

# Boulevard Scheveningen

## Voortgangsbericht



**Behorend bij de brief aan de commissie SRO, ter behandeling op 22 november 2007**

Inlichtingen bij  
H. Alewijnse

Postadres: Postbus 12 600, 2500 DJ Den Haag  
Bezoekadres: Spui 70, Den Haag  
Internetadres: [www.denhaag.nl](http://www.denhaag.nl)

Telefoon: 070 - 353 2852/353 2966  
Fax: 070 - 353 3615

# Inhoud

1. Inleiding .....	2
2. Proces en planning .....	2
3. Het plan.....	4
3.1 Het plan voor de zeewering. ....	4
3.2 Het plan voor de inrichting van de openbare ruimte.....	5
3.3 Aanpassingen t.o.v. het concept VO .....	5
3.4 Verkeersstructuur.....	7
3.5 Parkeren. ....	8
4. Bestemmingsplan.....	10
5. Uitvoering.....	11
5.1 Fasering.....	11
5.2 Tijdelijke situaties.....	13
5.3 Organisatie van de uitvoering. ....	13
6. Paviljoens en kiosken.....	14
7. Beheer. ....	15
8. Financiën.....	16
8.1 Raming realisatiekosten .....	16
8.2 Indirecte kosten.....	16
8.3 Voorbereidingskosten. ....	16
8.4 Kosten beheer .....	16
8.5 Dekking.....	17
9. Communicatie.....	17
9.1 Organisatie.....	17
9.2 Resultaten Samenspraak. ....	18
10. Besluit. ....	19

## **bijlagen**

- 1 VO + toelichting
- 2 Planning
- 3 Dijk in Boulevard
- 4 Zandsuppletie
- 5 Bussen Scheveningse Slag
- 6 modellen kruispunt Duinstraat
- 7 Flankerende verkeersmaatregelen
- 8 Uitgangspunten SOK
- 9 Verslag Klankbordgroep

## **Ter inzage in de Leeskamer bij de griffie**

Map nr ..... voorontwerp bestemmingsplan

## **1. Inleiding.**

Onlangs heeft Manuel de Solà-Morales de definitieve versie van het Voorlopig Ontwerp (VO) voor de Boulevard opgeleverd (zie bijlage 1). De basis hiervoor wordt gevormd door de Nota van Uitgangspunten en het concept VO - zoals die in de vergadering van de commissie SRO op 9 mei 2007 behandeld zijn - en de daarop gemaakte opmerkingen. De definitieve besluitvorming, de vaststelling van het projectdocument, nadert. Begin volgend jaar moeten zowel Delfland als Den Haag besluiten nemen over het plan, waarna de formele inspraakprocedures kunnen beginnen. In deze notitie wordt de stand van zaken weergegeven, niet alleen wat betreft de planontwikkeling, maar ook wat betreft het proces, de financiën enz.

In hoofdstuk 2 wordt nader ingegaan op het vervolgproces, zowel van het plan voor de zeewering als van het plan voor de inrichting van de openbare ruimte. Het VO zelf staat centraal in hoofdstuk 3, en dan met name de wijzigingen die er zijn aangebracht t.o.v. het concept VO. Het VO zelf en de beschrijving daarvan zijn als bijlage 1 toegevoegd. Ook wordt stilgestaan bij de consequenties voor het verkeer en het parkeren.

Hoofdstuk 4 gaat over het bestemmingsplan, dat nu ter inzage ligt in het kader van de gemeentelijke inspraak.

De uitvoering van het plan wordt beschreven in hoofdstuk 5; niet alleen de fasering, maar ook de organisatie. In de drukke badplaats Scheveningen moet een ingrijpend plan worden gerealiseerd, waarvoor deels Delfland verantwoordelijk is en deels Den Haag. In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten voor de organisatie daarvan beschreven.

In hoofdstuk 6 wordt kort ingegaan op de paviljoens en kiosken. Voor de deze ondernemers heeft het plan grote gevolgen, maar het biedt ook nieuwe kansen. Inzet is om samen met hen de ideeën die er nu zijn verder uit te werken.

Ook voor het beheer van de openbare ruimte en het strand heeft het plan gevolgen. In hoofdstuk 7 wordt hier bij stilgestaan. De financiën staan centraal in hoofdstuk 8. Het grootste deel van de kosten wordt gedragen door het rijk, maar ook de gemeente moet een aanzienlijk bedrag bijdragen.

Hoofdstuk 9 gaat over de Communicatie. Er functioneert een Klankbordgroep Boulevard waarin het VO en deze notitie besproken zijn. In dit hoofdstuk wordt aangegeven wat de reacties waren en hoe deze verwerkt worden. De besluiten van het college ten slotte zijn weergegeven in hoofdstuk 10.

## **2. Proces en planning.**

Na extern advies is geconcludeerd dat het integrale plan voor de Boulevard zoveel elementen bevat die niet rechtstreeks met de veiligheid te maken hebben, dat dit niet geheel past in de planvorm Verbeteringsplan, zoals omschreven in de Wet op de Waterkering. De inrichting van de Openbare Ruimte moet daarom met de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) geregeld worden. Aangezien het wel om een integraal plan gaat moeten beide planvormen gelijktijdig ter inzage worden gelegd.

Het vroegst mogelijke moment van de ter inzage legging is begin mei 2008. Dan zouden zowel het bestemmingsplan Strand, als het Verbeteringsplan met de bijbehorende vergunningen klaar moeten zijn voor de ter visie legging. De huidige WRO is dan nog

van kracht, want onlangs is bekend geworden dat de invoering van de nieuwe WRO vertraagd is tot juli 2008. Om te profiteren van de kortere procedure onder de nieuwe WRO zou gewacht kunnen worden met de ter inzage legging tot ná 1 juli. Het is echter mogelijk dat de invoering van de nieuwe WRO nogmaals vertraagd wordt. Om dit risico te vermijden wordt er in de planning tot 2008 van de huidige WRO uitgegaan.

Voor de ter inzage legging moet de Haagse gemeenteraad (volgens planning in februari) het plan in de vorm van een projectdocument hebben vastgesteld. Het risico is aanwezig dat er op dat moment nog niet bekend is of er dekking is voor de ontbrekende middelen voor de extra kwaliteit en de flankerende maatregelen.

In de planning is er altijd van uit gegaan dat dit jaar de subsidietoekenning uit het Fonds Economische Structuurverbetering (FES) plaatsvindt. Dit is gebaseerd op uitspraken van het ministerie van VROM. Afgelopen zomer heeft VROM nog bevestigd dat hier van uit gegaan mag worden.

