



Masterplan Scheveningen-Kuststrook

Voortgangsrapportage 2001 - 2005





Inhoud

Voorwoord	5
Samenvatting overzichtsrapportage	7
Projecten Masterplan Scheveningen Kuststrook	15
Colofon	32





Voorwoord

Bij de vaststelling van het Masterplan Scheveningen-Kuststrook op 19 juli 2001 is besloten om de uitvoering van het Masterplan en de effecten ervan te monitoren. Hiervoor is in 2001 met bewoners en ondernemers een monitoringsplan opgesteld. Een specifiek onderdeel van dit plan is het toetsen van de ontwikkeling van de leefbaarheid. Dit is een uitvloeisel van de bestuurlijke toezegging dat *'leefbaarheid en economie hand-in-hand dienen te gaan'*.

In het eerste halfjaar van 2002 is de systematiek uitgewerkt en is een eerste monitoring uitgevoerd, waarover eind 2002 is gerapporteerd. In 2003 is in de 2e monitoring verslag gedaan van de voortgang van het Masterplan. In het bijzonder is aandacht besteed aan de uitvoering van acties/maatregelen en projecten uit de bijlage van het Masterplan. De 3e monitoring is eind 2004 gereed gekomen en omvatte, naast de voortgang van het Masterplan, een (tweede) toets van de leefbaarheid op basis van de uitkomsten van de Leefbaarheidmonitor 2004. Begin 2005 bent u hierover geïnformeerd.

Bij de presentatie van de 3e monitor aan de bewoners van Scheveningen heb ik toegezegd, dat in 2005 een evaluerende monitor zou worden uitgevoerd, als overzichtsrapportage over het Masterplan. Deze rapportage omvat de periode 2001 – 2005. Aan de orde komen ontwikkelingen op het gebied van de leefbaarheid en economie in de bovengenoemde periode en een analyse van de destijds (in 2001) geformuleerde beleidsuitgangspunten. De rapportage bestaat uit twee delen:

- een voortgangsrapportage, waarin de voortgang van de uitvoering van de voorgestelde maatregelen wordt gemeld en
- een rapportage over de mate waarin de beleidsuitgangspunten zijn gerealiseerd en de effectmeting van de genomen maatregelen.

Vortgangsrapportage

Wat de voorgestelde maatregelen betreft verheugt het mij u te kunnen melden dat nagenoeg alle actiepunten uit het Masterplan – dat waren er 141 ! – inmiddels uitgevoerd of afgedaan zijn. Een aantal activiteiten in dit kader kon worden ondergebracht in het project SEAPORT, als onderdeel van het Europese programma Interreg IIIb.

Beleidsuitgangspunten en effectmeting

Het is economisch niet slecht gegaan in Scheveningen. De totale werkgelegenheid is licht gegroeid. Het toerisme heeft meer bezoekers opgeleverd, die langer bleven en meer uitgaven.

De verdere ontwikkeling tot aantrekkelijk woongebied is op beperkte schaal doorgegaan. (De woningvoorraad is met 1% toegenomen) Het beeld is er een van stabiliteit en geen grootschalige ontwikkeling, en is in overeenstemming met de grote lijn van het Masterplan. De andere kant van deze medaille is dat de werkgelegenheid in de horeca per saldo is teruggelopen in plaats van toegenomen, zoals het uitgangspunt van het Masterplan was.

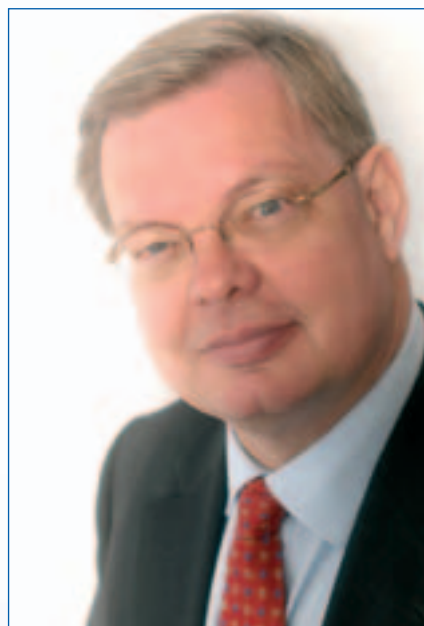
De balans tussen sociale kwaliteit en economische kwaliteit is nagenoeg onveranderd gebleven. De Scheveninger heeft over de periode van 2001 tot en met 2004 in het algemeen een positief beeld van Scheveningen. Hij/zij waardeert dat gemiddeld met een 7,5, waarbij deze waardering door de jaren heen niet veranderd is. De waardering voor de buurt brengt de Scheveninger tot uiting in zijn positieve gevoel over veiligheid, zijn tevredenheid over de (buurt)voorzieningen en zijn positieve houding ten opzichte van ontwikkelingen van zijn buurt. Dit positieve beeld wordt enigszins aangetast door de minder optimistische verwachtingen, die de Scheveninger heeft over de ontwikkeling van zijn buurt. Hoewel de mening hieromtrent nog aanmerkelijk positief is, is een afnemende lijn waarneembaar. Minder positief is de Scheveninger ook over de buitenruimte. In het algemeen blijft de mening over de netheid van de buurt aan de zuinige kant. De Scheveninger geeft hiervoor een 6,5. Met name de overlast van hondenpoep wordt door bijna alle Scheveningers gedeeld. Verder beoordeelt men de staat van de openbare ruimte en het gemeentelijk onderhoud als net voldoende. Wat de bereikbaarheidsaspecten betreft, is de Scheveninger zeer tevreden over het openbaar vervoer; wordt de verkeersveiligheid als voldoende gewaardeerd, maar is men in meerdere mate ontevreden over de parkeergelegenheid.



In zijn algemeenheid scoort Scheveningen als gebied ten opzichte van Den Haag totaal, voor wat betreft de waardering van de woonomgeving, zeer goed. Dit niveau van waardering wordt ook gehaald in de stadsdelen Loosduinen, Haagse Hout en Leidschenveen/Ypenburg.

Vervolg

Met deze overzichtsrapportage is de kuststrook van Scheveningen natuurlijk nog niet af. Na de vaststelling van het Masterplan hebben zich nieuwe ontwikkelingen en projecten voorgedaan. Ik wil u daarbij in het bijzonder wijzen op de plannen voor de boulevard, de haven, de zeewering en de Structuurvisie Den Haag 2020. Het is daarom nu tijd om de beleidsuitgangspunten van het Masterplan te herijken en te gaan werken aan de opvolger van het Masterplan - tevens deeluitwerking van de Structuurvisie - met als voorlopige werktitel Ontwikkelingsperspectief Scheveningen. Ik verwacht dat deze volgend jaar aan u kan worden voorgelegd.



Met vriendelijke groet,

Wilbert Stolte

Wethouder Scheveningen



Samenvatting van de overzichtsrapportage (evaluatie 2001 – 2005)

Inleiding

Het 'Masterplan Scheveningen – Kuststrook' is op 19 juli 2001 door de gemeenteraad van Den Haag vastgesteld. In het plan is het gemeentelijke beleid, voor wat betreft ruimtelijke en economische ontwikkelingen voor de Scheveningse kuststrook, vastgelegd, inclusief een lijst met maatregelen om dat te realiseren. Die maatregelen gaan over van alles; over wonen, toerisme, verkeer enz. De hoofdlijn van het Masterplan is dat groei van de economie niet ten koste mag gaan van de leefbaarheid en dat de bestaande kwaliteiten van Scheveningen moeten worden gerespecteerd.

Aan dit plan is heel wat overleg vooraf gegaan met bewoners en ondernemers, waardoor het een breed gedragen stuk werd. Het mocht geen papieren plan blijven, waar na vaststelling niet veel meer mee zou gebeuren. Daarom is afgesproken dat elk jaar gekeken wordt hoe het staat met de maatregelen uit het plan, maar ook hoe het staat met de balans van leefbaarheid en economie. Dat is heel moeilijk te bepalen. Met de bewoners is afgesproken hoe dit zou gebeuren; met een jaarlijks "monitoring".

In de jaren 2002, 2003 en 2004 is daarom een monitoring uitgevoerd.

Die gaf antwoord op de volgende vragen:

- Hoe staat het met de maatregelen ?
- Hoe gaat het met de leefbaarheid?
- Hoe gaat het met de economie?

Bij de presentatie van de 3e monitor in maart 2005 aan de bewoners van Scheveningen is door wethouder Stolte toegezegd, dat in 2005 een laatste monitor wordt uitgevoerd over de hele periode vanaf 2001. In deze laatste monitor gaat het over het beleid dat in het Masterplan is vastgelegd, over de maatregelen die daar bij horen (een terugblik over alle 141), en over de ontwikkeling van de leefbaarheid en de economie in deze jaren.

In de afgelopen 5 jaar is de tijd niet stil blijven staan. Er zijn plannen gemaakt voor de Boulevard, voor de kustverdediging, de Norfolkline heeft aangegeven te vertrekken, enz. Het is daarom nu tijd om te kijken of het beleid van het Masterplan nog steeds bij de tijd is en te gaan werken aan de opvolger van het Masterplan; het Ontwikkelings Perspectief Scheveningen. De conclusies van deze laatste monitor zijn daarom gelijk de eerste stap in het maken van het OP Scheveningen.

Wat is het resultaat van het beleid ?

In de linkerkolom worden de beleiduitgangspunten weergegeven, zoals genoemd in het Masterplan. Voor de duidelijkheid is ook de nummering van het Masterplan aangehouden, alleen zijn de uitgangspunten gebundeld per thema. In de rechterkolom worden concrete resultaten genoemd.



Algemeen

1. Hoofddoelstelling: integrale, duurzame kwaliteitsverbetering van Scheveningen-Kuststrook. De nadruk ligt op (de balans tussen) sociale kwaliteit (leefbaarheid en woonkwaliteit) en economische kwaliteit (verbetering van werkgelegenheid door ontwikkelingen in de toeristische en recreatieve sector). Daarnaast is de kwaliteit van de openbare ruimte en het milieu (de fysieke omgeving) belangrijk

De balans tussen sociale kwaliteit en economische kwaliteit is nagenoeg onveranderd gebleven. Het is economisch niet slecht gegaan in Scheveningen. De totale werkgelegenheid is licht gegroeid. Het toerisme heeft meer bezoekers opgeleverd. De werkgelegenheid in de horeca is in omvang wat teruggelopen (vooral als gevolg van de algemene economische ontwikkeling).

De verdere ontwikkeling tot aantrekkelijk woongebied is op beperkte schaal doorgegaan. (De woningvoorraad is met 1% toegenomen) Het algemene beeld is er een van stabiliteit; weinig ontwikkeling, en is in overeenstemming met de grote lijn van het Masterplan. Ook in de beleving van de bewoners – balans is tenslotte een subjectief begrip – was er sprake van stabiliteit. Globaal genomen zijn er nauwelijks significante verschillen tussen de scores in de verschillende jaren.

