



Corr. adres: Bewonersvereniging Noordelijk Scheveningen
Gentsestraat 22a - 2587 HT Scheveningen - 070.354.10.81

**Commentaar van de negen bewonersorganisaties in het stadsdeel Scheveningen
op de Nota van Uitgangspunten (NvU) Masterplan Scheveningen-kust
'Scheveningen, Podium aan Zee' van 11 december 2007**

ALGEMEEN

Uw NvU Masterplan Scheveningen-kust is een uitvoerig geformuleerd document. De opstellers hebben geprobeerd complex vakjargon te vermijden, waardoor het over het algemeen gemakkelijk leest. Door de wijze van inrichting vallen de opstellers wel veel in herhaling, maar dat voorkomt hinderlijk heen en weer geblader.

Vooruitlopend op ons commentaar bij het hoofdstuk Communicatie stellen wij hier reeds vast dat voor de bespreking van het ambtelijk concept met de Scheveningse bevolking sprake is geweest van een volstrekt ontoereikende consultatieronde, die zelfs de schijn van samenspraak ontbeert.

Er waren drie bijeenkomsten gepland, waaraan door een aantal door uw staf geselecteerde genodigden kon worden deelgenomen, evenwel zonder dat vooraf enige informatie werd verstrekt. Onduidelijk is op grond van welke criteria genodigden werden geselecteerd. Zij die hebben deelgenomen, hebben voor de vuist weg moeten reageren.

Dat proces is algemeen ervaren als volstrekt onvoldoende. Bovendien is de toezegging dat de deelnemers aan de consultaties een verslag van deze bijeenkomsten zouden ontvangen, niet tijdig nagekomen. Wij zijn van mening, dat de bewonersorganisaties in Scheveningen door deze handelwijze nauwelijks in staat zijn gesteld tijdig aan het ambtelijk concept een zinnige bijdrage te leveren, zoals met deze procedures wordt beoogd. Weliswaar heeft het College destijds bij monde van wethouder Norder de reactietermijn verlengd tot 12 november 2007, maar dat bericht werd pas op 30 oktober ontvangen. En dat was veel te laat.

Ook bleek nergens uit het ambtelijk concept dat organisaties - die op verzoek van uw projectmanager reeds eerder dit jaar van hun opvatting over de te hanteren uitgangspunten hebben doen blijken -, serieus zijn genomen. Onduidelijk is op welke wijze hun aanbevelingen al dan niet zijn verwerkt en welke argumenten daarvoor bestaan.

Daartoe behoren de navolgende (een aantal) adviezen van het Advies Platform Scheveningen (APS):

- Plannen voor het bouwen van twee ondergrondse parkeergarages (Circusplein en kanaalpark Badhuiskade). APS/ADV/005/06 van 13 september 2006.
- Integrale Planvorming Scheveningen. APS/ADV/008/07 van 2 februari 2007.
- Voorlopig Ontwerp Boulevard Scheveningen. APS/ADV/009/07 van 26 februari 2007.
- Planvorming Norfolkterrein. APS/ADV/010/07 van 31 maart 2007.
- Nota van Uitgangspunten Scheveningen Haven. APS/ADV/011/07 van 5 oktober 2007.

Verder was de ‘vroegere’ visie van de wijkbewoners vervat in onder meer:

- de brief van de Bewonersvereniging Noordelijk Scheveningen (BNS) van 16 februari 2007 betreffende uitgangspunten voor de Structuurvisie.
- de brief van 16 organisaties ondertekend door de voorzitter BNS m.b.t. een nieuw verkeerscirculatieplan van 13 juli 2007 en.
- de reactie van SPIONN van 28 augustus 2007.

Bij de presentatie van de thans door het college goedgekeurde Uitgangspunten zijn onze bezwaren op het terrein van de niet tijdig ontvangen documenten deels weggenomen, maar dat heeft de beleving van deze valse start niet weggenomen.

De ondertekenaars van dit commentaar dringen er bij u op aan de voorgenomen samenspraak- en inspraakprocedures zowel naar de geest als naar de letter te respecteren. *Daarbij dient vooraf duidelijk te worden aangegeven hoeveel ruimte de vast te stellen NvU nog biedt om over de planontwikkeling een inhoudelijke discussie te voeren.*

Het draagvlak voor uw plannen met en in Scheveningen brokkelt anders razendsnel af. Zie ook onze opmerkingen bij Hoofdstuk 7 Communicatie.

HOOFDSTUK 1. INLEIDING

Ad pt 1.1. Aanleiding

Uw eerste zin is hier op ons verzoek gewijzigd in ‘*Scheveningen is volop in beweging...*’ etc. Dat benadert in onze visie de realiteit. Wij geven zelf de voorkeur aan het begrip ‘*Scheveningen is kansrijk*’. De hier door u bedoelde beweging moeten wij immers als samenleving, *dat zijn u en wij*, nog op gang brengen.

Ad pt 1.2. Doel van de NvU

U schrijft dat de uitgangspunten de opstap vormen naar het Masterplan Scheveningen-kust, en de basis zijn voor de verdere planontwikkeling. Wij hechten er aan dit te kunnen interpreteren als dat de NvU de richting aangeeft van de mogelijke planontwikkeling, die nog een flexibele invulling toelaat. Zie in dit verband ook onze opmerkingen bij 2.1.

Ad pt 1.3. Masterplangebied.

Als begrenzing van het plangebied trekt u op pagina 9 van uw NvU een gele lijn die zowel zuid als noord van het plangebied ruim binnen de begrenzing van de Natura 2000-gebieden West- en Oostduinen valt. In onze discussie met uw projectleider dhr. R. Janssen op 8 oktober 2007 hebben wij aangegeven dat het weergeven van de ‘rode’ dan wel van de ‘groene’ contour meer recht doet aan de begrenzing van het plangebied. Deze begrenzing is op uw tekening (pag.9) niet gewijzigd.

In uw Rapportage Consultatie wordt in antwoord op onze bemerkingen evenwel opgemerkt, dat de rode en groene contour als grenzen van het plangebied zullen fungeren. Wij noteren dat.

Ad pt 1.4. Relaties met andere plannen

U geeft aan, dat de consequenties van de deelplannen ‘Scheveningen-Haven’ en ‘Boulevard en zeekering’ binnen het overkoepelende Masterplan permanent op elkaar worden afgestemd. Wij begrijpen dat de plantontwikkeling als gevolg daarvan complex is.

