



Beste buurtgenoten en andere belangstellenden,

Zoals u vermoedelijk al weet is er dinsdag a.s., 19 februari, een informatiebijeenkomst over het Voorlopig Ontwerp (VO) van de ongelijkvloerse kruising Zwolsestraat/ Gevers Deynootweg. Dit VO is 31 januari vrijgegeven voor inspraak. U kunt een zienswijze indienen tot uiterlijk 13 maart.

Er zijn twee manieren om uw zienswijze in te dienen:

Digitaal, via de volgende link

<https://www.denhaag.nl/nl/formulier/zienswijze-vo-ongelijkvloerse-kruising-zwolsestraatgevers-deynootweg.htm>

Per post: U kunt het opsturen naar (een postzegel is niet nodig):

Gemeente Den Haag  
t.a.v. DSO/PmDH/K. Snoep  
Antwoordnummer 1790  
2501 VC Den Haag

Uw zienswijze dient uiterlijk op woensdag 13 maart 2019 bij de gemeente binnen te zijn. Houd hier rekening mee als u per post reageert.

Imago heeft vandaag bijgaande zienswijze ingediend, waarvan u desgewenst gebruik kan maken. (Apart bij deze mail gevoegd in Word).

Kort gezegd komt onze reactie er op neer, dat de zuidelijke ontsluiting, bij voorkeur ongelijkvloers, de enig mogelijke oplossing is, omdat een noordelijke ontsluiting niet kan op grond van geldende normen en criteria voor de leefbaarheid en het woon- en leefmilieu in de buurt.

Dat de gemeente bij haar toetsing van de aangevraagde omgevingsvergunning de gemaakte fouten in de door Hommerson aangeleverde input voor de onderbouwende studies heeft genegeerd is en blijft voor ons een onbegrijpelijke en onacceptabele zaak.

Dat is dan ook de reden waarom we in mei vorig jaar beroep hebben aangetekend tegen de verleende omgevingsvergunning voor plan Hommerson. Helaas duurt de behandeling van dit beroep maar voort, terwijl de bouw gestaag vordert. Begin dit jaar hoorden we, dat de behandeling vermoedelijk pas na de zomervakantie zou plaatsvinden. Omdat het project dan al klaar zou zijn, waren we helaas genoodzaakt om alsnog een voorlopige voorziening aan te vragen. Wij hebben verzocht de afbouw van het complex aan de noordelijke kant stop te zetten, totdat er uitspraak is gedaan in de beroepszaak. Ons beroep betrof immers de bouwhoogte van het gedeelte van het complex langs het hellende deel van de Zeekant en de noordelijke ingang. We zijn nu in afwachting van de behandeling van deze voorlopige voorziening. Inmiddels is duidelijk, dat het beroep zelf in mei of juni zal worden behandeld.

### **De ongelijkvloerse kruising**

In gewoon spraakgebruik is het gewoon een tunnel. Om zo in formele taal genoemd te mogen worden is hij volgens de verkeerstechnische definities echter te kort, vandaar dat het formeel een ongelijkvloerse kruising wordt genoemd.

### *Waterveiligheid*

De voorgestelde tunnel gaat dwars door de zeewering heen. Daardoor is het een vrij uniek ontwerp, ook al is een tunnel dwars door een waterkering al eerder gerealiseerd, zoals een oeververbinding bij Rotterdam, zo werd ons door een Hoogheemraad van Delfland verteld op een informatiebijeenkomst. Dat Delfland ook in deze situatie extra zorgvuldig nagaat of er aan deze oplossing onaanvaardbare risico's voor Zuidwest Nederland zijn verbonden staat buiten kijf. De –ook internationaal erkende– expertise en ervaring van de Nederlandse waterbouwkundigen, verenigd in het Expertise Netwerk

Waterveiligheid (ENW), het hoogste adviesorgaan op het gebied van waterveiligheid, wordt dan ook nadrukkelijk in de besluitvorming betrokken.

We schreven het al eerder: Voor een of ander lokaal plannetje zal de waterveiligheid van Zuidwest Nederland niet op het spel gezet worden. Het zou er anders somber uitzien voor Nederland, waar overal lokale plannetjes voor meervoudig gebruik van de waterkeringen worden ontwikkeld.

