

C O N C E P T

**NOTA VAN UITGANGSPUNTEN**  
**Scheveningen-kust**

*Scheveningen,  
podium aan zee*

Versie: 11 oktober 2007

## INHOUDSOPGAVE

- 1. INLEIDING**
  - 1.1 Aanleiding
  - 1.2 Doel Nota van Uitgangspunten
  - 1.3 Afbakening plangebied
  - 1.4 Relatie met andere plannen
  - 1.5 Besluitvorming
  - 1.6 Leeswijzer
  
- 2. DE OPGAVE**
  - 2.1 Opgave Structuurvisie Den Haag 2020
  - 2.2 Coalitieakkoord 2006-2010
  
- 3. SCHEVENINGEN anno 2007**
  - 3.1 Ruimtelijke structuur en uitstraling
  - 3.2 Functionele structuur
  - 3.3 Ruimtelijke en programmatische opgave
  
- 4. SCHEVENINGEN anno 2020**
  - 4.1 Sfeerbeeld Scheveningen 2020
  - 4.2 Ruimtelijk concept: lijnen-pleinen-sferen

- 5. ALGEMENE UITGANGSPUNTEN**
- 5.1 Ruimtelijke structuur en openbare ruimte
- 5.2 Verkeer, vervoer en parkeren
- 5.3 Vrijtijdseconomie
- 5.4 Wonen
- 5.5 Landschap en natuur
- 5.6 Milieu en duurzaamheid
- 5.7 Leefbaarheid en sport

**6. UITGANGSPUNTEN PER DEELGEBIED**

- 6.1 Scheveningen-Haven
- 6.2 Havenkwartier-Noord en Lijn 11-zone
- 6.3 Scheveningen-Dorp
- 6.4 Scheveningen-Bad
- 6.5 De Boulevard en zeewering

**7. REALISERING EN RISICO'S**

**8. FINANCIËN HOOFDINFRASTRUCTUUR EN LOCATIEONTWIKKELING**

**9. COMMUNICATIE fase 1**

**10. HET VERVOLG**

Bijlage 1 De ontstaansgeschiedenis

Bijlage 2 De bestaande kaders en beleidsuitgangspunten

Bijlage 3 Verslag consultatieronde

**In een apart achtergronddocument staan:**

- Economische ontwikkeling en ambities
- Ontwikkelingen en ambities wonen
- De sociale uitdaging
- Milieuambities

# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Scheveningen bruist. Het tweede centrum van Den Haag aan het strand is vier seizoenen per jaar levendig en aantrekkelijk voor bewoners en bezoekers. Het gebied is volop in beweging. Door het vertrek van de Norfolkline is een groot terrein aan de Scheveningse haven beschikbaar voor nieuwe ontwikkelingen. De zeekering wordt versterkt en tegelijk wordt de boulevard aangepakt. Voorts zijn er tal van andere initiatieven en plannen. Dit alles betekent een dynamische impuls voor Scheveningen.

Tegelijk komen er ook signalen uit Scheveningen-Bad van economische achteruitgang. Er zijn klachten over de verkeersafwikkeling en het parkeren in de badplaats. De belangen van bewoners en bezoekers sporen niet altijd met elkaar. Ook zijn er knelpunten in de ruimtelijke inrichting. Kortom, redenen genoeg om na te denken over de toekomst van Scheveningen.

De gemeenteraad heeft met de Structuurvisie Den Haag 2020, Wéreldstad aan Zee, de lijnen uitgezet voor een sociaal en economisch sterke stad in een sterke regio. Scheveningen-kust is één van de negen kansrijke gebieden waar de ambities uit de Structuurvisie kunnen worden verwezenlijkt.

In de Structuurvisie wordt een globale ontwikkelingsrichting beschreven voor Scheveningen-kust.

Deze nota van uitgangspunten is een stapje op weg naar de uitwerking en dus realisering van de Structuurvisie. In Scheveningen zal worden geïnvesteerd in de stedenbouwkundige samenhang en in een kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en bebouwing. Ook zullen parkeerproblemen worden aangepakt en mogelijkheden worden geschapen om het toerisme nieuwe impulsen te geven. Hierdoor en door de unieke ligging aan zee nog beter te benutten, kan het vroegere vissersdorp Scheveningen kan zich ontwikkelen tot dé badplaats in Noordwest-Europa!