12. Vanwege de schaarse ruimte direct langs de kust is het van belang alleen die ontwikkelingen te stimuleren en toe te staan die passen in het beeld van de deelgebieden en daar een bijdrage aan leveren. Kantoorontwikkeling langs de kust biedt bijvoorbeeld geen toegevoegde waarde

Waar zich de gelegenheid voordeed, is gestuurd in de richting zoals in het Masterplan is aangegeven.

Voorbeelden hiervan zijn:

- Hotel Zeerust (van kantoor naar wonen met op de begane grond een publieksfunctie)
- Kleinschalige nieuwbouw zoals in Korendijkstraat;
- Chique nieuwbouw die is ingepast in het landschap aan de Groningsestraat
- Vervanging van verouderde woningen in de Kompasbuurt.

16. 'Meer zicht op zee' vormt een leidend thema bij toekomstige (inrichtings-) plannen voor de kuststrook

Dit is de afgelopen jaren als uitgangspunt in het gemeentelijk beleid gehanteerd en vormt onder andere een belangrijk uitgangspunt voor het stedenbouwkundige ontwerp van Sola-Morales. Daarnaast blijft het actueel, omdat het een uitgangspunt is bij de versterking van de zeewering.

Toerisme

4. Scheveningen is primair de badplaats van Scheveningen, Den Haag, Haaglanden en de Zuidvleugel van de Randstad en richt zich daarnaast op bezoekers uit de rest van Nederland en het buitenland

Discussiepunt voor het Ontwikkelingsperspectief Scheveningen is de regionale ambitie van het Masterplan versus de ambitie van de Structuurvisie (wereldstad aan zee).

7. Er wordt ingezet op verlenging van de verblijfsduur van toeristen en recreanten. Dit vraagt om nieuwe publiekstrekkingen en voorzieningen met een hoog kwaliteitsniveau die het toerisme ook buiten het seizoen stimuleren. De inrichting en het beheer van de openbare ruimte moeten hiervoor worden verbeterd

Voorbeelden van maatregelen die hierop gericht zijn:

- Nautisch centrum
- Beach Stadion.
- In 2005 pilot seizoensverlenging van de openstelling van de paviljoens.

Beleidsuitgangspunten

11. Evenementen (bij voorkeur meerdaags en passend bij de sferen van de kuststrook en de deelgebieden) moeten de groei van het verblijfstoerisme en de karakteristiek van de deelgebieden bevorderen

Evaluatie

Gerealiseerde evenementen zijn o.a.:

- Film by the sea
- North Sea Regatta
- Vuurwerkfestival
- Vliegerfestival
- Illuminada
- Vlaggetjesdag

Wonen

5. Wonen is een onmisbare functie binnen de kuststrook om Scheveningen daadwerkelijk onderdeel van Den Haag te laten blijven. Tevens versterkt wonen het sociaal-economische draagvlak van de stad.

De kuststrook is nagenoeg volledig bebouwd en er zijn niet veel grote locaties, die vanwege een slechte kwaliteit of verouderde bebouwing in aanmerking kwamen voor vernieuwing (m.u.v. de Olieberg). Er is in de beschouwde periode daarom geen grote productie van nieuwe woningen geweest. De productie die wel is gerealiseerd, vertoont de gewenste diversiteit voor de doelgroepen.

6. Het wonen in de kuststrook is bestemd voor brede groepen woonconsumenten. In de toekomst zal bij de aanpak van woongebieden een verschuiving naar meer hoogwaardig wonen optreden, waar mogelijk door uitbreiding en intensivering van het woonaanbod

In de haven is wel gebouwd in de duurdere sector.

Voorbeelden van bouwprojecten zijn

- Jongerenwoningen (Stevinstraat- Haringstraat)
- Duinvilla's (Groningsestraat)
- Plan Olieberg (bevat circa 150 woningen, waarvan 100 in de sociale sector, maar tevens 50 voor Parnassia in het kader van begeleid wonen)

Gebieden en locaties

3. Het drieluik Bad-Dorp-Haven vormt de essentie van de Scheveningse Kuststrook. Het drieluik dient behouden en verstevigd te worden door de onderscheidende sferen en functies te versterken

Passend in dit uitgangspunt is in Bad het Palaceplein verbeterd, wordt in Dorp de Keizerstraat heringericht en is in de Haven het sluisje nieuw ingericht.

10. Onderverdeling van de zone direct langs de kust in deelgebieden met eigen thema's en accenten biedt de beste voorwaarden om verschillende doelgroepen te bedienen en de kust als geheel aantrekkelijker te maken

Dit beleidsuitgangspunt is in de afgelopen jaren gehanteerd.

13. Het schiereiland tussen de zee en de Eerste Haven –het Noordelijk havenhoofd– leent zich voor intensivering met (zakelijke en) toeristische functies die goed aansluiten bij het gemengde karakter van de haven. Deze locatie vormt de 'voorpost' van de haven aan de boulevard.

De gewenste ontwikkeling is niet tot stand gekomen, omdat plannen in die richting niet financieel haalbaar bleken. Daarbij speelde mee dat de combinatie van deze functies met bestaande visserijbelangen lastig bleek. Het college heeft onlangs besloten om 2 varianten voor dit gebied te onderzoeken: uitbreidingsruimte voor de vissector bieden of – als de visbedrijven naar het Norfolk Line-terrein verhuizen – deze vervangen door stedelijke en/of toeristisch recreatieve functies.

Beleidsuitgangspunten

Evaluatie

14. In de plantontwikkeling voor de komende tien jaar ligt de functie van het gebied van de Norfolkline vast. In 2007 wordt bekeken op welke wijze en onder welke voorwaarden deze functies kunnen worden toegevoegd

In 2005 heeft Norfolk Line aangegeven in 2006 te willen vertrekken. Hiermee is dit beleidsuitgangspunt achterhaald. Het college heeft onlangs besloten om 2 varianten voor dit gebied te onderzoeken: uitbreidingsruimte voor de vissector bieden of stedelijke en/of toeristisch recreatieve functies.

15. Het zwaartepunt van nieuwe (toeristisch-recreatieve) ontwikkelingen liggen in Bad en Haven. Het tussengebied wordt zoveel mogelijk gevrijwaard van (te) dynamische ontwikkelingen. Nieuwe hoogbouw blijft beperkt tot Scheveningen-Bad; intensivering op het Noordelijk Havenhoofd blijft in vergelijking met Bad in hoogte beperkt

In het tussengebied hebben zich geen ontwikkelingen voorgedaan. Nieuwe hoogbouw in het havengebied heeft niet plaatsgevonden.

17. Het historisch erfgoed in de kuststrook wordt zo veel mogelijk beschermd, in het bijzonder door maatregelen in en om Scheveningen-Dorp

Dit uitgangspunt heeft - behoudens de renovatie van Politie/Brandweerkazerne in de Duinstraat 25 - nog niet geleid tot zichtbare resultaten, maar wel tot nog uit te voeren plannen voor hotel Zeerust, de Nieuwe Kerk (Duinstraat 4), de Badkapel en de Oude kerk. Aan de rand van het Dorp is het plan Olieberg (ook wel Kompasbuurt) gerealiseerd, waarvan een gedeelte als accent een grotere hoogte heeft gekregen. De Keizerstraat wordt heringericht met historische materialen. Het Museum Scheveningen wordt gerenoveerd.

Landschap

18. De landschappelijke en ecologische verbinding van noord naar zuid wordt niet direct langs de kust gezocht (afgezien van het strand), maar in de groene zone tussen Scheveningen en de rest van Den Haag. Dit bevordert de continuïteit en kwaliteit van het groen

Dit beleidsuitgangspunt heeft niet geleid tot maatregelen en staat ook niet ter discussie.

Kustverdediging

19. De uitwerking van het Rijksbeleid ten aanzien van de kustverdediging op de lange termijn vraagt in Scheveningen om maatwerk. Maatregelen tot versterking van de zeekering moeten rekening houden met de economische functie en de gedane investeringen en dienen de ontwikkelingsmogelijkheden zo min mogelijk te beperken

Dit uitgangspunt is met succes ingebracht in de planvorming voor de versterking van de "zwakke schakels" in de kustverdediging.

Parkeren en bereikbaarheid

2. Behoud en verbetering van de leefbaarheid voor de bewoners van de kuststrook gaat hand in hand met de economische ontwikkeling. Hierbij wordt in elk geval ingezet op vermindering van de parkeerlast

Uit de monitoring blijkt dat er veel maatregelen zijn genomen ter vergroting van de leefbaarheid. De waardering voor de leefbaarheid is weinig veranderd en onverminderd hoog. De parkeerlast is echter niet afgenomen.

Beleidsuitgangspunten

8. De groei van het toerisme mag niet leiden tot een verdere toename van de overlast van het autoverkeer. Openbaar vervoer en langzaam vervoer moeten de groei opvangen
9. Om de overlast van het autoverkeer te beperken, wordt in heel Scheveningen betaald parkeren ingevoerd en het aantal parkeerplaatsen in Scheveningen-Bad bevroren. Betere voorzieningen voor het openbaar vervoer, fietsers en alternatieve vervoerswijzen – in samenwerking met transferia buiten de kuststrook- moeten de bezoekersstromen in goede banen leiden

Openbare ruimte

20. Versterking van de identiteit van Bad, Dorp en Haven wordt vertaald in bijzondere inrichtingen van de openbare ruimte. De Boulevard komt als verbindende schakel tussen de drie gebieden tot uitdrukking in een over de gehele lengte samenhangende en meer eenduidige inrichting. In elk geval wordt ingezet op vermindering van de parkeeroverlast

Evaluatie

In 2005 is de pilot vrije busbaan aan de van Alkemadelaan uitgevoerd. Deze pilot wordt momenteel geëvalueerd. Hierbij zijn de volgende problemen gesignaleerd:

- Klachten uit Duinzigt
- Moeilijke kruispunt wisselingen

Betaald parkeren is nog niet in heel Scheveningen ingevoerd. Het aantal parkeerplaatsen in Bad is wel bevroren. Door de herinrichting van het Palaceplein en de aanleg van een opmerkelijk mooie fietsstalling op dit plein, is voorzien in betere voorzieningen voor het openbaar vervoer en fietsers. Groot probleem blijft echter de stalling van fietsen op de boulevard. Uitgangspunt blijft dat er genoeg vrije stallingmogelijkheden blijven bestaan. Die zijn nu nog niet aanwezig.

De visie op de herinrichting van de boulevard van architect Sola Morales is opgesteld en vastgesteld. Vervolgens is deze visie ingebracht in de planvorming voor de kustverdediging. In de laatste vastgestelde stap in de besluitvorming hierover, is gekozen voor een variant, waarin de Visie Boulevard prima past.