Met betrekking tot Scheveningen-Haven is het ons niet duidelijk wat de consequenties zijn van de laatste zin "De voorstellen en uitgangspunten voor de Haven worden als "vast gegeven" meegenomen bij de integrale aanpak van het Masterplan". (Scheveningen-kust?) In hoeverre is er daarbij nog ruimte voor de flexibele invulling zoals genoemd door ons onder punt 1.2/2.1. ?

Op grond van al het bovenstaande gaan wij er van uit, dat bijvoorbeeld de boulevardplannen nog kunnen worden aangepast indien bij uw permanente afstemming zou blijken dat de thans ontwikkelde plannen voor de Boulevard een ongewenste dan wel onaanvaardbare invloed hebben op het plangebied. Alleen op die manier kan worden voorkomen, dat wijkbewoners door ‘vooruitgeschoven’ deelplannen voor het blok worden gezet.

HOOFDSTUK 2. DE OPGAVE

Ad pt 2.1. Structuurvisie Den Haag 2020.

U memoreert in deze paragraaf de ambitieuze doelstellingen van de Structuurvisie Den Haag 2020, welke volledigheidshalve wordt aangevuld met een verwijzing naar de wijziging in het dictum, zoals door de Raad aangenomen op 17 november 2005.

Wij stellen vast, dat de visie van bewoners en de ambtelijke concepten, waarmee aan deze Structuurvisie vorm wordt gegeven, regelmatig botsen. In die gevallen is door uw ambtenaren vrijwel zonder uitzondering het verweer aangevoerd, dat dit nu eenmaal de ‘opdracht is van de Structuurvisie 2020’. In de meegezonden Rapportage Consultatie blijkt dat eens te meer uit het diverse malen terugkerende commentaar ‘strijdig met de opgave’.

Bovendien, daar waar strijdigheid met het dictum in het geding raakt, ontwijkt u via het meegezonden Achtergronddocument de intenties van de Gemeenteraad. U stelt daarover op pagina 23, dat de wijziging van beleid die het hier bedoelde dictum oproept ‘gezien de reële ontwikkelingsmogelijkheden minder van toepassing is op Scheveningen Kuststrook dan op Kijkduin’.

Dat wekt op zijn zachtst gezegd de indruk, dat uw dogmatische vertaling van de Structuurvisie in dit Masterplan specifiek voor wijkbewoners geldt, maar voor uw College verborgen en oncontroleerbare flexibiliteiten kent. Uw stelling in dit Achtergronddocument sterkt onze visie, dat het thans door u gekozen model niet de enig mogelijke route naar realisering van de Structuurvisie is.

In het huidige proces behandelt u de Structuurvisie als een bestemmingsplan, waardoor bewonersgroepen eenzijdig buitenspel worden geplaatst. Wij weigeren dat te accepteren en verlangen bij de vertaling van de Structuurvisie naar Masterplannen dezelfde vrijheden als uw college. Als consequentie kunt u zich bij de afwijzing van onze bemerkingen dus niet

In de Rapportage Consultatie verwijst u regelmatig naar mogelijkheden om na vaststelling van de NvU over de *invulling* te spreken. Maar dat is nu juist het probleem. Onze discussie versmalt dan tot de grenzen van uw huidige NvU, waardoor wij ons niet willen laten beperken. Kort gezegd: wij willen flexibele grenzen, zoals u die zelf ook hanteert. Zie hierboven.

Wij zijn van mening, dat juist bij de aanvangsfase van projecten wijkbewoners de mogelijkheid moet worden geboden een keuze te maken uit meerdere varianten, niet alleen bij invulling maar ook bij de vaststelling van uitgangspunten.

Indien dat om voor u relevante redenen niet kan worden gerealiseerd, dient dat in de NvU te worden beargumenteed en niet simpel te worden afgewezen op grond van 'strijdigheid met de opgave', die voor uw college ook geen harde richtlijn blijkt.

Dit is cruciaal. De inbreng en actieve betrokkenheid van bewoners bij de rest van het realiseringstraject staan hierbij op het spel.

Ad pt 2.2. Coalitieakkoord 2006 – 2010

Wij noteren dat de “Van visie naar beleidsagenda 2006 –2010” spreekt van een nader uit te werken programma voor Scheveningen. De uitvoering van de hoofdlijnen van dit programma (zie blz. 15) zal naar wij aannemen voor een belangrijk deel pas ná 2010 plaatsvinden. Het zou goed zijn om een indicatief tijdschema op te stellen voor hetgeen tot en met 2010, en voor hetgeen ná 2010 kan worden gerealiseerd.

HOOFDSTUK 3. SCHEVENINGEN ANNO 2007

In dit hoofdstuk wordt een globale analyse gegeven van de bestaande situatie in Scheveningen. In algemene zin delen wij het door u geschetste beeld.

Wij hechten er overigens aan, dat de statige lanen, die Den Haag en Scheveningen thans verbinden, gehandhaafd zullen blijven en niet tot verkeersaders zullen worden opgewaardeerd.

Ad pt 3.1. Ruimtelijke structuur en uitstraling.

Wij stellen vast dat in uw visie Scheveningen beschikt over twee internationale iconen, zijnde *de Pier en het Kurhaus*. Wij stellen voor het daarbij te laten. Door de opeenstapeling van iconen in dit relatief kleine gebied verwatert het internationaal bekend staande beeldmerk van Scheveningen. Zie de visie van het APS op de plannen voor het havengebied, welke wij onderschrijven.

Wij delen uw visie ten aanzien van het functioneren van het Palaceplein. Terecht wordt onderkend dat voor bezoekers het veelbelovende perspectief van een boulevard aan zee vanuit het achterland nauwelijks kan worden ‘beleefd’ en vervolgens ook moeilijk kan worden bereikt. Wij delen in dit verband uw visie op de inrichting en uitstraling van aanrijroutes.

Bij het onderdeel ‘**Boulevard**’ stelt u vast, dat de strandpaviljoens die tegen de strandmuur zijn gebouwd, een ‘gesloten rij’ vormen, waardoor een vrije doorkijk naar zee wordt belemmerd. Dat risico zal beduidend groeien als het strand wordt opgehoogd.

Wij hebben kennis genomen van het voornemen in de planvorming voor een nieuwe Boulevard om ter oplossing van dit probleem de strandpaviljoens verder van de strandmuur te plaatsen, zodat voor wandelaars op de boulevard de *zichtlijn naar zee* niet wordt geblokkeerd.

Los van logistieke ongemakken, zoals bevoorrading, biedt dit ons inziens niet de garantie dat de zichtlijnen op zee gewaarborgd zijn, zeker niet als het volume van de nieuwe paviljoens mag worden vergroot. Wij verzoeken u ons mee te delen welke harde voorwaarden u stelt om de zichtlijn op zee voor boulevardgangers te beschermen.