## 1.2 Doel van de Nota van Uitgangspunten

De Nota van Uitgangspunten (NvU) Scheveningen-kust heeft een globaal karakter. De nota formuleert ruimtelijke en programmatische uitgangspunten voor het verwezenlijken van de ambities voor Scheveningen. De uitgangspunten zijn gebaseerd op een inventarisatie van de sterke en zwakke punten, de ontwikkelingsmogelijkheden, ontwerpend onderzoek, haalbaarheidsonderzoek, visievorming en eerdere bestuurlijke besluitvorming. De uitgangspunten vormen de opstap naar het Masterplan Scheveningen-kust en zijn daarmee de basis voor de verdere planontwikkeling.

## 1.3 Masterplangebied

Deze NvU betreft Scheveningen-kust en met name de deelgebieden Scheveningen-Bad, -Haven en -Dorp. Scheveningen-kust ligt ingeklemd tussen de Oost- en Westduinen. Omdat de relatie daarmee van belang is, is de grens niet strak om de bebouwing heen gelegd, maar op de Natura 2000-grens. Duindorp is buiten het plangebied gelaten, omdat de plannen hiervoor reeds in uitvoering zijn. De directe omgeving van de haven is in het plangebied meegenomen.

De begrenzing van het gebied loopt grofweg vanaf Duindorp (gedeelte langs de Houtrustweg) tot en met het Zwarte Pad. De relatie met de omliggende wijken, met Den Haag en het verdere achterland is voor Scheveningen bijzonder belangrijk. Daarom worden in deze NvU ook uitspraken gedaan over verbindingen die buiten het plangebied liggen.

## **1.4 Relaties met andere plannen**

Het masterplan Scheveningen-kust is de opvolger van het Masterplan Scheveningen-kuststrook 2001-2010. Uit de laatste monitoring kan worden geconcludeerd dat de maatregelen uit dit masterplan nagenoeg zijn uitgevoerd. Als gevolg van de ambities uit de Structuurvisie Den Haag 2020, is het masterplan Scheveningen-kust in tegenstelling tot het vorige gericht op nieuwe ontwikkelingen.

Scheveningen-kust heeft - gezien de ligging van het plangebied - relaties met de masterplannen voor Kijkduin en de Internationale Zone.

In Scheveningen lopen voor een aantal locaties projecten of initiatieven voor een functiewijziging. Interne coördinatie moet de afstemming tussen de verschillende plannen en projecten waarborgen. De plannen voor Scheveningen-Haven en de boulevard worden vanwege hun grote impact op Scheveningen-kust hier kort belicht.

### **Scheveningen-Haven**

Sinds de aankondiging van het vertrek van de Norfolkline enkele jaren geleden werkt de gemeente Den Haag aan de ontwikkeling van Scheveningen-Haven. Het college van B en W heeft op 19 juni 2007 de NvU Scheveningen-Haven vastgesteld. De plannen zijn gericht op het creëren van een (centrum-)stedelijk woonmilieu met voorzieningen op het Zuidelijk Havenhoofd. De visserij wordt op het Noordelijk Havenhoofd geconcentreerd en krijgt ruimte om te groeien. Hier komen ook voorzieningen voor de groeiende strand-/zeesporten.

Naar verwachting zal deze NvU eind 2007 door de gemeenteraad worden vastgesteld. Vervolgens zal de nota worden uitgewerkt, tot er uiteindelijk bouw- en inrichtingsplannen liggen en de werkzaamheden in het gebied kunnen beginnen. De voorstellen en uitgangspunten voor de Haven worden als vast gegeven meegenomen bij de integrale aanpak van het masterplan.