Hoe gaat het met de leefbaarheid ?

Door de jaren heen zijn de bewoners in het algemeen positief over Scheveningen: voor hun directe woonomgeving geven ze een rapportcijfer van 7,6. Wat in de tussentijdse monitors als belangrijkste aspect in deze positieve beleving geldt, is dat de bewoners in overgrote mate uitspraken, dat ze zich veilig voelden in hun eigen buurt. Daarbij gaat het om bijvoorbeeld de frequentie van persoonlijke misdrijven zoals beroving, geweldsdelicten en lastiggevallen worden op straat: in 2002 sprak 86% en in 2004 83% van de bewoners uit niet betrokken te zijn geweest bij dergelijke voorvallen in de eigen buurt.

De positieve kijk van de bewoners op hun buurt draagt bij aan het positief beleven van Scheveningen. Zo vond 78% (in 2002) en 75% (in 2004) dat hun buurt de afgelopen periode tenminste gelijk is gebleven of er op vooruit is gegaan. Ook voor de nabije toekomst was er een positief beeld: 80% van de bewoners in 2002 en 72% van de bewoners in 2004 geloofde dat hun buurt de komende jaren tenminste gelijk zou blijven of erop vooruit zou gaan. Overigens is hier wel sprake van een afname in het positieve beeld van de ontwikkelingen in de buurt.

De gehechtheid aan de eigen buurt geeft ook aan dat de bewoners positief ten opzichte van Scheveningen staan. 87% van de bewoners in 2002 en 84% in 2004 heeft een hechte tot zeer hechte band met de eigen buurt. Daarbij maakt het niet uit of men er nog maar enige jaren woont of al 20 tot 30 jaar: de waardering is nagenoeg gelijk. De tevredenheid over de buurt komt ook tot uiting in de waardering voor buurt- en speelvoorzieningen en de beoordeling over de buurt.

Minder positief spreken de Scheveningers zich uit over de staat van de openbare ruimte en het gemeentelijk onderhoud. Beide aspecten worden als 'net voldoende' beoordeeld en hierin is geen verbetering te constateren. De bewoners ervaren als overlast: bekladding van muren, rommel op straat en vernielingen en zijn minder tevreden over onderhoud van wegen, straten, fietspaden en openbaar groen. Als grootste hinder wordt hondenpoep gezien: maar liefst ruim 90% van de ondervraagden, zowel in 2002 als in 2004, zegt hier last van te hebben.

Zowel in 2002 als in 2004 zegt 13% van de bewoners betrokken te zijn geweest bij de planvorming van het Masterplan. Dat is een gering deel van de bevolking, maar het zijn nog altijd grote aantallen deelnemers. Ongeveer tweederde van deze bewoners is tevreden over de wijze waarop de contacten met de gemeente verliepen (met een toenemende tevredenheid in 2004 ten opzichte van 2002, 72% ten opzichte van 65%).

Vergeleken met de rest van Den Haag:

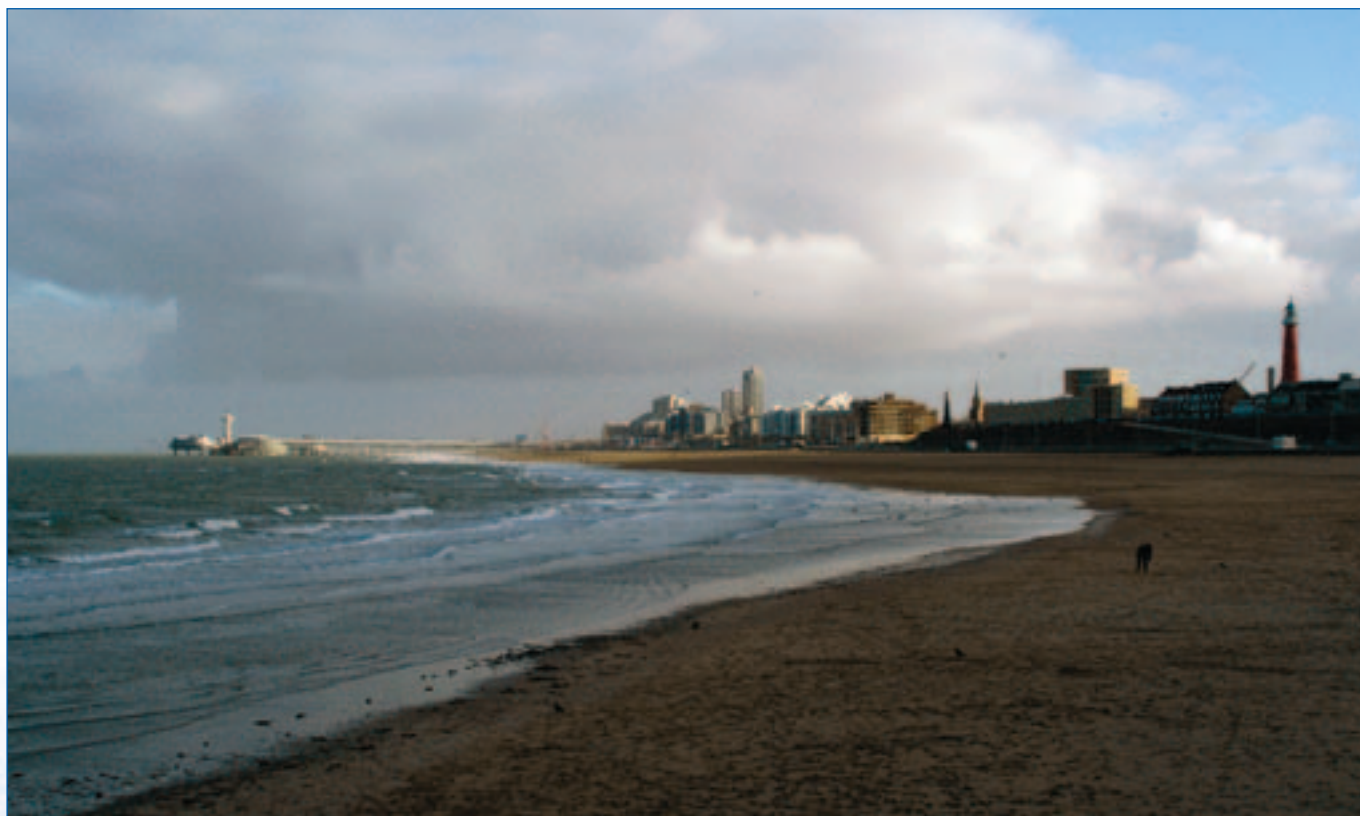
De Scheveningers waarderen hun woonomgeving gemiddeld met een 7,9, terwijl de Hagenaar de woonomgeving gemiddeld met een 7,0 waardeert. Daarentegen is slechts 40% van de Scheveningers tevreden over het parkeren tegenover 49% van de Hagenaars.

In zijn algemeenheid scoort Scheveningen in 2004 als gebied ten opzichte van Den Haag totaal voor wat betreft de waardering van de woonomgeving zeer goed. Dit niveau van waardering wordt ook gehaald in de stadsdelen Loosduinen, Haagse Hout en Leidschenveen/Ypenburg.

Hoe gaat het met de economie ?

Het Scheveningse bedrijfsleven kent vooral veel horeca, gezondheids- en welzijnszorg, detailhandel, zakelijke en overige diensten en visserij. In onderstaande tabel is een overzicht geven van het aantal vestigingen in 2004 en het aantal werkzame personen in deze sectoren in 2004. Tussen haakjes staan de getallen uit het jaar 2000. Het betreffen hier overigens alleen de officiële werkgelegenheidscijfers. Familiewerk en seizoenswerk worden niet meegenomen in onderstaande tabel.

Omschrijving Stadsdeel Scheveningen	Aantal vestigingen in		Aantal werkzame personen in	
	2000	2004	2000	2004
Horeca	(282)	248	(1705)	1429
Gezondheids- en welzijnszorg	(84)	91	(928)	1195
Detailhandel en reparatie	(440)	384	(1423)	1401
Zakelijke en overige diensten	(437)	406	(2276)	2335
Visserij/kweken van vis	(8)	6	(253)	343



De totale werkgelegenheid is tussen 2000 en 2004 iets toegenomen en was in 2002 het grootst. Opmerkelijk is de afname bij zowel het aantal vestigingen als het aantal werkzame personen bij de horeca. Deze afname was in de economisch slechte jaren 2002 en 2003 het grootst, om in 2004 weer te stabiliseren.

De gezondheids- en welzijnsdiensten vertonen groei, met name in het jaar 2002.

Het aantal vestigingen in de sector visserij vertoont een gestage teruggang. Het aantal werkzame personen is in 2001 flink gegroeid; in de jaren daarna weer afgenomen en de laatste twee jaar ongeveer stabiel op een aanzienlijk hoger niveau dan in 2000.

Als beleid stond in het Masterplan toename van de werkgelegenheid in de horeca. Die is echter in 2004 met 16% afgenomen ten opzichte van 2000. Dit is met name in de – economisch slechte – jaren 2001 en 2002 gebeurd. Daar staat echter tegenover dat uit het Bezoekersonderzoek blijkt dat het aantal bezoekers, de verblijfsduur en de gemiddelde bestedingen zijn toegenomen.

Wat de winkels betreft zien we schaalvergroting, het aantal winkels is afgenomen maar het vloeroppervlak per winkel is toegenomen. De omzet per m² vloeroppervlak is ook toegenomen, met 28%, van € 6.213 per m² in 2000 naar € 7.973 per m² in 2004. Dit komt door inkomensverbetering van de Scheveningers maar ook doordat er meer klanten van buiten Scheveningen zijn gekomen.

Conclusies.