Voorts gaan wij er vanuit, dat u bij de planvorming voor het strandgedeelte tussen Scheveningseslag en Noorderstrand dezelfde zichtnorm hanteert.

Wij vragen uw aandacht voor de dreigende verpaupering van delen van de lagere bebouwing aan de Zeekant en de troosteloze aanblik van de bestrating, bijvoorbeeld op de Gevers Deynootweg en het Gevers Deynootplein. Wij zijn van mening, dat op creatieve wijze vorm gegeven groenvoorzieningen deze asfaltroute zou kunnen opfleuren om aldus bij te dragen aan het door u gewenste imago van Wereldstad aan Zee.

Wij benadrukken uw vaststelling dat door de plannen van De Solá Morales op de Boulevard ca. 500 parkeerplaatsen verdwijnen, waarvoor *om die reden* in de woonwijken compensatie wordt gezocht.

Ad pt 3.2. Functionele structuur

Verkeer, vervoer en parkeren

Autoverkeer

Wij constateren dat de eerste en tweede alinea met elkaar in tegenspraak zijn. Op lokaal schaalniveau (2^e alinea) zijn er verbindingen via de Nieboerweg, Statenlaan, Scheveningseweg en Haringkade, die niet direct aan zee eindigen. Deze verbindingen behoren derhalve niet tot de hoofdstructuur, zoals genoemd in de 1^e alinea. De voornaamste inprickers naar Scheveningen-kust zijn de Houtrustweg en de Zwolsestraat, met als reserve de Nieuwe Parklaan/Badhuisweg.

Verder stelt u vast dat Scheveningen/Bad 'redelijk goed' te bereiken is. Scheveningen is, in onze visie, zowel slecht als goed te bereiken, afhankelijk van respectievelijk het uur, de dag en zeker het seizoen, waarin je in de auto stapt. De verkeersafwikkeling in Scheveningen is een probleem met sterke variabelen. Precies om die reden moeten maatregelen dynamisch en flexibel zijn.

Eén van die maatregelen is het invoeren van Dynamisch Verkeers Management (DVM) in samenhang met transferia buiten Scheveningen en/of zelfs buiten Den Haag en met goede openbaar vervoer-verbindingen naar Scheveningen.

Doordat u bij het onderwerp transferia voortdurend wijst op nog uit voeren onderzoek en gezien de piekbelasting kennelijk twijfelt aan de economische haalbaarheid spreekt uit deze nota geen enkel vertrouwen dat de optie transferium een bijdrage gaat leveren aan een soepele verwerking van de verkeersdruk van en naar in Scheveningen. Planologisch is het project Masterplan daarmee uit balans. Welke consequenties verbindt u hieraan voor de planontwikkeling?

Een ander belangrijk aandachtspunt voor de goede bereikbaarheid van Scheveningen is de Noordwestelijke Hoofdroute tussen het Hubertus veldriet en Kijkduin

Over deze route, ook wel aangeduid als een onderdeel van de Internationale Ring om Den Haag, wordt al vele jaren gediscussieerd, maar tot op dit moment is daarvoor nog steeds geen integraal plan beschikbaar. Toch wordt deze route in veel gemeentelijke nota's als cruciaal bestempeld. Naar onze mening is het opstellen van een degelijk integraal verkeersplan een cruciale voorwaarde voor - onder andere - de realisering van het Masterplan Scheveningen-kust.

De realisatie van de Noordwestelijke Hoofdroute dient bovendien op zijn minst synchroon plaats te vinden met de uitvoering van het Masterplan Scheveningen-kust.

Parkeren

U constateert dat de bestaande parkeerfaciliteiten aan de Zwolsestraat, hoewel grootschalig, op topdagen onvoldoende zijn. Wij voegen daar aan toe, dat Scheveningen op topdagen de parkeernood nooit zal kunnen lenigen. En dat moeten we ook niet proberen. Daarvoor is de vraag te massaal en vanuit een economische invalshoek te incidenteel.

Wij maken deze opmerking om te voorkomen, dat de enkelvoudige constatering van parkeernood op topdagen u zou verleiden tot de rechtvaardiging van de bouw van nog meer parkeergarages, die vanwege het profiel van het verkeersaanbod het grootste deel van het jaar onderbezet zullen zijn. Ook om andere reden betwisten wij deze parkeerbehoefte. Wij komen daar in hoofdstuk 5 op terug.

Langzaam verkeer (fietsers en voetgangers)

Wij ondersteunen uw aandacht voor fietsroutes. U spreekt evenwel voornamelijk over routes evenwijdig aan de kust, terwijl het aanbod op de routes haaks op de kust, als alternatief voor auto en openbaar vervoer, met de dag stijgt. Met de fiets kom je alle dagen tot óp het strand. Wij pleiten voor meer en betere opvang.

U constateert, dat voetgangers vanaf het punt dat zij uit de auto stappen vrij grote afstanden moeten afleggen om hun doel te bereiken. Wij delen die constatering niet.

De loopafstand van de Parking Nieuwe Parklaan en van de Parking Scheveningen-Bad naar, bijvoorbeeld, strand en Boulevard is een paar honderd meter. Wij delen uw visie dat dit 'ongemak' te maken heeft met de beleving van inrichting van openbare ruimte en de functies van gebouwen in de wandelroute.

Wij stipuleren, dat daardoor het wandelen mogelijk lang lijkt. De absolute loopafstand is in onze visie zonder substantieel ongemak te overbruggen! Door herinrichting van deze ruimten en het plaatsen van borden met relevante informatie over de functie van lokaties en over (loop)afstanden kan dit gevoel worden weggenomen.

Zeewering

U stelt dat het beschermingsniveau van het buitendijkse gebied rond de Haven niet wettelijk is geregeld, en dat in dat gebied de kans op wateroverlast kan worden beperkt door bij toekomstige ontwikkelingen op 'voldoende hoogte' te bouwen. Voor zo'n ernstig risico doet u dit wel erg makkelijk af. Wij vragen u die "voldoende hoogte" op basis van duidelijke argumenten te benoemen.

ECONOMIE

Wij delen uw visie over de staat van de vrijetijdseconomie in de badplaats en onderschrijven uw stelling dat het huidige aanbod - kennelijk - niet aansluit bij de wensen van de hedendaagse consument. Dit genereert mede een opdracht aan het bedrijfsleven.

