomerseizoen goed gebruik van kunnen blijven maken. De bebouwing van woonruimte dient zodanig geïsoleerd te zijn dat er geen overlast voor omwonenden is en dat er voldoende ruimte voor een brede kade blijft voor evenementen.

Er zijn echter de nodige zorgen die meest samenhangen met het hoge ambitieniveau van het plan qua functies en aantal woningen:

- o Er is draagvlak voor de duidelijke separatie tussen identiteit/karakter van 'Scheveningen op de Boulevard' vs "het dorpse Scheveningen (Dorp, Havenkwartier en Duindorp), vs 'Duindorp/Westduinpark achter de duinen'. Er is expliciet geen draagvlak voor de 'sprong over de haven' door de positionering van een Landmark op het zuidelijk havenhoofd. Belangrijkste zorgen over dit voorstel zijn aantasting van de landschappelijke waarde van het westduinpark (Natura 2000), inbreuk op de rustige identiteit en het karakter van het zuiderstrand, Duindorp en Havenkwartier en het westduinpark, en de gevolgen voor de omliggende natuur in het algemeen bijvoorbeeld door lichtvervuiling. Het dorpse karakter van de aanpalende woongebieden Duindorp en Havenkwartier dient gehandhaafd te blijven. In het algemeen is er weinig draagvlak voor hoogbouw bij Haven (laat dat geconcentreerd rond Bad). Ook is de klankbordgroep kritisch over de haalbaarheid van een 5-sterren hotel op deze locatie ('als het niet lukt worden het woningen') en over de effecten van hoogbouw op turbulentie (windeffecten zoals val- en draaiwinden) en zonnerefectie op omgeving en scheepvaart. Met name de gestimuleerde zeilscheepvaart zal volgens deskundigen veel last krijgen van de turbulentie bij het binnen varen van de haven.

- o Door het grote aantal woningen op het Norfolkterrein hebben de voorgestelde woonblokken 5-8 woonlagen. Met name de blokken met 8 woonlagen steken ver uit boven de huidige bebouwing van Duindorp en boven de hoge nabije duinen. Er is vanaf de eerste discussies aangegeven dat er een vloeiende overgang dient te zijn van Duindorp naar Havenkwartier, hetgeen door de huidige plannen verbroken wordt. De



klankbordgroep ziet dit als een aantasting van waardevolle zichtlijnen vanuit de stad en haven. In het algemeen leeft de zorg dat het grote aantal nieuwe woningen, en daarmee samenhangende verkeer, een onwenselijke additionele druk op de omliggende Natura 2000 gebied bijvoorbeeld wat betreft aantal bezoekers en stikstof. Specifiek de voorgestelde woonblokken met 8 woonlagen bij het sluisje tussen Duindorp en Havenkwartier en tegen het westduinpark aan worden ervaren als een bedreiging voor de landschappelijke waarde van het westduinpark.

- o De klankbordgroep twijfelt over haalbaarheid nieuw winkelgebied zo dicht bij bestaande winkelgebieden
- o Vanaf de eerste dagen van SPIONN vragen de bewoners(organisaties) aandacht voor de afwikkeling van de additionele verkeersdruk op Nieboerweg, Houtrustweg, Kranenburgweg en parkeerdruk voor Duindorp. Besluitvorming over verkeersafwikkeling is een essentiële voorwaarde voor besluitvorming over dit plan. Plannen voor verkeersafwikkeling vragen een integrale benadering (ref. Hoofdstructuur) en moeten passen binnen randvoorwaarden natuur (bijv. taluds langs Houtrustweg). Tot op heden is er geen duidelijkheid hoe het verkeersvraagstuk integraal op Scheveningen wordt aangepakt.

Er is wel draagvlak voor het verbeteren van de fietsverbinding Kijkduin-Wassenaar, maar niet aan de zeekant van de wieringerstraat duinen - dit zou ongewenste druk opleveren voor een uniek stukje 'grijze duin' en zou toch uitkomen bij een problematische verbinding over de haven. Uit de klankbordgroep komt het voorstel om het fietspad langs de wieringerstraat en langs de tweede haven te leiden. Hiervoor zijn kleine verkeerstechnische aanpassingen en goede bewegwijzering nodig.