- a. Veruit de meeste van de maatregelen uit het Masterplan zijn uitgevoerd.
- b. De Scheveninger heeft over de periode van 2001 tot en met 2004 in het algemeen een positief beeld van Scheveningen. Hij/zij waardeert dat gemiddeld met een 7,5 als rapportcijfer, waarbij deze waardering door de jaren heen niet veranderd is. De waardering voor de buurt brengt de Scheveninger tot uiting in zijn positieve gevoel over veiligheid, zijn tevredenheid over de (buurt)voorzieningen en zijn positieve houding ten opzichte van ontwikkelingen van zijn buurt. Dit positieve beeld wordt enigszins aangetast door de minder optimistische verwachtingen, die de Scheveninger heeft over de ontwikkeling van zijn buurt. Hoewel de mening hieromtrent nog erg positief is, is een afnemende lijn waarneembaar. Minder positief is de Scheveninger over de buitenruimte. In het algemeen blijft de mening over de netheid van de buurt aan de zuinige kant. De Scheveninger geeft hiervoor een 6,5. Met name de overlast van hondenpoep wordt door bijna alle Scheveningers gedeeld. Verder beoordeelt men de staat van de openbare ruimte en het gemeentelijk onderhoud als net voldoende. Wat de bereikbaarheidsaspecten betreft, is de Scheveninger zeer tevreden over het openbaar vervoer; wordt de verkeersveiligheid als voldoende gewaardeerd, maar is men in meerdere mate ontevreden over de parkeergelegenheid.

c. De balans tussen en economische kwaliteit is nagenoeg onveranderd gebleven. Het is economisch niet slecht gegaan in Scheveningen. De totale werkgelegenheid is licht gegroeid. Het toerisme heeft meer bezoekers opgeleverd, die meer hebben uitgegeven en langer zijn gebleven. De verdere ontwikkeling tot aantrekkelijk woongebied is op beperkte schaal doorgegaan. (De woningvoorraad is met 1% toegenomen) Het beeld is er een van stabiliteit en geen grootschalige ontwikkeling, en is in overeenstemming met de grote lijn van het Masterplan. De werkgelegenheid in de horeca is teruggegaan, in plaats van toegenomen, zoals het uitgangspunt van het Masterplan was.

d. Ondanks kanttekeningen heeft monitoring zin. Het houdt de plannenmakers bij de les en houdt de betrokkenheid bij de planvorming van de bewoners en ondernemers vast.

Hoe nu verder ?

In de afgelopen 5 jaar is de tijd niet stil blijven staan. Er zijn plannen gemaakt voor de Boulevard, voor de kustverdediging, Norfolk Line heeft aangegeven te vertrekken, er is een structuurvisie vastgesteld voor Den Haag enz. Het is daarom nu tijd om te kijken of het beleid van het Masterplan nog steeds bij de tijd is en te gaan werken aan de opvolger van het Masterplan; het Ontwikkelings Perspectief Scheveningen. In het Ontwikkelingsperspectief moeten de beleidsuitgangspunten van het Masterplan opnieuw worden bekeken, rekening houdend met nieuwe ontwikkelingen die zich na het vaststellen van het Masterplan hebben voorgedaan en de resultaten van 5 jaar Masterplan.

Vanuit dit laatste zullen de volgende onderwerpen op de agenda moeten staan:

- verbetering van de werkgelegenheid in de toeristische en de recreatieve sector, dit beleidsuitgangspunt heeft niet het gewenste resultaat opgeleverd
- de ontwikkelingen in de haven; de nieuwe beleidsuitgangspunten voor het Norfolk Line-terrein en het Noordelijk Havenhoofd.
- blijvende aandacht voor het wonen. De beleidsuitgangspunten t.a.v. differentiatie naar woningtype en woonmilieu zijn vertaald in de gerealiseerde plannen, maar dat waren er wel weinig.
- blijvende aandacht voor verlenging van de verblijfsduur van toeristen en recreanten
- behoud en verbetering van de leefbaarheid. (Meer) aandacht voor het “buiten gebeuren” in beheer- en onderhoudsprogramma’s kan de tevredenheid van de Scheveninger op dit punt opvijzelen.
- vermindering van de parkeerlast. Dit beleidsuitgangspunt heeft kennelijk nog niet geleid tot voldoende maatregelen. Het parkeren is ook een van de weinige onderwerpen waar de Scheveninger negatiever over denkt dan het gemiddelde van Den Haag

Tenslotte is gebleken dat Scheveningers nadrukkelijk betrokken willen worden bij het maken van plannen voor hun wijk. Ook bij het opstellen van vervolgplannen zal de gemeente de bewoners en ondernemers weer betrekken. De bestaande overlegorganen, zoals het Adviesplatform Scheveningen en het Toeristisch Beleidsplatform moeten daarbij ook ingeschakeld worden.



Projecten Masterplan Scheveningen Kuststrook

Laatste stand van zaken

■ Groen	= Uitgevoerd of besloten tot uitvoering;
■ Geel	= nog in onderzoek;
■ Rood	= (nog) niet uitgevoerd of onderzocht,
■ Blauw	= (onderzocht en) niet wenselijk/haalbaar

Scheveningen - Bad (B)

■ B1 Totaal aantal parkeerplaatsen in Scheveningen-Bad bevroeren

Het aantal openbare parkeerplaatsen in Scheveningen-Bad blijft op het afgesproken maximale aantal van 4650. Bij de eventuele bouw van een parkeergarage zal afhankelijk van de capaciteit van de garage een zelfde aantal parkeerplaatsen uit het straatbeeld verdwijnen.

■ B2 Verbeteren voetgangersrelatie Palaceplein - Promenade – Pier

Het idee was om een bovenlangse verbinding (bijv. een voetgangersviaduct) te maken tussen de Pier en de Palace Promenade. Dit zou echter een ongewenste breuk in het Boulevardgebied geven. Nu worden er plannen gemaakt om toegang tot de Palace Promenade aan Boulevardzijde te verbeteren. De toegang tot de pier is in 2004 verbeterd met een trap en een hellingbaan voor invaliden.

■ B3 Herinrichting Palaceplein

In 2003 is het Palaceplein heringericht en in 2005 opende de Biesieklette hier haar nieuwe fietsenstalling inclusief openbare toiletten. Hiermee is de herinrichting van het Palaceplein klaar. De fietsenstalling kreeg in 2005 een nominatie voor de Nieuwe Stad Prijs in de categorie kleinschalige projecten.

■ B4 Verlichtingsplan Boulevard/Illuminada

Het lichtfestival 'Illuminada' is geweest in november 2005. Het evenement wordt in het eerste kwartaal van 2006 geëvalueerd.

■ B5 Maximale hoogte voor hoogbouw in Bad stellen op ca.70 meter

Aan de kust komt alleen Scheveningen-Bad in aanmerking voor hoogbouw tot een hoogte van 70 meter. De bestaande woontoren Leonardo da Vinci blijft met ruim 100 meter de enige zeer hoge toren aan de kust. Voorwaarde voor nieuwe hoogbouw is dat de bereikbaarheid per openbaar vervoer en auto verbeterd. (Hoogbouwvisie Den Haag)





Windvang

- **B6 Geen hoogbouw op het puntje van de Pier - tenzij sprake is van een bijzondere verrijking van de horizon**
Dit uitgangspunt blijft gelden.

- **B7 Randstad Rail naar Scheveningen-Bad**
Het uitgangspunt voor het doortrekken van een openbaar vervoerlijn is dat deze aansluit op een van de hoofdstations in Den Haag (CS of HS). Voortvloeiend uit de Structuurvisie Den Haag 2020 onderzoekt de gemeente een koppeling van lijn 11 aan randstadrail via CS, met een verlenging naar Scheveningen Haven.

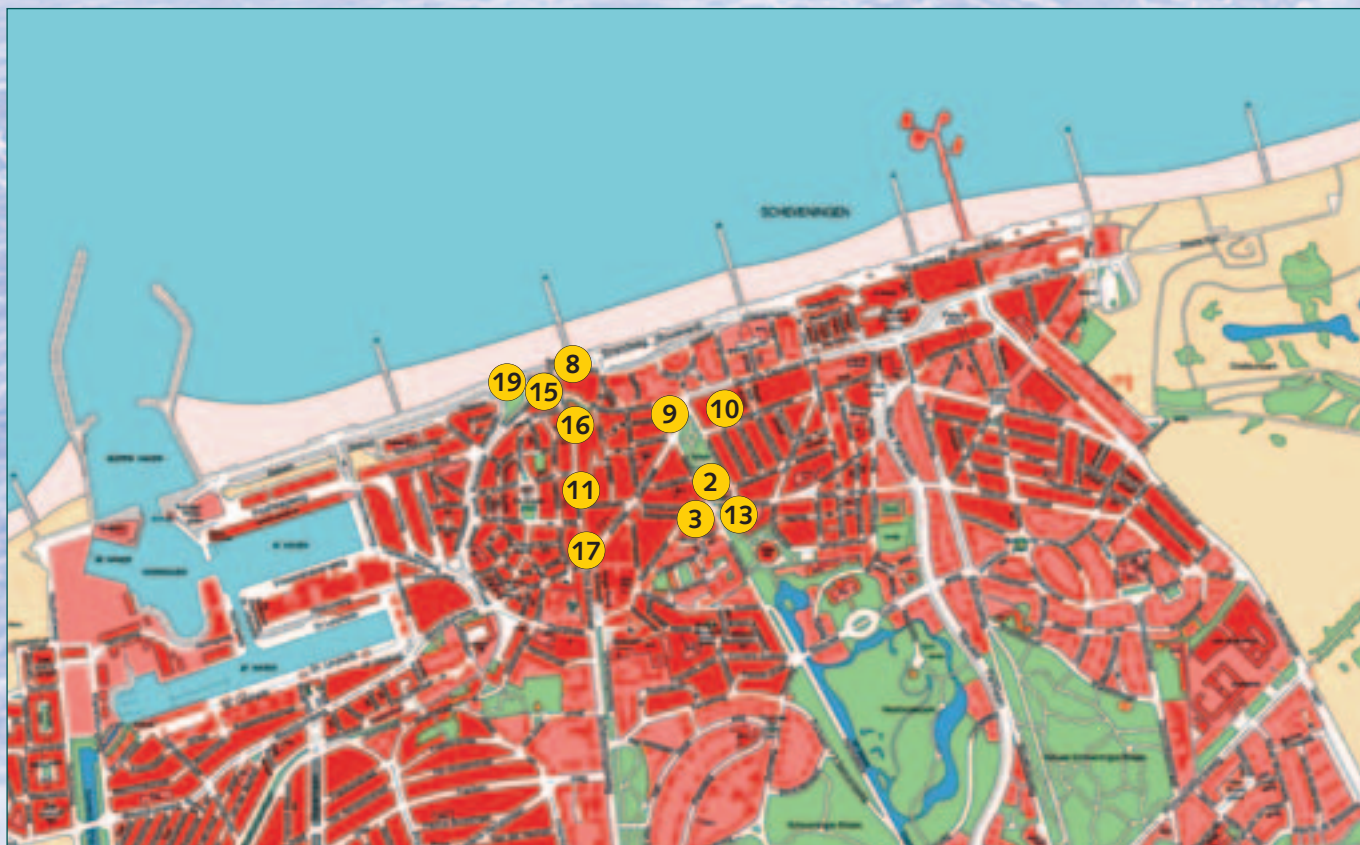
- **B8 Handhaven tramremise op huidige locatie**
De tramremise blijft aan de Harstenhoekweg.

- **B9 Zoeken naar mogelijke locaties voor hotelvestigingen**
De gemeente heeft een aantal keer geprobeerd geïnteresseerden te vinden voor de bouw van een hotel in de 2e haven, maar tot dusver tevergeefs. Ook pogingen om Zeerust weer een hotelfunctie te geven zijn niet gelukt (zie ook D15). Er is wel een bouwplan ingediend voor een budgethotel aan de Gevers Deijnotweg.