Het plan voor de boulevard is inmiddels toegelaten tot de verkenningsfase in het uitvoeringsprogramma van de nota Ruimte. Het is als onderdeel van het project "Internationale stad" opgenomen in het Urgentieprogramma Randstad. De procedure die daar bij hoort omvat:

- het opstellen van een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA),
- beoordeling daarvan door VROM en de 3 planbureaus,
- besluitvorming over de vraag of er subsidiëring plaatsvindt
- het opstellen van een "businesscase"
- besluitvorming over de hoogte van de subsidie
- subsidietoekenning door de ministerraad

VROM heeft deze procedure ook laten opnemen in het concept projectcontract, dat eind oktober afgesloten moet worden tussen wethouder Peter Smit en minister Camiel Eurlings. De subsidietoekenning vindt volgens deze procedure echter pas plaats in het najaar van 2008. De uitvoering van het plan zou daardoor een jaar vertraagd worden. Den Haag is hier niet mee akkoord gegaan. Zowel op ambtelijk niveau als bestuurlijk wordt actie ondernomen ten einde toch dit jaar, maar uiterlijk begin volgend jaar uitsluitel te hebben over de FES-subsidie. In het bestuurlijk overleg Zwakke Schakel Scheveningen is afgesproken dat de provincie (gedeputeerde Dwarshuis), Delfland (Dijkgraaf van Haersma Buma) en wethouder Norder gezamenlijk de minister zullen benaderen hierover.

Er van uitgaande dat het lukt om op tijd de subsidietoekenning binnen te hebben, worden hieronder de verschillende procedures, die tot mei 2008 gelijktijdig zullen lopen, kort beschreven. Op de inhoud van de verschillende stukken wordt later teruggekomen.

#### *Verbeteringsplan (zie 3.1)*

Het college stuurt na de behandeling van het VO in de commissie SRO een brief aan Delfland, waarin ingestemd wordt met het Ontwerp Verbeteringsplan. Het college van Dijkgraaf en & Hoogheemraden van Delfland stelt vervolgens het Ontwerp Verbeteringsplan vast. Na behandeling in de commissie Waterbeheer van Delfland zal de Verenigde Vergadering begin 2008 het plan vaststellen. Vergunningaanvragen en behandeling door de provincie leiden tot ter inzage legging in mei 2008.

*Voorlopig Ontwerp en Projectdocument (zie 3.2).*

Op basis van het definitieve VO wordt het projectdocument opgesteld, dat in februari 2008 in de raad behandeld wordt. Tevens wordt de raad dan nader geïnformeerd over de Samenwerkingsovereenkomst tussen Den Haag en Delfland; over de wijze van uitvoering en over het ontwerp bestemmingsplan.

*Bestemmingsplan (zie 4)*

Vanaf 31 oktober ligt het voorontwerp van het bestemmingsplan Strand ter inzage in het kader van de gemeentelijke inspraak. Na verwerking van de reacties besluit het college tot ter inzage legging. Ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan zal samen met het verbeteringsplan gebeuren in mei 2008. Hierbij wordt nog steeds uitgegaan van de huidige WRO. Vaststelling en de 2<sup>e</sup> ter inzage legging van het bestemmingsplan zullen dan plaatsvinden in september 2008

*Vorbereiding uitvoering (zie 5.3)*

Allerlei zaken voor de uitvoering van het plan moeten nu al voorbereid worden. Technische zaken, zoals kabels en leidingen, maar ook organisatorische. Voor de uitvoering van het plan sluit de gemeente een Samenwerkingsovereenkomst (SOK) met Delfland. De uitgangspunten voor de SOK zijn ambtelijk vastgesteld. Nadat deze juridisch zijn uitgewerkt, wordt de SOK in december behandeld in de colleges van Dijkgraaf en Hoogheemraden (D&H) en B&W van de gemeente Den Haag. Na het raadsbesluit in februari 2008 vindt ondertekening plaats door de bestuurlijke opdrachtgevers.

Bijlage 2 bevat de planning waarin alle deelprocessen, die moeten leiden tot uitvoering van het plan, zijn opgenomen. De start van de uitvoering is daarin voorzien eind 2009.

### **3. Het plan.**

#### **3.1 Het plan voor de zeewering.**

Er is gekozen voor het aanleggen van een harde constructie in de boulevard (Dijk-in-Boulevard, zie bijlage 3) en het ophogen van het strand en de vooroever (zie bijlage 4). Dit alternatief biedt een integrale oplossing die zowel de zeewering als de ruimtelijke kwaliteit versterkt. De Dijk-in-Boulevard bestaat, zoals de benaming al aangeeft, uit een dijk die onder de boulevard wordt aangelegd. Deze dijk wordt aangelegd op het zand, en bestaat uit een steenbekleding op de glooiing aan de zeewaartse kant en een verharde kruin bovenop. Er wordt momenteel nog onderzocht welke soort steenbekleding het beste kan worden toegepast; basalt (betonnen elementen in de vorm van basaltzuilen) of basalt die in hoogte verspringt. Het gaat daarbij met name om de ruwheid van het talud in combinatie met de hoeveelheid zand die gesuppleerd wordt; hoe ruwer het talud des te minder zand hoeft er gesuppleerd te worden.

De Dijk-in-Boulevard wordt aangelegd tussen de Scheveningse slag en de tramlijn van lijn 11 ten zuiden van de Keizerstraat. Aan de noord- en zuidzijde van de Dijk-in-Boulevard wordt aangesloten op de bestaande zeewering van zand. Dit wordt gedaan door het aanbrengen van een diepwand, een ondergrondse wand van gewapend beton.

De Dijk-in-Boulevard wordt aangelegd op een hoogte van 10 meter boven NAP behalve bij Seinpostduin (12 meter boven NAP) en de Schuiteweg (8,5 meter boven NAP). Op deze Dijk-in-Boulevard wordt vervolgens een nieuwe boulevard gerealiseerd. De

genoemde hoogten zijn in eerste instantie ingegeven door de veiligheidsberekeningen. Vervolgens is er waar mogelijk rekening gehouden met de bestaande hoogtes en de wens het behoud van uitzicht op zee te behouden. Tevens zijn de ruimtelijke wensen van de gemeente Den Haag, zoals concreet vormgegeven in het voorlopige ontwerp voor de boulevard van De Solà-Morales, zoveel mogelijk ingepast.

Aan de zeezijde van de nieuwe boulevard worden het strand en de vooroever opgehoogd. Aangezien er in een strook van 50 m vanaf de boulevard al een zandbanket is aangebracht, 4,5m boven NAP , wordt hier het niveau van het zand niet hoger dan in de huidige situatie. Dit niveau wordt doorgetrokken met een geringe helling naar zee. Hierdoor wordt het strand – afhankelijk van de gekozen steenbekleding – aanzienlijk verbreed. Indien gekozen wordt voor in hoogte verspringend basalton, de voorkeur van de projectgroep Zwakke Schakel Scheveningen, gaat het om 50 tot 75 meter.

De kans bestaat dat door de zandsuppleties ook de golfslag ten noorden van de Noorderpier verandert. In eerste instantie lijkt het er op dat dit van tijdelijke aard zal zijn. Gezien het belang dat de gemeente hier aan hecht voor de golfsurfsport, wordt er nader onderzoek naar gedaan. Uitgangspunt is dat de huidige, gunstige omstandigheden onveranderd blijven.

Onderhoud van de kust blijft na versterking nodig. Het volume zand, dat naar verwachting gemoeid is met vier jaar kustonderhoud, wordt gelijktijdig met de verbeteringsmaatregel aangelegd.

