

SAMENVATTING PROJECTNOTA VERSTERKING ZEEWERING SCHEVENINGEN

1. Naar een betere zeewering

1.1 Kwetsbare plekken in de zeewering Scheveningen

Scheveningen is de grootste en bekendste badplaats langs de Nederlandse kust. Deze kust wordt continu gemonitord en getoetst aan veiligheidsnormen. Waar nodig wordt extra zand gesuppleerd, zoals in 2004-2005 in Scheveningen is gebeurd. Op deze manier wordt de veiligheid gewaarborgd. Het klimaat verandert echter en de zeespiegel stijgt. Delen van de zeewering van Scheveningen zijn op basis van recente berekeningen met verzwaarde ontwerprandvoorwaarden kwetsbaar gebleken. De toetsing aan de hand van deze nieuwe randvoorwaarden laat zien dat de zeewering bij de Keizerstraat, de Schuitenweg en de Jongeneelstraat op termijn niet meer voldoet. Versterking is daarom noodzakelijk. Deze zwakke plekken zijn op onderstaande afbeelding aangegeven.

Afbeelding S.1

Ligging van de drie zwakke plekken in de zeewering van Scheveningen



1.2 Versterking van de ruimtelijke kwaliteit van Scheveningen gewenst

Scheveningen is uniek door de combinatie van badplaats met Den Haag, een historisch dorp met een geheel eigen karakter en een bedrijvig havengebied. Den Haag streeft ernaar Wereldstad aan zee te zijn. De Pier en het Kurhaus zijn dé beeldmerken van Scheveningen en genieten internationale bekendheid. Naast het strand, de voorzieningen aan de boulevard en het winkelcentrum de Palace Promenade biedt Scheveningen ook grootschalige avondvoorzieningen in de vorm van een Pathé bioscoop, een Holland Casino en het Circustheater. De concentratie van dit type voorzieningen op één locatie is uniek. Scheveningen-Haven wordt gekenmerkt door een hoge diversiteit aan economische

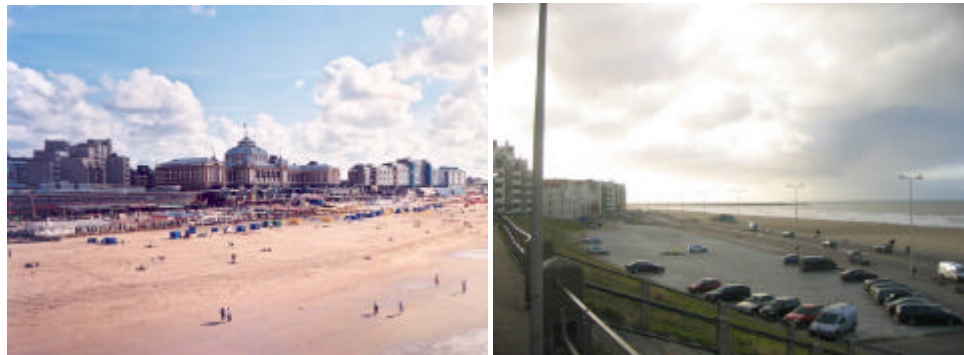
functies. Meest in het oog springend zijn de visserijsector, de jachthaven en de horecagelegenheden. Daarnaast is er een aantal goed lopende maritieme winkels gevestigd.

Foto S.1

Kurhaus

Foto S.2

Parkeerplaats Seinpostduin



In 2001 heeft de gemeente Den Haag met het Masterplan Scheveningen-Kuststrook een visie gepresenteerd als ontwikkelings- en toetsingskader voor de kustzone voor de korte termijn. Voor de langere termijn geeft de Structuurvisie Den Haag 2020 extra richtinggevende ambities mee. Voor de Scheveningse kust streeft Den Haag naar een integrale duurzame kwaliteitsverbetering. De verlenging van (het promenadedeel van) de boulevard verbindt Scheveningen-Bad met Scheveningen-Dorp en Scheveningen-Haven. De verbinding van de aansluiting van de Keizerstraat met de boulevard kan ook verbeteren. Hiertoe heeft de gemeente Den Haag een ontwerp gemaakt en vastgelegd in de Scheveningen Boulevard Visie (december 2004). Een aanpassing van de boulevard maakt het gebied aantrekkelijker om te wonen, te werken en te recreëren.

