



Beste buurtgenoten en andere belangstellenden,

Het is al weer enige tijd geleden. Maar de overheid en Hommerson hebben niet stil gezeten. Inmiddels ligt er een en ander aan documenten:

- 1) Ontwerpbeschikking Natuurbeschermingswet (Nbw) voor plan Hommerson.
- 2) Aanvraag omgevingsvergunning voor de aanleg van een diepwand langs de Zeekant met alvast een ontwerpbesluit (ontwerp watervergunning) van het Hoogheemraadschap Delfland.
- 3) Onderliggende documenten voor de aanvraag omgevingsvergunning hele plan, waaronder een analyse waterkeringtechnische effecten, onderzoeken m.b.t. archeologie, bodem en asbest, ecologie, veldboringen.

Tezamen enige honderden pagina's, vol met technische details, waar je voor doorgeleerd moet hebben.

Let wel: alle documenten/resultaten gaan uit van de noordelijke ontsluiting bij Carlton Beach

Verder is de verkeersvisie Scheveningen 2025 door de gemeenteraad vastgesteld, kwam het nieuws over de komst van Legoland naar Scheveningen en is de film "De Parel aan het Noordzeestrand" van Bob Entrop & Raoul de Zwart in première gegaan, waarin de architect Wim de Bruijn het laatst bekende ontwerp van plan Hommerson laat zien en toelicht.

Een aanvraag omgevingsvergunning plan Hommerson is er echter nog niet, hoewel deze eind december gepland was.

#### **Ad 1 Ontwerpbeschikking Nbw**

Deze ontwerpbeschikking van de Omgevingsdienst Haaglanden werd op 8 december 2016 zes weken ter inzage gelegd en betreft de effecten op Natura2000-gebieden qua stikstofdepositie als gevolg van plan Hommerson met de noordelijke ontsluiting.

In die zes weken kon men een zienswijze indienen. Imago heeft bijgaande zienswijze ingediend (zie bijlage 1). Kern van ons bezwaar is, dat de verkeerscijfers niet kloppen, aangezien het extra verkeer naar de private Palacegarage, dat straks via de Gevers Deynootweg (de Fuik) moet inrijden, niet is meegenomen. Daarnaast worden ook alle parkeerplaatsen langs de Zeekant opgeheven, die voornamelijk door bestemmingsverkeer worden gebruikt. Dit zal zich straks naar de Gevers Deynootweg e.o. verplaatsen, waardoor de parkeerdruk nog meer toeneemt, waar de buurt nu al grote problemen heeft sinds de wijziging van de parkeerregeling april vorig jaar.

Eerder troffen we in het projectdocument plan Hommerson (RIS 295698) ook al onverklaarbare effecten verkeerslawaaai aan op de Zeekant en de Fuik als gevolg van plan Hommerson met noordelijke ontsluiting. Uit alle formele studies lijkt te komen, dat een ontsluiting via de noord wel zou kunnen qua verkeersafwikkeling, verkeerslawaaai, stikstofdepositie. Als daarvoor dezelfde onjuiste, te lage, verkeerscijfers zijn gebruikt, worden de effecten dus te rooskleurig ingeschat.

Omdat wethouder Revis niet geheel uitsloot, dat zolang de tunnel er nog niet is, de ontsluiting van de Hommersongarage misschien wel tijdelijk via de noord zou moeten, heeft imago in het kader van de besluitvorming in de gemeenteraad over de verkeersvisie nog maar eens benadrukt, dat ook een tijdelijke oplossing via de Noord voor de buurt onacceptabel is gezien de te rooskleurig voorgestelde effecten in officiële documenten.

## **Ad 2 Aanvraag omgevingsvergunning voor aanleg diepwand langs de Zeekant**

Om plan Hommerson te kunnen realiseren zijn er twee omgevingsvergunningen nodig:

- 1) eerst één voor een grondkerende constructie om te voorkomen, dat de gebouwen langs de Zeekant straks de boulevard op schuiven. Omdat deze binnen het bestemmingsplan valt, doorloopt deze aanvraag de korte procedure.
- 2) Vervolgens voor de sloop en bouw van het garagecomplex, de winkels en horecapanden en het paviljoen. Dit past niet in het bestemmingsplan, zodat de aanvraag de uitgebreide procedure moet doorlopen.