### **3.2 Het plan voor de inrichting van de openbare ruimte.**

De herziening van het voorlopig ontwerp is het resultaat van nadere studies naar aanleiding van reacties op het plan, maar ook van de continue uitwisseling tussen de technische vereisten van de zeewering en het ruimtelijk ontwerp van de boulevard. Deze uitwisseling is nog niet afgerond. Uit de laatste herberekeningen van de veiligheid van de zeewering is onlangs gebleken dat er wellicht een andere bekleding van het talud van de dijk moet worden toegepast dan waar tot nu toe rekening mee was gehouden. Dit kan geringe consequenties hebben voor het VO die in de versie, die nu voorligt, nog niet meegenomen konden worden. Voor de definitieve vaststelling van het VO in de gemeenteraad zal dat alsnog gebeuren.

In bijlage 1 is het VO en de bijbehorende beschrijving opgenomen.

### **3.3 Aanpassingen t.o.v. het concept VO**

De belangrijkste aanpassingen t.o.v. het concept VO dat in de commissievergadering van mei 2007 is besproken, zijn te vinden in het gedeelte tussen de Scheveningseslag en Seinpostduin. Hierin was voor de verbinding Boulevard - museum Beelden aan Zee een onderdoorgang onder de doorgaande autoverbinding opgenomen in de vorm van een brug. Deze brug ontmoette grote bezwaren vanuit het Hoogheemraadschap, dat bezorgd was voor schade aan de onderliggende dijk-in-boulevard tijdens de maatgevende storm, die eens in de 10.000 jaar kan voorkomen . Ook van andere zijden was er kritiek op de brug; het Museum Beelden aan zee was bang, dat de onderdoorgang onder de brug een tochtgat zou worden en de bewoners van Scheveningse Duyn vreesden voor hun uitzicht. De welstandscommissie was van mening dat dit deel van het plan te zeer op architectonisch niveau was ontwikkeld.

Daarom heeft het bureau van De Solà-Morales een alternatief uitgetekend waarbij de verbinding tussen boulevard en museum niet onder de rijbaan doorgaat. Hoewel er sprake is van een kleine omweg is de verbinding ook op deze wijze goed vorm te geven. Groot voordeel is, dat er nu in het ontwerp tevens een goede locatie voor de beeldentuin is gecreëerd. De andere, veel lichtere, brug, voor de voetgangersverbinding tussen de Boulevard en Seinpostduin, is gehandhaafd. Een gespecialiseerd ingenieursbureau is in overleg met De Solà-Morales een brug aan het ontwikkelen, die voldoet aan de eisen van Delfland.

In het nieuwe ontwerp is ook gelijk de rijweg voor het museum verlaagd i.v.m. het uitzicht vanuit de Zeezaal en is een alternatief voor de bushaltes op de kop van de Scheveningseslag opgenomen. Er waren veel bezwaren tegen de voorgestelde oplossing in het concept VO van de kant van de bewoners van Scheveningse Duyn en Princeland. Op 10 en 25 juli hebben workshops plaatsgevonden met de betrokkenen, waarbij verschillende varianten zijn uitgewerkt (zie bijlage 5). Geen enkel ontwerp kon de goedkeuring van alle betrokkenen wegdragen. Op grond van de volgende overwegingen is gekozen voor de variant waarvoor ook De Solà-Morales een sterke voorkeur voor heeft:

- Door de bussen te halteren op het plateau aan het eind van de Scheveningseslag is een uitstekende verbinding met de boulevard en SEA LIFE verzekerd;
- De bussen kunnen via de draaicirkel direct wegrijden richting Gevers Deynootweg en het Zwarte Pad waar ze kunnen parkeren totdat ze hun passagiers weer op kunnen halen;
- Er kan een verkeersveilige oplossing gecreëerd worden die goed ingepast kan worden in het ontwerp van de boulevard.

Door keuze van deze variant (zo veel mogelijk verdiepte ligging, zoveel mogelijk geconcentreerd ter zijde van de woningen) wordt het uitzichtprobleem van de bewoners van Scheveningse Duyn in vergelijking met het ontwerp van April sterk verminderd. In bijlage 5 wordt een indruk gegeven van de uitzichtbeperkingen in deze variant. Bij deze keuze heeft het belang van de ondernemers aan de Boulevard (en dan vooral SEA LIFE met 1000 bussen per jaar) zwaar meegeteld. Indien SEA LIFE zou besluiten naar de haven te verhuizen dan kunnen (een aantal van) deze plaatsen vervallen. De Solà-Morales heeft aangegeven dat er in dat geval geen ingrijpende wijzigingen aan het ontwerp nodig zijn. Deze plek kan uitstekend worden ingericht als “balkon aan zee” voor voetgangers, zoals nu ook al op kleinere schaal het geval is.

In de buurt van de Scheveningseslag is nu een openbaar toilet aanwezig. Deze voorziening voorziet in een behoefte en het streven is erop gericht om deze voorziening weer terug te brengen. Een goede verbinding tussen de busopstelplaats en SEA LIFE voor mindervaliden is in het plan aanwezig: via de nieuw op te richten beeldentuin is een voetpad aangelegd vanaf de Scheveningseslag naar de boulevard. . Bij een eventuele herontwikkeling van gebouwen tussen de Scheveningseslag en SEA LIFE liggen hier kansen om een directere verbinding tussen het niveau van de Scheveningseslag en SEA LIFE te realiseren, zo mogelijk in combinatie met een in de bebouwing opgenomen lift.

### 3.4 Verkeersstructuur

Tijdens de behandeling van de Nota van Uitgangspunten voor de Boulevard in de commissie SRO een aantal vragen gesteld en kanttekeningen geplaatst bij het aspect Verkeer. In het onderstaande wordt daar nader op ingegaan.

#### Rijrichting tussen Vissershavenweg en de keerlus van lijn 11.

Voor de boulevard zijn verschillende verkeersmodellen met elkaar vergeleken. Het nieuwe ontwerp wijkt af van de 'voorkeursvariant' op het punt van de verkeerscirculatie op de boulevard. Het voorkeursmodel ging ervan uit dat het voor automobilisten mogelijk zou zijn om tussen de Vissershavenweg en de keerlus van tramlijn 11 in twee richtingen te rijden. Het huidige ontwerp gaat uit van eenrichtingsverkeer van de Scheveningse Slag tot aan de Vissershavenweg. Bij de nadere uitwerking van het ontwerp is naar voren gekomen dat het inpassen van een 'stukje' tweerichtingenverkeer niet ten goede zou komen aan de beoogde kwaliteit van de openbare ruimte en verkeerstechnische problemen zou geven.

Bij de aansluiting met de Vissershavenweg zou een 'rommelige' ruimte ontstaan met een onoverzichtelijke verkeerssituatie. Daarnaast is gebleken dat een rijbaan voor autoverkeer in twee richtingen, tegen het dijklichaam, niet inpasbaar is. De rijbaan, die in twee richtingen te berijden was, had alleen tot doel om de aanwezige parkeerplaatsen te ontsluiten. Er was echter fysiek niet voldoende ruimte om een keermogelijkheid te realiseren aan het eind van het tweerichtinggedeelte. Het nieuwe ontwerp is ten opzichte van het voorkeursvariant veiliger.

Het nieuwe ontwerp is voor het verkeer op de achterlandverbindingen, kwantitatief, geen verslechtering ten opzichte van de 'voorkeursvariant'. Er is zelfs een licht positief effect doordat een aantal parkeerplaatsen nu niet meer vanaf de Vissershavenweg bereikbaar is.

