



Gemeente Den Haag
Dienst Stedelijke Ontwikkeling

Structuurvisie Den Haag 2020, Wéreldstad aan Zee
Scheveningen

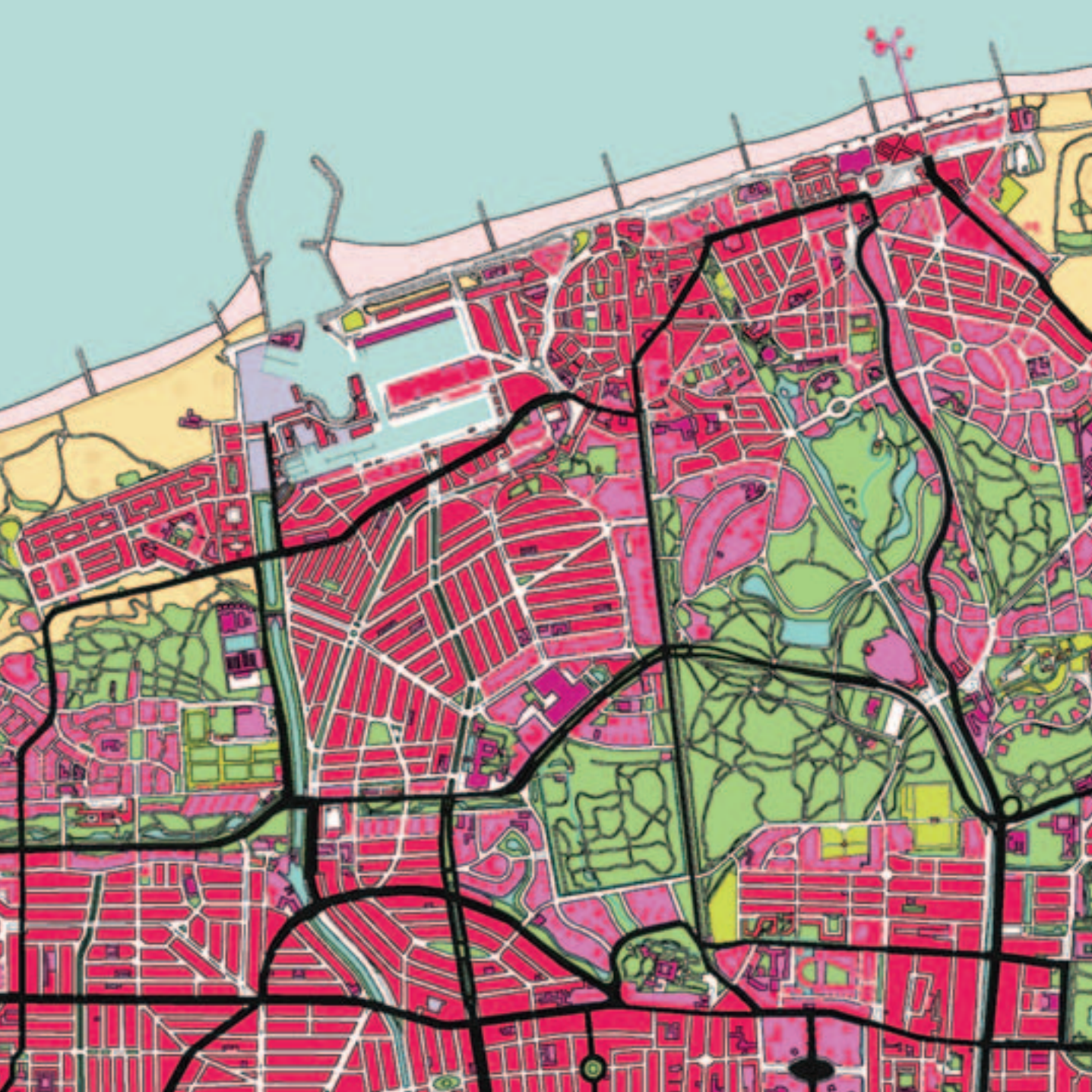
*Ambtelijk concept,
DSO, 1 Maart 2006*

Structuurvisie Den Haag 2020, Wéreldstad aan Zee
Scheveningen

Ambtelijk concept,
DSO, 1 maart 2006

Inhoudsopgave

1. Inleiding	5
1.1 Aanleiding voor huidige uitwerking	6
1.2 Beoogd resultaat	7
1.3 Globale beschrijving van de werkwijze	7
1.4 Status uitwerking	7
2. Huidige situatie en uitgangspunten structuurvisie voor Scheveningen	9
2.1 Huidige situatie	9
2.2 Uitgangspunten Structuurvisie	9
3. Uitwerking in scenario's	13
3.1 Zeewering	13
3.2 Economisch belang	14
3.3 Korte beschrijving 'Norfolk voor de vis'	17
3.4 Korte beschrijving 'Norfolk voor de stad!'	20
3.5 Korte beschrijving 'Huidige haven voor stad'	23
3.6 Voorkeursvariant met referentiebeelden	26
4. Randvoorwaarden en belemmeringen	31
4.1 Regionaal kader en bestemmingsplannen	31
4.2 Luchtkwaliteit, klimaat, geluid en bodem	32
5. Grondeigendom en lopende ontwikkelingen	35
5.1 Grondeigendom en eigendom opstallen	35
5.2 Lopende ontwikkelingen	35
6. Marktconsultatie	37
7. Conclusie	41
BIJLAGE 1: Samenvatting scenario's	42



1. Inleiding

Met de Structuurvisie Den Haag 2020, vastgesteld door de gemeenteraad op 17 november 2005, heeft Den Haag een ambitieuze toekomstvisie neergezet: Wêreldstad aan Zee. Een attractieve stad voor bewoners, bezoekers, werknemers en bedrijven. Met een gevarieerd aanbod aan woon- en werkmilieus, voorzieningen, cultuur en vermaak. Een stad die met haar bijzondere kwaliteiten een bijdrage kan leveren aan een sterke economische positie van Haaglanden, van de Zuidvleugel en de Randstad. Daarvoor wordt ingezet op huidige sterke punten:

- de unieke ligging aan zee. Den Haag wil zich ontwikkelen tot dé badplaats van Noordwest-Europa. Met bijzondere woonmilieus en een boeiend voorzieningen aanbod aan zee.
- The Hague Legal Capital. De stad wil haar rol en betekenis als internationale stad van recht en bestuur verder uitbouwen en als '4e mainport' de positie van de Randstad versterken.
- Den Haag multiculturele stad. Den Haag koestert haar grote verscheidenheid aan culturen en wil individuele ontwikkeling, ontplooiing en mogelijkheden tot ontmoeting als springplank voor sociale, economische en culturele vooruitgang inzetten.
- De monumentale residentie. De stad wil haar cultuurhistorische betekenis, haar ruimtelijke kwaliteiten, de kwaliteit van het groen en de openbare ruimte versterken.

Kwaliteitssprong en schaalsprong

Om de ambities waar te kunnen maken moet Den Haag een kwaliteitssprong in haar vestigingscondities maken. Daarvoor wordt geïnvesteerd in de kwaliteit van de leefomgeving: in het groen, de openbare ruimte en het voorzieningenniveau van de stad én door het verbeteren van de bereikbaarheid per auto, openbaar vervoer en fiets. Om de verdere ontwikkeling van de stad te accommoderen wordt ruimte geboden aan nieuwe bewoners (minimaal 505.000 bewoners in 2020 respectievelijk 37.500 woningen), bedrijven (40.000 nieuwe arbeidsplaatsen), internationale functies en adequate voorzieningen voor de Wêreldstad aan Zee. Die ontwikkelingen zijn alleen mogelijk in een economische sterke regio. Den Haag zet voor de verbetering van de omgevingskwaliteit van de Zuidvleugel in op regionale samenwerking: voor de kustverdediging, voor groen- en wateropgaven én voor de regionale bereikbaarheid per auto en openbaar vervoer. Daarnaast zijn regionale afspraken over gewenste economische profielen, samenwerking en synergie in de Zuidvleugel nodig.

Kansenzones

De Wérelldstad aan Zee zal vorm krijgen in vijf kansenzones, gebieden waarin de bovengenoemde sterke punten van Den Haag kunnen worden uitgebuit en die gunstig liggen in het netwerk van landschap en infrastructuur. Goede bereikbaarheid en de bijzondere kwaliteit van de omgeving zijn de condities die de ontwikkelingen mogelijk maakt. De kansenzones liggen in het centrum, aan zee, aan de snelweg en aan de stadsrand. De ruggengraat wordt gevormd door de (transcity) Lijn 11, een hoogwaardige regionale railverbinding tussen kust en regio. Hiermee wordt de Wérelldstad aan Zee goed bereikbaar vanuit de regio én worden de binnenstedelijke ontwikkelingsgebieden verbonden.