U constateert dat de aantrekkelijkheid van Scheveningen vooral wordt bepaald door het aanbod van een totaalconcept. Dat is nogal vaag. Het huidige aanbod varieert van een marktbestemming tot een redelijk moderne badplaats. Dat is in onze visie een belangrijke

Bovendien moet in onze visie het toeristisch aanbod in het stadsdeel Scheveningen niet worden afgezonderd van het 'product' Den Haag dat als regionaal en regeringscentrum een eigen toeristische bijdrage levert. Die constatering op zich is een pleidooi voor snel en modern openbaar vervoer tussen de city en deelcentrum Scheveningen, zodat ons regionale product in één toeristische ademtocht kan worden beleefd.

Wij missen in deze paragraaf de vermelding van het significante belang van havengebonden maritieme bedrijvigheid voor een gezonde ontwikkeling van de werkgelegenheid voor de inwoners van Scheveningen. Wij ondersteunen de breed in Scheveningen gedragen vraag naar een onafhankelijk onderzoek naar de potentie van maritieme activiteiten in (in) Scheveningen Haven.

Wonen

Wij delen uw omschrijving van het profiel van de huidige bebouwing in Haven, Dorp en Bad. Wat betreft het onderdeel Haven verbindt u aan het vrijkomen van het Norfolkterrein, zonder enige onderbouwing, de conclusie dat zich hier 'prima mogelijkheden' voordoen voor een markering met hoogbouw. Puur gebaseerd op het vrijkomen van een stuk terrein is dat een eenzijdige en subjectieve conclusie. Laagbouw is daar ook 'prima mogelijk'.

Uit uw Rapportage Consultatie blijkt, dat u onze visie deelt, maar uw NvU is hier ongewijzigd. Daarmee voedt u de beeldvorming, dat herontwikkeling van het Norfolkgebied primair zal zijn gericht op uw visie en interpretatie van hoogbouw. Wij herhalen ons verzoek onze gezamenlijke visie in deze NvU op te nemen.

Ad pt 3.3. De ruimtelijke en programmatische opgave.

Wij steunen de omschrijving van de opgave waarvoor u zich ziet gesteld. Wij stellen vast dat in uw visie de vormgeving van gebouwen beter kan worden afgestemd op de identiteit van de afzonderlijke deelgebieden. Wij steunen die visie.

HOOFDSTUK 4. SCHEVENINGEN ANNO 2020

Ad pt 4.1. Sfeerbeeld Scheveningen 2020.

Wij hebben vrijblijvend kennis genomen van uw Utopia.

Ad pt 4.2. Het ruimtelijk concept: lijnen-pleinen-sferen.

U droomt in dit hoofdstuk over een oprijlaan naar Scheveningen-Bad (Zwolsestraat) die eindigt op een nieuw te creëren plein aan zee met - kennelijk - nieuwe parkeervoorzieningen aan of onder dit plein, direct in het hart van Bad.

Elders in uw nota constateert u dat de ruimte voor dit nieuwe centrale plein vooralsnog ontbreekt. Dat maakt uw verhaal nogal gratuit. U kondigt voor dit doel nader onderzoek aan om in 'een volgende fase' ruimte te kunnen creëren. *Wij vragen u welke beperkingen dat oproept voor de huidige planvorming.*

Wij wijzen u er op dat de actuele problematiek op deze route het kruispunt Harstenhoekweg, Zwolsestraat, Hasseltsestraat, Groningsestraat betreft, waar zich op vrijwel elke drukke dag een infarct voordoet. Ooit is hiervoor de optie 'rotonde' geopperd, maar volgens uw deskundigen is daar geen ruimte voor. Vraag: aan welke oplossing denkt u nu?

Onder het kopje 'Historische stadsstraten' memoreert u dat onder meer de Nieuwe Parklaan een rol vervult als 'toegangsweg naar het historische hart van Bad'. Er kan - straks - bij het Circustheater geparkeerd worden en men kan via dezelfde route de badplaats weer verlaten. Dat klinkt mooi maar de werkelijkheid voor bewoners aan deze route is jaarlijks oplopende stank- en geluidsoverlast van de stilstaande (parkeer-)files.

Bij upgrading van de verkeersfunctie van deze laan – straks - zal dat probleem alleen maar groeien.

Dit geldt evenzeer voor de stadsstraten Scheveningseweg en Statenlaan. Wij noteren met genoegen, dat u de historische allure van deze 'groene lanen naar zee' met behulp van nieuwe aanplant wenst te versterken. Als nadere consequentie van dit uitgangspunt nemen wij aan, dat deze stadsstraten in een nieuwe verkeersstructuur geen rol verwerven om sluipverkeer door het Statenkwartier te leiden.

Het opwaarderen van de groene functie van Haring-, Haven- en Badhuiskade, zowel als het oude lijn 11-tracé wordt zeer gewaardeerd. De groene longfunctie daarvan zullen we nodig hebben. Dit houdt in dat deze groene lijnen geen verkeersaders kunnen worden.

HOOFDSTUK 5. ALGEMENE UITGANGSPUNTEN

Dit hoofdstuk vormt de kern van het document en formuleert aan de hand van dezelfde aspecten als in hoofdstuk 3 de desbetreffende voor te stellen uitgangspunten. In de inleiding worden begrippen gehanteerd die voor de gemiddelde lezer wel veelbelovend klinken, maar niet altijd even duidelijk zijn. Hofstad- en/of Residentiekwaliteit zouden in een voetnoot kunnen worden verklaard.

Ad pt 5.1. Ruimtelijke structuur en openbare ruimte.

In de context van de consultatieronde heeft u aangegeven dat voor Scheveningen-Bad verbetering van kwaliteit en uitstraling het hoofddoel is. Daaronder kan wat ons betreft worden begrepen: upgrading van bestaand plaveisel, herstel van verpauperde gebiedsdelen, verbetering van de winkelkwaliteit, handhaving van de zichtlijnen op zee, meer gebruik van openbaar groen en meer kunst in de openbare ruimte. Dit pleidooi vindt u terug in de brief van BNS met Uitgangspunten van 16 februari 2007.

U spreekt hier over 'hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte' en inzet van 'toparchitectuur'. In de daaraan voorafgaande zin spreekt u over 'kansen voor hoogbouw'. Wij gaan er van uit, dat het een niets met het ander te maken heeft en dat verhoging van de kwaliteit van de bebouwde omgeving niet automatisch leidt tot hoogbouw, die – bijvoorbeeld - bestaande zichtlijnen op duin en/of zee verstoort.