INTEGRALE PLANSTUDIE

Het versterken van de drie zwakke plekken in de zeewering van Scheveningen kan niet los worden gezien van de ruimtelijke opbouw, functies en kwaliteiten van Scheveningen. Daarom is de versterking van de zeewering in samenhang met verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en economische vitaliteit van Scheveningen in een integrale planstudie uitgewerkt.

2. Alternatieven voor versterking van de zeewering Scheveningen

In het Startdocument zijn vijf oplossingsprincipes op hoofdlijnen onderzocht, waarvan er na selectie twee overbleven om als alternatieven nader te worden uitgewerkt:

- **Alternatief “De verharde zeewering”**: aanbrengen van een harde constructie ter hoogte van de zwakke plekken Keizerstraat, Schuiteweg en Jongeneelstraat, gecombineerd met een strandophoging van maximaal 2 meter ten opzichte van de situatie in 1989.
- **Alternatief “Een nieuwe kustlijn”**: toevoegen van een ingericht zandpakket op de zwakke plekken Keizerstraat, Schuiteweg en Jongeneelstraat, waarbij deze zandpakketten in elkaar overvloeien en dus eigenlijk als één groot duin beschouwd kunnen worden.

Uitgangspunt voor beide alternatieven is een duurzame en structurele veiligheidsoplossing. De alternatieven houden rekening met de versterking van de ruimtelijke en economische kwaliteit van Scheveningen en dienen aan te sluiten bij de karakteristieken en de verschillen in de relatie bebouwing-boulevard-zee in verschillende delen van Scheveningen. Het zicht vanaf de boulevard en de bebouwing naar zee moet behouden blijven. Verlenging van de boulevard dient de verbinding van Scheveningen-Bad, -Dorp en -Haven te versterken,

waarbij de boulevard een interessante route voor toeristen wordt. De maatregelen voor versterking van de zeewering hebben tevens een gunstig effect op risico's in het buitendijks bebouwd gebied.

2.1 Alternatief "De verharde zeewering"

In alternatief "De verharde zeewering" wordt de zeewering van Scheveningen versterkt door het aanbrengen van een harde constructie ter hoogte van de zwakke plekken Keizerstraat, Schuitenweg en Jongeneelstraat in combinatie met een strandophoging.

2.1.1 Ontwerp

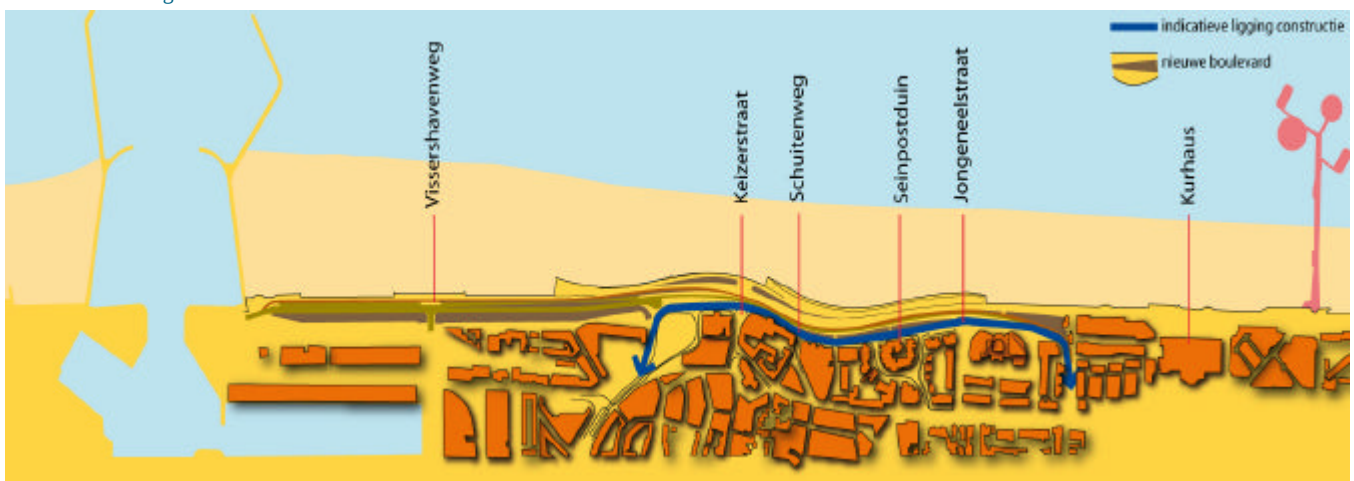
De harde constructie in dit alternatief wordt in de boulevard onder het maaiveld geplaatst. De hoogte van de constructie is 10,1 meter boven NAP. Ter hoogte van de Schuitenweg is de maximale hoogte 8,5 meter boven NAP. Bij Seinpostduin ligt de constructie op 12 meter boven NAP omdat het maaiveld daar hoger ligt. Met deze constructiehoogten blijven het uitzicht op zee en de relatie Scheveningen Dorp en zee behouden. De constructie loopt uit veiligheidsoogpunt in één vloeiende lijn door.