Uitwerkingsgebieden

Binnen de kansenzones zijn 9 ontwikkelingsgebieden onderscheiden waarvoor integrale gebiedsontwikkeling is gepland en waarvoor masterplannen gemaakt gaan worden. Als voorzet voor de uitwerking in masterplannen is de laatste maanden gewerkt aan de 9 uitwerkingsgebieden. Ontwikkelingen in groen en water, infrastructuur, wonen, werken en voorzieningen worden in onderlinge samenhang gezien en afgewogen. Dit boekje bevat de ambtelijke uitwerking van het gebied Scheveningen.

1.1 Aanleiding voor huidige uitwerking

De stap van de structuurvisie naar masterplannen waarin wordt ingegaan op gedetailleerde maatvoering, footprints en kansen en belemmeringen is groot, heel groot. Naast enthousiasme over het eindelijk hebben van een structuurvisie met een hoog ambitieniveau heersen er veel vragen: past het, wat betekent het nu voor een gebied, kan het, wat kost het en is het niet veel te veel om aan te werken. Deze vragen zijn omvangrijk en kunnen niet voor maart 2006 beantwoord worden, wanneer er door een nieuw college keuze gemaakt zal worden welke gebieden nader uitgewerkt moeten worden.

Deze afweging is ambtelijk voorbereid door een nadere uitwerking van de belangrijkste gebieden uit de structuurvisie te geven. Daarnaast zijn marktpartijen betrokken, die op vrijblijvende basis gevraagd zijn een reactie te geven om de haalbaarheid te vergroten. Het beoogde doel is geweest een verdiepingsslag naar ontwerpogaven te maken, de hardheid van het programma te toetsen en te specificeren (wat voor een soort woningen, welke bedrijvigheid, welke infrastructuur) en de uitkomsten van de bestuurlijke behandeling te verwerken.

1.2 Beoogd resultaat

Het resultaat van de huidige uitwerking van de structuurvisie geeft:

- inzicht in belangrijkste ontwerpogaven;
- inzicht in programma (wat is het zeker niet) en faseringsmogelijkheden;
- inzicht in harde en beperkende randvoorwaarden;
- verschillende scenario's met voorkeursmodel binnen het kader van de structuurvisie;

en is bedoeld als startdocument voor de uitwerking tot masterplannen.

1.3 Globale beschrijving van de werkwijze

Met het doel om enerzijds een uitwerking van de structuurvisie te geven en anderzijds om het draagvlak voor de structuurvisie sterk te vergroten, is een werkwijze gekozen waarbij veel vakspecialisten bij de uitwerking betrokken zijn. In gebiedsateliers is door de DSO met de diensten DSB en OCW gezamenlijk vanuit een ruimtelijk perspectief aan diverse scenario's voor het betreffende gebied gewerkt. Hierin is de opgave verduidelijkt en aangescherpt. Door het grondbedrijf zijn de planeconomische aspecten, locatieontwikkeling en uitgifte (fasering, haalbaarheid) en de eigendomssituaties met verwervingsstrategie in beeld gebracht. Zowel de gemeenteraadsbehandeling als de uitwerking per gebied leidt tot nieuwe inzichten en wijzigend programma ten opzichte van de structuurvisie. De resultaten zijn hier geaggregeerd op stedelijk niveau en bij afwijkingen van de structuurvisie zijn wijzigingen in algemene zin en specifiek voor gebieden voorgesteld. Daarnaast is fasering als middel ingezet om optredende concurrentie tussen gebieden zoveel mogelijk te beperken.

1.4 Status uitwerking

Deze uitwerking van de structuurvisie is een ambtelijk tussenproduct onder verantwoordelijkheid van de Dienst Stedelijke Ontwikkeling. Formele besluitvorming door andere gemeentelijke diensten, het college of gemeenteraad heeft niet plaatsgevonden. Aan deze uitwerking zijn geen rechten te ontleen. De uitwerking is een tussenstap naar de masterplannen per gebied, waarover formele besluitvorming zal plaatsvinden.



2. Huidige situatie en uitgangspunten structuurvisie voor Scheveningen

2.1 Huidige situatie

De kanszone Scheveningen is van oudsher een vissersdorp op behoorlijke afstand van Den Haag. Door de eigen geschiedenis en de ontwikkeling van de badplaats heeft Scheveningen een zeer gevarieerd woningaanbod en voorzieningenniveau en is de bekendste badplaats van Nederland. Scheveningen is op te delen in Scheveningen-Bad, Scheveningen-Dorp en Scheveningen-Haven. Scheveningen-Dorp is een kleinschalig, rustig, cultuurhistorisch gebied met de Keizerstraat als bekende winkelstraat. Scheveningen-Bad kenmerkt zich door de concentratie van groot- en kleinschalige commerciële voorzieningen, de voorzieningen aan de boulevard, de Palace Promenade, de Pier en uiteraard het strand. Door deze mix van voorzieningen heeft Bad een sterke aantrekkingskracht op veel verschillende doelgroepen en trekt jaarlijks 14 miljoen mensen. De komst van o.a. het Circustheater en Pathe zo'n 10 jaar geleden heeft Bad een stevige economische impuls gegeven.

Scheveningen Haven kenmerkt zich van oudsher door de haven en daaraan gebonden activiteiten. In de afgelopen jaren heeft zich geleidelijk een ontwikkeling naar menging van functies (waaronder woningbouw) voorgedaan. Met het vertrek van Norfolk komt een aanzienlijk ontwikkelingsgebied vrij. In het gebied zijn vooral plannen ontwikkeld en gerealiseerd rondom de Dr. Lelykade. In het gebied tussen de havens en Dorp zijn momenteel een groot aantal kleinschalige initiatieven. De autobereikbaarheid van Scheveningen is met name in de zomermaanden zeer matig, waarbij altijd de stad doorkruist moet worden. Dit geldt met name voor bezoekers uit de regio. De parkeergelegenheid is in overleg met bewoners vastgesteld op 4.500 plaatsen. In het plan Solà-Morales wordt ruim baan gegeven aan voetganger op de boulevard: het verkeer wordt deels geweerd van de boulevard en er vindt concentratie van parkeren plaats. De bereikbaarheid met het openbaar vervoer van het strand vanuit de stad is met lijn 1, 9 en lijn 11 redelijk, de haven is met OV niet goed bereikbaar. Vanuit de regio is er geen hoogwaardig OV naar Scheveningen.

2.2 Uitgangspunten Structuurvisie

De kanszone Scheveningen wordt het drukke, bruisende tweede centrum aan het strand, dat vier seizoenen per jaar aantrekkelijk is voor Hagenaars en toeristen, met Bad en Haven als zwaartepunten en Dorp als kleinschaliger en rustiger cultuurhistorisch gebied daartussen. Voorwaarde voor een kwalitatieve én kwantitatieve groei van Haven en/of Bad is een substantieel verbeterde bereikbaarheid per auto én OV. De nieuwe te realiseren kustverdediging biedt hiertoe kansen.

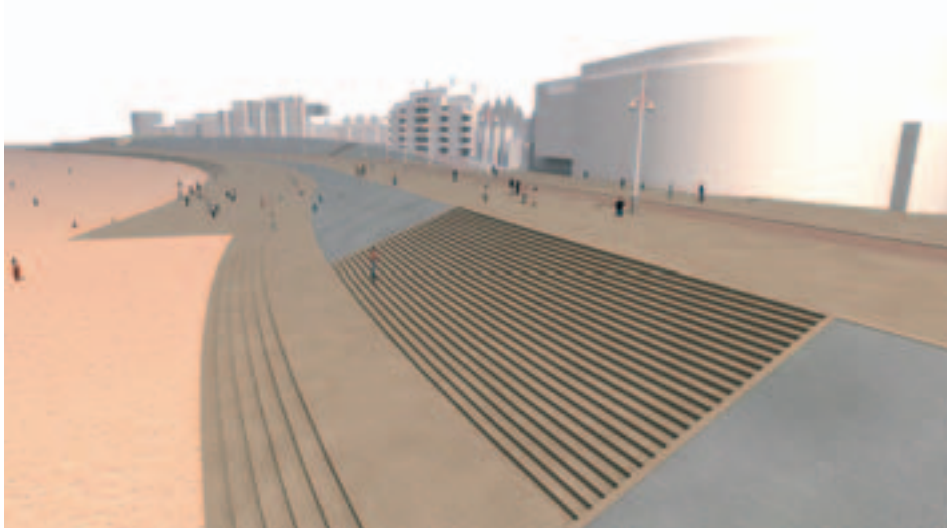
Scheveningen-Haven ontwikkelt zich tot een authentiek centrum met een mix van horeca, vis, leisure en wonen voor de stad, regio en internationale bezoekers. In Scheveningen-Bad wordt met een integrale gebiedsaanpak stevig geïnvesteerd in de stedenbouwkundige samenhang en grotere kwaliteit van de buitenruimte en bebouwing. Met name de beleving en toegankelijkheid van het strand en de zee vanuit de gebieden direct achter de eerste rij van bebouwing moet worden verbeterd. De voorstellen gaan verder op de lijn die in het Masterplan Scheveningen Kuststrook is ingezet: sterkere profilering van Bad, Dorp en Haven als bijzonder drieluik, de herinrichting van de boulevard en uitbouwen van de haven tot tweede toeristische pool, aanvullend op bad.