Ad pt 5.2. Verkeer, vervoer en parkeren

U stelt in de aanhef van dit hoofdstuk vast dat de bereikbaarheid van de kust 'sterk kan worden verbeterd', maar de uitgangspunten die u hiervoor aanreikt hebben weinig of geen oplossende waarde.

Wij geloven zo langzamerhand wel dat u met voorrang zoekt naar locaties voor transferia, maar erg veel perspectief heeft dat tot op heden niet opgeleverd. Dat is tijdens de infosessie begin oktober 2007 met zoveel woorden door u bevestigd. Het gebruik van reeds bestaande private parkeeraccommodatie in de aanrijroute naar Bad is een aardige suggestie, maar afgezien van de haalbaarheid daarvan: wat doe je om vandaar naar je bestemming te komen? Als dat meer en minder moet, los is natuurlijk niets en. En niet alle bestaande

De parkeerplaatsen op de Boulevard die vanwege de uitvoering van het plan De Solà Morales vervallen, worden door nieuwe voorzieningen aan het eind van diezelfde Boulevard ruimhartig gecompenseerd. Er vervallen ca. 500 plaatsen en u brengt daarvoor terug: 600/800 (puinduin), 475 (Circustheater), 200 bezoekersplaatsen in de garage Badhuiskade en een vooralsnog onbekend aantal op de tramkeerlus bij het Zwarte Pad. Bij de parkeerfaciliteit in het zgn. puinduin bij het Noorderhavenhoofd rekent u 'slechts' 200 plaatsen toe aan de compensatie.

Afgezien van het feit, dat die toerekening uiterst arbitrair is, is uw stelling dat u slechts bouwt voor parkeerplaatsen die elders vervallen, bij deze berekening niet te handhaven.

Wij hebben geen bezwaar tegen een parkeergarage die het Circustheater accommodeert, maar die moet dan ook op de theaterbehoefte zijn afgestemd. De locatie van in- en uitritten hier vergt zeer zorgvuldige afweging.

Overigens plaatsen wij grote vraagtekens bij uw dadendrang bij de bouw voor parkeergarages. In onze visie wordt de groei van Scheveningen niet belemmerd door gebrek aan parkeerplaatsen, maar omdat de vier-seizoenen-filosofie niet werkt. Volgens in opdracht van de gemeente verricht onderzoek uit 2004 trekt Scheveningen-Bad in 9 zomerweken ca. 5 miljoen bezoekers en in 22 (!) winterweken 2,7 miljoen bezoekers. Sprekende cijfers.

Mede op basis daarvan concluderen wij dat het geen enkele zin heeft te trachten op een zomerse dag de vraag naar parkeerruimte nog verder te accommoderen. Scheveningen kan op die momenten feitelijk niet groeien. Substantiële expansie van de badplaatsfunctie is alleen mogelijk buiten de zomerweken en dan is er parkeerruimte voldoende. Scheveningen is in onze visie daarom zonder nieuwe parkeervoorzieningen nu al in staat groei op te vangen, mits die maar buiten het hoogseizoen wordt gerealiseerd en het badplaatsproduct appelleert aan de dan bestaande vraag.

Derhalve dient de bestaande norm van maximaal 4.650 parkeerplaatsen voor bezoekers te worden gehandhaafd.

U geeft in uw NvU en in uw Rapportage Consultatie verschillende signalen af. Enerzijds steunt u onze visie, dat de herontwikkeling van Scheveningen juist de offseason-periode moet bedienen. Tegelijkertijd constateert u, dat de economische groei een toename van de parkeerbehoefte impliceert, terwijl de huidige faciliteiten in die periode reeds ruimschoots voldoen.

In sommige delen van Scheveningen kunnen gebouwde parkeervoorzieningen voor bewoners in combinatie met parkeren met vergunning overigens een goede oplossing zijn om de parkeerdruk op de openbare ruimte terug te brengen en de veiligheid te verhogen. Dit geldt zeker voor het oude dorp (Ankerstraat/Zeilstraat e.o.).

Het verheugt ons dat er daadwerkelijk wordt gestreefd naar verbetering van de structuur van fietspaden en overleg wordt geopend om het toeristisch fietsverkeer langs de kust van Westduinen naar Oostduinen een doorgaande route te kunnen aanbieden. Wij onderstrepen uw uitgangspunt nr.8. en bepleiten een fietsroute die vanaf het Zwarte Pad aansluit op de fietsroute naar Katwijk.

Ad pt 5.3. Vrijtijdseconomie.

Wij stellen vast, dat het bedrijfsleven c.q. de investeerders waarop u een beroep doet zich in deze nota nog niet hebben kunnen uitspreken over de haalbaarheid van uw ideeën

Wij delen uw vier-seizoenen-filosofie, maar stellen tegelijkertijd vast dat daar al decennia lang niets van terecht komt en u geeft niet aan, dat u wél weet hoe dat moet. U kunt als overheid natuurlijk stimuleren en allerlei aantrekkelijke randvoorwaarden scheppen, maar hier moet het bedrijfsleven de handschoen oppakken.

De teloorgang van het bestedingspatroon geeft aan dat het recreatief product de huidige bezoeker steeds minder boeit, 27% besteedt zelfs helemaal niets. Vanuit een economische optiek zijn Hagenaars en hun randstedelijke burens relatief belangrijke besteders. Zij realiseren bijna 40% van de recreatieve omzet maar zijn als herhaalbezoeker waarschijnlijk ook het meest kritisch en, zoals blijkt, deels inmiddels uitgekeken.

Opvallend is dat het Scheveningse product in de belangstelling terugloopt naarmate bezoekers ouder worden, terwijl die groep (vergrijzing) wel steeds groter en economisch belangrijker wordt. Cijfers tonen ook aan dat deze relatief welgestelde ouderen Scheveningen in hoogzomer liever mijden, maar in andere delen van het jaar graag terugkomen. Dit bevestigt onze visie dat de groeikansen voor Scheveningen buiten het zomerseizoen liggen. Maar dan moet wel een op de doelgroep afgestemd product worden aangeboden.

Er moet in onze visie een Economische Taskforce (ET) voor Scheveningen worden gevormd waarin ondernemers en bestuurders gezamenlijk optrekken en onderzoek doen naar marktverschuivingen die voor de ontwikkeling van de badplaats relevant zijn. De uitkomsten van die marktanalyses moeten tijdens jaarlijkse sessies aan Scheveningse ondernemers worden voorgelegd en ter beschikking gesteld.