Uit de veiligheidsberekeningen volgt dat, als er geen extra zand wordt aangelegd, eigenlijk een hogere constructie nodig is dan de 10 meter boven NAP. Door echter naast een constructie ook een strandophoging van maximaal 2 meter ten opzichte van de situatie in 1989 aan te brengen wordt aan de veiligheidsnormen voldaan. Zo sluit de versterking ook beter aan bij het ontwerp van de Spaanse architect De Solà-Morales uit de Scheveningen Boulevard Visie.

De strandbreedte neemt met enkele tientallen meters toe. Vanuit morfologisch en recreatief oogpunt is besloten om het strand en de vooroever gelijkmatig over de gehele breedte te verhogen en daardoor een vloeiende kustlijn te creëren. De exacte ophoging en ligging van het banket is in het verbeteringsplan nader geoptimaliseerd ten opzichte van de situatie van 2006.

Afbeelding S.2

Bovenaanzicht alternatief "De verharde zeewering"



2.1.2 Ruimtelijke kwaliteit

Het alternatief "De verharde zeewering" volgt bij de ruimtelijke inrichting het ontwerp van De Solà-Morales voor de Scheveningen Boulevard Visie. De belijning van de Boulevard volgt de achterliggende duinen. Hierdoor ontstaat er een golvende lijn die terugwijkt ter

hoogte van het Seinpostduin en zeewaarts ligt bij de Keizerstraat. Het ontwerp gaat uit van een boulevard met een hoger en een lager niveau, die door middel van trappen en taluds met elkaar zijn verbonden. Bij Scheveningen-Dorp wordt voor de Keizerstraat de Kalhuisplaats uitgebreid door een breed verhoogd plein. De inrichting benadrukt de continuïteit tussen Scheveningen-Bad, Scheveningen-Dorp en Scheveningen-Haven.

Afbeelding S.3

Impressies toekomstige situatie
“De verharde zeewering”