In de structuurvisie is het volgende programma op hoofdlijnen opgenomen:

- Wonen: 4100 woningen door een mix van hoogbouw in een bijzondere, hoogwaardige kwaliteit.
- Werken: horeca, detailhandel en visserij.
- Voorzieningen: Internationale cultuur, toeristische attracties, detailhandel, nachtleven, leisure, strand- en zeesport voorzieningen voor jongeren (muziek)
- Infrastructuur: lijn 11 naar haven, lijn 1 Noord-westerlijke hoofdroute, Lozerlaan, fietsverbindingen, mogelijke brug bij de haven, parkeervoorzieningen.
- Ruimtelijke kwaliteit: authentiek stedelijk centrum in Haven, stedelijke-recreatieve openbare ruimte qua sfeer en uitstraling passend bij deelgebieden Haven en Bad, bijzondere internationale culturele voorziening, gekoppeld aan een architectonisch icoon.

De gemeenteraad heeft op 17 november 2005 ingestemd met de structuurvisie met een aantal belangrijke wijzigingen voor Scheveningen ten opzichte van het voorstel van het college: De raad heeft ingestemd met de groeiambitie van het aantal inwoners tot 505.000, waarbij in 2012 nader wordt bezien of en hoeverre een doorgroei naar 515.000 inwoners mogelijk en wenselijk is. Gezien de dalende bezettingsgraad per woning is hiermee niet gezegd dat de ambitie voor woningbouw naar beneden moet worden bijgesteld. Ten aanzien van Scheveningen heeft de raad aangegeven dat de gemeente terughoudend moet zijn als het om extra woningbouw langs de kust in Scheveningen (en Kijkduin) gaat en dat de aantallen woningen uit de structuurvisie niet leidend zijn. Deze besluitvorming is stapsgewijs in deze uitwerking verwerkt. Allereerst zijn de ruimtelijke mogelijkheden binnen het in de structuurvisie geschetste kader bezien. Vervolgens is in het voorstel voor fasering de besluitvorming van de gemeenteraad betrokken: terughoudendheid t.a.v. grootstedelijke ontwikkeling aan de kust.





Plan de Solà-Morales

3. Uitwerking in scenario's

Om in Scheveningen een ontwikkelingspotentie te kunnen creëren en het in de structuurvisie beoogde woon- en leisureprogramma mogelijk te maken, is het van belang een uitspraak te doen over:

- De zeewering
- Het ecomisch perspectief los van ruimtelijke ontwikkeling
- De plaatsing van visbedrijvigheid

3.1 Zeewering

De zeespiegelrijzing vraagt om oplossingen voor duurzame bescherming van het kustgebied en het achterland. Een van de zwakke schakels in de Nederlandse kustverdediging is het gebied op de kop van de Keizerstraat in Scheveningen Dorp. De gemeente Den Haag heeft samen met het Hoogheemraadschap van Delfland onderzoek gedaan naar het duurzaam versterken van de kustverdediging. Daar zijn 3 modellen uitgerold: zand voor de kust, het maken van een nieuwe harde zeewering en een combinatie van toevoegen van zand en harde zeewering. Aangezien de eerste twee opties te zeer ingrijpen in het dagelijks functioneren van de badplaats kiest de gemeente Den Haag voor de laatste optie. Deze is vormgegeven door architect de Solà-Morales. De kust wordt in dit plan duurzaam versterkt en er vindt tegelijkertijd een opwaardering van de kwaliteit van de openbare ruimte plaats. Behalve versterking van de kustverdediging profiteert Den Haag aan zee hier ook economisch, toeristisch en verkeerskundig van deze



Verschuiving zeewering naar Boulevard

ingreep. Het plan maakt mogelijk dat de zeeweringslijn richting boulevard verplaatst wordt en daarmee het risico van natte voeten over een gebied van 300 meter landinwaarts weggenomen wordt. Met de risicovermindering wordt het voor de huidige eigenaren en de stad in dat gebied interessant om te onderzoeken in hoeverre er transformatie aan de orde zou kunnen zijn.

Het opschuiven van de zeewering richting Noordzee biedt dus de mogelijkheid tot transformatie van het achterland over te gaan. Verdere verkorting van de zeeweringslijn voor de haven langs i.p.v. om de haven heen zou dan niet alleen meer droge voetengarantie op langere termijn geven, maar ook als middel ingezet kunnen worden om tot actieve transformatie aan de haven over te gaan. Voor de langere termijn wordt er daarom gekozen om de zeewering, aansluitend op het plan de Solà-Morales, voor het noordelijk havenhoofd langs, via het Norfolk terrein aan te laten sluiten bij de huidige ligging rond Duindorp. Een kering in de havenmond maakt hiervan onderdeel uit.

3.2 Economisch belang

De Structuurvisie Den Haag 2020, Wérelldstad aan Zee doet naast ruimtelijke uitspraken ook heel nadrukkelijk uitspraken over de economische ontwikkeling van de stad. In economische zin is Scheveningen en met name Scheveningen Bad een belangrijke troef voor Den Haag: jaarlijks bezoeken 14 miljoen mensen Scheveningen. Het behoud en de verdere ontwikkeling van Scheveningen Bad als economische motor is dan ook een belangrijk aandachtspunt in de structuurvisie. Tegelijkertijd wordt voor Scheveningen een aanzienlijke toename van het woningbouwprogramma (4.100 woningen) voorgesteld. Tussen beide functies zit spanning: Wonen kan de economische ontwikkeling beïnvloeden en andersom kan de focus op wonen de economische ontwikkeling beïnvloeden. Als voorbeelden: met het bevrozen van de parkeernorm voor het woongenot wordt de economie nadelig beïnvloed. Met verruiming van de openingstijden voor horeca wordt het wonen nadelig beïnvloed. De belangrijkste vraag is of Scheveningen een economische toplocatie is of dat wonen het belangrijkste is. Hoe je het ook wendt of keert, toevoeging van wonen kan leiden tot een verandering van het karakter en daarmee eerder de economische potentie nadelig dan voordelig beïnvloeden.

Los van de meer ruimtelijk getinte scenario's zijn ten aanzien van de economische doorgroei van Scheveningen en Scheveningen Bad de volgende noties van belang, die bij de uitwerking in masterplannen betrokken moet worden:

- Met de ruimtelijke ontwikkeling van Scheveningen Haven is het van belang om een complementair economisch programma te ontwikkelen wat een toevoeging is ten opzichte van het bestaande programma bij Scheveningen Bad. Meer van

hetzelfde leidt niet tot meer economische spin off of hogere bezoekersaantallen. Gedacht kan worden aan de uitbouw van huidige leisure initiatieven die gerelateerd zijn aan het karakter van de haven: vis, vismarkt, visserij, pleziervaart met kleinschalige voorzieningen en toevoeging van een bijzonder complementair element, die het karakter van internationale stad verder ondersteunt. Het Beach Stadion kan hiervan een voorbeeld zijn, maar ook een bijzonder museum op het Noordelijk Havenhoofd of het Norfolkterrein.

- De belangrijkste deelgebieden zijn met dit uitgangspunt grotendeels onafhankelijk van elkaar. De vraag is echter wel op welke wijze deze gebieden, gecombineerd met Dorp te verbinden zijn. Vanuit economisch oogpunt is een goede verbinding van deze locaties wenselijk om combinatiebezoek te bevorderen. Autobereikbaarheid, ov-bereikbaarheid en over de volledige breedte voldoende parkeerplaatsen zijn dan voorwaardelijk. De ingezette koers van concentratie van het aantal parkeerplaatsen is hiermee in tegenspraak. Er worden diverse verkeersmodellen onderzocht, waarbij minimaal een eenrichtingsverbinding langs zee met een 'achterlangs'verbinding mogelijk moet zijn.
- Scheveningen heeft economisch gezien nog veel potentie. Uit onderzoek blijkt dat bezoekers van Scheveningen een gemiddeld genomen relatief hoog inkomen hebben. Het bezoekersaantal groeit nog steeds en het (hoge) bestedingpotentieel wordt niet volledig benut. Als voorbeeld kan de toevoeging van horecapaviljoens in de haven dienen, die direct tot een forse toename van de bezoekersaantallen heeft geleid. Voor de jachthaven geldt een wachtlijst van honderden gegadigden. Uitbouw van de bestaande kwaliteiten van de haven zal een positief effect hebben op Scheveningen Haven
- Voor behoud en uitbouw van de toeristische aantrekkingskracht is het wenselijk dat er regelmatig een impuls is door een nieuwe attractie. Bij Scheveningen-Bad is dit enige jaren geleden de komst van het theater en de bioscoop geweest, die een impuls aan het gebied heeft gegeven. Momenteel wordt onderzocht in hoeverre Scheveningen Bad een nieuwe impuls in de vorm van een nieuwe attractie nodig heeft voor behoud van toeristische aantrekkingskracht en de bestedingen die hier worden gedaan. De grootste kansen liggen in het gebied Pier - Palace - Promenade - CPC-gebied. Bij de Pier, tot op heden het icoon van Scheveningen kan gesproken worden over

noodzaak tot ingrijpen binnen een periode van 10 jaar in verband met onderhoud. De vraag is hierbij wat private partijen voor mogelijkheden zien en wat de (bestemmingsplan)mogelijkheden van de gemeente zijn om hieraan tegemoet te komen om de allure van weleer terug te brengen.