Scheveningen - Dorp (D)

- **D1 Groenimpuls voor Scheveningen-Dorp**
Er zijn op verschillende locaties groenvoorzieningen aangepakt: - opgeknapt en beplanting Dr. de visserplein, hoek Weststraat (2002), - groen rondom de Windvang, Kanaalpark (2002), - groen Heemraadstraat (2003), - groen Korendijkstraat/Werffstraat (2003), - renovatie groen Havenkade (2003), - groen Schepenplein (2004), - groen Sleepnetstraat (2005), - groen Loggerstraat (2005), - groen Badhuisweg, hoek Stevinstraat (2005).

- **D2 Opwaardering van Kanaalpark voor uitbreiding van speelvoorzieningen**
Het Kanaalpark is aangepakt en 'heropend' op 19 september 2002. In overleg met buurtbewoners is er een skatebaan gerealiseerd in de Windvang.





Circusplein

De skatebaan werd genomineerd voor De Nieuwe Stadsprijs, in de categorie kleinschalige projecten.

- *D3 Onderzoek doortrekken water tot aan Neptunusstraat*
Uit het onderzoek bleek dat het doortrekken van water naar de Neptunusstraat te duur is. De raadscommissie LMS is hierover op 7 september 2001 geïnformeerd.
- *D4 Opstellen verkeerscirculatieplan Scheveningen-Dorp: onderzoek naar auto arm maken van Scheveningen-Dorp in samenhang met aanpak openbare ruimte*
Een verkeerscirculatieplan is gemaakt (6 mei 2003). Scheveningen-Dorp wordt ontsloten door de Scheveningseweg. De Nieuwe Parklaan speelt voornamelijk een rol bij de ontsluiting van Scheveningen-Bad op drukke dagen. De Scheveningseweg wordt, omdat hier geen bewegwijzering richting Scheveningen is geplaatst, voornamelijk gebruikt door mensen die bekend zijn en een bestemming in Scheveningen-Dorp hebben. De Keizerstraat krijgt een nieuwe inrichting en zal op gezette tijden worden afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.
- *D5 Opwaarderen openbare ruimte Scheveningen-Dorp*
De Keizerstraat en de Kalhuisplaats worden opnieuw ingericht, zie ook D17 en S20. De herinrichting van de Keizerstraat gebeurt vanaf 1 maart 2006. De herinrichting van de Kalhuisplaats wordt meegenomen in de Scheveningen Boulevard Visie.
- *D6 In Scheveningen-Dorp in elk nieuwbouwplan extra parkeerplaatsen opnemen*
Extra parkeerplaatsen om de parkeerdruk te verminderen blijft onverminderd een belangrijk item in de Nota Parkeren en Wonen.

Extra parkeerplaatsen zijn nog niet vaak gerealiseerd bij nieuwbouwplannen door ruimtegebrek of omdat het te duur is.

- *D7 Onderzoek naar mogelijkheden voor ondergrondse parkeergarages in/nabij Scheveningen-Dorp, in combinatie met belanghebbenden parkeren.*
De gemeente onderzoekt de mogelijkheden van een ondergrondse of half verdiepte parkeergarage aan de Badhuiskade. Op initiatief van het Holland Casino en het Circustheater wordt ook onderzocht of onder het Circusplein een garage gemaakt kan worden.
- *D8 Verbinding Keizerstraat/Boulevard (voorheen Balkon aan Zee)*
Een betere verbinding is een uitgangspunt bij de Boulevard Scheveningen visie.
- *D9 Herstel panden Badhuiskade/Havenkade*
Dit plan is uitgevoerd in 2004.



■ *D10 Sophia-stichting opknappen*

Woningbeheer heeft een nieuw plan laten maken, dat voldoet aan de eisen van monumentenzorg en tegemoet komt aan een aantal bezwaren van omwonenden.

Het plan bestaat uit de bouw van 2 appartementen en 3 maisonnettes in de oudbouw en 16 nieuwbouw appartementen en 8 stadswoningen op het achterterrein. Verder komen er 38 parkeerplaatsen (zie ook punt D6 voor wat betreft parkeerplaatsen). De start van de bouw is nu nog afhankelijk van bouwvergunningsprocedure. De bouwvergunningaanvraag wordt ingediend in februari 2006.

■ *D11 Keizerstraat permanent verlichten*

Dit wordt meegenomen bij de herinrichting.

■ *D12 Wijkfietsparkeerplan voor Scheveningen-Dorp*

Het stadsdeel Scheveningen heeft budget gereserveerd voor het op verzoek van bewoners plaatsen van fietsbeugels. Het budget bedraagt € 12.000 per jaar.

■ *D13 Handhaven Museum Scheveningen aan de Neptunusstraat*

Museum Scheveningen is vanaf 1 maart 2005 gesloten voor een ingrijpende renovatie. Museum Scheveningen en het Zeemuseum gaan per 1 juli 2006 samen en aan de Neptunusstraat verder als MuZee Scheveningen.

■ *D14 Scheveningen-Dorp vrijwaren van hoogbouw*

Dit uitgangspunt blijft gelden.

■ *D15 Hotel Zeerust weer als hotel*

Een nieuwe hotelfunctie in voormalig hotel Zeerust is financieel niet haalbaar. Dit geldt ook voor een openbare functie op de bel-etage. Nu is het plan om dit gemeentelijke monument te restaureren en hier 12 appartementen

ten te bouwen en een openbare functie op de begane grond langs de Keizerstraat. Ook zijn er extra eisen gesteld aan de inrichting van het voorterrein aan de strandweg (zie ook punt D5).

■ *D16 Herinrichting openbare ruimte Keizerstraat*

In maart start de herinrichting. De vernieuwde Keizerstraat kent een zomer- en een winterregime. In de zomer wordt de Keizerstraat een wandelpromenade en in de winterperiode moet het een doorstroom creëren. Dit is in overeenstemming met het verkeerscirculatieplan in punt D4. De parkeerplaatsen die komen te vervallen in de Keizerstraat zijn verplaatst naar het Dr. de Visserplein. De aanleg hiervan is gereed.

■ *D17 Instellen winkelmanager Keizerstraat*

Sinds september 2004 is er een winkelmanager actief in de Keizerstraat.

■ *D18 Zondagsrust in Scheveningen-Dorp*

De zondagochtendrust in Scheveningen-Dorp is gewaarborgd. Evenementen mogen pas vanaf 13.00 uur plaatsvinden.

■ *D19 Omleggen tramlijn 11 benutten voor mogelijke groenimpuls*

Uit studies blijkt dat omleggen van tramlijn 11 niet haalbaar is. Wel is er wat groen bijgekomen in het trace van lijn 11 bij de Jacob Pronkstraat. (Onderzoek Openbaar vervoer naar Scheveningen Haven, 2003)

■ *D20 Bebouwing van openbare ruimte in Scheveningen-Dorp zal niet aan de orde zijn*

Dit uitgangspunt is nog steeds een randvoorwaarde bij nieuwe bouwplannen.





Scheveningen - Haven (H)

■ H1 Ontwikkeling Noordelijk Havenhoofd

In het Masterplan werd uitgegaan dat Norfolk Line bleef. Nu Norfolk Line vertrekt worden de beleiduitgangspunten voor het Norfolk Line-terrein en het Noordelijk Havenhoofd heroverwogen. Hiervoor heeft het college een adviescommissie onder leiding van professor A. van der Zwan geconsulteerd. Het college heeft onlangs besloten om twee varianten voor de ontwikkeling van het Noordelijk Havenhoofd te onderzoeken: als uitbreidingsruimte voor de vissector of- als de visbedrijven naar het Norfolk Line-terrein verhuizen – als een gebied met stedelijke en/of toeristische recreatieve functies.

■ H2 Randvoorwaarden meegeven aan ontwikkelaars(s) Noordelijk Havenhoofd

De randvoorwaarden zijn meegegeven met de Programmaproef Noordelijk Havenhoofd. Vier geselecteerde projectontwikkelaars hebben vervolgens in 2000 aan een prijsvraag voor de ontwikkeling van het gebied meegedaan. De prijsvraag heeft niet geleid tot een haalbaar plan.

■ H3 Opnemen parkeergarage voor ca. 700 plaatsen in bouwplan Noordelijk Havenhoofd

De gemeente onderzoekt twee varianten voor de ontwikkeling van het Noordelijk Havenhoofd (zie H1). In één daarvan is een grote parkeergarage opgenomen.

■ H4 Zo goed mogelijke randvoorwaarden scheppen voor ontwikkeling van visserij

In 2004 is onderzoek gedaan naar het toekomstperspectief van de visserij in Scheveningen Haven met als conclusie dat er toekomst is voor de visserijsector. De gemeente en de visserijsector moeten dan wel samen actie ondernemen. Het uitgangspunt van randvoorwaarden scheppen blijft onverminderd gelden in alle uit te voeren onderzoeken en heroverwegingen van de beleidsuitgangspunten naar aanleiding van het vertrek van de Norfolkline. Het college heeft dit onlangs nog eens bevestigd.

■ H5 Vierde Haven: uitkomsten onderzoek Kamer van Koophandel inbrengen in het Masterplan

Het plan voor de 4e haven bleek financieel onhaalbaar. Door het vertrek van de Norfolkline is de noodzaak ervan ook weggevallen. In studies voor de Structuurvisie wordt het idee voor de lange termijn open gehouden.

■ H6 Extra aandacht dat karakter en functies in Haven een aanvulling zijn op Bad

Deze toezegging wordt opgenomen als randvoorwaarde voor ontwikkelingen in beide gebieden.