In uw Rapportage Consultaties houdt u het vooralsnog op ‘samenwerking met ondernemers’. Wat ons betreft is dat te vrijblijvend. Het huidige verval toont dat aan. U dient maatregelen te nemen c.q. processen te bevorderen om herhaling van deze vervalbeweging te voorkomen.

Het uitbreiden van de hotelaccommodaties in brede zin lijkt aardig, maar wie begint daar in deze situatie aan? Streven naar verlenging van de bezoekduur is in dat verband niet alleen een fraai vergezicht maar ook een open deur. Wij noteren de bewering van wethouder Marnix Norder aan het Advies Platform Scheveningen, dat ontwikkelaars belangstelling hebben.

Wij steunen van harte de uitbreiding van het culturele aanbod. Wij nemen kennis van uw mededeling, dat dit nieuwe aanbod ook nieuw publiek naar Scheveningen zal trekken. Dat zegt overigens niets over het financieel rendement van dat aanbod.

Wij steunen de gedachte van een “snoer van (kleinschalige) musea langs de kust” en geloven evenzeer in het aanbod van wellness-activiteiten aan niet-hotelgasten.

Ad pt 5.5. Landschap en natuur

Wij nemen met genoeg kennis van uw visie op verbetering en verruiming van het groen in de kuststrook. Wij wijzen er in dit verband nog maar eens op dat bij de planning van bouwactiviteiten grenzend aan de West- en de Oostduinen de Raad van State al enkele malen (o.m. bij de realisatie van de huidige bebouwing aan de Hoornse Hop) heeft benadrukt dat tussen natuur en bebouwing een groene buffer dient te worden gerespecteerd en de bouwhoogte dient te sporen met ter plaatse bestaande gebouwen. Dat wil zeggen dat de stedelijke bebouwing geleidelijk dient over te gaan naar de natuur.

Positief is de ambitie om meer groen langs het traject van lijn 11 te creëren. De natuurlijke en ecologische waarde van het huidige groen zal daarbij behouden moeten blijven. Het versterken van de ecologische verbinding tussen Westbroekpark en Oostduinen enkel en alleen door middel van stapstenen in de Scheveningse Bosjes is in onze visie te mager. Wij nodigen u uit een landschapsarchitect te vragen de band tussen deze groengebieden steviger in te vullen.

Ad pt 5.7. Leefbaarheid

In het concept van het Stadsdeelplan 2008 – 2011 wordt aan deze aspecten reeds aandacht geschonken. Wij bevelen aan de betreffende hoofdstukken op elkaar af te stemmen, zodat eenduidig is wat de gemeente op dit terrein beoogt en onderneemt.

Tijdens de bijeenkomst van de raadscommissie SWEI in Muzée op 16 oktober 2007 is nog eens benadrukt dat een zuivere peiling van de daadwerkelijke behoefte bij jong of oud voor de oprichting c.q. instandhouding van voorzieningen op het terrein van gezondheidszorg en/of wellness een eerste vereiste is.

Wij tekenen hierbij aan dat het streven voor het ontwikkelen van een beachstadion zich in onze visie dient te beperken tot een semi-permanente voorziening. Dat ligt ook meer in de lijn van het beleid om een schoon strand in het winterseizoen te behouden.

Wij zijn verheugd over uw erkenning (hoofdstuk 3.2, Leefbaarheid) dat "de jeugd-zorg een impuls kan gebruiken" en dat "er behoefte bestaat aan een jongerencentrum" in Scheveningen (hoofdstuk 5.7). Wij ondersteunen uw waarneming. Wij nemen kennis van uw voornemen in een volgende ontwikkelfase de hier bedoelde voorzieningen te concretiseren.

(Nieuw) 5.8. Dienstverlening

De herontwikkeling van het Haven-, Dorp- en Badplaats zal doordat op allerlei plaatsen bedrijvigheid wordt toegevoegd ook zijn eisen stellen aan (uitbreiding van) de dienstverlening door de overheid. U maakt daarover in dit document geen enkele opmerking.

Wij verzoeken u ons een (globaal) beeld te schetsen van de belasting op budget en personeel, welke als gevolg van deze ontwikkeling zal worden opgeroepen

HOOFDSTUK 6. UITGANGSPUNTEN PER DEELGEBIED

Ad pt 6.1. Ambities voor Scheveningen Haven

Wij verwijzen naar de adviezen van het Adviesplatform Scheveningen 010/07 d.d. 31032007 en 011/07 d.d. 05102007 en de reactie van SPIONN d.d. 28082007.

Met betrekking tot het onderzoek naar de ontwikkeling van een vierde haven bestaan verschillende standpunten. Bewoners van Duindorp zijn op voorhand tegen, zoals bleek tijdens de discussieavond van 3 oktober 2007 in de Pniëlkerk. Ook het wijkoverleg Statenkwartier heeft zich tegen een vierde haven uitgesproken.

Verder weigert u een onderzoek in te stellen naar de potentie van de maritieme ontwikkelingen voor Scheveningen Haven.

De onomkeerbare actie om de 3^e haven te dempen is in onze visie daarom niet verantwoord.

In de Rapportage Consultatie gaat u niet in op de aangevoerde bezwaren tegen hoogbouw aangevoerde bezwaren. U vindt om ons onduidelijke redenen dat hier iets moet worden gemarkeerd.

Wij zijn van mening, dat u de stedenbouwkundige rechtvaardiging daarvan niet kunt aantonen en vinden dat u het waardevolle kleinschalige haven- en dorpsklimaat ernstig verstoord in plaats van dat te respecteren.

Ad pt 6.2. Haven-Noord lijn 11

Als de hier door u vermelde ‘vernieuwing van het woningbestand’ moeten worden opgevat als ‘sloop’ betekent dit dat er veel betaalbare woningen en kleine bedrijven verdwijnen. Wij zijn van mening dat het aandeel sociale huurwoningen van 30% dan niet voldoende is maar verhoogd moet worden naar 50%. Zie ook eerdergenoemd advies 011/07 van het APS

Ad pt 6.3. Ambities voor Scheveningen-Dorp

Op verschillende plaatsen in de Nota tonen de opstellers een zekere voorkeur voor de inrichting van pleinen met groene aanvoerroutes en bijbehorende parkeergarages om op min of meer problematische locaties een nieuwe verkeersluwe leefwereld te kunnen scheppen. Wij vinden dat een mooie gedachte, vooralsnog met weinig realiteitswaarde, maar de moeite waard om vast te houden.

Het is daarbij zeer de vraag in hoeverre de loodrecht op de kust getekende aanvoerroutes naar die pleinen een realistisch beeld vormen van de te verwachten verkeersstromen. Het lijkt er op dat de plannenmakers op kunstmatige wijze het bestaan van verkeer parallel aan de kust willen ontkennen.