- De toeristische aantrekkingskracht wordt tevens bepaald door de kwaliteit van de buitenruimte en de architectuur van de bebouwing. De huidige kwaliteit van de openbare ruimte wordt gekenschetst als (vaak) kaal en kil. Een aantrekkelijk ingerichte buitenruimte kan een forse impuls geven, waarbij de zichtbaarheid van de zee bij aankomst in Scheveningen Bad bewerkstelligd moet worden.

Plaatsing visbedrijvigheid en ontsluiting

Uit de gebiedsateliers is gebleken dat ten aanzien van de ruimtelijke transformatie het met name gaat om de haven en omgeving. Het vertrek van Norfolk is de grote aanjager achter de transformatie. De keuze voor een bepaalde ruimtelijke transformatie hangt sterk af van de plaatsing van de visbedrijvigheid en heeft direct invloed op de omgeving van de Haven en Dorp. De ruimtelijke ontwikkeling van Haven is van minder belang voor Scheveningen Bad, die een relatief eigenstandige ruimtelijke ontwikkeling kent. Voor de ruimtelijke ontwikkeling van Scheveningen zijn de volgende scenario's opgesteld:

Scenario 1: Norfolk voor de vis

- De huidige visbedrijvigheid wordt verplaatst naar de 3^e haven. Noordelijk havenhoofd voor ontwikkeling van stedelijke functies

Scenario 2: Norfolk voor de stad

- De huidige visbedrijvigheid wordt geconcentreerd rond de 1^e haven. Het Norfolkterrein wordt bestemd voor stedelijk functies, woningbouw in hoge dichtheden, stedelijk icoon, pleziervaart, toerisme, ...

Scenario 3: Huidige haven voor de stad, eigen haven voor de vis

- De sterk toegenomen visbedrijvigheid wordt verplaatst naar eigen haven, die met de uitbreiding van de zeekering wordt gerealiseerd. De bestaande haven wordt maximaal verdicht als stedelijk gebied (vergelijk Kop van Zuid)

De keuze voor een scenario is tevens van belang voor de ligging van (transcity) Lijn 11: voor het doortrekken / verleggen en opwaardering naar Randstadrail dient voldoende programma en vervoerswaarde gegenereerd te worden.

Met deze ingreep en verplaatsing komt het Noordelijk Havenhoofd vrij voor ontwikkeling voor stedelijke functies. Dit zijn in hoofdzaak wonen en toeristische functies, voor zover dit niet gehinderd wordt door blijvende havenfuncties. De visserij aan de 1^e haven heeft eisen om de veiligheid op het eigen werkterrein te garanderen (slagbomen, hekken). Hiervoor zullen de terreinen geheel worden afgesloten, waarmee het 2^e havenvertier niet aangesloten wordt aan het Noordelijk Havenhoofd. De ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden zijn beperkt en biedt onvoldoende draagvlak om lijn 11 te verleggen of op te waarden tot RandstadRail.

Met de boulevardaanpassing volgens het plan van de Solà-Morales en de beoogde kustuitbreiding ontstaat meer ruimte (letterlijk land) voor ontwikkeling en daarmee voldoende programma om tram 11 richting het Noordelijk Havenhoofd te verleggen. Het vertier rond de 2^e haven wordt aan elkaar gesloten met een brug over de pijp, waarmee de voetgangerscircuits rondom de haven worden verkort. De ontsluiting van dit deel van Scheveningen met auto vindt plaats via de Houtrustweg - Westduinweg. De interne verkeersrelaties tussen haven en bad worden in plan Morales (min of meer) naar de tweede lijn verwezen en wordt -samen met het wegwerken van de zwakke schakel in de kustverdediging- een kwalitatieve openbare ruimte aan zee geschapen. Er dient onderzocht te worden hoe de geringe verbinding tussen Haven en Bad via de Duinstraat verbeterd kan worden.

Een onderzoek naar de mogelijkheden voor intensivering met woningbouw in het gebied tussen Haven en Keizerstraat en rondom de huidige lijn 11 is wenselijk, mede vanwege het hoge aantal initiatieven dat daar speelt. Hierbij kunnen de kwaliteiten van het Statenkwartier aan de haven gekoppeld worden, tevens kan de nabijheid van Haven en Keizerstraat beter benut worden.

In Scheveningen-Bad zal geen grootschalige ruimtelijke ontwikkeling op gang komen. De laatste woningbouw(rest)locaties worden benut en er kan intensivering van de bebouwing aan de Gevers Deijnootweg plaatsvinden (langs de route naar haven). De grootste kansen voor economische revitalisering liggen bij Palace Promenade en de Pier.

Sectorale aspecten

Woningbouw: In dit scenario is er een geringe toevoeging van aantal woningen. Op het Norfolkterrein worden circa 120 woningen toegevoegd, op het Noordelijk Havenhoofd circa 375 woningen. Het betreft hier appartementen in een centrum stedelijk woonmilieu met een hoge mate van functiemenging en gebouwd parkeren. De aantrekkelijkheid van de locatie wordt bepaald door het wonen aan het strand en het uitzicht.

Intensivering met woningbouw in het gebied tussen Haven, Keizerstraat en Statenkwartier is mogelijk. Er zijn momenteel veel initiatieven, waarop aangesloten kan worden. In dit gebied zijn mogelijkheden voor een mix van 'grondgebonden woningen en appartementen, met deels gebouwd parkeren en deels parkeren op straat.

In Scheveningen Bad worden de laatste (rest)locaties benut voor appartementencomplexen met ondergronds parkeren en vindt er intensivering van de bebouwing aan de Gevers Deijnootweg plaats (langs de route naar haven). In totaal betreft het hier circa 300 woningen.

Programma overig: Op het Norfolkterrein is ruimte voor circa 28.500 m² visgerelateerde bedrijvigheid. Op de vrijkomende ruimte op het Noordelijk Havenhoofd zijn commerciële functies mogelijk: circa 1.000 m² retail, 2000 - 4.000 m² horeca en 14.000 m² hotel (met conferentiefaciliteiten) en nader in te vullen ruimte voor commerciële functies. Uitgangspunt bij deze functies is dat dit complementair is met Scheveningen Bad. Op en aan het strand kan mogelijk het beachstadion ontwikkeld worden.

Infrastructurele ingrepen: De infrastructurele ingrepen voor dit scenario zijn beperkt. Uitvloeisel van het plan Morales is dat de verbinding tussen Haven en Bad op de 'tweede' lijn komt te liggen, waarbij de verbinding via de Duinstraat (autoverkeer) verbeterd moet worden.

Verbetering OV: Na de kustuitbreiding wordt de verlegging en verlenging van tramlijn 11 naar de haven wenselijk. De vraag is of de geschetste ontwikkelingen voldoende vervoerswaarde genereren.

Milieu/Groen/Water (duurzaamheid): Er zijn buiten het normale kader voor duurzaamheid geen extra aandachtspunten, behalve extra aandacht voor de geluidscontouren van de haven in relatie tot toevoeging woningbouw.

Maatschappelijke voorzieningen en sport: Het is mogelijk om voorzieningen voor maatschappelijke doeleinden op te nemen, met name in de mogelijke ontwikkeling tussen Haven en Keizerstraat. Voor binnen- en buitensportaccommodaties zijn in het ontwikkelingsgebied geen mogelijkheden.

als Wéreldstad aan Zee vorm en inhoud geven. Dit betekent stad bouwen: woningen in hoge dichtheid, bijzonder milieu aansluitend op wat er aan de 2^e haven gerealiseerd is en wordt. De 3^e haven bestemmen voor recreatieve scheepvaart - eventueel gekoppeld aan het wonen. De locatie biedt ruimte aan dat bijzondere programma waarmee Den Haag zich wil afficheren naar de buitenwereld. Het icoon (wereldwaterinstituut, internationaal congres, museum, ...) wordt niet alleen het gezicht van de locatie, maar een nieuw visitekaartje voor Den Haag als stad aan zee. Met name een culturele instelling van formaat zoals een toonaangevend museum a la Tate Modern of a la Institute du Monde Arabe kan zich ontwikkelen tot een 'must see'. Het type nieuwe bezoekers of langere 'blijvers' zal sterk beïnvloed worden door de aard van de gewenste 'trekker' op het Norfolkterrein. Wordt Scheveningen-Haven dé badplaats van de Zuidvleugel, van de Randstad of biedt de haven een nieuw milieu voor internationaal publiek, inclusief de internationale Haagse gemeenschap? In dit scenario wordt lijn 11 zonder meer opgewaardeerd tot RandstadRail en wordt de eindhalte verlegd naar het Norfolkterrein. In dit scenario is het sluiten van de ring met het verbeteren van de doorstroming op de Noordwestelijke Hoofdroute een voorwaarde. De derde haven komt voor de recreatievaart beschikbaar: een mogelijkheid is de passantenvaart, cruises en charters hier een plaats te geven (sfeer, karakter) en de bestaande jachthaven te bestempelen voor vaste ligplaatsen. De verbinding met de aansluiting tussen boulevard en Bad is een brug over de havenmond een voorwaarde (zie als voorbeeld brug Newcastle), waarbij de beroepsvaart niet gehinderd mag worden.