#### Consequenties eenrichtingverkeer, flankerende maatregelen.

In BIJLAGE 2 van de Nota van Uitgangspunten (*De nieuwe boulevard en het verkeer - vragen en antwoorden*) van mei 2007 is aangegeven dat er naar verwachting een zekere verschuiving in de verkeersdruk plaatsvindt. Als gevolg van het eenrichtingverkeer op de boulevard, richting de haven, wordt verwacht dat de verkeersdruk op het kruispunt Scheveningseweg, Duinstraat iets zal toenemen; volgens een modelberekening aan het eind van een stranddag ca. 18%. Dit maakt het noodzakelijk om de kruising Duinstraat – Scheveningseweg aan te passen.

Er is een aantal varianten ontworpen voor aanpassingen aan dit kruispunt, die erop gericht zijn om de doorstroming van het autoverkeer te vergroten (zie bijlage 6). De komende maanden zullen deze varianten verder uitgewerkt worden. Bij de uiteindelijke keuze zal ook gekeken worden naar de aansluiting van deze variant bij de gekozen verkeersstructuur in het Masterplan. Uitvoering moeten geschieden voordat de werkzaamheden aan de Boulevard beginnen.

Daarnaast worden verschillende flankerende maatregelen getroffen om te zorgen dat het autoverkeer in Scheveningen de daarvoor bestemde hoofdroutes (bij binnenkomst, maar ook bij vertrek) kiest en dat sluijverkeer wordt tegengegaan, door middel van bewegwijzering, fysieke maatregelen en parkeerverwijzing. In bijlage 7 is een overzichtstekening opgenomen, waarin een aantal van deze maatregelen is aangegeven.

#### Relatie (toekomstige) verkeersstructuur Scheveningen.

Bij de behandeling van het concept VO in de raadscommissie is – terecht - van verschillende kanten opgemerkt dat het invoeren van eenrichtingverkeer op de Boulevard

niet los gezien kan worden van andere ontwikkelingen in Scheveningen, zoals de ontwikkeling van de Haven. De Boulevard kent echter een eigen tijdspad, in relatie met de verbetering van de zeekering, en kan niet wachten tot het Masterplan Scheveningen Kuststrook is vastgesteld.

De Nota van Uitgangspunten voor het masterplan wordt gelijktijdig met het plan voor de Boulevard geagendeerd voor de raadscommissie. Op basis van de uitgangspunten t.a.v. verkeer zijn meerdere verkeerssystemen voor Scheveningen mogelijk. Deze verkeerssystemen zijn er op gericht om enerzijds de toename van het verkeersaanbod ten gevolge van de ontwikkelingen in de haven en elders in Scheveningen op te vangen; anderzijds om de bereikbaarheid en leefbaarheid van de woongebieden te waarborgen. Voorwaarde bij de keuze voor een bepaald systeem is dat het eenrichtingverkeer op de Boulevard daar in inpasbaar is.

### **3.5 Parkeren.**

#### *Aanpassingen VO.*

Na de commissievergadering van mei 2007 is het ontwerp van de boulevard ten aanzien van parkeren op paar punten aangepast. De parkeerplaatsen en de rijbaan tussen de keerlus van tramlijn 11 en de Vissershavenweg is veiliger ontworpen. Er is meer ruimte voor voetgangers en betere toegangen tussen wandelpromenade, parkeerplaatsen en achterland. Het parkeren op deel tussen de Vissershavenweg en het Adriaan Maasplein is verder geoptimaliseerd. In totaal zijn er 450 parkeerplaatsen op de boulevard.

#### *Stand van zaken parkeergarages Circusplein en Badhuiskade.*

In de Nota van Uitgangspunten voor de Boulevard is aangegeven dat het college het essentieel acht dat parkeerplaatsen, die bij de reconstructie van de boulevard wegvallen, gecompenseerd worden. Er zijn nu concreet 3 initiatieven daarvoor in studie: onder het groen aan de Badhuiskade, onder het Circusplein en in het plan voor het Noordelijk Havenhoofd. Deze laatste is opgenomen in de Nota van Uitgangspunten Planontwikkeling Scheveningen Haven, die eveneens is geagendeerd voor de commissievergadering van 22 november 2007. Wat de andere garages betreft is de stand van zaken als volgt.

#### *Aansprakelijkheidsstelling BKS.*

Het Beheerskantoor Scheveningen (BKS) heeft de gemeente aansprakelijk gesteld voor de inkomensderving die zij verwacht ten gevolge van de nieuwe parkeergarages, onder verwijzing naar de privatiseringsovereenkomst van de parkeergarages. Er is een extern juridisch advies hierover gevraagd. Conclusie is dat er sprake is van particulier initiatief dat door private partijen wordt ontwikkeld en dat een zeker voorkeursrecht, dat in de privatiseringsovereenkomst was opgenomen, op deze situatie niet van toepassing is. De advocaat van BKS is het hier niet mee eens, wat heeft geleid tot een nog voortgaande correspondentie hierover. Ook heeft BKS een WOB verzoek ingediend en bezwaar gemaakt tegen de afwijzing daarvan. Een nieuw WOB verzoek van BKS is in behandeling.

#### *Circuspleingarage.*

Het plan is al zo ver uitgewerkt dat het ingediend kan worden voor beginselplanbehandeling. Het VOV is akkoord met de verkeerstechnische oplossing van de ontsluiting. De overeenkomst met een afnemer (combinatie van een belegger met een exploitant) is bijna rond. Alvorens het plan in te dienen, wil de initiatiefnemer van het

plan, VGS, een Intentieovereenkomst met de gemeente aangaan. Over deze overeenkomst is nog geen overeenstemming.

#### Parkeergarage Badhuiskade

De initiatiefnemer (BAM/Vestia) heeft na uitwerking van diverse varianten gekozen voor een brede, korte garage en ontsluiting vanaf de Badhuiskade. Hierover is ambtelijk overleg gaande. Het plan is uitgewerkt op VO-niveau en er is een bouwkostenraming gemaakt. Voor de exploitatie zijn 4 partijen uitgenodigd om een voorstel te doen; een van hen is BKS.

#### Vervolg.

Nadat de laatste juridische adviezen over de BKS-claim gereed zijn, zal het college de mogelijke risico's bespreken en een standpunt bepalen t.a.v. deze projecten. Bij een positieve uitspraak wordt er voor elke parkeergarage een Nota van Uitgangspunten aan het college voorgelegd en vervolgens aan de raadscommissies ter kennis gebracht. Naar verwachting zal dat in januari gebeuren. Hierna kunnen de intentieovereenkomsten getekend worden en kunnen de initiatiefnemers een beginselplan indienen.