2.2 Alternatief “Een nieuwe kustlijn”

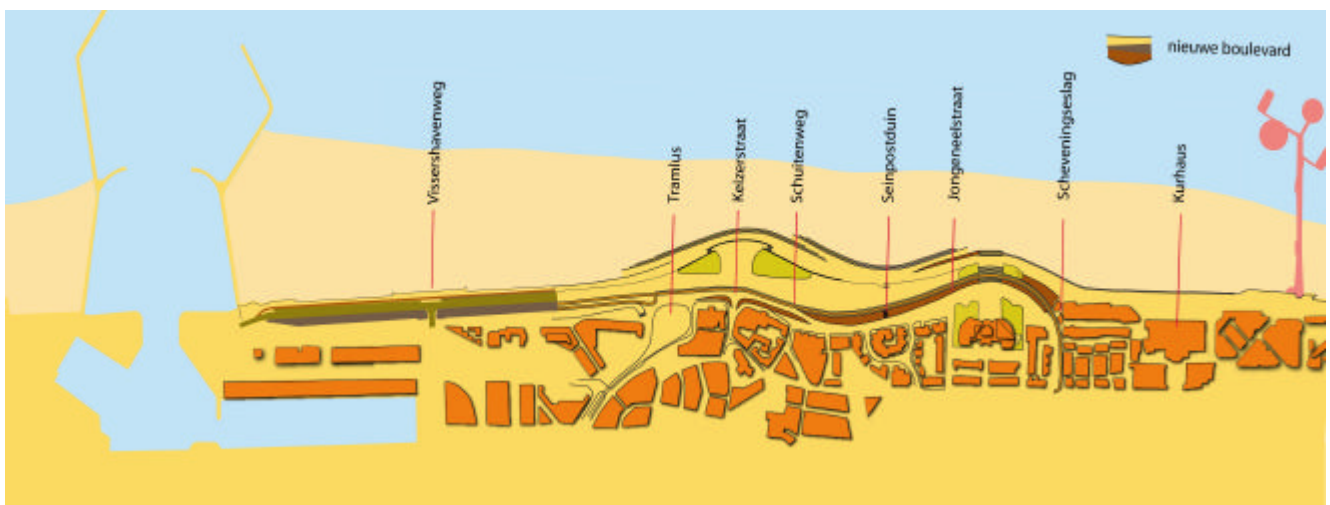
In alternatief “Een nieuwe kustlijn” wordt de zeewering van Scheveningen versterkt door het aanbrengen van een ingericht zandpakket ter hoogte van de zwakke plekken Keizerstraat, Schuitenweg en Jongeneelstraat.

2.2.1 Ontwerp

Om te voorkomen dat er zo ver zeewaarts wordt gegaan dat verzanding van de haveningang optreedt, moet de hoogte van het aan te brengen zandpakket op de zwakke plekken substantieel zijn. Een lagere hoogte van het zandpakket dient namelijk gecompenseerd te worden door een breder zandpakket om zo voldoende zand in het profiel te realiseren. Gekozen is voor minimaal 10 meter boven NAP. De breedte van het zandpakket varieert van 100 meter bij de Keizerstraat tot 20 meter bij Seinpostduin. Met het pakket zand kan wel gespeeld worden door enig reliëf aan te brengen. Dit resulteert erin dat het zandpakket op sommige plekken de 10 meter boven NAP overschrijdt.

Afbeelding S.4

Bovenaanzicht alternatief “Een
nieuwe kustlijn”



2.2.2 Ruimtelijke kwaliteit

Om zicht op zee zoveel mogelijk te houden kan in het gedeelte tussen Keizerstraat en Jongeneelstraat worden volstaan met een zandpakket met een gemiddelde hoogte van circa 10 meter boven NAP. Het verder verlagen bij de Schuitenweg tot 8,5 meter boven NAP is niet mogelijk. Het bredere zandpakket kan op verschillende manieren worden ingericht. In samenhang met het uitgangspunt van een zachte zeewering kan worden gekozen voor inrichting met een combinatie van bestrating (wandelpromenade en indien gewenst een rijweg) en onverhard terrein. Het uitzicht vanuit de woningen zal in dit alternatief sterk veranderen. Daarnaast verslechtert de verbinding tussen Scheveningen-Bad, -Dorp en -Haven.

Afbeelding S.5

Impressie toekomstige situatie
Schuitenweg bij “Een nieuwe
kustlijn”



Het zandpakket dat wordt aangebracht voor de verschillende deelgebieden (zie afbeelding 3.17 van de Projectnota) vereist een nieuwe inrichting van de openbare ruimte om Scheveningen een nieuw gezicht aan zee te geven. Hierbij wordt tevens de herinrichting van de openbare ruimte in het gebied tussen de tramlijn en de Vissershavenweg meegenomen.