Door het verlagen en verbreden van de doorgang naar de boulevard via de korte Zeekant, komt deze doorgang er net zo uit te zien als de doorgang tussen het Kurhaus en de Palacepromenade.

Uit de uitgebreide studie naar de waterkeringtechnische effecten van plan Hommerson, inclusief het verlagen en verbreden van de korte Zeekant (dec 2016) blijkt, dat de waterveiligheid verbetert t.o.v. de huidige situatie.

In een vervolg onderzoek van Arcadis (jan 2018), waarin de verlaging korte Zeekant nog eens apart is bekeken, wordt deze conclusie nog eens bevestigd. In dit vervolgonderzoek is ook een eerder conceptontwerp van de tunnel in combinatie met de verlaagde Zeekant voor een zichttermijn van zowel 50 als 200 jaar onderzocht. Voor deze combinatie wordt een aantal aanbevelingen gedaan. De overall-conclusie is, dat wanneer de aanbevelingen worden gevolgd, de realisatie van de tunnel mogelijk is. Met tunnel wordt het niet minder veilig dan het nu is.

Ter overdenking:

Wanneer de voorspelde zeespiegelrijzing/klimaatverandering zich ook voordoet, moeten er op nationaal niveau voor de gehele kust alternatieve maatregelen worden ontwikkeld. Het Scheveningen Bad met haar boulevard en horecaplint zoals we het nu kennen, zal over 50 – 200 jaar onherkenbaar veranderd zijn.

#### De Fuikproblematiek en de Verkeersvisie 2025

De Fuik is een al jaren door iedereen erkend probleem. Niet voor niets is in het uitvoeringsprogramma van de Verkeersvisie 2025 uit november 2016, het onderzoek naar oplossingsmaatregelen als een prioritair project voor 2019 aangemerkt.

Een algemeen misverstand is, dat de Fuikproblematiek zich vooral voordoet tijdens de 30 zeer drukke en 10 piekdagen. Na de Kurhausgarage is het Zwarte Pad nu altijd als eerste vol, ook op de gemiddeld 145 drukke dagen. De gemeente streeft naar een verhoging van het aantal bezoeken van 14 miljoen nu naar 21 miljoen in de toekomst (plus 50%! ). Men hoeft geen verkeersdeskundige te zijn om te kunnen stellen dat dan, ondanks alle autobeperkende maatregelen, er toch meer verkeer richting Scheveningen wordt gegenereerd. Met de toevoeging van 700 extra parkeerplaatsen in de boulevard is het onvermijdelijk dat met de noordelijke ontsluiting een groot deel van dit extra verkeer zich via de Gevers Deynootweg zal afwikkelen. De Fuikproblematiek doet zich nu al veel vaker voor dan die 40 dagen/jaar en dat wordt zonder maatregelen alleen maar nog vaker.

Een essentiële maatregel is een goed verkeersbegeleidingsysteem, zoals Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) en een parkeerverwijssysteem (PVS), al beginnend op het snelwegennet. Een tweede maatregel is het creëren van goede P&R en P&B voorzieningen, ook al ver voor Bad. En een derde maatregel is op drukke momenten de Gevers Deynootweg richting Zwarte Pad afsluiten. Deze maatregelen in combinatie met vrije doorgang voor bestemmingsverkeer, bv met een systeem van kentekenherkenning, moeten leiden tot een betere bereikbaarheid van Bad voor hen, die daar moeten zijn voor wonen, werken, bezoek bewoners en hotels.

Op alle zeer drukke – en piekdagen (nu gemiddeld 40 dagen/jaar volgens de Verkeersvisie 2025) moet elke bewoner van Scheveningen nu al aanschuiven in de file op de van Alkemadelaan en Zwolsestraat. Het afsluiten van de Gevers Deynootweg richting Zwarte Pad en Hommersongarage met noordelijke ingang, zodra deze vol zijn, zal filevorming op de Zwolsestraat opleveren.

**Een beleid van Vol = Vol met behulp van DVM, PVS en P&R/P&B is voor heel Scheveningen een absolute must.**

In de Verkeersvisie 2025 is t.a.v. de tunnel naar de Hommersongarage nadrukkelijk gesteld: *“Voor de verkeersafwikkeling heeft deze oplossing een positief effect, omdat de genoemde kruising niet wordt belast met het verkeer dat de parkeergarage in het plan van Hommerson wil inrijden of verlaten.”* Maar tegelijkertijd werd toen (2016) ook geconcludeerd: *“Deze oplossing heeft naast het positieve effect op de verkeersafwikkeling echter ook negatieve effecten, zowel financieel als stedenbouwkundig (inpassing tunnelmond(en)”.*

Inmiddels is financieel een reservering voor de aanleg van de tunnel in de gemeentebegroting opgenomen. En dit VO voor de ongelijkvloerse kruising is het resultaat van de stedenbouwkundige analyse.