Voor de keerwand is op 3 januari 2017 door Hommerson een aanvraag omgevingsvergunning ingediend. Deze is alleen ter informatie gepubliceerd. In de weken daarna toetst de gemeente het ingediende plan. Daarop volgt een ontwerpbesluit, waarop zienswijzen kunnen worden ingediend.

Omdat het hele plan in de zeekering ligt, moet Hommerson het plan laten toetsen door het Hoogheemraadschap van Delfland. Deze heeft op 1 februari 2017 het ontwerpbesluit voor de aanleg van een grondkerende constructie in de zeewering in de vorm van een ontwerp watervergunning ter inzage gelegd. Belanghebbenden kunnen tot uiterlijk zes weken na publicatie een zienswijze indienen. Voor de wijze waarop, zie bijlage 2. Hierin staat ook de link naar het ontwerpbesluit.

**Uiterlijk 13 maart** moet uw zienswijze binnen zijn op het in bijlage 2 genoemde adres.

Noot: Wie geen zienswijze indient, kan later mogelijk ook geen bezwaar tegen de verleende vergunning indienen, of nog later een voorlopige voorziening aanvragen! (par. 8.3. ontwerp watervergunning)

De documenten, die onderdeel zijn van deze vergunning (ontwerpbesluit ad b) zijn nogal omvangrijk.

De tekening (nr 1) treft u aan in bijlage 3. De ontwerp watervergunning, het rapport keerconstructie ( nr 4) en de memo Bouwveiligheidsplan (nr 6) voegen we apart bij deze mail. De overige documenten zullen we ook op de website zetten voor de liefhebbers.

Er is gekozen voor een diepwand ter plaatse van de uitgraving voor de garage en een groutpalenwand ter plaatse van de oprit naar de Palacegarage. De aanleg van de diepwand is betrekkelijk geruisloos, de groutpalen worden gespoten, met mogelijk geluidhinder.

Imago is van plan een zienswijze in te dienen. Kernpunten daarin naar verwachting zijn:

- 1) Van cruciaal belang is het collegebesluit van 8 november 2016 om een tunnel te maken voor een ontsluiting aan de zuidzijde. Het is niet efficiënt om eerst het deel langs de lange poot van de Zeekant uit te voeren en dan later weer een grondkerende constructie langs de korte poot van de Zeekant, waar de tunnel moet komen. Zit iedereen, ook de toeristen, twee keer in de rotzooi. En het kost meer.
- 2) In document nr. 4 wordt gemeld, dat er in de nieuwe situatie een tunnel komt tussen de parkeerkelder en de Palace Promenade. Hierbij grote vraagtekens, want die kruist dan de ontsluitingstunnel aan de zuidzijde. Want die komt ook uit in de kelderverdieping (de parkeerlaag onder de boulevard). Rara, hoe gaat men dat oplossen? In de klankbordgroep plan Hommerson is nooit sprake geweest van een ondergrondse verbinding tussen garage en Palacepromenade!
- 3) Er is nog helemaal geen besluit over plan Hommerson. Straks zitten we met een diepwand voor de deur en gaat het hele plan niet door.
- 4) Tijdens de aanleg is geen of maar beperkt verkeer over de Zeekant mogelijk. Ook onduidelijk is welke effecten de aanleg heeft voor de hotels aan de Zeekant en de boulevardondernemers. Hiervoor moeten wel goede oplossingen komen.
- 5) Nergens is te vinden, welke maatregelen genomen worden om eventuele schade aan de gebouwen langs de Zeekant te monitoren, cq. daarvoor schadeloos te stellen. Dit klemt te meer, daar Delfland voor deze buitendijkse gebieden risico op schade niet uitsluit. (Zie par. 9, III ontwerp watervergunning )

Imago Noordboulevard is een buurtgroep, waarin een aantal bewoners van de Zeekant en de Palaceflats, de Bewonersvereniging Noordelijk Scheveningen(BNS) en een aantal ondernemers aan de Zeekant en op de Noordboulevard participeren.

### **Ad 3 Onderzoeksresultaten effecten hele plan Hommerson.**

Deze (zeer omvangrijke) rapporten/resultaten zullen vermoedelijk onderdeel worden van de aanvraag omgevingsvergunning voor het hele plan Hommerson. Het zijn allemaal nog concepten, aangezien de aanvraag omgevingsvergunning nog niet is ingediend.