2.3 Nulalternatief ofwel referentiesituatie

Het nulalternatief is de situatie waarin het huidige (vastgestelde) beleid wordt voortgezet. Dit beleid is erop gericht de basiskustlijn (BKL) van Nederland vast te houden. Hiertoe worden zonodig zandsuppleties uitgevoerd op het strand van Scheveningen. Het onderhoud zal in de toekomst toenemen als gevolg van de zeespiegelstijging. Uitgaande van het midden klimaatscenario bij een periode van 50 jaar dient rekening te worden gehouden met een zeespiegelstijging van circa 30 centimeter. Om de positie van de BKL te handhaven moet de bodem meestijgen met de zeespiegelstijging. Dit betekent dat in Scheveningen het strand en de vooroever in de komende 50 jaar circa 30 centimeter opgehoogd moet worden. In het nulalternatief verschuift de afslaglijn bij een gemiddelde overschrijdingskans van de hoogste waterstand van 1 / 10.000 per jaar steeds verder landwaarts. Op een gegeven moment ligt de afslaglijn landwaarts van de kernzone. De omvang van het bebouwde gebied binnen de afslagzone neemt dan toe. Omdat de ingreep in dit geval wettelijk verplicht is – er moet immers iets gedaan worden om de veiligheid voor de toekomst te kunnen handhaven – is het nulalternatief niet als alternatief maar als referentiesituatie gehanteerd: de situatie waarmee de andere alternatieven vergeleken worden.

3. De alternatieven vergeleken

De alternatieven voor versterking van de zeewering van Scheveningen zijn op een groot aantal verschillende effecten met elkaar vergeleken. Hierbij zijn vier thema's onderscheiden:

- *Kust en zee*: de veiligheid op langere termijn en het hierbij benodigde kustonderhoud.
- *Ruimtelijke kwaliteit*: de identiteit en stedelijke kwaliteit van Scheveningen, recreatieve en economische activiteiten, de aanwezige cultuurhistorische en archeologische waarden en bodem en water, natuur, geluid en lucht.
- *Uitvoering, beheer en onderhoud*: de aanleg van de versterkingsmaatregelen en het beheer en onderhoud van de waterkering.
- *Investerings- en maatschappelijke kosten en baten*: de investeringen in aanleg en onderhoud en de maatschappelijke kosten en baten.

Foto S.3

Strandmuur

Foto S.4

Verkeerssituatie Seinpostduin



Kust en zee

Beide alternatieven waarborgen de *veiligheid* voor een periode van 50 jaar. Op de langere termijn bieden beide mogelijkheden om de zeewering verder te versterken. Het karakter van de versterkingsmaatregelen verandert daarbij wel.

Het *kustonderhoud* neemt bij beide alternatieven toe. De waterlijn verschuift bij “De verharde zeewering” maximaal 80 meter zeewaarts en bij “Een nieuwe kustlijn” maximaal circa 100 meter. De onderhoudsbehoefte is voor beide alternatieven gelijk.

Ruimtelijke kwaliteit

De alternatieven hebben gevolgen voor de *identiteit en stedelijke kwaliteit* van Scheveningen. Bij “De verharde zeewering” worden de identiteit en stedelijke kwaliteit versterkt. De relatie tussen zee en boulevard blijft bij “De verharde zeewering” intact en de ruimtelijke kwaliteit verbetert doordat de constructie wordt aangekleed met het ontwerp van De Solà-Morales. “Een nieuwe kustlijn” beïnvloedt de identiteit en stedelijke kwaliteit nadelig. “Een nieuwe kustlijn” vergroot de afstand tussen boulevard en zee, waardoor de identiteit, kwaliteit en beleving verminderen. Het alternatief komt onvoldoende tegemoet aan de gewenste versterking van de relatie tussen Scheveningen-Bad, -Dorp en -Haven.

“De verharde zeewering” heeft mogelijk een negatief effect op *cultuurhistorie en archeologie*. Vanwege de constructie en het ontwerp van De Solà-Morales is er sprake van schade aan de kazematten en verstoring van het bodemarchief. Bij “Een nieuwe kustlijn” verdwijnen de kazematten volledig onder het zand, maar worden ze niet aangetast.