- **H7 Brug over De Pijp: beweegbare brug die leidt tot vermindering groei verkeersdruk Westduinweg.**
Dit is onderzocht voor het verkeerscirculatieplan. Conclusie is dat een brug een te zwaar middel is om de Westduinweg te ontlasten, volgens het onderzoeksbureau is de intensiteit van het verkeer daar niet hoog genoeg voor. Ook zal een brug hinder veroorzaken voor het scheepvaartverkeer. Zeiljachten zullen moeten wachten tot deze geopend wordt, wat een verslechtering is ten op zichten van de situatie nu. Zie ook H18.
- **H8 Vriendelijker vormgeving Westduinweg (verbeteren oversteekbaarheid) en herinrichting pleintje tussen Dr. Lelykade en Westduinweg**
De vormgeving is verbeterd met het ontwerp en aanleg van de Duindorpdam. Aan het ontwerp voor het pleintje bij de van Bergenstraat wordt op dit moment gewerkt.
- **H9 Vernieuwing Duindorpbrug**
Er is 26 september 2002 het besluit genomen om de Duindorpbrug te vernieuwen met een nieuwe (schuine) dam. De Duindorpdam is in 2005 feestelijk in gebruik genomen.
- **H10 Belemmeringen voor scheepvaart door bebouwing bij havenmond voorkomen**
De functie van de haven voor de scheepvaart staat niet ter discussie. De toegankelijkheid van de haven vanaf zee is zeer belangrijk en mag daarom niet negatief beïnvloedt worden door bebouwing.
- **H11 Verbeteren OV-ontsluiting Scheveningen-haven met herkenbare halte**
Uit studies is gebleken dat omleggen van tramlijn 11 via Scheveningen-Haven niet haalbaar is, evenmin als het omleggen van een buslijn. (Onderzoek Openbaar vervoer naar Scheveningen Haven, 2003).
- **H12 Locatie Vaarwegmarkeringsdienst bestemmen voor bijzondere woondoelelgroep**
Het gebouw is in gebruik genomen door het Joegoslavië Tribunaal.
- **H13 Herontwikkeling locatie Visserhavenstraat**
Het uitgangspunt was om de locatie Visserhavenstraat (waar de strandvegers van stadsbeheer staan) te ontwikkelen tot een woningbouwlocatie. Een stedenbouwkundige studie uit 2003 heeft echter niet geleid tot voorstellen voor dit terrein. In 2006 wordt bij de ontwikkeling van het Noordelijk Havenkwartier afgewogen of herontwikkeling mogelijk is.
- **H14 Onderzoeken mogelijkheden uitbreiding en verbetering jachthaven**
Het hellingbedrijf wordt omgebouwd naar een jachtwerf, aan voorzijde van de 2e haven is extra ruimte gecreëerd voor jachten. Daarnaast is er een nieuwe waterindeling. Toch is er nog steeds een lange wachtlisjt voor een aanlegplaats.
- **H15 Activiteiten in de haven zichtbaar maken: weekmarkt en project 'industriële toerisme'**
Voor Seaport, een Interreg IIIB Europees subsidieproject, is onderzoek verricht naar de economische activiteiten in de haven. Hieruit blijkt dat nog nader onderzoek moet worden verricht, naar ontwikkelingsmogelijkheden van diverse economische activiteiten. Dit moet dan samen met onder andere de visserijsector en de VVV gebeuren.
- **H16 Verbeteren omgevingskwaliteit haven en verbeteren flaneermogelijkheden rond haven**
De omgevingskwaliteit blijft onverminderd een belangrijk uitgangspunt voor een eventueel nieuwe inrichting van de haven. In de haven zijn wel al extra bankjes geplaatst en nieuwe paviljoens geopend.
- **H17 Aanlegmogelijkheden cruiseschepen bezien**
Onderzocht wordt of er ruimte is voor chartervaart (van dagtrips tot enkele dagen varen). Grote vervoerders zoals Stena-Line (grote cruiseschepen) kunnen niet in de haven komen, omdat de havenmond en achterliggende haven niet genoeg ruimte biedt om te kunnen draaien.
- **H18 Geen grote belemmeringen voor beroeps- en pleziervaart bij de brug over de Pijp**
Onderzoek naar een brug over de Pijp heeft als conclusie opgeleverd dat een brug hinder zal veroorzaken voor met name de pleziervaart. Daarom is besloten geen brug te bouwen.
- **H19 Zoeken van alternatieve locatie voor het Zeemuseum in/nabij de haven**
Het Zeemuseum gaat samen met het Museum Scheveningen in de Neptunusstraat en wordt per 1 juli MuZee Scheveningen.
- **H20 Evt. hoogbouw in de Haven beperken tot Noordelijk Havenhoofd en hoogte van 35 - 40 m.**
Dit blijft een uitgangspunt bij eventuele ontwikkelingen.

■ *H21 Nautisch Centrum / Landhoofd C*
Op landhoofd C komt het Nautisch Centrum Scheveningen. In het centrum komen hotelappartementen een jachtwerf, zeilcentrum, horeca, bedrijfsruimten, detailhandel en een parkeergarage. De eerste paal voor de jachtwerf werd op 12 januari jl. geslagen. Begin 2007 zal naar verwachting de bouw van het Nautisch Centrum zelf starten.

■ *H22 Hotel in de Haven*
Er komen hotelappartementen in het Nautisch Centrum en Jachtwerf. Daarnaast zijn er nog mogelijkheden op de 4e mast locatie en het Noordelijk Havenhoofd. De voorkeur hier heeft een hoogwaardig hotel met conferentieruimte of een kleinschalig special-interest hotel.

Strand en Boulevard (S)

■ *S1 Inzet om beheercategorie 5 toe te passen in de kuststrook*
Per 2002 wordt op de Zeereep, de Boulevard en de Strandweg het volgende beheerregime toegepast: - van mei t/m oktober beheercategorie 5 in het weekend, - in het zomerseizoen dagelijks beheercategorie 5, - in de overige maanden beheercategorie 4.

■ *S2 Cameratoezicht Boulevard*
Er bestaan op dit moment géén plannen voor verdere uitbreiding van het cameratoezicht, omdat uit de evaluatie van de hotspot Boulevard gebleken is dat



problemen ook zonder cameratoezicht afdoende aangepakt kunnen worden. Mocht hier verandering in komen, zal door politie Haaglanden een nieuwe (stedelijke) veiligheids-scan moeten worden uitgevoerd, waarin de noodzakelijkheid van het cameratoezicht ter plaatse en de prioriteit van de locatie inzichtelijk gemaakt dient te worden.

■ *S3 Betere regulering van windsurfen en kite-surfen*
Het wind- en kitesurfen is geconcentreerd op het surfstrand bij het Noordelijk Havenhoofd. Hier worden in 2006 ook kleedruimten en douches aangelegd.

■ *S4 Indeling strand in deelgebieden met bepaalde sfeer en thema's*
De volgende deelgebieden zijn vastgesteld:

- Noordelijk havenhoofd: sportstrand
- Bij het Kurhaus familiestrand
- Bij Zwarte Pad jongerenstrand.

 Bij toevoeging van functies wordt ook uitdrukkelijk gekeken of deze past bij de sfeer en doelgroep.



- **S5 Mogelijke bebouwing parkeerterrein voor Seinpostduin**
Dit terrein is opgenomen in de Boulevard Scheveningen Visie. Onderzoek naar wenselijkheid van bebouwing op deze plek komt daarmee te vervallen.
- **S6 Aantal strandtenten bevrozen en waar mogelijk terugbrengen**
Het bestemmingsplan waarin het aantal strandpaviljoens is vastgelegd (en bevroren) wordt in 2006 aangeboden ter vaststelling in de Gemeenteraad.
- **S7 Mogelijkheden voor herschikken strandpaviljoens door uitruil met vaste bebouwing**
Dit is niet gebeurd. Er is wel een proef gedaan met seizoensverlenging van strandpaviljoens met 1 maand in het zomerseizoen van 2005. De seizoensverlenging is reeds geëvalueerd. Sommige strandtenten willen jaarrond uitbreiding. De mogelijkheden hiervoor worden bekeken in het bestemmingsplan.
- **S8 Verbetering aansluiting Boulevard - rotonde - Zwarte Pad en aparte doorsteek voor wandelaars van Zwarte Pad naar Oostduinen**
De aparte doorsteek ligt in het speciale 'Habitatgebed' van het Waterleidinggebied, en kan daarom niet gerealiseerd worden.
- **S9 Handhaven toeristisch treintje over Boulevard**
Sinds 2004 rijdt er over de Boulevard weer een toeristisch treintje. Dit is een particulier initiatief.
- **S10 Bij herinrichting Boulevard verbetering van OV-relatie Bad-Haven bekijken**
Dit is bekeken bij het opstellen van de Boulevard Scheveningen Visie, maar niet gerealiseerd.
- **S11 Plankier op strand ten behoeve van mindervalide**
In de zomermaanden wordt een plankier op het strand gelegd voor de mindervalide. Daarnaast zijn er rolstoel-toegankelijke aanlegsteigers aangelegd in de 1e binnenhaven aan de noordzijde.
- **S12 Extra inspanning om Boulevard en kunst voor mindervalide toegankelijker te maken**
Bij Biesieklette / Carlton Beach zijn speciale strandrolstoelen beschikbaar. Sinds het voorjaar van 2004 zijn er 4 nieuwe strandrolstoelen.
- **S13 Opstellen verkeerscirculatieplan Boulevard/Strandweg: onderzoek afsluiten Strandweg voor doorgaand verkeer, inclusief opties voor variabele afsluiting op drukke dagen**
De politiek heeft aangegeven dat het verkeerscirculatieplan uit 2003 niet los te zien is van het ontwerp voor de Boulevard-strook.
- **S14 Parkeerplaatsen Strandweg bereikbaar houden**
In de visie van Sola-Morales dient een groot deel van de Strandweg autovrij te worden. Dit betekent echter niet dat alle parkeerplaatsen zullen verdwijnen en/of niet meer beschikbaar zijn. In de Boulevard Scheveningen Visie (de opvolger van Sola-Morales) is het aantal parkeerplaatsen bij de Strandweg 462.





■ *S15 'Sportstrand' niet bebouwen maar wel geschikter maken voor sport en spel*

Dit uitgangspunt wordt gehandhaafd en vastgelegd in het Bestemmingsplan Kuststrook

■ *S16 Boulevard over totale lengte één naam*

Dit uitgangspunt is nog niet gerealiseerd.

■ *S17 Ontmoetingsplekken voor oud-vissers*

Er zijn twee ontmoetingsplekken gerealiseerd: aan het Zuidelijk Havenhoofd (2000) en bij de Semafoor (2003)

■ *S18 Terugdringen van parkeerplaatsen langs Strandweg vraagt om vervangende parkeerruimte*

Het creëren van een aantrekkelijke wandelboulevard betekent in de visie van Sola-Morales dat een groot deel van de Strandweg autovrij moet worden. Nieuwe parkeergarages bij de eerste haven en mogelijk bij de Havenkade moeten het verlies aan parkeerplaatsen langs de Strandweg compenseren.

■ *S19 Onderzoeken varianten omleggen lijn 11*

Uit studies is gebleken dat omleggen van tramlijn 11 niet haalbaar is (Onderzoek Openbaar vervoer naar Scheveningen-Haven, 2003).

■ *S20 Totaalontwerp 'doortrekken' Boulevard waarbij huidige inrichting zoveel mogelijk leidraad is*

Met de Boulevard Scheveningen Visie wordt een integraal plan gepresenteerd, wat enerzijds de zeewering versterkt en anderzijds een kwaliteitsimpuls voor de badplaats als geheel betekent. Voor zover mogelijk wordt de huidige inrichting gehanteerd. Het ontwerp richt zich dan ook met name op de zwakke plekken in de boulevard/zeewering.