De vis concentreert rond de 1^e haven. Dat is helder en geeft ruimte voor de huidige bedrijven voor uitbreiding en daarmee werkgelegenheid te behouden. Hier wordt



Newcastle Millenium Bridge



maximaal investeringsruimte geboden voor uitsluitend de visserijbedrijven, wat nader uitgewerkt moet worden (uitbreiding naar taludzijde, uitbreiding naar andere zijde). De veiling blijft en het huidige visafslaggebouw wordt ten volle voor vis benut en geïntensiveerd. Met deze functie krijgt de boulevard een heldere beëindiging: daar is de vis! Aan de zeekant kan het Noordelijk havenhoofd ingevuld worden met kleinschalige vrijetijdsvoorzieningen, bijvoorbeeld horeca of de toeristische vismarkt met aanpalende functies. Hiermee wordt wel de kracht van de locatie benut maar wordt de beroepsuitoefening van de vissector niet tegengewerkt.

Met keuze voor dit model komt de upgrading en intensivering van het gebied tussen Haven en Dorp in een iets ander licht te staan. Het vervlechten van kleinschalige bedrijvigheid met woningbouw, zoals dat nu het geval is ligt voor de hand. Voor verbetering van het openbaar vervoer wordt (transcity) Lijn 11 verlegd naar het Norfolkterrein. Lijn 10 of lijn 17 wordt gekoppeld aan het einde van de huidige route van lijn 11. Scheveningen Dorp blijft goed ontsloten en de kust heeft er een extra ontsluiting bij.

Het plan de Solà-Morales voor de zeekering dient uitgevoerd te worden. Dé aanleiding om het land te vergroten is wanneer de vis na maximalisatie op het Noordelijk Havenhoofd verder groeit richting zee. De uitbreidingsmogelijkheden voor leisure zitten met name in nieuw gebruik van het strand, waarbij de realisatie van het Beachstadion een (eerste) grote ontwikkeling kan zijn die als stepping stone c.q. verbinding tussen Norfolk en Dorp/Bad kan dienen.

Er is geen aanleiding om extra infrastructuur aan te leggen anders dan genoemd tussen Bad en Haven. De ruimtelijke transformatie van Scheveningen Bad is summier. Alleen die (rest)locaties in de 2^e lijn benutten die ter verdichting in aanmerking komen, bij eventuele kustuitbreiding zijn andere ontwikkelingslocaties mogelijk. De grootste kansen voor economische revitalisering en verbetering van openbare ruimte en de relatie strand/tweede lijn binnen Bad liggen bij Palace Promenade en de Pier.

Sectorale aspecten

Woningbouw: Op het Norfolkterrein en rond de 2^e haven worden in een hoogstedelijke dichtheid (hoogbouw, functiemenging, en geïntegreerde gebouwde parkeervoorzieningen) 500 appartementen gerealiseerd. In het studiegebied naar intensivering tussen Haven en Dorp kunnen circa 200 woningen worden toegevoegd. Met de ontwikkeling van (rest)locaties in Scheveningenbad aan de Gevers Deynootweg worden circa 300 woningen toegevoegd.

Programma overig: Op de kop van het Norfolkterrein is ruimte voor ruimtelijke en programmatische aanjager met ondersteunende horeca. Uitbreiding en upgrading van bedrijvigheid voor vis rond de 1^e haven (circa 10.000 m²).

Infrastructurele ingreep: De bereikbaarheid vanuit stad en regio moet substantieel verbeterd door het sluiten van de ring (Noordwestelijke hoofdroute). De interne autoontsluiting van zowel het Norfolkterrein als de verbinding tussen Haven en Bad via de Duinstraat dient verbeterd te worden.

Verbetering OV: Lijn 11 wordt opgewaardeerd tot RandstadRail en doorgetrokken naar het Norfolkterrein ten behoeve van woningbouw en het bijzondere programma (circa 1.600 m¹). Lijn 10 of lijn 17 wordt verlengd naar huidig eindpunt lijn 11, waardoor betere OV-bereikbaarheid en verbinding tussen Scheveningen en Centraal Station.

Milieu/Groen/Water (duurzaamheid): Er zijn buiten het normale kader voor duurzaamheid geen extra aandachtspunten.

Maatschappelijke voorzieningen en Sport: Het is mogelijk om voorzieningen voor maatschappelijke doeleinden op te nemen, met name in de mogelijke ontwikkeling tussen Haven en Keizerstraat. Tevens zijn er in het gebied van Scheveningen ruimtelijke mogelijkheden om het tekort aan binnensportaccommodaties te verminderen.

Gefaseerde ontwikkeling: Ontwikkeling is niet afhankelijk van grootscheepse verplaatsingen binnen de vissector. Na het vertrek van Norfolk kan de ontwikkeling van het Norfolkterrein direct gedaan worden.

3.5 Korte beschrijving 'Huidige haven voor stad'

Dit scenario kan op 2 manieren gebruikt worden: als scenario wat nu uitgevoerd kan worden of als vervolg op scenario 2. Het vervolg op scenario 2 komt aan de orde wanneer het zo goed met de vis gaat dat ze een eigen haven buiten de bestaande haven krijgt, in combinatie met de verbetering van de zeewering. Een cruciaal aandachtspunt is de ontsluiting van de vierde haven, die hoogstwaarschijnlijk via het Norfolkterrein verloopt.

Dit scenario verdicht maximaal rondom de haven. Dat kan door de zeeweringslijn naar voren te halen zodat het hele havengebied binnen de beschermingscontour komt te liggen, waarmee droge voeten gegarandeerd zijn. Dat betekent grotere investeringen met als voordeel hoogwaardiger invullingsmogelijkheden van Scheveningen Haven.



Het programma bestaat hoofdzakelijk uit stedelijk wonen met toevoeging van horeca en toeristische functies. Het plan de Solà-Morales (verbreding) krijgt een vervolg richting het Noordelijk Havenhoofd, waar de landtong wordt vergroot. Alles wordt benut om meer kwalitatief programma te realiseren, complementair aan Scheveningen Haven, bedoeld voor jaarrond bezoek en verlenging van verblijf tijd.

Het gebied tussen Haven en huidige lijn 11 transformeert tot hoogstedelijk kwalitatief rijk woongebied aan zee. Door het naar voren schuiven van de zeewering is het noodzaak dat de ingang van de huidige haven afgesloten kan worden. Dit kan aanleiding zijn een verbinding tussen boulevard en Norfolkterrein te maken, waardoor de voetgangersafstanden sterk verkort worden. De (transcity) Lijn 11 wordt als Randstad rail naar Norfolk getrokken. Een verdere uitbreiding van de haven richting zee alhier kan zelfs een opmaat zijn voor verdere kustuitbreiding richting Hoek van Holland.

Het effect van de zeewering en de ontwikkeling van Scheveningen Haven zal ook effect hebben op Scheveningen Bad. Ook hier is de verlegging van de zeewering met opwaardering van openbare ruimte kwaliteit aan zee de motor achter verder transformatie van Scheveningen Bad. Als de haven daadwerkelijk richting zee zou kunnen worden uitgebreid komt Bad er door het luwer worden van de Noordzeestroming er anders bij te liggen. De strip aan zee krijgt een meerzijdige invulling, waarbij verdere verdichting mogelijk is met veel wonen op horeca en toeristische functies. De Gevers Deijnotweg blijft de grote interne verdeler van verkeer en er is aanleiding om op de 2^e lijn verder te verdichten met woningbouw. Met de grootschalige verdichting is de noodzaak om aan de interne verbindingen via de Westduinweg - Juriaan Kokstraat - Gevers Deijnotweg te werken maximaal.

Sectorale aspecten

Woningbouw: In de haven zijn 1.200 woningen mogelijk, gecombineerd met leisure functies in een hoogstedelijke setting (appartementen, gebouwd parkeren). In Dorp west is een toevoeging van circa 300 woningen op 10 hectare in een mix van appartementen en grondgebonden woningen. Voor Dorp zelf is transformatie voorzien van 14 hectare Dorp met toevoeging van circa 200 woningen, in een mix van appartementen en grondgebonden woningen.

In vervolg op de ingrepen bij Haven ontstaan er mogelijkheden voor Bad. Hier wordt voorzien in transformatie van de 1^e lijnsbebouwing met circa 1000 woningen en leisureprogramma en 3 ha verdichting in de 2^e lijnsbebouwing met toevoeging van circa 200 woningen. Hierbij worden ook de openbare ruimte en de relaties zee/achterliggende gebieden sterk verbeterd.