### **Boulevard en zeewering**

De zeewering bij Scheveningen moet worden versterkt met het oog op verwachte klimaatveranderingen. De werkzaamheden worden gecombineerd met een kwaliteitsverbetering van de boulevard. De Spaanse architect De Solà Morales heeft hiervoor een voorlopig ontwerp gemaakt, waarmee het college van B en W op 24 april 2007 heeft ingestemd. Het ontwerp is vooral gericht op het versterken van de zwakke schakels in de zeewering en het realiseren van een aangename flaneerroute langs het strand, die Scheveningen-Bad, -Dorp en -Haven met elkaar zal verbindt. Ruimtelijke kwaliteit en samenhang zijn sleutelwoorden in het ontwerp. De nieuwe boulevard is een belangrijk onderdeel van het masterplan. De consequenties worden meegenomen in de integrale afweging voor het gehele plangebied.

## **1.5 Besluitvorming**

De uitgangspunten voor het masterplan zijn ter consultatie aan belangengroeperingen voorgelegd. Na deze consultatieronde wordt de rapportage over de reacties en de afwegingen in de definitieve versie van de Nota van Uitgangspunten opgenomen. De definitieve NvU wordt ter vaststelling voorgelegd aan het college van B&W en aan de gemeenteraad.

## **1.6 Leeswijzer**

De Nota van Uitgangspunten Scheveningen-kust begint met een inleidend hoofdstuk over de doelstelling van de nota, een introductie van het plangebied en een beknopte schets van het beleid uit de Structuurvisie Den Haag 2020 en de Beleidsagenda 2006-2010. In hoofdstuk 2 staat een beschrijving van Scheveningen anno 2007 en de knelpunten op ruimtelijk en functioneel gebied. Hoofdstuk 3 geeft een toekomstimpresie van Scheveningen anno 2020. Hieruit volgen in hoofdstuk 4 de ruimtelijke en programmatische uitgangspunten voor het plangebied als geheel en in hoofdstuk 5 voor de deelgebieden. Hoofdstuk 6 beschrijft de realisering en de risico's. In hoofdstuk 7 is aangegeven hoe de communicatie over de eerste fase is verlopen en welke partijen zijn geconsulteerd over de NvU. Tot slot is in hoofdstuk 8 aangegeven hoe in het vervolgtraject zal worden gewerkt aan het masterplan. In de bijlagen is de ontstaansgeschiedenis van Scheveningen beschreven en staat een overzicht van de bestaande kaders en beleidsuitgangspunten. In een apart achtergronddocument zijn de ontwikkelingen en ambities uitgebreid beschreven voor Economie, Wonen en Milieu.

## 2. De opgave

De Structuurvisie Den Haag 2020, Wéreldstad aan Zee en het coalitieakkoord 2006-2010 zijn de twee documenten die ten grondslag liggen aan het masterplan Scheveningen-kust.

### 2.1 Structuurvisie Den Haag 2020

De gemeenteraad heeft in 2005 de Structuurvisie Den Haag 2020 vastgesteld. Den Haag moet een aantrekkelijke stad worden voor bewoners, bezoekers, werknemers en ondernemers, met een gevarieerd aanbod aan woon- en werkmilieus, voorzieningen, cultuur en vermaak. In de Structuurvisie staat – vrij vertaald - het volgende over de ambities voor Scheveningen:

*Scheveningen moet dé badplaats van Noordwest-Europa worden, een badplaats met internationale allure, die vier seizoenen per jaar aantrekkelijk is voor bewoners en bezoekers, met Bad en Haven als zwaartepunten en Dorp als kleinschaliger en rustiger gebied daartussen. Het moet binnen de stedelijke context uitgroeien tot het tweede bruisende centrum van Den Haag. Deze ambities moeten worden verwezenlijkt door een toevoeging van een centrum-stedelijk woonmilieu, publiekstrekkingen van formaat, nieuwe iconen aan de kust, verbetering van de bereikbaarheid en een opwaardering van de openbare ruimte tot aan de hoogste kwaliteitstandaard. Voor behoud en uitbouw van de toeristische aantrekkingskracht zijn nieuwe impulsen nodig. Dit zou een verlenging van de verblijfsduur van bezoekers en daarmee een verhoging van de bestedingen moeten opleveren. De ambitie is om Scheveningen te laten uitgroeien tot het Mekka voor strand- en zeesporten.*