■ *S21 Verbeteren natuurlijk inpassing Zwarte Pad onderzoeken op haalbaarheid*

Er is een studie uitgevoerd naar het opheffen van het Zwarte Pad als parkeerplaats. De huidige parkeerplaatsen zouden daarvoor verplaatst moeten worden, bijvoorbeeld naar een parkeergarage boven de tramlus. Om dit financieel haalbaar te maken zouden daar ook woningen gebouwd moeten worden. Hiertegen bleek vanuit de omwonenden veel weerstand. In 2006 wordt, ook als uitwerking van de Structuurvisie, besloten of de planning doorgaat.

■ *S22 Monument Frankenslag verplaatsen naar Boulevard en monumentale route van Kalhuisplaats naar herdenkingsnaald.*

Er wordt afgezien van verplaatsing van dit monument. Naast praktische nadelen en risico's die aan de verplaatsing van het monument kleven (het monument is zwaar, verankerd en het beeld is kwetsbaar) is de plek van dit monument met zorg uitgekozen: het staat nabij een begraafplaats waar veel Scheveningers begraven liggen en is nabij de entree naar Scheveningen. Verder zou verplaatsing stuiten op bezwaren van betrokkenen, i.c. zij die jaarlijks de in WO I gebleven herdenken. Deze argumenten geven aanleiding de verscholen ligging van het monument niet in te ruilen voor een plek in een monumentale route aan de Boulevard.

■ *S23 Onderzoek naar kunstmatige zandbanken voor de kust*

Door de gemeente wordt op dit moment geen onderzoek verricht naar kunstmatige zandbanken. Studenten van de TU Delft doen wel onderzoek naar de effecten van een kunstmatig rif op de golfbeweging voor surfers en de effecten op de kustverdediging.



Achterland (A)

■ *A1 Bouw van multifunctionele sporthal op locatie Houtrust*
Achter het squashcentrum wordt een multifunctionele sporthal gebouwd. De verwachte oplevering zal zijn in februari 2006.

■ *A2 Flexibele vrije busbaan op de Van Alkemadeaan ten behoeve van transferium-bussen*
Op de van Alkemadeaan tussen de Waalsdorperweg en de Stevinstraat is in het voorjaar van 2005 een dynamische busstrook gerealiseerd. Bij grote drukte richting Scheveningen wordt 1 rijstrook alleen bestemd voor bussen en taxi's, zodat zij sneller naar het strand kunnen rijden. De busstrook wordt elektronisch in- en uitgeschakeld. Als de dynamische busstrook een succes blijkt, wordt hij mogelijk verlengd tot aan het Willem Witsenplein. De evaluatie vindt nu plaats.

Aandachtspunten zijn in ieder geval: klachten uit Duinzigt en moeilijke kruispuntwisselingen.



- *A3 Subsidie De Appel; inzet voor behoud (van Subsidie)*
In de Cultuurnota 2005-2008 (2004) van het rijk wordt aangegeven dat de Appel weer structureel gesubsidieerd wordt met € 300.000,- per jaar.
- *A4 Locatie van transferium dichterbij Scheveningen dan Malieveld en CS*
De locatie van het transferium voor Scheveningen betreft de 400 parkeerplaatsen bij de ANWB.
- *A5 Invoering van belanghebbenden-parkeren in Belgisch Park*
Gerealiseerd in 2003 in combinatie met een zelfde betaald parkeerregeling in Scheveningen-Bad.
- *A6 Evaluatie van belanghebbenden-parkeren in Scheveningen-Noord/Harstenhoek*
De evaluatie van belanghebbenden parkeren in Scheveningen Noord/Harstenhoek heeft plaatsgevonden in 2001. Concluderend wordt gesteld dat de pilot is geslaagd en belanghebbenden parkeren wordt definitief ingezet.
- *A7 Onderzoek naar veilige skate-/skeelerroute nabij Westbroekpark*
Er zijn geen veilige skateroutes te realiseren, maar er zijn wel 2 skatebanen gerealiseerd, 1x bij de Windvang en 1x bij het Scheveningse bos.



Overig/Algemeen (hele gebied of niet locatie-gebonden) (O)

- **O1 Leefbaarheid en werkgelegenheid zullen hand in hand gaan**
Uit de monitoring blijkt dat leefbaarheid en werkgelegenheid goed samengaan.
- **O2 Verbetering organisatie handhavingteams**
Met ingang van juli 2005 zijn de handhavingteams onderdeel geworden van de DSB-organisatie. Er komen nieuwe buurtpreventieteams in Duindorp, Keizerstraat Oost en de Fisherbuurt. Ten aanzien van jeugdoverlast in het algemeen is het beleid van Politiebureau Scheveningen gericht op tijdige onderkenning van een eventueel probleem om in vervolg daarop in een zo vroeg mogelijk stadium de overlast te reduceren. Bureau Scheveningen treedt daarnaast zoveel mogelijk repressief op tegen geconstateerde overlast.
- **O3 Evaluatie evenementen**
Dit gebeurt jaarlijks voor de grote evenementen.
- **O4 Openbare toiletten opnemen in nieuwe (bouw)plannen**
Bij de herinrichting van het Palaceplein zijn plaskruizen en een toilet bij de Biesieklette gerealiseerd.
- **O5 Verbeteren loketfunctie / taken naar Stadsdeelkantoor**
Met ingang van 1 januari 2006 is de dienst OCW ook gehuisvest in het Stadsdeelkantoor. Daarnaast is er openstelling van de balie op maandagavonden.
- **O6 Verdelingsvoorstel jongerenwerk**
Het voorstel is in februari 2001 opgesteld en in juli 2001 vastgesteld.

- **O7 Onderzoek behoefte aan jongeren accommodaties voor jongerenhuisvesting**
Onverminderd beziet de gemeente de mogelijkheden voor jongerenhuisvesting als panden vrijkomen, zoals onder meer het voormalige Stadsdeelkantoor. Dit bleek echter niet de meest geschikte locatie voor jongerenhuisvesting. In plaats daarvan wordt nu jongerenhuisvesting gerealiseerd aan de Stevinstraat.
- **O8 Integraal Huisvestingsplan Onderwijs Plus (IHP) voor Scheveningen**
Het IHP voor Scheveningen is vastgesteld op 13 februari 2003. De huisvesting voor primair- en voortgezet onderwijs in het stadsdeel Scheveningen is in het IHP zo integraal mogelijk benaderd:
 - waar nodig het realiseren van (vervangende) nieuwbouw of uitbreiding van schoolgebouwen;
 - afstoten van onderwijsgebouwen vanwege slechte bouw- of stedenbouwkundige kwaliteit;
 - behoud van gebouwen van goede (steden)bouwkundige kwaliteit voor onderwijs, kinderopvang of andere functies.
- **O9 Mogelijke verbinding van telematicacentrum met op te richten internetlocatie**
Er is een telematicacentrum ingericht in de bibliotheek aan de Badhuiskade. Overdag staan de computers ter beschikking van het publiek. 's Ochttends als de bibliotheken gesloten zijn, wordt er internet- en computerles gegeven aan scholen uit de buurt. Overdag en 's avonds worden een groot aantal computer- en internetcursussen gegeven. 's Avonds staat het centrum op afspraak open voor buurtorganisaties en het midden- en kleinbedrijf.



■ *O10 Opstellen meerdere onderhoudsprogramma's*
Gebeurt door de dienst Stadsbeheer.

■ *O11 Inzicht aan bewonersorganisaties hoe onderhoudsachterstanden worden ingelopen*
Alle onderhoudsprogramma's zijn in te zien zijn op het stadsdeelkantoor.

■ *O12 Meenemen van eventuele nieuwe sportwensen in geplande nieuwbouw*
Per 1 december 2005 is er een sportschool gevestigd op de Badhuiskade. Ook is er een voetbalkooi gerealiseerd aan de Houtrustweg.

■ *O13 Onderzoek naar mogelijkheden van ondergrondse vuilopvang*
Het onderzoek was voornamelijk gericht op de Boulevard. In de gemeenteraad is in 2005 besloten om in de hele stad geen ondergrondse afvalopvang te realiseren, behalve in het Forepark. Er wordt nog wel onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor andersoortige afvalinzameling voor met name de horeca.



■ *O14 Inzet extra geld voor aanpak honden(poep) problematiek*
De gemeenteraad heeft voor de jaren 2006 € 600.000,- beschikbaar gesteld om de hondenuitwerproblematiek op diverse manieren aan te pakken, bijvoorbeeld door de handhaving van de opruimplicht en het plaatsen van hondenuitwerpbakken met zakjes.

■ *O15 Onderzoek mogelijke maatregelen tegen paardenpoep*
In het zomerseizoen mogen er geen paarden op het strand tussen 07.00 uur en 19.00 uur.

■ *O16 Aanvulling op huidig aanbod met name zoeken in voorzieningen voor ouderen cultureel geïnteresseerden*
Dit punt is niet gerealiseerd.

■ *O17 Intensivering overleg over evenementen kalender, afstemming en evaluatie*
Er is een structureel (groot) evenementenoverleg.

■ *O18 'Social return' op stadsdeelniveau*
Dit uitgangspunt moet verder worden uitgewerkt in overleg met private partijen en kan worden meegenomen als randvoorwaarde in de te verwachten groei van het aantal arbeidsplaatsen.

■ *O19 Voorkomen dat Scheveningen-Bad uit de boot valt bij versterking van -Haven.*
Door te kiezen voor een geheel ander profiel. Functies met toegevoegde waarde die niet concurreren met Bad. Combinatie bezoek Bad - Havenboulevard stimuleren.

■ *O20 Kantoren alleen toestaan die een relatie met toerisme of haven hebben*
Grootschalige kantoren zijn niet opgenomen in de kantorenstrategie 2003.

■ *O21 Jaarrond-verblijf voor surfers*
Raadsvoorstel 2005 om douches en kleedruimten te realiseren op sportstrand.

■ *O22 profiel toerist anno 2010*
In de Economische visie wordt gekeken naar wat nieuwe doelgroepen zijn + de vraag hoe we deze naar Scheveningen krijgen.

■ *O23 Uitvoeringsprogramma 30 km-gebied 2001*
Sinds 2001 zijn o.a. de volgende 30 km gebieden ingericht:

- Koppelstokstraat e.o.
- Boulevard e.o.
- Nicolaistraat e.o.
- 1e Sweelinckstraat e.o.
- Prins Mauritslaan e.o.
- Enkhuizensestraat.

In 2006 worden uitgevoerd:

- Van Dorpstraat e.o.,
- Gentsestraat e.o.
- Duttendel
- Kompasstraat e.o.

■ *O24 Oude Dorp, omgeving eindpunt lijn 11 en Cremerweg e.o. opnemen in uitvoeringsprogramma 30 km-gebied 2002*
In 2002/2003 is de omgeving van lijn 11 opgenomen in het uitvoeringsprogramma 30 km-gebied.