Overige programma: Met de versterking van de zeewering ontstaan er ruime mogelijkheden voor visgerelateerde bedrijvigheid aan de nieuwe haven. In het hoogstedelijk milieu met functiemenging op het Norfolkterrein is ruimte voor circa 10.000 m² commerciële functies. De uitbreiding in de zee biedt bij het Noordelijk Havenhoofd circa 4 hectare ruimte voor een icon, gecombineerd met bijzonder programma.

Verbetering OV: Lijn 11 wordt doorgetrokken naar het Norfolkterrein (circa 1.600 m¹). Lijn 10 wordt verlegd naar huidig eindpunt lijn 11.

Infrastructuur ingrepen: De versterking van de zeewering betekent dat bij Haven circa 700 m¹ moet worden aangepakt inclusief een afdichting van de haven. Voor Bad betekent dit 900 m¹ zeewering en afronding van het plan Morales. Met de transformatie en verdichting tussen Haven en Dorp dient de hoofdinfrastructuur aangepast te worden.

Maatschappelijke voorzieningen en Sport: In de geschetste ruimtelijke ontwikkeling is het mogelijk om voorzieningen voor maatschappelijke doeleinden op te nemen, met name in de mogelijke ontwikkeling tussen Haven en Keizerstraat en zijn er ruimtelijke mogelijkheden om het tekort aan binnensportaccommodaties te verminderen.

Gefaseerde ontwikkeling en realisatietermijn: Ontwikkeling van dit scenario is na de kustverdediging aan de orde (lange termijn)

3.6 Voorkeursvariant met referentiebeelden

De voorkeursvariant is het scenario 'Norfolk voor de stad'. Op termijn zou een doorgroei naar het scenario 'Huidige haven voor de stad' mogelijk zijn, afhankelijk van de ontwikkelingen rondom de zeewering en de ontwikkelingen rondom de visserij. In het model worden de belangen van de stad en de visserij met elkaar verbonden: de visserij krijgt op de huidige locatie de ruimte om te groeien en de bedrijfsvoering te optimaliseren. De kwaliteiten van Scheveningen voor de stad worden verder uitgenut: uitbouw van het toeristisch product langs de kust (bijv. het Beachstadion) en de kop van het Norfolkterrein met een internationale functie, die toeristische aantrekkingskracht heeft (bijv. Vredesmuseum, VN-congresfaciliteit). Het Norfolkterrein biedt zeker potenties vanuit de **centrumstedelijke** setting in combinatie met strand/haven. Er is sprake van grote functiemenging van winkels, werken, recreatie en wonen in een hoge bebouwingsdichtheid. De sfeer van Scheveningen kan gekarakteriseerd worden met de termen surfcity, jong, cosmopolitan, succes, allure, mondain, metropolitaan, zakelijk, vermaak, recreatie, landmarks, Wêreldstad aan Zee. Als doelgroepen kunnen centrumstedelijk georiënteerde huishoudens c.q. 50 plussers/empty nesters genoemd worden, die tot van buiten de regio kunnen worden gerecruteerd. De beoogde dichtheid voor Scheveningen is 45 tot 55 woningen per hectare met uitschieters naar boven. Referentiedichtheden zijn het Statenkwartier en het Centrum. Als referentieprojecten kunnen de Lelykade, Kranenburgerweg en kop Leyweg genoemd worden (zie boekje Haagse referentieprojecten)



Referentiebeelden



Ontwikkelingsgebied



Infrastructuur



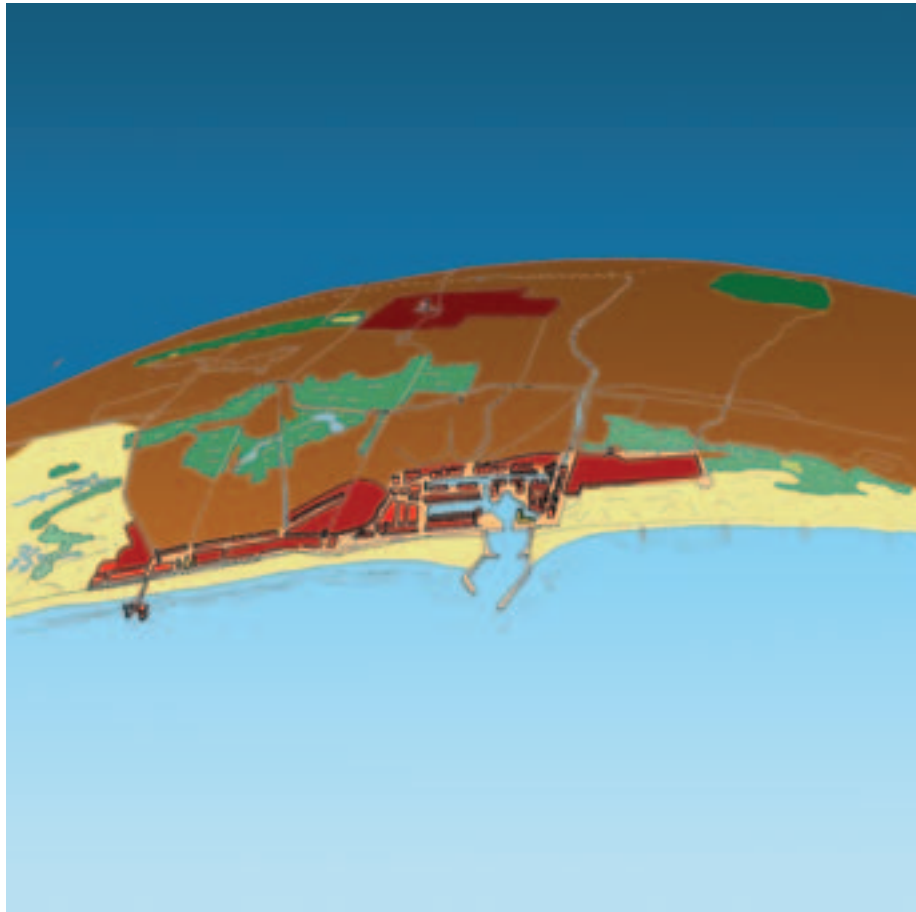
Openbare ruimte



Programma



Ontwikkelingsperspectief

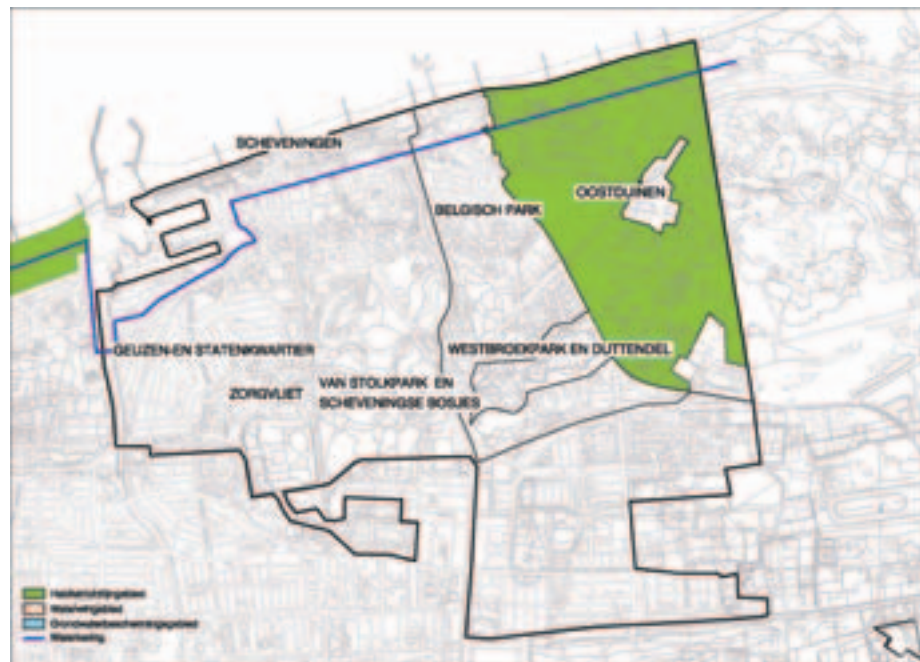


Ontwikkelingen in Scheveningen

4. Randvoorwaarden en belemmeringen

4.1 Regionaal kader en bestemmingsplannen

Zoals in het voorgaande reeds aangegeven wordt het kader voor ontwikkelingen in Scheveningen met name bepaald door de zeewering. Op grond van het rijksbeleid over zeewering dienen binnen 10 jaar de zwakke plekken in de zeewering bij Scheveningen aangepakt te worden. Er wordt onderzoek gedaan naar verschillende mogelijkheden. Scheveningen Haven en Scheveningen Bad worden begrensd door de Habitatrichtlijn, waarbinnen niet gebouwd mag worden. De vraag is of er wel gebouwd zou kunnen worden als nieuwe natuur wordt toegevoegd in het kader van de kustverdediging, waarnaar studie loopt. De vigerende bestemmingsplannen staan de ontwikkelingen als beschreven bij de verschillende scenario's niet toe en dienen hierop te worden aangepast.