*De uitstraling van het nieuwe Scheveningen kan worden gekarakteriseerd als jong, cosmopolitan, mondain, met een ruim en aantrekkelijk aanbod op het gebied van vermaak en recreatie, strand- en zeesporten, een plaats met allure met groots vormgegeven herkenningspunten.*

*Op economisch gebied betekent dit meer bezoekers naar Scheveningen trekken en deze beter te spreiden over het jaar, het verlengen van de verblijfsduur en het verhogen van de bestedingen.*

*Daarnaast is Scheveningen een aantrekkelijk woongebied voor de huidige én nieuwe bewoners. Het versterken van de woongebieden door het benadrukken van hun eigen identiteit en het daarop aanpassen van het verblijfsklimaat is een belangrijke doelstelling.*

Bij het vaststellen van de Structuurvisie door de gemeenteraad is hierop een amendement aangenomen. De volgende passage daaruit is voor Scheveningen van belang: *“Bij Kijkduin en Scheveningen wordt terughoudendheid betracht. Grootstedelijke ontwikkeling is daar niet aan de orde. Bij ontwikkelingen aan de kust, Scheveningen en Kijkduin, zijn de aantallen woningen, die in de structuurvisie zijn genoemd niet leidend.”*

### 2.2 Coalitieakkoord 2006-2010

In het coalitieakkoord 2006-2010 zijn afspraken gemaakt over het vervolg van de Structuurvisie. Het college van B&W heeft in juni 2006 in *“Van visie naar beleidsagenda 2006-2010”* een nader uit te werken programma voor Scheveningen vastgesteld:

- *Wonen: 900 woningen: Norfolkterrein of Noordelijk Havenhoofd, Tweede Haven, locaties tussen Scheveningen-Haven en Scheveningen-Dorp, Gevers*

*Deynootweg. Bij de uitwerking in het masterplan zal de verdeling over de verschillende plandelen worden meegenomen.*

- *Werken: visgerelateerde bedrijvigheid rond Eerste Haven (circa 10.0000 m<sup>2</sup>).*
- *Voorzieningen: ruimtelijke en programmatische aanjager op Norfolk met horeca, detailhandel, leisure, strand en sport.*
- *Infrastructuur: openbaar vervoer op hoger plan (OVHP) geeft drie nieuwe Randstadrail verbindingen aan naar Scheveningen (Lijn 11 naar het Norfolk-terrein, Lijn 1 naar het Kurhaus en Lijn 9), verlegging eindhalte lijn 10, opwaardering Houtrustweg, ondertunneling Noordwestelijke hoofdroute.*
- *Openbare openbare ruimte: kwaliteitsverbetering inrichting Scheveningen boulevard en Scheveningen-Bad en Norfolk.*



### 3. Scheveningen anno 2007

Scheveningen heeft een unieke ligging aan zee, met strand, duinen en allerlei attracties en voorzieningen. Scheveningen is met 18 miljoen gasten per jaar de best bezochte badplaats aan de Noordzee. De kustzone is een van de internationale visitekaartjes van Den Haag. Het Kurhaus en de Pier zijn beeldbepalende bouwwerken, die internationale bekendheid genieten. Scheveningen wordt verder gekarakteriseerd door het oude vissersdorp met de Keizerstraat en de visserswoningen. Ook het bedrijvige havengebied is zeer kenmerkend door de ruime opzet en de specifieke havenarchitectuur.

De badplaats is met zijn geheel eigen karakter en aanbod complementair aan het grootstedelijke Den Haag, dat op steenworp afstand ligt. Den Haag en Scheveningen zijn door verschillende, soms statig ingerichte lanen met elkaar verbonden.

Maar het positieve beeld van Scheveningen vertoont zo hier en daar wat krasjes. Er is sprake van een gebrek aan ruimtelijke samenhang, er bestaat kritiek op bepaalde architectuur en de inrichting van de openbare ruimte laat op sommige plaatsen te wensen over. Daarnaast is Scheveningen op drukke dagen moeilijk bereikbaar en is het lastig een parkeerplaats te vinden. De ruimtelijke structuur, de openbare ruimte en de ontsluiting van de badplaats vragen om verbetering. Het functioneren van Scheveningen als geheel wordt daar immers mede door bepaald.