#### Planning, aansluiting op de Boulevard.

Indien het college de juridische risico's t.a.v. de parkeergarages aanvaardbaar acht, zal de bouw van de parkeergarage Badhuiskade volgens de meest recente planning kunnen beginnen in het 2<sup>e</sup> kwartaal van 2010 en de bouw van de parkeergarage Circusplein in het 2<sup>e</sup> kwartaal van 2009. De aansluiting met het plan voor de Boulevard ziet er dan als volgt uit:

Uitvoering Boulevard/zeewering en  
parkeergarages Circusplein en Badhuiskade

CONCEPT

bijgewerkt tot: 19-07-07  
printdatum: 18-10-07 15:20

Omschrijving activiteit	Begin activiteit	Joorlooptijd (dagen)	Einde activiteit	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Boulevard en zeewering (BP oude WRO en FES in dec. 2007)</b>	19-10-09	861d	26-02-13					
start uitvoering zandsuppletie	19-10-09	0d						
uitvoering zandsuppletie	19-10-09	80d	09-02-10					
Oplevering zandsuppletie		0d	09-02-10					
start uitvoering boulevard en zeewering	24-02-10	0d						
uitvoering boulevard en zeewering	24-02-10	771d	26-02-13					
Oplevering boulevard en zeewering		0d	26-02-13					
<b>Circusplein - parkeergarage (BP oude WRO)</b>	25-02-09	383d	25-08-10					
Start bouw	25-02-09	0d						
Uitvoering bouw	25-02-09	381d	25-08-10					
Oplevering bouw		0d	25-08-10					
<b>Badhuiskade - parkeergarage (BP nieuwe Wro)</b>	27-05-10	311d	11-08-11					
Start bouw	27-05-10	0d						
Uitvoering bouw	27-05-10	315d	11-08-11					
Oplevering bouw		0d	11-08-11					

Voor het aantal beschikbare parkeerplaatsen betekent dit het volgende:

	aantal parkeerplaatsen		
	opgeheven	toegevoegd	saldo
winter 2009/2010	100	50*	-50
voorjaar 2010	300		-350
najaar 2010		475**	+125
winter 2010/2011			+125
zomer 2011	80		+45
winter 2011/2012		200**	+245
zomer 2013	570	575	+250

\* tijdelijk

\*\* in de parkeergarages

Hier uit blijkt dat bij de huidige plannings er alleen in de zomer van 2010 een tekort aan parkeerplaatsen ontstaat. Zowel de planning van de Boulevard als de planning van de parkeergarages kennen echter op dit moment nog veel onzekerheden. Als de boulevard vertraagt t.o.v. de parkeergarages wordt het tekort groter; andersom wordt het tekort kleiner. Uitgangspunt is dat er ook gedurende de uitvoering voldoende parkeerplaatsen beschikbaar blijven, zo nodig door tijdelijke oplossingen.

#### **4. Bestemmingsplan.**

Voor het strand van de gemeente Den Haag gelden momenteel diverse bestemmingsplannen. Een aantal vigerende bestemmingsplannen is verouderd en voor wat betreft het strand en de bebouwingmogelijkheden aan herziening toe. Er is daarom 14 februari 2002 besloten dat er een nieuw bestemmingsplan voor het gehele Haagse strand wordt opgesteld, waarin ook delen van het strand, waarvoor momenteel geen stedenbouwkundige regeling van kracht is, worden opgenomen.

Middels dit bestemmingsplan wordt het gehele Haagse strand (vanaf de grens van de gemeente Westland tot de grens van Wassenaar) eensluidend gereguleerd. Hiermee wordt één juridische basis verschaft omtrent het gebruik en beheer van het strand waardoor de handhaafbaarheid wordt vergroot. Tevens wordt meer duidelijkheid geschapen over het gemeentelijke beleid ten aanzien van de functie van het strand. Zo worden er o.a. uitspraken gedaan over het Beachstadion.

Van belang is dat de bebouwing op het strand grotendeels op de kernzone van de zeewering is gelegen. Een massale bebouwing kan de primaire functie van het strand, zeewering, in gevaar brengen en is ook in strijd met de Strandnota. Daarin is vastgelegd dat er voldoende open ruimte op het strand beschikbaar moet blijven. Deze bebouwing wordt in een zone opgenomen waarbinnen de locaties flexibel zijn (zie VO).

Voorzieningen ten behoeve van maatschappelijke doeleinden voor hulpdiensten, met name politie, brandweer, reddingsbrigade en EHBO worden, in verband met het belang van deze voorzieningen voor dagrecreanten, verruimd.

Er wordt prioriteit gegeven aan de handhaafbaarheid van de bebouwing op het strand, ten behoeve van de huidige waterkering, de veiligheid voor badgasten en om overlast voor omwonenden te voorkomen.

Naar aanleiding van eerder vooroverleg op het voorontwerpbestemmingsplan, wat van 18 mei tot en met 28 juni 2006 ter inzage heeft gelegen, is besloten dat de versterking van de zeewering door het hoogheemraadschap van Delfland voor het Zuiderstrand en Scheveningen, inclusief het Plan De Solà-Morales in het nieuwe bestemmingsplan opgenomen dienen te worden.

Het ontwerp bestemmingsplan zal in mei 2008 samen met het Verbeteringsplan ter inzage worden gelegd (op basis van de oude WRO). Het voorontwerp, dat sinds 31 oktober ter inzage ligt, tevens ter inzage in de Leeskamer bij de Griffie, map xxxx

## **5. Uitvoering.**

### **5.1 Fasering.**

De uitvoering van het verbeteringsplan zal ca. 3 jaar in beslag nemen en gefaseerd plaatsvinden. Doordat het project in een stedelijke, drukke omgeving gerealiseerd moet worden zijn er veel betrokkenen met eisen en wensen ten aanzien van de uitvoering. Er dient rekening gehouden te worden met het stormseizoen van 15 oktober tot 15 april, waarin het niet is toegestaan werkzaamheden uit te voeren die de huidige veiligheidssituatie verslechteren. Aan de andere kant dient rekening gehouden te worden met het recreatieseizoen en met de belangen van de betrokken bewoners en ondernemers.

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd voor het opstellen van de fasering:

#### Economisch functioneren badplaats

Jaarlijks bezoeken ca. 13 miljoen mensen de badplaats waarvan een flink deel komt voor een zomers bezoek aan het strand. De werkzaamheden moeten daarom zoveel mogelijk in het winterseizoen plaatsvinden en zo kort mogelijk duren. Het is ook belangrijk dat het strand en de boulevard tijdens de werkzaamheden zo veel toegankelijk en bereikbaar blijven.

Het aantal parkeerplaatsen op de boulevard zal afnemen met 575 plaatsen. Er zijn twee particuliere initiatieven om elders (onder het Circusplein en tussen de Badhuiskade en de Havenkade) een parkeergarage te maken, die hiervoor compensatie kan bieden. Deze parkeergarages zijn echter naar verwachting pas halverwege de uitvoering van het plan voor de Boulevard gereed. Het is daarom belangrijk dat tijdens de aanleg het aantal beschikbare parkeerplaatsen zo hoog mogelijk blijft. De busplaatsen bij de Scheveningse Slag zijn essentieel voor het functioneren van een aantal toeristische bedrijven aan de Boulevard, waar onder SEA LIFE. Ook gedurende de aanlegwerkzaamheden moet hier altijd de mogelijkheid zijn dat touringcars op een redelijke afstand bezoekers kunnen afzetten en ophalen.