Habitat richtlijn

4.2 Luchtkwaliteit, klimaat, geluid en bodem

Lucht: Door de ontwikkeling van dit gebied zal de mobiliteit daar naar toe toenemen en is het van belang de groei van het autoverkeer te ontmoedigen om de luchtkwaliteit niet verder te verslechteren. De voorgenomen verbeteringen van het OV en aantrekkelijker maken van het gebruik van de fiets komen hieraan tegemoet. Op het niveau van de gehele kustzone biedt het ondertunnelen van de Noord/westelijke hoofdroute mogelijkheden om iets te doen aan het knelpunt luchtkwaliteit langs deze route.

Geluid: Scheveningen Haven is voor geluid vooralsnog een gezonde industrieterrein waar woningbouw niet mogelijk is. Met de huidige ontwikkelingen (vertrek Norfolk) zal hierin ruimte ontstaan.

Klimaat: In dit gebied spelen met name de gevolgen van klimaatverandering een grote rol en is er veel aandacht nodig voor de versterking van de kustverdediging. Daarnaast zijn er plannen voor een nieuwe windturbine bij Duindorp die consequenties kan hebben voor de nieuwe ontwikkelingen op het Norfolkterrein.

Bodem: Bij het vrijkomen van het Norfolkterrein zal deze nader moeten worden onderzocht.





Lopende ontwikkeling

5. Grondeigendom en lopende ontwikkelingen

5.1 Grondeigendom en eigendom opstallen

Op basis van gegevens van het kadaster is de eigendomspositie in beeld gebracht. Voor Scheveningen Haven geldt dat het gebied grotendeels is eigendom is van de gemeente Den Haag. Met het vertrek van Norfolk komt dit gebied geheel vrij. In het gebied tussen Haven en Dorp is er een mix van gemeentelijk eigendom en particulier bezit. Woningbouwcorporatie Vestia heeft in dit gebied een aanzienlijk positie. In Scheveningen-Bad aan de Gevers Deynootweg is sprake van verspreid bezit, zonder dominante vastgoedposities.

5.2 Lopende ontwikkelingen

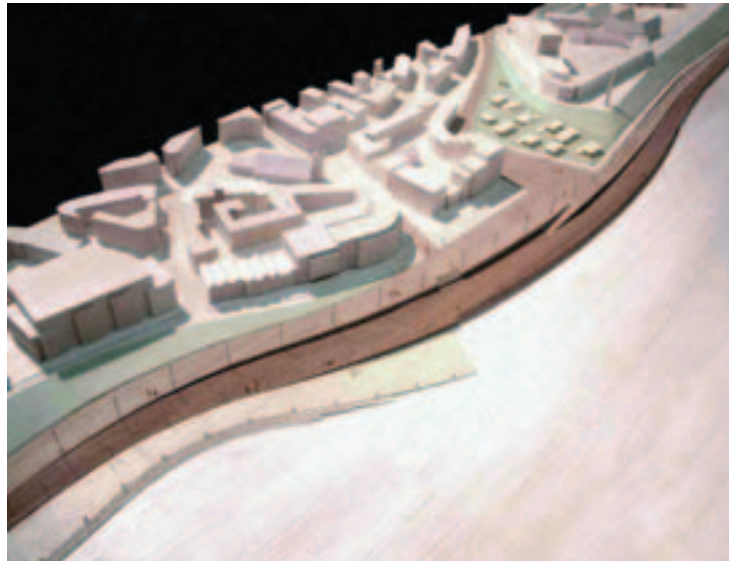
Naast de ontwikkelingen rondom het Norfolkterrein (vertrek Norfolk), zijn er in het gebied tussen Haven en Dorp een groot aantal kleine locaties. Het gebied wordt ruwweg begrensd door de Haven en de Keizerstraat. In dit gebied bevinden zich 10 tot 15 potentiële ontwikkelingslocaties.

Locaties in Havenkwartier Noord e.o.

1. Het Uiterjoon
2. De dijk tussen het Uiterjoon en de Boulevard
3. Het voormalige Rijkskantoor aan de Vuurtorenweg
4. Het talud van de Vuurtorenweg
5. De woningen naast het Uiterjoon
6. De DSB-locatie aan de Vissershavenstraat
7. Dr. de Visserplein 103 (school)
8. Gaffelstraat 83 (school)
9. Duinstraat 55 (School)
10. De grote driehoek (tussen Westduinweg en Zeesluisweg)
11. Zeesluisweg pleintje
12. Politie/Brandweer Duinstraat
13. Keerlus
14. Lindoduin
15. Duinstraat 10 (i.r.t. De Appel)
16. Centrum voor Beeldende Kunst aan de Duinstraat
17. Bedrijfsbebouwing Treilerweg/Korbootstraat

Deze locaties vertonen veelal een ruimtelijke, dan wel programmatische samenhang. Zo kan het stukje duin voor het Uiterjoon bijvoorbeeld alleen ontwikkeld worden in

samenhang met het Uiterjoon. Voor de herontwikkeling van het Uiterjoon is elders tijdelijke huisvesting nodig. Het totale programma van alle locaties zal een aandeel goedkope woningen moeten bevatten; ook om voldoende draagvlak te krijgen voor deze ontwikkeling. Ook financieel kan er een verband worden gelegd; sommige locaties kunnen een positief saldo opleveren, maar andere niet. In totaal lijkt er ruimte om 200 tot 400 woningen toe te voegen aan de woningvoorraad. Gezien de potentiële ontwikkelingslocaties biedt dit gebied zeker kansen, mits in samenhang ontwikkeld in relatie met de ontwikkelingen in Scheveningen-Haven en de ontwikkelingen rondom de zeewering.



6. Marktconsultatie

In de structuurvisie is als ontwikkelingsstrategie “integrale gebiedsontwikkeling” genoemd. Dit biedt meer mogelijkheden om belangrijke private partijen te betrekken bij de ontwikkeling van grotere gebieden dan projectlocaties, waarbij zowel negatieve als positieve risico's kunnen worden gedeeld. Marktpartijen zullen echter pas toetreden als zij hun belangen erkend zien. Het vernieuwende van de aanpak is gelegen in de schaal en omvang van de gebieden, de synergie en de eenheid tussen gebieden die hiermee bewerkstelligd kunnen worden en de houding ten opzichte van ontwikkelende partijen. De Structuurvisie Den Haag 2020 is goed bekend bij de marktpartijen en dient ook haar belang: de visie staat bol van de ontwikkelingsmogelijkheden. Vanuit het uitgangspunt dat 'delen van visies' een basis is voor integrale gebiedsontwikkeling zijn marktpartijen betrokken bij de voorliggende uitwerking van de ontwikkelingsgebieden. Een bekende groep van projectontwikkelaars en corporaties is gevraagd om zonder verkrijging van ontwikkelings- en/of bouwrechten advies of haar visie te geven op de ambtelijke uitwerkingen, uitgezonderd de Internationale zone en de Binckhorst. Het advies is op twee momenten gegeven: via de discussie na de presentatie van de ambtelijke uitwerkingen en door middel van schriftelijke reacties.

Tijdens de discussie

Norfolk als locatie voor woningbouw t.b.v. de internationale stad, woonmilieu met landmark. Bewoners van deze locatie gaan niet met de tram, deze is bedoeld voor bezoekers van Scheveningen Haven e.o. Hier is Scheveningse kwaliteit niet genoeg. Bedenk dat Mooi Wonen ook een vorm van leisure is: architectuur en uitstraling! 500 woningen op Norfolk: als het ergens kan, dan hier maar over de vorm en typologie is discussie. Dit is in ieder geval de plek in de structuurvisie waar hoge dichtheden zonder meer kunnen. Er is wel een mix nodig om levendigheid te organiseren, openbare ruimte moet goed zijn, hier wel voorkeur voor hoogbouw. Op Norfolk is 30 % sociaal een gevoelig punt, richt je meer op het dure segment. Tegelijkertijd: overweeg sociaal of kleinere woningen voor starters, meer woning met minder hoogte/massa. Dynamisch stedelijk: concurrentie met Rotterdam centrum aangaan. Niet alleen in hoge dichtheden, maar ook in andere vormen, altijd vrij uitzicht en stapeling van functies: trekker en voorzieningen. Midden en hogere inkomens zijn de goede doelgroep. Niet te “eng” inzetten: pas op voor eenvormigheid. Nautisch milieu geeft goede aanknooppunten voor woonmilieu: voetjes aan het water, bootje voor de deur.

Over 'vis': de milieucontouren van bedrijven leggen beperkingen op aan overige functies. Uitgangspunt bij stedelijke ontwikkeling moet zijn om deze ruimtelijk op te lossen: niet teveel samenvoegen, geen stapeling van functies. Den Haag zou wel een duidelijke keuze moeten maken tussen de scenario's uitplaatsen of buitengaats vis. Dan: Hoe

realistisch is het om veel te investeren in de visserij? Ruimtelijke inpassing versus stedelijke ambitie: wat kies je? Er zijn vragen bij de positie van de Scheveningse haven t.o.v. de andere Noordzeehavens. In het algemeen wordt gesteld dat de ontwikkeling op zeer zorgvuldige wijze opgezet en gecommuniceerd moet worden in verband met het grote aantal tegengestelde belangen in dit gebied.