In bijlage 4 treft u het laatst bekende ontwerp van juli 2016 aan, zoals ook in de film "Parel aan het Noordzeestrand" te zien was.

Wij hebben nog niet alles grondig bestudeerd. Maar één opvallende tekst uit het rapport "Analyse waterkeringtechnische effecten ...." willen we u niet onthouden:

Delfland en Rijkswaterstaat hebben verschillende afspraken gemaakt, waaronder het ontwikkelen van een zogenaamd meegroeiconcept voor constructies in de zeekering, wat in feite betekent, dat wanneer zich een extreme zeespiegelstijging zou voordoen, de constructie op een economisch verantwoorde manier kan worden aangepast. En nu komt het: *In dit geval bestaat deze aanpassing uit het boven op de parkeergarage plaatsen van een nieuwe verdieping waarin dan de winkels/horecavoorzieningen kunnen komen. De voorliggende boulevard kan dan worden opgetrokken tot dit hogere niveau en de huidige voorzieningen kunnen dan worden ingericht als een parkeergarage. Het voorliggende ontwerp maakt dit mogelijk omdat er bij de dimensionering van de bovenkant van de constructie reeds rekening is gehouden met een dergelijke bovenbelasting.*

Ons lijkt het beter om die dakconstructie maar wat lichter te maken, is nog goedkoper ook.

### **En dan nog dit**

Het plan Hommerson voorzag in de sloop van 15 verouderde bedrijfsunits ten behoeve van een nieuw complex dat voorziet in een publiekstrekker, horeca, winkels en een ondergrondse parkeergarage met circa 700 plekken. Het paviljoen zou de functie van publiekstrekker vervullen. Het eerste plan Hommerson begon met Legoland. Dat ging niet door en men is al tijden op zoek naar een attractie. Niet gevonden. De attractie wordt nu vermoedelijk horeca. Nu komt Legoland naar Scheveningen. Niet in de publiekstrekker, maar in Vitalizee. Op kosten van de gemeente. Schijnbaar ook een financieel riskant besluit, nu twee collegepartijen niet instemden met het plan. En aan de noordzijde van de Pier wordt overheidsgrond weggegeven voor horeca. Onbegrijpelijk.

Al die rapporten, honderden pagina's. Oprecht in hun omgeving geïnteresseerde burgers, die zich constructief kritisch willen opstellen bij ontwikkelingen in de buurt wordt het wel heel moeilijk gemaakt. Imago probeert u zo goed mogelijk op de hoogte te houden, maar in deze fase blijft voor alle buurtgenoten wel een individuele verantwoordelijkheid om te reageren op de stukken, die worden gepubliceerd.

Imago Noordboulevard houdt vast aan haar twee speerpunten:

- Een ontsluiting van de parkeergarage aan de zuidzijde d.m.v. een tunnel, geen ontsluiting aan de noordzijde, zelfs niet tijdelijk;
- Een visueel aantrekkelijk slank hoogteaccent aan het einde van de boulevard, zo nodig in combinatie met een attractie van maximaal 1 verdieping hoog, dat de zichtlijnen niet blokkeert.

Zoals altijd zijn we benieuwd naar uw reactie, opmerkingen en/of aanvullingen.

Met vriendelijke groet,  
namens Imago Noordboulevard  
Akke de Vries

Voor informatie, vragen en reacties:

Website: <http://www.imagonoordboulevard.nl>

Imago Noordboulevard is een buurtgroep, waarin een aantal bewoners van de Zeekant en de Palaceflats, de Bewonersvereniging Noordelijk Scheveningen(BNS) en een aantal ondernemers aan de Zeekant en op de Noordboulevard participeren.

Aan:  
Omgevingsdienst Haaglanden  
Postbus 14060  
2501 GB Den Haag  
[vergunningen@odh.nl](mailto:vergunningen@odh.nl)

Onderwerp:    Zienswijze Imago Noordboulevard op  
                  Ontwerpbeschikking Natuurbeschermingswet 1998, Noordboulevard Scheveningen,  
                  zaaknummer 00463037  
Datum            16 januari 2017

Uitsluitend per e-mail verzonden

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij ontvangt u onze zienswijze op bovengenoemde ontwerpbeschikking.