#### *De gebruikers van de Palace- en Zeekantgarages*

Met of zonder tunnel is een verlaagde, verbrede en autovrije korte Zeekant als aantrekkelijke en comfortabele toegang tot de boulevard één van de ambities uit het Programma De Kust Gezond. Nu blijkt ook nog eens, dat deze ingreep de waterveiligheid verbetert t.o.v. de huidige situatie.

Wat er ook uit de besluitvorming over de tunnel voortkomt, deze ingreep zal dan ook naar verwachting in ieder geval doorgaan, zoals ook al van meet af aan (2015) de bedoeling was.

De consequentie is wel, dat de gebruikers van de private Palace- en Zeekantgarages moeten omrijden via de Gevers Deynootweg en de lange Zeekant. Met een noordelijke ontsluiting moeten ook zij op (zeer) drukke dagen aanschuiven in de file. Met de tunnelontsluiting aan de zuidzijde zal deze situatie zich veel minder vaak voordoen. Zeker zodra de in het uitvoeringsprogramma Verkeersvisie 2025 genoemde maatregelen van verkeersbegeleiding zijn uitgevoerd.

Zoals altijd zijn we benieuwd naar uw op- en aanmerkingen.

Hopelijk tot dinsdag!

Met vriendelijke groet,  
namens Imago Noordboulevard  
Akke de Vries

[agdevries000@ziggo.nl](mailto:agdevries000@ziggo.nl)

Voor informatie:

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

*Voor zienswijze Imago, zie volgende blad.*

*Voor uw gemak is deze ook als aparte bijlage in Word bijgevoegd bij deze mail.*

Den Haag, 16 februari 2019



Gemeente Den Haag  
DSO/PmDH/K.Post  
Antwoordnummer 1790  
2501 VC Den Haag

Betreft: Zienswijze Imago Noordboulevard op VO Ongelijkvloerse Kruising Zwolsestraat/Gevers Deynootweg.

Geachte heer, mevrouw,  
Hierbij treft u aan de zienswijze van Imago Noordboulevard met betrekking tot bovengenoemd Voorlopig Ontwerp.

Naar onze mening is een zuidelijke ontsluiting van de parkeergarage Hommerson niet alleen een gewenste, maar ook de enig mogelijke oplossing voor de ontsluiting van de nieuwe garage.

### **De enig mogelijke**

Door de buurt is tijdens de ontwikkeling van plan Hommerson voortdurend aangegeven en met argumenten onderbouwd, dat er een onleefbare situatie ontstaat, wanneer de garage via de noordzijde bij het Carlton Beach Hotel zal worden ontsloten. Volledigheidshalve herhalen we hier deze argumenten:

Door:

- Selectief gewinkel in de voor plan Hommerson door de gemeenteraad vastgestelde uitgangspunten
- Het willekeurig opheffen van 100 openbare parkeerplaatsen zonder grondig onderzoek naar de gevolgen daarvan voor de parkeerdruk
- Het niet of onvolledig onderzoeken van de cumulatieve effecten van het project Hommerson in combinatie met de andere, zowel bouwkundig als functioneel hieraan gerelateerde, projecten van De Kust Gezond (herinrichting Noordboulevard, autovrij maken, verlagen en verbreden van de doorgang naar de boulevard via de korte Zeekant, Legoland)

leveren de in opdracht van Hommerson verrichte studies naar verkeer, geluid en stikstofdepositie Natura 2000 als resultaat op, dat de noordelijke ontsluiting wel, maar dan ook net, zou kunnen wat betreft de daarvoor geldende normen en criteria.

Geen van de -in de door Hommerson geleverde input voor deze studies- gemaakte fouten zijn bij de toetsing door de gemeente ontdekt. En vervolgens genegeerd in de reacties op onze zienswijzen en bezwaren.