In de nota wordt de pleingedachte ook geopperd voor het Prins Willemplein. U kondigt aan onderzoek te doen naar de inrichting van een verkeersarm (dorps-) plein ter hoogte van het Prins Willemplein/Prins Willemstraat met daaronder een parkeergarage voor bewoners en bezoekers.

Wij zien daar geen ruimte voor en betwijfelen de haalbaarheid daarvan maar hebben geen bezwaar tegen een onderzoek. Wij verzoeken u daarbij tevens te betrekken de mogelijkheid om ondergronds niet slechts auto's te stallen maar daar ook het gemotoriseerd verkeer af te wikkelen, zodat auto en/of tram onder de grond van Duinstraat naar Jurriaan Kokstraat kunnen worden geleid.

De Duinstraat en een deel van de Jurriaan Kokstraat kunnen daardoor bij de pleingedachte worden betrokken en wellicht tot stadserf worden opgewaardeerd.

De afwikkeling van het verkeer op deze locatie is in onze visie een groter probleem dan het parkeren, zeker als straks een parkeergarage onder de Havenkade wordt gerealiseerd.

Overigens constateren wij, dat in de recent gepubliceerde plannen voor de Boulevard Scheveningen verkeersoplossingen worden ontwikkeld (onder meer een rotonde op de kruising Duinstraat/Prins Willemstraat), die met de hier door u geformuleerde visie op een verkeersarm dorpsplein geen enkele rekening houdt. Wij vragen u hier duidelijkheid te scheppen.

In diezelfde Boulevard-plannen geeft u aan te verwachten, dat bij eenrichtingverkeer op de boulevard de druk van roulerend verkeer op dit knooppunt met 18% zal toenemen. In eerdere stukken terzake is van de zijde van DSO aangegeven, dat de verkeersdruk hier 1,6 procent zal groeien. Onze eigen metingen geven aan, dat de verkeersdruk hier met 40% zal groeien als uw Boulevardplannen in de thans voorgestelde vorm worden uitgevoerd. Wij

Uw voornemen (uitgangspunt 3) voorrang te geven aan de ontwikkeling van de detailhandel in de Keizerstraat boven de Badhuisstraat begrijpen wij niet en wordt in de nota niet onderbouwd. De door u beoogde ‘speciaalzaken’ die u naar de Keizerstraat wilt brengen, bestaan ten dele reeds in de Badhuisstraat en functioneren daar goed. Samenwerking door beide winkeliersverenigingen zou in onze visie meer effect sorteren. Wij noteren uit de Rapportage Consultatie uw steun voor deze visie.

Ad pt 6.4. Ambities voor Scheveningen-Bad

Wij nemen kennis van uw economische doelstellingen. De wijze waarop u die wenst te realiseren, is grotendeels in handen van het bedrijfsleven en heeft op dit moment een hoog wensgehalte, dat wij elders in de Nota ook aantreffen.

Wij bevelen u aan uw voorstellen tot uitbreiding van het ‘toeristisch product Scheveningen’ te toetsen aan de visie van deskundigen, zoals bijvoorbeeld het NBTC (Nederlands Bureau voor Toerisme en Congressen), voor wie de weging van vraag en aanbod in zowel de nationale als de internationale toeristenmarkt dagelijks werk is. Wij noteren in de Rapportage Consultatie uw dank voor deze ‘tip’.

De vestiging van kleinschalige theaters, nieuwe jazz- en/of cabaretclubs zal gebaseerd moeten zijn op signalen van behoefte annex haalbaarheid. Wij kennen die signalen niet en rekenen onszelf voorlopig maar niet rijk. U praat hier over relatief kostbaar life-entertainment dat in veel horecabedrijven nauwelijks rendeert. Het profiel van het huidige horeca-aanbod is daar het bewijs van. Overigens kunt u het entertainmentprogramma van horecabedrijven niet afdwingen.

Het toekomstbeeld dat u oproept is daarmee weliswaar attractief maar ook sprookjesachtig en als basis voor een nieuwe ontwikkeling uiterst kwetsbaar. Uw verwijzing naar ‘uitwerking in een volgende fase’ neemt onze zorgen niet weg.

Het door u gewenste brede aanbod van hotelaccommodaties, van luxe hotels t/m bed en breakfastlocaties, kan pas worden gerealiseerd als toekomstige exploitanten daar brood in zien. De kwaliteit van het recreatieve product zal dat moeten rechtvaardigen.

In planologische zin zijn wij van mening dat het gebied Bad op onderdelen beter en ook intensiever zou kunnen worden benut. Dat geldt bijvoorbeeld voor de locatie Badhuisweg/Utrechtsestraat. In dezelfde context is de jarenlange leegstand van de kantoorlagen aan de Zwolsestraat naast de toren Leonardo da Vinci ons een doorn in het oog. Daar moet toch iets creatiefs voor te bedenken zijn?

Parkeren en Verkeer

In de verkeersafwikkeling is het traject Zwolsestraat-Parking Scheveningen-Bad een hard gegeven. De pleingedachte die u elders in de nota opvoert (zie 4.2.) en hier weer afvoert, laat onverlet dat een oplossing moeten worden gevonden voor het potentiële infarcteffect op het kruispunt Groningsestraat-Harstenhoekweg-Zwolsestraat. U doet daar geen suggesties voor.

In algemene zin zijn uw uitgangspunten bij dit hoofdstuk – kennelijk - gebaseerd op een rapport van ZKA Consultants & Planners. Graag worden wij in staat gesteld van dat rapport kennis te nemen. Tot en met nu hebben wij een dat verslaak niet voldoen

Tijdens de infosessie begin oktober jl. gaf uw projectmanager aan voor het gebied van de tramparkeerlus bij het Zwarte Pad geen (bouw-)plannen te zullen ontwikkelen. Thans stelt u voor op deze locatie een parkeergarage te bouwen met daarbij 40 tot 60 woningen.

Volgens uw NvU compenseert u hiermee de parkeerplaatsen aan het Zwarte Pad die verdwijnen. Wij stellen met nadruk vast, dat die compensatie door de realisering van de Parking Scheveningen-Bad reeds heeft plaatsgevonden. Zie daarvoor ook de visie van het Duinwaterbedrijf Zuid-Holland, die ons standpunt deelt. *Indien u eerdere besluitvorming over deze materie in acht neemt, zoals in de Rapportage Consultatie wordt gesteld, dient u deze plannen in te trekken.*

Voorts betwisten wij de noodzaak van aanvullende parkeerfaciliteiten, zoals betoogd en onderbouwd onder punt 5.2.