Wij verbazen ons nogal over de door u gehanteerde basisgegevens, welke bij de berekeningen van de stikstofdepositie zijn gebruikt voor:

- Gevers Deynootweg tussen Zwolsestraat en Zwarte Pad (bron 9 referentie)
- Zeekant (bronnen 10 + 12 referentie)
- Gevers Deynootweg tussen Zwarte Pad en boulevard (bron 11 referentiesituatie)

### **1. Opheffing parkeerplaatsen**

Het rapport gaat uit van 100 bewonersparkeerplaatsen en 37 huurplaatsen, die als gevolg van plan Hommerson worden opgeheven.

Langs de Zeekant zijn er nu echter 72 parkeerplaatsen op straat. Daarvan zijn er echter slechts ca 42, die door bewoners gebruikt mogen worden met een bewonersparkeervergunning. De rest wordt gebruikt door ondernemers/werknemers en hotelgasten met een hotelparkeervergunning.

Daarnaast zijn er 37 huurplaatsen, bereikbaar via de Zeekant, in gebruik van ondernemers en hotels.

Op de Gevers Deynootweg tussen Zwarte Pad en boulevard zijn er nu 15 parkeerplaatsen. Deze worden volgens het plan niet opgeheven.

Op de keerlus bij Carlton Beach zijn 9 parkeerplaatsen voor minder validen, die in de beoogde situatie ook niet worden opgeheven.

Als gevolg van plan Hommerson worden in de beoogde situatie dus slechts 42 parkeerplaatsen die door bewoners met een bewonersparkeervergunning mogen worden gebruikt opgeheven. Deze bewoners zullen daarmee in de nieuwe situatie elders op straat gaan staan. De parkeerdruk op de overige straten zal daarmee toenemen, want een abonnement voor de Hommersongarage is onnodig.

De overige op te heffen parkeerplaatsen (ca. 30 straat en 37 huur) worden vooral door ondernemers en hotelgasten gebruikt. Naar verwachting zullen in de nieuwe situatie de ondernemers en hun werknemers wel in de Hommersongarage parkeren. Of dit ook voor de hotelgasten het geval zal zijn is nog maar de vraag, aangezien er ook hotelvergunningen voor straatparkeren beschikbaar zijn.

In de bijlage is het aantal werknemersplaatsen in de beoogde situatie opgehoogd van 37 naar 65. Waar deze extra 28 plekken vandaan komen is onduidelijk, immers, in de voor horeca en detailhandel gehanteerde parkeernormen zitten de werknemersplekken al verwerkt.

- Op grond van het voorgaande komen wij tot de conclusie, dat het in bijlage 1b achter bezoekers Bad genoemde aantal parkeerplaatsen (283) en het aantal gemiddelde ritten (1292) substantieel te laag is\*.
- En daarmee is ook de gehanteerde verkeersintensiteit op de Gevers Deynootweg in de beoogde situatie substantieel te laag\*.

\* De systematiek van bijlage 1b volgend komen wij op ca 380 plekken voor bezoekers Bad, bijna 100 plaatsen meer dan in het rapport gehanteerd. Dit zou ca 450 meer ritten per weekdag over de Gevers Deynootweg betekenen.

## 2. Verkeer over de Zeekant

Het rapport stelt, dat de Zeekant wordt afgesloten voor doorgaand verkeer.

In het Palacecomplex bevindt zich een private parkeergarage met ca 200 plaatsen, in gebruik van bewoners en ondernemers/werlnemers. In de huidige situatie rijdt men deze garage in via de korte poot van de Zeekant, recht tegenover de Zwolsestraat. Uitrijdend verkeer gaat via de lange poot van de Zeekant, parallel aan de kust en vervolgens via de Gevers Deynootweg.

De Zeekant wordt op jaarbasis vrijwel uitsluitend door bestemmingsverkeer gebruikt en nauwelijks door toeristenverkeer.

In de beoogde situatie wordt als gevolg van plan Hommerson de korte poot van de Zeekant afgesloten en moeten de gebruikers van de Palacegarage ook inrijden via de Gevers Deynootweg en de lange poot van de Zeekant, die daartoe een 2-richtingen weg wordt.