Dit hoofdstuk schetst een beeld van het huidige Scheveningen en de wijze waarop dit functioneert.

#### 3.1 Ruimtelijke structuur en uitstraling

De ruimtelijke opbouw van Scheveningen is gefragmenteerd en bestaat grofweg uit de delen Bad, Haven en Dorp. Deze hebben ieder een eigen karakter, maar ze hebben noch afzonderlijk, noch samen een eenduidige identiteit. De gebieden zijn niet helder begrensd en daardoor niet als eenheden herkenbaar. Die diversiteit is het aardige en aantrekkelijke van Scheveningen, maar tegelijkertijd ontbreekt het aan samenhang. De openbare ruimte zou moeten functioneren als bindmiddel tussen de gebiedsonderdelen en moeten zorgen voor meer samenhang en voor een goede aansluiting van de kuststrook op de stad.

In bijlage 1 is beschreven hoe Scheveningen is ontstaan en is uitgegroeid tot een verzameling karakteristieke buurten met een eigen woonmilieu en uitstraling, die als losse onderdelen functioneren zonder enige samenhang.

**Scheveningen-Haven** wordt ruimtelijk sterk bepaald door de vorm van de havenbassins. Door de ruime opzet en de specifieke havenarchitectuur met zijn stoere gebouwen, waaronder de karakteristieke visafslag, heeft de haven een robuust karakter. Als gevolg van de veranderingen in de visserijsector is het oude beeld van Scheveningen-Haven veranderd. In de afgelopen jaren heeft zich geleidelijk aan een ontwikkeling naar een menging van functies voorgedaan. Er is meer woningbouw gekomen rondom de Tweede Haven, waarbij enkele voormalige vries-/pakhuizen zijn omgevormd tot appartementencomplexen. Daarnaast zijn er voorzieningen bijgekomen op het gebied van leisure en horeca.

De jachthaven is uitgebreid en is een trekpleister voor zeezeilers van allerlei nationaliteiten.

De realisatie van het Nautisch Centrum biedt nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden passend bij de haven. Met het vertrek van de Norfolkline in 2006 is een aanzienlijk ontwikkelingsgebied vrijgekomen.

**Het Havenkwartier-Noord en de Lijn-11-zone** liggen ten noorden en oosten van de haven en hebben nog steeds de kenmerken van het havenindustriële verleden. In brede straatprofielen en flauwe bochten is nog steeds de vroegere railinfrastructuur te herkennen. Deze verbond destijds de haven van Scheveningen via het tracé van de tegenwoordige tramlijn 11 met het landelijke spoornet bij station Hollands Spoor. In het gebied vindt een enorme verscheidenheid aan activiteiten plaats. Er wordt gewoond in zowel oud- als nieuwbouw, hoog- en laagbouw, er zijn allerlei werkplaatsen, zoals garages en andere vormen van bedrijvigheid en men treft er zelfs paardenstallen aan. In het gebied ligt verder een milieudepot van de gemeente, waarvoor investeringen nodig zijn door de huidige milieueisen.

Hierdoor kent het Havenkwartier-Noord een zeer gemengde bebouwing. Door toevoeging van woningen heeft het gebied wel steeds meer de kenmerken van een woongebied gekregen. Het gebied telt circa 1.500 woningen, die al wat ouder zijn. Een groot deel ervan bestaat uit sociale woningbouw. Ook het opvallende complex Lindoduin maakt deel uit van dit gebied. Dit zijn twee hoogbouw-galerijflats met een supermarkt en een sporthal.

Het verzorgingshuis Uiterjoon heeft plannen voor nieuwbouw.

Het tramtracé van lijn 11 scheidt het Havenkwartier-Noord van Scheveningen-Dorp. Deze zogenaamde Lijn-11-zone ligt er momenteel wat verloren bij. De zone wordt op sommige delen begrensd door achtererven. De keerlus aan de boulevard heeft een open karakter.

**Scheveningen-Dorp** heeft een compacte structuur en is een kleinschalig, rustig cultuurhistorisch gebied. Door saneringen is nog slechts een klein deel van de oorspronkelijke authentieke bebouwing en inrichting over. Een belangrijk deel van de woningbouw stamt uit de jaren dertig. Een groot deel van Scheveningen-Dorp en directe omgeving is gemeentelijk beschermd stadsgezicht.