Wijkbewoners wensen het duingebied op en rond de tramkeerlus te verfraaien en te vergroenen. Ook het gebied rond de tramkeerlus behoorde eerder tot de natuur en dient in onze visie nu ook aan de natuur te worden teruggegeven. De parkeergelegenheid aan het Zwarte Pad dreigt nu in andere vorm alsnog terug te keren, waardoor ook de fuikproblematiek op en rond de Gevers Deynootweg in stand wordt gehouden.

Uw bewering, dat deze voorziening onderdeel is van een ruimtelijk concept dat de fuikproblematiek oplost wordt nergens aangetoond en is op zijn zachtst gezegd ongeloofwaardig.

Op pagina 71 formuleert u voor Bad meerdere tot uitgangspunten verheven wensen, waaronder:

- * een onderzoek naar de mogelijkheden van een 'ontvangstruimte aan zee in het centrum' en een daarbij gelegen parkeerfaciliteit.
- * opheffing van de tramremise ten behoeve van 'een parkeerfunctie' en 'in de buurt passende woningbouw (2500 m₂)'.

Wij stellen vast dat de huidige tramremise ligt op de grens van hoogbouw aan de Zwolsestraat/ Groningesstraat en laagbouw aan de zijde Harstenhoekweg / Belgisch Park). In onze visie past het zeker niet aan de zijde van de Harstenhoekweg en daardoor in het Belgisch Park enige vorm van hoogbouw te introduceren.

Wij gaan er derhalve van uit dat u bij de formulering van uw visie op 'passende woningbouw' geen 'hoogterechten' ontleent aan de veel bekritiseerde corridor, die door de appartementen van 's-Gravenduyn aan de ene kant en de 'graansilo's' van het Skotel aan de andere kant in de Zwolsestraat is ontstaan. Dat zou overigens ook niet passen in de *representatieve groene aanrijroute* die u op andere plaatsen in de nota voor Scheveningen-Bad bepleit.

Daarnaast wijzen wij de gedachte aan een tweede parkeervoorziening in de nabijheid van Parking Scheveningen-Bad met nadruk af. Door eventuele bouw daarvan op deze woonlocatie wordt het traject Zwolsestraat voor automobilisten een 'altijd-prijs-route', waarmee de verkeersbelasting tot onwerkbaar proporties groeit. Planologisch achten wij dat niet verdedigbaar. Zie in ditzelfde verband ook onze opmerkingen bij 5.2.

Zeewering en boulevard

Wij verwijzen u naar het advies van het Advies Platform Scheveningen 009/07 van 26 februari 2007. Wij merken daarbij op dat de tijdsdruk m.b.t de zwakke schakel in Scheveningen alleen geldt voor het stuk Scheveningen-Sloep tot de boulevard van lijn 11. De rest

HOOFDSTUK 7. COMMUNICATIE

Over de kwaliteit van de consultatieronde voor deze nota zijn wij in de aanhef van ons commentaar al duidelijk geweest. Ons oordeel: inhoudelijk volstrekt onvoldoende en vooral ook frustrerend doordat bijeenkomsten werden georganiseerd op momenten zonder dat voldoende informatie voorhanden was. Uw intentie om naar een breed draagvlak te zoeken, delen wij. Uw stappen in de eerste fase van dit traject beschouwen wij als onhandig en weinig succesvol.

U deelt mee dat de reacties uit de consultatieronde zijn/worden gebruikt om de nota aan te scherpen. Dat is een wat weelderig aanduiding van de werkelijkheid. Deze NvU is ten opzichte van de ambtelijke versie nauwelijks aangepast. Uw kwalificatie van een ‘realistisch karakter’ lijkt ons gezien al het bovenstaande ook zeer pretentius.

Bovendien is bij deze wijze van handelen geen sprake van echte communicatie. Over de commentaren van belanghebbenden is niet gediscussieerd. Bezwaren en suggesties zijn na inzending onzichtbaar getoetst. Het resultaat is een zoekplaatje. Zo ben je niet met elkaar in gesprek!

HOOFDSTUK 8.1 REALISERING EN RISICO'S

In de loop van bespreking van deze Nota hebben wij al aangegeven dat de intenties van de overheid moeten worden omgezet in concrete plannen van investeerders en exploitanten. Daarover bestaat op dit moment geen enkele zekerheid.

U kondigt de vorming aan van studiegroepen aan die een keus moeten maken uit de verschillende ontwikkelingsmodellen (voor entertainmentvoorzieningen). Graag worden wij betrokken bij het werk van deze studiegroepen, die – zoals u aangeeft – ook zullen worden bemand met ‘stakeholders uit de omgeving’.

HOOFDSTUK 8.2 FINANCIËN

Het is een geruststellende gedachte dat de financiële indicaties passen binnen de investeringsagenda van de Structuurvisie

HOOFDSTUK 8.3 DE VERVOLGSTAPPEN

Het in dit hoofdstuk genoemde samenspraaktraject dat zal worden afgelegd aan de hand van een door de gemeente op te stellen ‘discussienota’ is ons bekend. Belangrijke vraag daarbij is of de NvU die daarvan de basis is, voldoende draagvlak zal hebben. Uiteindelijk is uw discussienota daarna een invuloefening. De grote beslissingen zijn dan genomen. De betrokkenheid van stakeholders in dat traject zal daarom mede worden bepaald door de wijze waarop onze wensen en verlangens in het huidige proces neerslaan.

Natuurlijk gaan wij er van uit dat de intensieve interactie, waarover in dit hoofdstuk wordt gesproken, inderdaad tot een tweerichtingsverkeer zal leiden tussen de bewoners en de gemeente en dat het gemeentebestuur alleen goed gemotiveerd van onze onderbouwde

Wij zoeken daarbij niet ons gelijk, maar de erkenning van ons belang en het argument om dat belang al dan niet te respecteren.

Scheveningen, 08 januari 2008

Martin Bevers

Voorzitter Bewonersvereniging Noordelijk Scheveningen (BNS)

Mede namens:

Wijkberaad Duindorp

Stichting Bewonersoverleg Duinoord

Wijkvereniging Duttendel en Wittebrug

Bewonersorganisatie Havenkwartier en Buurtcommissie Vissenbuurt

Stichting Wijkoverleg Scheveningen-Dorp

Stichting Wijkoverleg Statenkwartier

Wijkvereniging "Van Stolkpark"

Stichting "Wijkoverleg Zorgvliet"