In het rapport lijkt te worden aangenomen, dat het sluiten van de Zeekant voor doorgaand verkeer hetzelfde is als "op de Zeekant rijdt er geen verkeer meer". Dit is onjuist. De Zeekant parallel aan de kust wordt in de beoogde situatie dubbel belast en de Gevers Deynootweg krijgt dagelijks extra dit inrijdend verkeer te verwerken.

- Op grond van het voorgaande komen wij tot de conclusie dat in het rapport ten onrechte het verkeer naar de private Palacegarage, dat als gevolg van plan Hommerson moet worden omgeleid, niet in de berekeningen is meegenomen. Daarmee zijn de gehanteerde verkeersintensiteiten op de Gevers Deynootweg substantieel te laag \*\* en is het 2-richtingen verkeer op de Zeekant zelfs helemaal niet meegenomen in de berekeningen.

\*\* De systematiek van bijlage 1b volgend komen wij als gevolg van de gedwongen omleiding van het verkeer naar de Palacegarage voor zowel de Gevers Deynootweg als de Zeekant op ca 400 ritten/weekdag meer in de beoogde situatie dan in het rapport gehanteerd.

### Samenvattend

Het rapport gaat uit van een te hoog aantal, als gevolg van plan Hommersonommerson op te heffen parkeerplaatsen. Bovendien is de als gevolg van plan Hommerson noodzakelijk omleiding van het verkeer naar de private Palacegarage ten onrechte niet in de berekeningen meegenomen.

Als gevolg deze twee omissies zijn in de plansituatie:

- De voor bron 9 gehanteerde verkeersintensiteit substantieel te laag (Volgens systematiek bijlage 1b raming ca 950 ritten/weekdag licht verkeer te laag)
- Ten onrechte geen berekeningen uitgevoerd voor de Zeekant, die 2-richtingen verkeer krijgt (Volgens systematiek bijlage 1b raming ca 400 ritten/weekdag meer dan in de referentiesituatie, d.i. bijna 2 keer zoveel)

Noot: Voor beide wegen troffen wij in het projectdocument Noordboulevard voor beide wegen ook al onverklaarbaar lage toenames wegverkeerslawaai als gevolg van het plan Hommerson aan.

Mogelijkerwijs is men ook daar uitgegaan van dezelfde, onjuiste, verkeersgegevens?

In afwachting van uw reactie

Met vriendelijke groet,  
namens Imago Noordboulevard  
Akke de Vries  
Zeekant 100 E  
2586 JG Den Haag  
[agdevries000@ziggo.nl](mailto:agdevries000@ziggo.nl)

Uit:

## **WATERSCHAPSBLAD**

Officiële uitgave van het college van dijkgraaf en heemraden van Hoogheemraadschap van Delfland.

### **Hoogheemraadschap van Delfland - Ontwerpbesluit Zeekant gemeente Den Haag (Scheveningen )**

2016-017753

Het college van dijkgraaf en hoogheemraden van Delfland is voornemens om vergunning te verlenen aan Strandweg Vastgoed B.V. voor het aanbrengen van een grond kerende constructie langs de Zeekant in de zeewering gemeente Den Haag (Scheveningen).

Het ontwerpbesluit en de daarop betrekking hebbende stukken liggen ter inzage. U kunt de stukken vanaf 1 februari 2017 gedurende zes weken op afspraak inzien op de volgende locatie:

- Delftechpark 23 te Delft

op werkdagen van 9.00-12.00 uur en van 14.00-16.00 uur. U kunt het ontwerpbesluit ook raadplegen via de downloads bij deze kennisgeving.

Belanghebbenden kunnen gedurende de inzage termijn mondelinge en/of schriftelijke zienswijzen indienen. Schriftelijke zienswijzen richt u aan het Hoogheemraadschap van Delfland t.a.v. de teamleider Regulering en Planadvisering, postbus 3061, 2601 DB te Delft, onder vermelding van 'Zienswijze'. Voor het indienen van een mondelinge zienswijze kunt u een afspraak maken.

Voor het maken van een afspraak voor inzage en/of het indienen van een mondelinge zienswijze en voor vragen naar aanleiding van deze kennisgeving kunt u op werkdagen van 9.00-16.00 uur contact opnemen met het Team Regulering en Planadvisering, te bereiken onder telefoonnummer (015) 260 81 08.

2017 nr. 941 **3 februari 2017**

### Bijlage 3