De alternatieven hebben gevolgen voor de *recreatie en toerisme* in het gebied. “De verharde zeewering” heeft een licht positief effect, omdat bestaande recreatieve activiteiten uitgebreid kunnen worden door de uitbreiding van het strand in de oksel van de haven. De aanpassing van de boulevard maakt het strand beter bereikbaar. Daarnaast verbetert de relatie tussen Scheveningen-Bad, -Dorp en -Haven, waardoor ook in andere delen kansen voor recreatie en toerisme ontstaan.

De verbreding en verhoging van de boulevard bij “Een nieuwe kustlijn” vergroot de afstand tot het strand en vermindert de bereikbaarheid. Ook hierbij zijn er mogelijkheden voor uitbreiding van recreatieve activiteiten in de oksel van de haven en op het strand. Door de grote omvang van het zandpakket en het hoogteverschil van 3,5 meter met de aangrenzende boulevards aan de noord- en zuidzijde verslechtert de verbinding tussen Scheveningen-Bad, -Dorp en -Haven. De alternatieven zorgen tijdens de aanlegfase voor hinder en overlast. Het uitgangspunt is om overlast zoveel mogelijk te beperken.

Ten aanzien van de beperking van de risico's geldt dat “Een nieuwe kustlijn” leidt tot consolidatie van de risico's. In het geval van “De verharde zeewering” schuift de afslaglijn zeewaarts op tot achter de harde constructie.

“De verharde zeewering” heeft een beperkt negatief effect op *bodem en water*. Voor de constructie moeten enige graafwerkzaamheden worden verricht. Mogelijk ontstaan hier knelpunten in verband met bodemverontreiniging die aangetroffen kan worden. “Een nieuwe kustlijn” heeft geen gevolgen voor bodem en water.

Beide alternatieven hebben geen gevolgen voor *ecologie*. Wel moet tijdens de uitvoering aan de zorgplicht worden voldaan volgens de Flora- en faunawet. Daarom bevat het verbeteringsplan een ecologisch werkprotocol.

De alternatieven zorgen voor effecten op *geluid, lucht en hinder* tijdens de aanleg. “De verharde zeewering” zorgt als gevolg van de aanleg van een constructie voor een groter effect (geluidsoverlast als gevolg van zwaar transport) dan alternatief “Een nieuwe kustlijn”. Na aanleg kan bij “De verharde zeewering” verstuiving van zand optreden.

Uitvoering, beheer en onderhoud

De omgeving ondervindt hinder tijdens de aanlegfase. Het betreft ondermeer geluidsoverlast, verkeersoverlast en het minder bereikbaar zijn van het strand. De hinder ontstaat als gevolg van het aanbrengen van zand (strandophoging of zandpakket) in de alternatieven en het aanbrengen van de constructie bij “De verharde zeewering”. Daarnaast moet ondergrondse infrastructuur worden verlegd. De effecten zijn niet onderscheidend.

Het Hoogheemraadschap van Delfland is verantwoordelijk voor het *beheer en onderhoud* van de waterkering. Omdat “De verharde zeewering” een grotendeels onzichtbare constructie kent, vermindert de inspecteerbaarheid van de waterkering ten opzichte van de referentiesituatie. De inspecteerbaarheid van alternatief “Een nieuwe kustlijn” is vergelijkbaar met de referentiesituatie.

Investerings- en maatschappelijke kosten en baten

De kosten van de versterking hangen voornamelijk samen met het volume zand dat nodig is en de aan te brengen verharding, en de kosten voor een eventueel aan te brengen

constructie. Aanleg van “De verharde zeewering” is duurder dan “Een nieuwe kustlijn”. Dit komt vooral door de aanlegkosten van de constructie.

Voor de versterking van de zeewering Scheveningen is een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) opgesteld. Hierin is gekeken welk alternatief de grootste maatschappelijke welvaartseffecten heeft. Uit de MKBA komt naar voren dat “De verharde zeewering” beter scoort dan “Een nieuwe kustlijn”. Dit wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door een verwachte toename van de recreatiebaten.