#### Efficiënte aanleg

Ten einde de kosten van de aanleg zo beperkt mogelijk te houden, is een doorlopende bouwstroom van belang. Logistiek zal het een lastige opgave zijn; de fasering moet

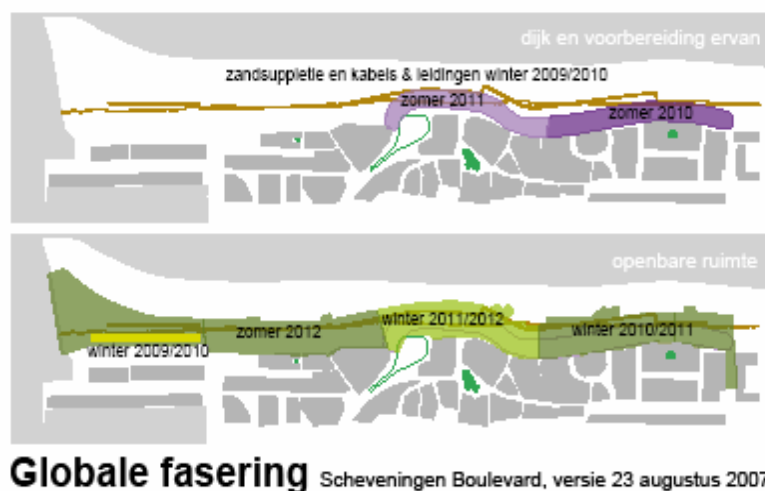
daarom zodanig zijn dat in elke fase een goede ontsluiting voor bouwverkeer mogelijk is en zo min mogelijk conflict tussen bouw- en ander verkeer.

### Verkeersoverlast

Gedurende de uitvoering mag er zo min mogelijk (verkeers)overlast zijn voor de omwonenden en moet de bereikbaarheid van de paviljoens (bevoorrading, hulpdiensten) gegarandeerd worden.

Bouwverkeer wordt daarom alleen toegestaan via de Scheveningse slag en de Vissershavenweg. Tijdens de werkzaamheden aan de dijk wordt het bouwverkeer zo veel mogelijk gescheiden van het toeristische verkeer; bouwverkeer vanaf de Scheveningseslag en toeristisch verkeer vanaf de Vissershavenweg.

Dit heeft geleid tot de volgende fasering:



Winter 2009/2010:	Zandsuppletie, kabels en leidingen, extra parkeerplaatsen tussen de havenmonding en Vissershavenweg
Zomer 2010:	Diepwanden, eerste deel van de dijk vanaf Scheveningseslag en busplatform.
Winter 2010/2011:	Inrichting op/naast eerste deel van de dijk
Zomer 2011:	Tweede deel van de dijk
Winter 2011/2012:	Inrichting op/naast tweede deel van de dijk
Zomer 2012:	Inrichting tussen de keerlus en de Vissershavenweg

Op deze fasering heeft een toets plaatsgevonden vanuit de praktijkervaring, maar uiteindelijk zal de uitvoerende aannemer er mee moeten werken. Het is niet uitgesloten dat hij vanuit zijn expertise t.z.t. met aanpassingsvoorstellen zal komen. Deze zullen door de opdrachtgever (Gemeente en Delfland ) beoordeeld worden op alle hiervoor vermelde criteria; niet alleen op bouwefficiency.

## 5.2 Tijdelijke situaties.

Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden zullen delen van het strand en de Boulevard in gebruik zijn als bouwterrein, en daarmee afgesloten voor het publiek. Het is van groot belang dat er wel een verbinding blijft tussen de delen van de Boulevard, die onderbroken worden door het bouwterrein. Er zal daarom een royale tijdelijke verbinding om het bouwterrein heen worden aangelegd, over het strand, voor het langzame verkeer.

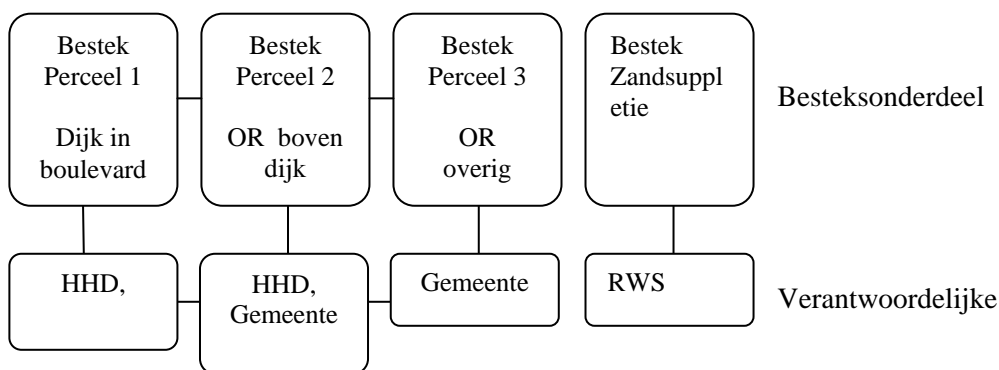
## 5.3 Organisatie van de uitvoering.

Het hoogheemraadschap en de gemeente hebben verschillende verantwoordelijkheden in het project en deze verantwoordelijkheden moeten een plek krijgen in de uitvoeringsorganisatie. Daartoe zal, overeenkomstig het collegebesluit d.d. 24 april 2007, een samenwerkingsovereenkomst worden opgesteld, tussen de gemeente Den Haag en het Hoogheemraadschap Delfland, waarin het gedeelde opdrachtgeverschap is geregeld en waarin de eigen verantwoordelijkheden zijn vastgelegd. Bijlage 8 bevat de uitgangspunten voor de Samenwerkingsovereenkomst.

Uitgangspunt is dat de veiligheidsmaatregelen op het land (Dijk-in-boulevard en diepwanden) en de inrichting van de openbare ruimte door één aannemer worden uitgevoerd, in opdracht van één opdrachtgever. De zandsuppletie wordt verzorgd door Rijkswaterstaat Directie Noordzee.

Uitvoering door één aannemer is essentieel om het project in de uitvoeringsfase goed te laten verlopen.

Daarnaast is uitgangspunt dat er naast het bestek voor de zandsuppletie maar 1 bestek wordt vervaardigd, bestaande uit 3 deelbestekken (percelen), volgens het volgende schema:



Om een goede afstemming tussen de bestekken te verkrijgen (o.a. om problemen in de uitvoering te voorkomen) wordt voorgesteld om de deelbestekken door 1 partij te laten vervaardigen. Gezien de specifieke expertise wordt het bestek voor de zandsuppletie uitgevoerd door Rijkswaterstaat Directie Noordzee. Voor wat betreft de aanbesteding van het werk geldt dat beide bestekken Europees aanbesteed moeten worden.

Als opdrachtgever zal een samenwerkingsverband van gemeente en het hoogheemraadschap optreden. De regierol zal worden verzorgd door de gemeente Den Haag. De projectmanager van Den Haag is opdrachtgever naar de aannemer voor

rekening en risico van Delfland van perceel 1, idem voor Den Haag van perceel 3 en gezamenlijk voor perceel 2. Het Hoogheemraadschap vervult een toetsende en controlerende rol.

Daarvoor zijn de volgende argumenten:

- Het uiteindelijk zichtbare resultaat van het plan is een nieuw stuk openbare ruimte van de gemeente Den Haag.
- De interactie met de omgeving tijdens de aanleg ligt meer op de weg van de gemeente
- De gemeente zal altijd worden aangesproken op effecten van de uitvoering, ook al zouden er andere afspraken zijn gemaakt over de leidende rol daarin.

Voor de beheersing en controle van de geldstromen wordt een extern financieel adviseur (projectcontroller) ingeschakeld, die de goedkeuring heeft van zowel de gemeente als het Hoogheemraadschap.