- *O25 In verkeerscirculatieplan rekening houden met bevoorrading winkels, verhuizingen en hulpdiensten*
Met dit punt is rekening gehouden bij het opstellen van het verkeerscirculatieplan (2003).
- *O26 Onderzoek verbindingen afsluitbaar te maken met pollers*
De herinrichting van de Keizerstraat gebeurt zodanig dat in het zomerseizoen de straat met pollers kan worden afgesloten, waardoor een voetgangersgebied ontstaat. In Scheveningen-Bad zijn er 5 pollers om straten af te sluiten voor autoverkeer.
- *O27 Afstemming van Scheveningse parkeerregelingen*
Er is een 2-maandelijks overleg tussen ondernemers/parkeerzaken, bewoners en afdeling Verkeer.
- *O28 Transferium-bussen met voldoende bagageruimte en recreatieve uitstraling*
Door de HTM worden geen speciale bussen ingezet, maar de reguliere 12 m lange bussen.
- *O29 Onderzoek naar haalbaarheid transferia*
Onderzoek is gepleegd, voorafgaand aan het realiseren van een vrije busbaan aan de van Alkemadelaan. De locatie van het transferium voor Scheveningen betreft de 400 parkeerplaatsen bij de ANWB.
- *O30 Twee parkeerplaatsen in Scheveningen voor autodelers*
Er zijn Greenwheelsplekken gerealiseerd op de:
 - Middelburgstraat;
 - Katwijkstraat;
 - Scheveningseweg;
 - Statenlaan.
 Daarnaast zijn er twee locaties voor ConnectCar:
 - aan de Scheveningseweg en aan de Boetzelaarlaan.
- *O31 Maatregelen ten behoeve van (inpassing) Agglonet*
RandstadRail is er voor de iets grotere afstanden, voor de kleinere afstanden wordt het zogenoemde Agglonet gebouwd. Nader onderzoek naar de inpassingen van Agglonet loopt nog.
- *O32 Handhaving tramroutes 8 en 22 en opwaardering naar Agglonet en opwaardering tramroute 1 naar Randstadrail-niveau*
Dit is niet gerealiseerd. Lijn 8 is opgeheven en lijn 22 en 1 rijden over een andere route. Opwaardering naar Agglonet en Randstadrail-niveau moet nader worden onderzocht.
- *O33 Nieuwe route tramlijn 15 (Scheveningen - Nootdorp)*
Lijn 15/16 is gecombineerd van Nootdorp naar Moerwijk.



- *O34 Tramlijn 17 doortrekken naar Scheveningen (Wateringseveld - CS - Statenkwartier)*
Tram 17 stopt in het Statenkwartier.
- *O35 Onderzoek naar kustbus door verschillende gemeenten en Kamers van Koophandel*
Onderzoek heeft aangetoond dat de kustbus financieel niet haalbaar is.
- *O36 Mogelijkheden voor combikaarten (OV met attracties) bezien*
Tot op heden is er geen toeristenpas. De invoering hiervan staat gepland voor 2006. Hierbij wordt gekeken of er een combinatie mogelijk is met de nieuwe OV-chipkaart.
- *O37 Aanleg vrije fietspaden of fietsstroken*
Fietsplannen zijn (vaak) afhankelijk van de bouwontwikkelingen (bijvoorbeeld de vrije fietsstrook aan de Houtrustweg). De aanleg van een vrije fietsstrook op de Duinstraat vindt eind 2006 plaats, aansluitend aan op de rioleringswerkzaamheden.
- *O38 Mogelijkheden voor uitbreiding fietsverhuurmogelijkheden*
Men kan fietsen huren bij de fietsverhuur bij de Kalhuisplaats.
- *O39 Invoering / verbetering van Dynamisch Verkeers Management en van dynamisch verwijssysteem*
Dynamisch verkeersmanagement (DVM) is een middel om de bestaande capaciteit van het wegennet beter te gebruiken.
Dit kan onder meer door:
 - dynamische busstroken (pilot 2005) - parkeerwijziging op de Utrechtsebaan (in gebruik sinds voorjaar 2005)
 - verkeersmanagementcentrale (verkeerslichten in Den Haag moeten op deze centrale worden aangesloten)
 - Dynamische Route Informatiepanelen (Utrechtsebaan, geplaatst 2005).
- *O40 Gemeente neemt geen initiatieven om goedkope huurwoningen op grote schaal te vervangen door duurdere nieuwbouw*
Dit is gerealiseerd.
- *O41 Corporaties beraden zich in komende periode op toekomst van verschillende complexen.*
Dit gebeurt, het initiatief ligt bij de corporaties.
- *O42 Ieder die wil terugkeren in een sociale huurwoning krijgt die kans*
Dit punt wordt altijd betrokken bij het maken van afspraken met de corporaties bij de ontwikkeling van specifieke locaties.
- *O43 Afspraak met corporaties om niet op grote schaal woningen te verkopen zolang er geen kansen zijn om te investeren in nieuw sociaal bezit*
De corporaties hebben niet op grote schaal woningen verkocht in de afgelopen periode.
- *O44 Bij sloop uitgaan van vervangende sociale huurwoningen en meer differentiatie in vorm van koopwoningen*
Dit is gebeurd, zie bijvoorbeeld het plan Olieberg
- *O45 Bij bedienen van doelgroepen verdienen ouderen en jongeren bijzondere aandacht*
Voor jongeren wordt het project Stevinstraat/Haringstraat gerealiseerd. Voor ouderen het project Korendijkstraat.
- *O46 Bezien of vrijkomende panden verbouwd kunnen worden voor jongerenhuisvesting*
Onverminderd beziet de gemeente de mogelijkheden voor jongerenhuisvesting als panden vrijkomen, zoals onder meer het voormalige Stadsdeelkantoor. Dit bleek echter niet de meest geschikte locatie voor jongerenhuisvesting. In plaats daarvan wordt nu jongerenhuisvesting gerealiseerd aan de Stevinstraat.
- *O47 Mogelijkheden voor toevoegen van luxe appartementen in Bad en rondom 2e Haven. In bad veel appartementen*
In Bad zijn veel appartementen gerealiseerd. En in de 2e Haven aan de Kranenburgerweg en de Dr. Lelykade.
- *O48 Opstellen van Welstandsnota voor Scheveningen*
De Welstandsnota voor heel Den Haag is vastgesteld in 2004, hierin is een specifiek deel over Scheveningen opgenomen.
- *O49 Hoogbouw gebruiken voor herkenbaarheid, oriëntatie en behoud van doorzichten; nieuwe hoogbouw moet aan strenge kwaliteitseisen voldoen en zorgvuldig inpassen op straatniveau*
Er is geen hoogbouw gerealiseerd de afgelopen periode.
- *O50 Zicht op zee niet of nauwelijks belemmeren*
Wordt gegarandeerd in het bestemmingsplan Kust; strandpaviljoens mogen niet hoger dan vastgestelde hoogte.
- *O51 Opstellen pakket aan beschermende maatregelen op basis van de Cultuurhistorische Verkenning*
Gerealiseerd per medio 2002 op basis van de CultuurHistorische Verkenning Scheveningen-Kuststrook (bestuurlijke behandeling 2001).

■ *O52 Actief beleid om waardevolle panden te behouden of op te knappen en waardevolle panden op monumentenlijst plaatsen*

Als uitvloeisel van O51 hebben B&W in 2002 48 panden op de gemeentelijke monumentenlijst geplaatst. Daarnaast heeft de gemeenteraad in 2003 het gebied Scheveningen-dorp aan als gemeentelijk beschermd stadsgezicht aangewezen.

■ *O53 Subsidieregelingen aanwenden zodat particuliere eigenaren monumenten opknappen*

B&W hebben een beperkt gebied - omgeving Seinpostduin - aangewezen als een 'cluster met achterstanden'. Hier is ingaande 2002 het herstel van monumentale panden gesubsidieerd ten laste van het Meerjarenprogramma Stedelijke Vernieuwing. Dit programma loopt nog en omvat negen panden aan de Gevers Deynootweg, het Seinpostduin en de Zeeweg.

■ *O54 Nastreven van hergebruik van waardevolle en beeldbepalende panden*

Dit actiepoint heeft permanent de aandacht. Actuele gevallen zijn bijvoorbeeld Zeerust, Gevers Deynootweg, Nieuwe kerk Duinstraat en brandweer/politie Duinstraat.

■ *O55 Opstellen Kadernota Openbare Ruimte*

De kadernota Openbare Ruimte is op 2 oktober 2004 vastgesteld

■ *O56 Drie karakteristieke delen van Scheveningen apart behandelen inzake openbare ruimte*

Alle drie delen van Scheveningen hebben hun eigen karakteristieken, deze worden zoveel mogelijk benadrukt in de ontwerpen voor de openbare ruimte door toepassing materialen e.d. (bijv. bolders als parkeerpalen in Haven, toepassing historisch steenmateriaal in Dorp).

Daarnaast wordt gestreefd naar een eenduidige inrichting van de boulevard-strook

■ *O57 Mogelijkheden voor aanleg golfbaan nader bezien*

Er is door het grote benodigde oppervlak geen ruimte voor een golfbaan op Scheveningen. Er is wel een initiatief voor een strandgolftoernooi.

■ *O58 Overleg en afstemming met hulpdiensten over inrichting en beheer in verband met integrale veiligheid*

Wat betreft de inrichting is er een tweewekelijks Vooroverleg Verkeer (VOV). Er is een voornemen om de reddingspost van het Zwarte Pad te verplaatsen naar lokatie tussen Pier & het Carlton.

■ *O59 Uitvoering 1e, 2e en 3e tranchevoorstellen uit de nota Samen Spelen*

De uitvoering van de eerste tranche heeft gezorgd voor een aanzienlijke verbetering van de speelvoorzieningen in de stad. De uitvoering van de tweede tranche zorgt voor een netwerk van goed beheerde speelvoorzieningen evenwichtig verspreid over de stad. De derde tranche (inmiddels in uitvoering) zal het netwerk van speelvoorzieningen completeren. Gerealiseerd zijn inmiddels onder andere de skatebaan Windvang (2002).

■ *O60 Opstellen van een Verkeerscirculatieplan voor de Scheveningse Kuststrook*

Een verkeerscirculatieplan is opgesteld (6 mei 2003).

■ *O61 Internationale fietsroute*

Er loopt langs de kust de internationale lange fietsroute 1 (LF1), van Den Helder naar Boulogne-sur-mer (Frankrijk).





Colofon

Productie

Gemeente Den Haag, Dienst Stedelijke Ontwikkeling

Overzichtsrapportage (evaluatie 2001 -2005)

Ontwikkelingsmaatschappij Den Haag

Samenstelling & redactie

Haags Ontwikkelingsbedrijf, Project & Procesmanagement
Afdeling Communicatie

Fotografie

Afdeling Communicatie

Vormgeving en Druk

Gemeente Den Haag, Facilitaire Dienst
Multimedia

Oplage

1000

Den Haag, februari 2006