Tussen Haven en Dorp: hoe organiseer je hier een grootschalige ingreep met versnipperd eigendom? Gemeente moet de regierol op zich nemen, waarin plannen van ontwikkelaars gefaciliteerd worden.

Scheveningen-Bad: Van oudsher is Scheveningen bekend om de Pier, staat op alle ansichtkaarten. Behoud en uitbouw van de pier zou het uitgangspunt voor Scheveningen Bad moeten zijn. Het is minder een vastgoedopgave als wel een (commerciële) vrijetijdsexploitatie opgave.

Schriftelijke reacties

Door alle partijen worden de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden voor Scheveningen Haven en met name Norfolk onderschreven. Er wordt in zeer geringe mate ingegaan op ontwikkelingsmogelijkheden in Dorp of Bad. De ontwikkelingsmogelijkheden op Norfolk worden sterk verbonden met de zeewering. Vanuit het uitgangspunt dat de zeeweringslijn verlegd moet worden, wordt voorgesteld om een wering d.m.w. een sluis in de havenmond te maken, door een andere partij gecombineerd met zandsuppletie aan zowel de linker als rechterzijde van de havenmond. Deze laatste variant maakt het mogelijk om een extra impuls aan de haven te geven en de stad een echte uitbreidingslocatie te geven. Het Norfolkterrein en de uitbreiding kan dan ingezet worden als hoogwaardig stedelijk, bijzonder woongebied met een trekker, ruimte voor het bedrijfsleven (vis), sport, recreatie en natuuruitbreiding.

De woningopgave wordt verschillend beoordeeld: van hoogwaardige appartementen in grote aantallen tot het toevoegen van grondgebonden woningen en met name de kust niet dichtzetten en alle woningen laten profiteren van uitzichtkwaliteiten. De kwaliteit van het gebied kan verder worden ingevuld door een hoogwaardige openbare ruimte aan zee, het meer het gebied intrekken van de jachthavenfuncties en bijzondere trekkers in het gebied. De categorieën woningbouw worden eveneens verschillende beoordeeld: van een mix van sociaal-midden-duur tot hoofdzakelijk topsegment.

Door een partij wordt een volstrekt ander ontwikkelingsconcept voorgesteld: een zone vrijhouden voor tijdelijke recreatieve functies, de ontwikkeling van een multifunctioneel

havengebouw, de haven voor drijvend programma (hotelboot) en een echte toplocatie ontwikkelen voor woningbouw.

De ontsluiting wordt door alle partijen voorgesteld via de Houtrustweg en een langzaamverkeerverbinding over de havenmond en/of naar de 2^e haven. In combinatie met toeristische aantrekkingskracht is het wenselijk dat lijn 11 naar het Norfolkterrein wordt aangelegd. Nadrukkelijk wordt aandacht gevraagd voor de het anticiperen op de toekomstige uitbreiding: hoe gaan verkeersstromen en maak geen zaken onmogelijk.

Als vorm waarin een dergelijke locatie ontwikkeld kan worden wordt overwegend een PPS-constructie met een consortium voorgesteld. De scope van het gebied wordt verschillend gedefinieerd: van het Norfolkterrein tot aan heel Scheveningen Haven, waarbij ook kleinere locaties en eigenaren worden opgenomen.

7. Conclusie

De kanszone Scheveningen heeft door de ligging aan zee en het bestaande economische- en woonprofiel unieke kwaliteiten, die in de vierslag Bad - Dorp - Haven - Norfolk verder uitgebouwd kunnen worden. Los van de ruimtelijke ontwikkeling zijn er voldoende mogelijkheden om het bestedingspotentieel van Scheveningen Bad en Scheveningen Haven verder uit te bouwen, waarbij bijzondere aandacht is vereist voor Bad en het behoud van de Pier en de ontwikkeling van een complementair programma voor Scheveningen Haven.

Qua prioritering en fasering is Scheveningen door deze unieke kwaliteiten relatief onafhankelijk van andere gebieden: de locatie verkoopt zichzelf. De bereikbaarheid, zowel via openbaar vervoer als over de weg, is hierbij een aandachtspunt. Dit geldt zowel voor de directe bereikbaarheid van de deelgebieden alsook de bereikbaarheid van Scheveningen vanaf de snelwegen.

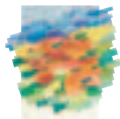
De voorkeursvariant, Norfolk voor de Stad, wordt gesteund door marktpartijen. Bij enkele partijen is enige voorzichtigheid ten aanzien van het woningbouwprogramma en wordt, mede in het kader van een doelgroepenmix, een combinatie gemaakt met grondgebonden woningen. De combinatie van functies langs de kust en op het Norfolkterrein worden onderschreven, waarbij gebruik gemaakt moet worden van de specifieke kwaliteiten van de haven: zee, vis, boten, pleziervaart en uitzicht. Vooral een toeristische economische trekker maakt het verleggen en verlengen van lijn 11 naar Norfolk aantrekkelijk.

Qua ontwikkelingsperspectief wordt voorgesteld om voor Scheveningen in zijn totaliteit een nieuw Masterplan op te stellen, zowel in ruimtelijke als economische zin en vervolgens op te splitsen in meerdere ontwikkelingsgebieden. Deze ontwikkelingsgebieden kunnen qua ontwikkeling verschillen: competitie, samenwerking zittende eigenaren en woningbouwcorporaties.

Bijlage 1: Samenvatting scenario's

Scenario Onderwerp	Structuurvisie
Korte beschrijving	Scheveningen als 2e centrum, Norfolk voor de vis of Norfolk voor de stad
ambitie	Wereldstad aan zee
Woningbouwprogramma	4100 woningen
Overig programma	Horeca, detailhandel, visserij. Internationale cultuur, toeristische attracties, nachtleven, leisure, strand- en zeesportvoorzieningen
Verbetering OV	Verleggen lijn 11, lijn 1
Ingrepen infrastructuur	NW hoofdroute, Lozerlaan, brug bij haven, parkeren
Grondposities	-

	Scenario 1 Norfolk voor de vis	Scenario 2 Norfolk voor de stad	Scenario 3 Huidige haven voor de stad
	Norfolk bestemd voor vis, stedelijke ontwikkeling Noordelijk Havenhoofd.	Norfolk voor stedelijke ontwikkeling, concentratie en uitbreiding vis rond 1e haven.	Hele haven voor stedelijke ontwikkeling, Scheveningen als 2e centrum
	Economisch profiel haven wordt verbreed: 1e instantie: vis 2e instantie: toerisme/ leisure/wonen	Scheveningen-Haven hét nieuwe visitekaartje van de stad aan zee	Scheveningen dé visafslag/-omslagpunt van Nederland
	Norfolk 120 woningen Havenhoofd 375 woningen Intensivering Haven-Keizer-straat 200 woningen Gevers Deynootweg 200 woningen	Norfolk 500 woningen Haven-Dorp 200 woningen Gevers Deynootweg 200 woningen	Haven 1200 woningen Dorp west: toevoeging 300 woningen Dorp: toevoeging 200 woningen Bad: 1000 woningen 1e linie, 100 woningen 2e linie
	Norfolk 28.500 visgerelateerde bedrijvigheid Noordelijk Havenhoofd 1.000 m ² retail 1.000 m ² horeca 14.000 m ² hotel	Visgerelateerde bedrijvigheid rond 1e haven (circa 10.000 m ²) Ruimtelijke en programmatische aanjager op Norfolk met horeca, detailhandel, leisure, strand en sportvoorzienigen	Circa 10.000 m ² Leisure functies op Norfolk Icoon en bijzonder programma op noordelijk havenhoofd Visgerelateerde bedrijvigheid in nieuwe haven
	Lijn 11 naar NHH na kustuitbreiding	Verlegging lijn 11 naar Norfolkterrein, verlegging lijn 10 naar huidig eindpunt lijn 11	Doortrekken lijn 11 naar Norfolk, verlegging lijn 10 naar eindpunt lijn 11
	Verbetering interne autoontsluiting, ingrepen NW route / Lozerlaan	Verbetering interne autoontsluiting, ingrepen NW route / Lozerlaan	Verbetering interne autoontsluiting, ingrepen NW route / Lozerlaan
	Hoofdzakelijk gemeentelijke eigendom. Geen dominantie positie private eigenaren In omgeving haven veel bezit Vestia	Hoofdzakelijk gemeentelijke eigendom. Geen dominantie positie private eigenaren In omgeving haven veel bezit Vestia	Hoofdzakelijk gemeentelijke eigendom. Geen dominantie positie private eigenaren In omgeving haven veel bezit Vestia



Colofon

Dit boekje is een product van Dienst Stedelijke Ontwikkeling
1 maart 2006

Beeldmateriaal van:

DSO

De Ruimtestudio, Remco Reijke

Jo Coenen & Co

JHK Architecten

Quadrat, Atelier voor stedenbouw, landschap en architectuur

BGSV Bureau voor Stedenbouw

e.a.