## **6. Paviljoens en kiosken.**

In het VO zijn de Paviljoens in clusters voor de Boulevard geplaatst. Uitgangspunt is dat er ook in de vormgeving van de paviljoens meer kwaliteit en eenheid gebracht wordt. Op welke wijze dit zal gebeuren is onderwerp van gesprek met de ondernemers. Morales is gevraagd hiertoe voorstellen te doen. Daarbij zal op het sportstrand ook aandacht zijn voor de plaatsing van douches.

Langs het gehele Noorderstrand worden de contracten met de paviljoenhouders beëindigd met ingang van 2009, omdat dan de termijn van de contracten verstrijkt. Over vernieuwing van de contracten is overleg gaande.

Voor de paviljoenhouders tussen de Scheveningse Slag en het Noordelijk Havenhoofd, hebben de werkzaamheden aan de zeewering en de boulevard consequenties. De zandsuppletie start in het najaar van 2009. De suppletie moet vóór de start van het exploitatie seizoen afgerond zijn. In de loop van 2008 zullen de tijdelijke locaties voor de paviljoenhouders bekend gemaakt worden en zal besloten worden welk paviljoen op welke plaats komt.

De tijdelijke situatie duurt in ieder geval tot en met de zomer van 2012. De tijdelijke locaties zullen worden voorzien van nutsaansluitingen. Indien mogelijk worden de paviljoens al direct geplaatst op hun definitieve plek. Mogelijk zullen de paviljoenhouders in de tijdelijke situatie nog een keer van plek moeten veranderen, e.e.a. afhankelijk van de fasering van de werkzaamheden.

In het zomerseizoen 2013 zullen de laatste paviljoens op de definitieve locaties plaatsnemen.

In de komende periode zal onderzocht worden hoe de contracten met de kioskhouders eruit zien. Uitgangspunt is dat alle kiosken terugkomen, zij het op andere locaties. Deze locaties zijn gerelateerd aan de clustering van de Paviljoens en de plek op de Boulevard.

Er is in de planontwikkeling geen rekening gehouden met de mogelijkheid dat (een gedeelte van) de Paviljoens jaarrond op het strand blijft staan. Het plan sluit het niet uit, maar de huidige regelgeving van Delfland en het rijk staan het niet toe. Nagegaan wordt in hoeverre aanpassing hiervan in het verschieft ligt.

## **7. Beheer.**

Het ontwerp heeft grote gevolgen voor het beheer van de boulevard. Zowel het areaal als het beheerniveau veranderen en bovendien komen er meerdere bijzondere elementen.

### Areaaluitbreiding

Het ontwerp bevat meer verhard oppervlak dan in de huidige situatie aanwezig. Een deel daarvan (waar de kruin van de dijk aan de oppervlakte komt) is onderdeel van de zeekering, waarvan Delfland beheerder is. Die oppervlakte telt niet mee in het te door DSB te beheren areaal. Het strand wordt fors breder maar hoeveel precies is nog niet duidelijk. Ook hier is sprake van areaaluitbreiding.

### Beheerniveau

De huidige bestrating wordt op residentiekwaliteit beheerd. Dat wordt volgens het nieuwe ontwerp hofstadkwaliteit. Hierdoor ontstaan reguliere (jaarlijkse) meerkosten voor beheer.

### Bijzondere elementen

Binnen het beheerniveau voor Hofstadkwaliteit vallen ook bijzonder straatmeubilair, afwatering en verlichting. In het ontwerp zijn bijzondere onderdelen opgenomen die aparte afspraken over beheer nodig maken.

### Muren en trappen

De huidige strandmuur wordt vervangen door meerdere keermuren die opgebouwd zijn uit stapelelementen verankerd met doek in het achterliggende grondlichaam. De trappen worden eveneens opgebouwd uit gestapelde elementen. De reden dat er geen massieve muren en trappen worden toegepast is dat Delfland geen permanente bouwkundige elementen voor of op de zeekering toestaat.

### Zeewering

De nieuwe zeeerende dijk zal voor een belangrijk deel onder de nieuwe boulevard komen te liggen, maar op een paar plaatsen komt de stenen bekleding aan de oppervlakte. Dat deel van het maaiveld valt onder beheer van Delfland. Andere delen niet. Delfland zal als beheerder van de dijk wel eisen stellen aan de mogelijkheid voor inspectie naar de toestand van de dijk.

### Zand

Het ontwerp met meer geleidelijke overgangen tussen boulevard en strand veroorzaakt meer overlast van stuivend zand op de boulevard. Dat vraagt om intensiever beheer. Een specifiek gevolg van stuiven is verstopte kolken. Het streven is om dat door afwatering naar het strand te voorkomen.

### Toiletonderkomen

In het ontwerp is de ambitie opgenomen om het bestaande toiletonderkomen te vernieuwen. Wie het onderkomen in de nieuwe situatie gaat beheren is nog niet besloten. Het huidige toiletonderkomen is in eigendom en beheer van Bexpark.

Vlonders

In het voorlopig ontwerp is een tijdelijke verharding als toegang naar de paviljoens opgenomen. De exacte materialisering (hout, beton, of een combinatie van beide) moet nog in overleg met de beheerders worden bepaald. Ook het neerleggen, het weghalen en de opslag van de vlonderdelen is een bijzonder aandachtspunt voor het beheer.

Brug

Er is 1 vakwerkbrug voor langzaam verkeer in het ontwerp opgenomen.

## **8. Financiën**

### **8.1 Raming realisatiekosten.**

De kosten van het integrale plan zijn onder te verdelen in kosten voor de verbetering van de zeewering, de kosten voor de extra kwaliteit die Den Haag wil toevoegen, de kosten voor flankerende maatregelen en kosten van beheer.

De raming van het integrale plan van april 2007 komt uit op ca €66 miljoen. Ten einde te bepalen welk deel hiervan gerekend wordt tot de kosten voor de zeewering is ook een raming gemaakt van het “veiligheidsalternatief”. Dit is een op schetsniveau uitgewerkt referentieplan van de situatie dat er geen extra kwaliteit zou worden toegevoegd, maar dat na de aanleg van de zeedijk de situatie weer zou worden aangeheeld. De kosten van dit alternatief zijn geraamd op €44 miljoen. Het verschil in kosten tussen het voorkeursalternatief en het veiligheidsalternatief ( in de huidige raming, €22 miljoen) is de extra kwaliteit die voor rekening van de gemeente komt.

### **8.2 Indirecte kosten.**

Behalve de directe kosten zijn er ook indirecte kosten, die niet op het plan drukken, maar wel daar mee samenhangen. Te noemen zijn:

- Verkeersmaatregelen elders in Scheveningen
- Het verlies aan parkeerinkomsten van DSB
- Verbetering van de verbindingroutes naar de nieuwe parkeergarages
- Bijdrage aan de kosten van de geplande parkeergarage in het Noordelijk Havenhoofd.

Compensatie van de gedeerde parkeerinkomsten komt niet in aanmerking voor een bijdrage vanuit het FES. Hier over zullen bij de begrotingsbehandeling nadere afspraken moeten worden gemaakt. De overige posten zijn geschat op €5 mln en worden wel opgenomen in de FES-aanvraag.