Wat betreft milieu en natuur effecten van het voorgestelde project heeft de klankbordgroep kennis genomen van de Plan MER Masterplan en de aanvullende onderzoeken die in gang gezet zijn. De klankbordgroep heeft begrip voor het standpunt van de gemeente dat ze geen MER wil starten als dit niet hoeft, maar de klankbordgroep constateert dat een MER onontkoombaar is vanwege 1) kritische rapport van de commissie MER tav Masterplan, 2) afwijkende scope van dit plan tav het Masterplan en 3) om zeker te stellen dat alle aspecten nu afgedekt worden. Vanzelfsprekend kunnen reeds uitgevoerde studies in MER worden meegenomen, dus dat hoeft niet te leiden tot dubbel werk.

Er is geen draagvlak voor grote infrastructurele werken die hoog uitsteken boven het dorpse karakter van Duindorp en haven, zoals de voorgestelde kabelbaan. De ingeschatte tijdswinst voor een honderd hotelgasten die naar Bad willen weegt niet op tegen de horizonvervuiling. Voor alle andere is de hierboven aangegeven fietsroute een uitstekend alternatief.

Concluderend mag gezegd worden dat de KBG bijeenkomsten geleid hebben tot kleine aanpassingen in de ontwerpen, maar dat op cruciale punten van hoogte, kabelbaan, flexibiliteit van de derde haven en verkeersafwikkeling er (voorlopig nog) niets aan de oorspronkelijke beeldvorming is veranderd en als zodanig is er geen recht gedaan aan de vanuit de bewoners naar voren gebrachte opmerkingen.

Ten aanzien van de ontsluiting van het plangebied voor openbaar vervoer en autoverkeer volstrekt onvoldoende rekening is gehouden met het omliggende gebied. In de presentatie van het bereikbaarheidsaspect (17-3-2011) is wel ingezoomd op de OV- en verkeersafwikkeling binnen het plangebied (incl. 4 gedetailleerde varianten voor een randstadrail-verbinding over Kranenburgweg en/of Houtrustweg met een eindhalte bij de strandopgang), maar is geen enkele relatie gelegd met het aangrenzende gebied van Statenkwartier/Geuzenkwartier (bijv. hoe komt die tramverbinding op de



Kranenburgweg/Hourustweg ?). In latere presentaties bleken zelfs de details binnen het plangebied overigens te zijn gereduceerd tot een mogelijke tracé-aanwijzing. Hierdoor bestaat voor de OV-ontsluiting geen duidelijk beeld meer, terwijl die ontsluiting gezien de bedoelingen qua wonen en recreëren voor het gebied essentieel is. Het mag absoluut niet zo zijn, dat het gebied alleen per auto is te bereiken (ook niet alleen in de beginperiode) ! Zowel binnen het plangebied en als in de omliggende gebieden zou de leefbaarheid fundamenteel worden aangetast. Een hardnekkige trend bij Haagse planvorming wordt helaas doorgezet bij Havens : eerst de ruimtelijke inrichting uitwerken en dan pas de OV- en verkeersrelaties onder de loep nemen. Eén en andermaal hebben bewonersorganisaties er voor gepleit een integraal verkeersplan voor het Stadsdeel Scheveningen op te stellen en dat plan vervolgens te gebruiken als onderlegger voor de ruimtelijke ontwikkeling. Juist op Scheveningen klemt dit, omdat de bereikbaarheid van de kust al jarenlang een knelpunt vormt : dus eerst vaststellen wat het Stadsdeel qua OV en autoverkeer (incl. parkeren) aan kan en dan de gebiedsontwikkeling daarop afstemmen. Op dit moment moet worden geconstateerd dat een eerste (nog zeer gebrekkige!) aanzet voor een bredere benadering in het Masterplan Scheveningen-Kust met dat plan als gevolg van een drastische gemeentelijke bezuinigingsoperatie in de ijskast is verdwenen. En dat bovendien het openbaar vervoer inmiddels zwaar onder druk is komen te staan als gevolg van de bezuinigingstaakstelling van het Kabinet. De nu gepresenteerde schetsen voor Havens bieden geen enkel inzicht in de bereikbaarheid van het gebied en de effecten op de omliggende gebieden. Het Wijkoverleg acht het onverantwoord verder te gaan met de grootschalige invulling zonder eerst de OV- en verkeersconsequenties binnen het plangebied en de uitstraling daarvan naar de rest van het Stadsdeel goed in beeld te brengen.