Had men deze fouten er wel uitgehaald, dan zou zijn gebleken dat een noordelijke ontsluiting bij lange na niet voldoet aan die normen en criteria en daarom geen optie had mogen zijn.

Er is dus geen andere conclusie mogelijk:

**ALLEEN met een zuidelijke ontsluiting, bij voorkeur ongelijkvloers, is de in gebruik name van de Hommersongarage binnen aanvaardbare grenzen van leefbaarheid en woon- en leefmilieu mogelijk.**

Cruciaal is het besluit van Delfland. Bij groen licht is de waterveiligheid geborgd. Als Delfland negatief besluit, is Scheveningen Bad een enorme ruimte voor attracties rijker, maar geen parkeergarage.

### **Maar ook gewenste**

Het ontwerp biedt een aantal voordelen:

- Waterveiligheid: Uit de -wel integrale- studie naar de waterkeringstechnische effecten van plan Hommerson inclusief een verlaagde Zeekant blijkt, dat deze ingreep de waterveiligheid verbetert t.o.v. de huidige situatie.

Wat de tunnel betreft: het wachten is op een besluit van Delfland.

- Doelen De Kust Gezond: Vanaf de Zwolsestraat is de korte Zeekant een belangrijke doorgang naar het strand. Door dit deel van de Zeekant tussen Gevers Deynootweg en Noordboulevard autovrij te maken, te verlagen en te verbreden verbetert de herkenbaarheid als strandtoegang en ontstaat er meer ruimte voor de voetganger en voor vergroening.  
Ook wordt verdere vergroening van de Zwolsestraat mogelijk.
- Verkeerstechnisch:  
Het loskoppelen van de Zeekant voor auto's maakt de kruising Zwolsestraat/Gevers Deynootweg minder complex met minder kruisingen met het openbaar vervoer.  
Door de combinatie van autovrije korte Zeekant en tunnel in twee richtingen wordt nog meer kruisend verkeer weggehaald met als gevolg een betere doorstroming voor het OV en langzaam verkeer.  
Met de tunnel neemt het verkeer op de Gevers Deynootweg slechts beperkt toe (door gebruikers Palace- en Zeekantgarage). Met de noordelijke ontsluiting verdubbelt het verkeer op deze weg, bekend als de Fuik, met alle gevolgen van dien voor bereikbaarheid, geluid, stikstofdepositie en de doorstroming van het OV op de andere kruising bij de Alkmaarsestraat.  
De gebruikers van de Palace- en Zeekantgarage moeten straks omrijden via de Gevers Deynootweg om hun garage te bereiken. Door de tunnel is de kans op aanschuiven in de file substantieel kleiner.  
Essentieel is wel – maar dat geldt voor heel Scheveningen- een goed werkend DVM- en parkeerverwijssysteem.

#### Overige opmerkingen

- Wij betreuren wel dat het onderliggende verkeersonderzoek nog niet beschikbaar is gesteld.
- In het ontwerp is de scheiding tussen korte en lange poot van de Zeekant ingetekend als een trap. Wij verzoeken u de mogelijkheid te onderzoeken om hiervan een hellingbaan of een luie trap te maken, zodat ook bewoners van de Zeekant, die wat slechter ter been zijn, via een directe route de boulevard kunnen bereiken.  
Een mogelijk alternatief zou kunnen zijn een lift, zoals bv in Nijmegen is toegepast (zie bijlage).
- Onduidelijk is of de vervanging van de brug naar de Palacegarage tot dit project behoort. Zo ja, dan verwachten de eigenaars van de brug dat de huidige functionaliteit en veiligheid tenminste wordt gehandhaafd en de vervangingskosten, inclusief die voor inhuur van professionele ondersteuning van het VvE-bestuur daarbij, volledig worden vergoed.

Al met al ziet het voorliggende ontwerp er goed en geavanceerd uit en biedt het een moderne oplossing voor de te verwachten verkeersstromen. De buurt verenigd in Imago Noordboulevard is verheugd over het voorliggende ontwerp en hoopt dat de gemeenteraad t.z.t. hierover positief gestemd zal zijn.

Namens Imago Noordboulevard

Drs. Y. van Baarle

get.

Correspondentieadres

Ir. A.G. de Vries

Zeekant 100E

2586 JG Den Haag

[agdevries000@ziggo.nl](mailto:agdevries000@ziggo.nl)

Nijmegen: combinatie van trap en lift