### **8.3 Voorbereidingskosten.**

De voorbereidingskosten voorgefinancierd uit de reserve Boulevard. In de subsidieregeling van het ministerie V&W is ook voorzien in vergoeding van de voorbereidingskosten (gerelateerd aan versterking van de zeewering). Gesprekken hierover zijn gaande.

### **8.4 Kosten beheer**

De kosten van het beheer van de nieuwe situatie zullen hoger zijn dan nu het geval is. Zo zal het zandvrij houden van de Boulevard duurder worden, evenals het onderhoud van de bestrating, het schoonhouden van het strand omdat het groter wordt enz. Deze kosten zijn

momenteel nog niet allemaal bekend. Bij de definitieve vaststelling van het plan in de raad zal hiervoor de dekking worden aangegeven.

### **8.5 Dekking.**

De kosten voor de zeewering, inclusief de basisinrichting van de openbare ruimte daar op, worden gedekt door een aan Delfland uit te keren subsidie van het ministerie van V&W. Hiervoor is reeds een reservering goedgekeurd. Door verschillende oorzaken (o.a. doordat zandsuppleties voor 5 jaar onderhoud in het plan zijn opgenomen en de diepwanden duurder blijken te zijn) valt de raming nu aanzienlijk hoger uit. De staatssecretaris moet hier nog opnieuw mee akkoord gaan.

Voor de extra kwaliteit van de openbare ruimte (plan Morales) is momenteel €12,3 miljoen beschikbaar: €4,3 miljoen in de Reserve Scheveningen Boulevard en 8 miljoen o.b.v. het College-akkoord en de Programmabegroting 2007-2010. Voor de ontbrekende middelen is een nieuwe aanvraag voor middelen uit het FES worden gedaan. De vorige aanvraag van werd negatief beoordeeld door het CPB op economische effecten, maar wel ondersteund door de toenmalige minister van VROM. Er is nu een nieuwe aanmelding gedaan met een betere economische onderbouwing, op grond waarvan het plan is toegelaten tot de verkenningsfase en opgenomen in het Urgentieprogramma Randstad (zie ook Hoofdstuk 2).

Het college heeft in april 2007 besloten dat, als er geen FES-subsidie komt, er hernieuwde besluitvorming over het plan noodzakelijk is.

## **9. Communicatie.**

### **9.1 Organisatie.**

De communicatie over de verbetering van de zeewering is in eerste instantie georganiseerd door Delfland. Naast een website en een nieuwsbulletin werden twee gremia gebruikt voor overleg met de Scheveningers: workshops, met een beperkt aantal vertegenwoordigers van organisaties en voor iedereen toegankelijke informatieavonden, beide gehouden op de Pier. Aangezien de nadruk in de planvorming nu meer op de inrichting van de openbare ruimte komt te liggen heeft de gemeente nu het initiatief, uiteraard in nauwe samenwerking met Delfland.

Om tussenproducten en de voortgang te bespreken is de Klankbordgroep Boulevard opgericht, met deels de zelfde deelnemers als de workshops. Daarnaast is er specifiek de Klankbordgroep Verkeer, die zich zowel met de gevolgen van het plan voor de Boulevard, als met het Masterplan bezighoudt. Er zullen op momenten dat er formele besluiten genomen moeten worden, bijvoorbeeld voor het raadsbesluit over het VO, algemene informatieavonden worden gehouden.

Sinds de vorige commissievergadering zijn de volgende bijeenkomsten gehouden:

Klankbordgroep Boulevard:	1-05-2007 27-6-2007 26-9-2007 24-10-2007
Klankbordgroep Verkeer:	24-5-07 26-6-07 18-09-2007
Workshops Scheveningseslag:	10-7-2007 25-7-2007
presentatie APS:	21-8-2007

Voor de komende periode, tot aan de start van de uitvoering, is in nauwe samenwerking met Delfland een (concept) communicatiestrategie opgesteld. Tijdens de uitvoeringsfase is er sprake van een nieuwe situatie en een deels nieuwe doelgroep: de bezoekers van Scheveningen. Er zal een grote inspanning verricht moeten worden om er voor te zorgen dat tijdens de uitvoering Scheveningen aantrekkelijk (en bereikbaar) blijft voor haar klanten. In deze periode zal enerzijds goede communicatie moeten zijn met de bewoners en ondernemers die rechtstreeks de overlast van de werkzaamheden ondergaan; anderzijds moet aan de bezoekers duidelijk worden gemaakt dat er ondanks de “verbouwing” nog van alles te doen is in Scheveningen, maar op sommige plaatsen even niet. Voor dit onderdeel wordt een extern bureau ingehuurd.

## **9.2 Resultaten Samenspraak.**

De concept commissiebrief en het VO zijn op 24 oktober 2007 besproken in de Klankbordgroep Boulevard. Het verslag van deze bespreking vindt u onder bijlage 9.

Er is waardering voor het plan Morales. Men waardeert de ruimtelijke kwaliteit en de verbeterde ruimte voor fietsers en voetgangers. Er zijn twijfels of dit ambitieniveau wel nodig, haalbaar en niet te duur is en of dit niet ten koste van de leefbaarheid van de Scheveningers gaat.

Kritische geluiden waren er verder te horen over de volgende onderwerpen:

- Halte bussen bij de Scheveningseslag.  
Er zijn 2 workshops georganiseerd met betrokkenen, waar uiteindelijk 6 varianten onderzocht zijn. Geen enkele variant kreeg de goedkeuring van alle partijen, waarna bestuurlijk voor variant 3 is gekozen, met de kanttekening dat dit een tijdelijke oplossing zou kunnen zijn, als SEALIFE zou vertrekken naar de haven. De betrokken bewoners van Princelandt en Scheveningse Duyn zijn van mening dat de nadelen voor de bewoners daarmee maar ten dele worden weggenomen en zijn niet tevreden met de wijze waarop met hun inbreng is omgegaan.
- Het eenrichtingverkeer en daardoor extra verkeer in de Duinstraat en het kruispunt met de Scheveningseweg.

Het kruispunt Duinstraat - Scheveningseweg is een cruciale schakel in het Scheveningse verkeerssysteem en is inderdaad een probleem. Momenteel wordt voor het kruispunt Duinstraat - Scheveningseweg een variantenstudie opgezet waarbij de ontwerpogave er o.a. op is gericht om het kruispunt zodanig her in te richten dat het effect van het extra verkeer kan worden opgevangen.

- Gevolgen voor de golfsurfsport.  
De angst bestaat dat door de zandsuppleties de golfcondities zullen verslechteren. Volgens het adviesbureau dat de veiligheidsberekeningen heeft uitgevoerd lijkt het er op dat dit van tijdelijke aard zal zijn. Gezien het belang dat de gemeente hier aan hecht voor de golfsurfsport, wordt er nader onderzoek naar gedaan. Uitgangspunt is dat de huidige, gunstige omstandigheden onveranderd blijven.

## **10. Besluit.**

Gezien het bovenstaande heeft het college op 6 november besloten om:

- In te stemmen met het Voorlopig Ontwerp Boulevard Scheveningen volgens het ontwerp van Manuel De Solà-Morales d.d. 15.10.2007;
- In te stemmen met de uitgangspunten voor de samenwerkingsovereenkomst met het Hoogheemraadschap
- Het Advies platform Scheveningen advies te vragen over het plan voor de Boulevard