4. De verharde zeewering als basis voor het voorkeursalternatief

De keuze voor het voorkeursalternatief is sterk afhankelijk van de waarde die wordt toegekend aan de twee belangrijkste criteria; veiligheid en ruimtelijke kwaliteit. Puur vanuit het oogpunt van veiligheid scoort “De verharde zeewering” gunstiger dan “Een nieuwe kustlijn”. “De verharde zeewering” sluit daarbij ook veel beter aan bij de identiteit van Scheveningen als badplaats. Dit alternatief biedt een integrale oplossing die zowel de zeewering als de ruimtelijke kwaliteit versterkt. De aanleg van een constructie die grotendeels de hoogte van het maaiveld volgt, sluit zeer goed aan bij het ruimtelijke ontwerp van de Scheveningen Boulevard Visie van de gemeente Den Haag.

Om een betere afweging tussen beide alternatieven te kunnen maken is de haalbaarheid van een harde constructie verder onderzocht. Uit nader onderzoek en de second opinion hierop bij experts is gebleken dat “De verharde zeewering” een haalbare veilige en te onderhouden versterkingsmaatregel is. Omdat “De verharde zeewering” bovendien veel beter aansluit bij de identiteit van Scheveningen als badplaats, is dit alternatief uitgewerkt in een verbeteringsplan.

4.1 Het Voorkeursalternatief: Dijk-in-Boulevard

In het verbeteringsplan is het uiteindelijke ontwerp van het voorkeursalternatief opgenomen. Het voorkeursalternatief bestaat uit een *Dijk-in-Boulevard* ter hoogte van de Keizerstraat, Schuitenveg en Jongeneelstraat, in combinatie met een strandophoging. Dit type constructie scoort gunstiger ten aanzien van beheer, uitvoering en toetsing dan een damwand, diepwand of kistdam. Een *Dijk-in-Boulevard* is daarnaast goed in te passen in het huidige duinprofiel en in het ruimtelijke inrichtingsplan van De Sola Morales. De bekleding van de *Dijk-in-Boulevard* zelf bestaat uit basaltbeton. De aansluiting op de bestaande zeewering wordt vormgegeven door de constructie landwaarts af te buigen. Ten zuiden van de Keizerstraat wordt hiertoe een diepwand om de tramlijn van lijn 11 gelegd, aan de noordzijde volgt de aansluitconstructie in de vorm van een diepwand in de Scheveningseslag.

6. Verdere procedurele stappen

De verenigde vergadering van het Hoogheemraadschap van Delfland geeft deze projectnota samen met het verbeteringsplan en de aanvragen en ontwerpbesluiten voor benodigde vergunningen vrij voor inspraak. De gemeente Den Haag stelt het voorlopig ontwerp voor de boulevard vast. Parallel hieraan wordt door de gemeente Den Haag het ontwerp van de boulevard vastgelegd in een nieuw bestemmingsplan (conform art. 10 van

de WRO). Het verbeteringsplan ligt zes weken ter inzage. Aan het begin van deze periode wordt een inloopavond georganiseerd.

Op basis van de reacties uit de inspraak stelt het Hoogheemraadschap van Delfland een definitief verbeteringsplan vast en zendt dit ter goedkeuring naar Gedeputeerde Staten van de Provincie Zuid-Holland. Zij nemen hierover een goedkeuringsbesluit. In diezelfde periode wordt ook aan de bevoegde gezagen voor de vergunningen gevraagd de definitieve vergunningen te verlenen.

Als het goedkeuringsbesluit en de vergunningen definitief zijn, publiceert Gedeputeerde Staten deze stukken. Dan start een beroepstermijn van zes weken bij de Raad van State. Als niemand beroep indient, zijn de besluiten onherroepelijk en kan de uitvoering starten. De uitvoeringswerkzaamheden kunnen afhankelijk van de proceduredtijd starten in 2009 en lopen door tot 2012.