De Keizerstraat vormt de centrale winkelstraat. In de Keizerstraat concentreert het winkelbestand zich vooral rond het gedeelte bij het Prins Willemplein. Verder richting boulevard neemt het aantal winkels af en komt er horeca voor in de plaats. Hier neemt ook de leegstand toe. Dit is mede een gevolg van de barrière die het publiek ervaart om vanaf de boulevard de Keizerstraat in te gaan. Hierdoor missen de ondernemers omzet en stagneert de ontwikkeling van deze straat. Het nieuwe plan voor de boulevard moet deze situatie verbeteren.

De Badhuisstraat kent een beperkte winkelfunctie.

In de Duinstraat zijn verschillende culturele voorzieningen, waaronder theater De Appel en Excalibur.

Het gebied tussen de Badhuiskade en de Havenkade vormt het groene recreatieve einde van de groenblauwe zone, die zich vanuit het centrum van Den Haag langs Madurodam uitstrekt naar Scheveningen. Tot in de jaren zeventig van de vorige eeuw lag hier de oude binnenhaven van Scheveningen

**Scheveningen-Bad** heeft een langgerekte ruimtelijke structuur, die door de kustlijn is bepaald. De boulevard onderstreept deze structuur. De boulevard en de zee zijn in Scheveningen-Bad de belangrijkste trekpleisters, maar ze zijn vanuit het achterland onzichtbaar en "onvoelbaar". De routes erheen zijn onaantrekkelijk qua inrichting en uitstraling. De bekende pier van Scheveningen strekt zich enkele honderden meters uit in zee en is een van de twee 'iconen' van Scheveningen. Het andere is het Kurhaus. Dit historische gebouw fungeert als het hart van Scheveningen-Bad. Er is veel kritiek op de overwegend nieuwe bebouwing

daaromheen. Veel van wat is gebouwd in de periode van ongeveer 1960 tot 1980 heeft een matige architectonische kwaliteit. Het Kurhausplein is zelfs gekozen tot het lelijkste plein van Nederland. Het Palaceplein is vooral een verkeersknooppunt met in het midden een grote omheinde fietsenstalling en fungeert als halteplaats voor trams en bussen. Het Palaceplein heeft zeker niet de uitstraling die past bij een badplaats van allure.

Bad kent een concentratie van grootschalige en kleinschalige commerciële voorzieningen aan de boulevard en de Palace Promenade. Het Circustheater, het Holland Casino en de Pathé-bioscoop zijn voorbeelden van grootschalige trekpleisters.

De enorme bezoekersaantallen en de parkeerdruk hebben een negatief effect op de openbare ruimte, die hier en daar sleets is geworden en van een matige kwaliteit is. Het is bijvoorbeeld haast onmogelijk om op plezierige wijze van het Casino naar het Kurhaus te komen.

Het woongedeelte van Bad is voor het merendeel relatief kleinschalig, met uitzondering van de appartementcomplexen in de eerste lijn direct achter de kust (tussen Boulevard en Gevers Deynootweg). De woningen direct daarachter (Renbaankwartier) kenmerken zich door de typische badplaatsarchitectuur uit de negentiende en begin twintigste eeuw.

**De boulevard** vormt een sterk structurerend element en een verbinding tussen de verschillende deelgebieden van Scheveningen. De boulevard zelf bestaat ook uit delen met een verschillend karakter:

- Het gedeelte tussen Noorderstrand en de Scheveningseslag is het kerngebied van het toeristische centrum rond het Kurhaus, met als zwaartepunt het gedeelte vanaf Scheveningseslag tot de Pier. In het kerngebied is het altijd druk. Er is een veelheid van functies in de openbare ruimte, wat de doorstroming van het publiek bemoeilijkt. Het noordelijk deel van de boulevard kent geen duidelijk eindpunt. De toeristische attracties functioneren hier minder. In het badseizoen staan strandpaviljoens op het strand tegen de boulevard. Zij vormen een gesloten rij, waardoor een vrije doorkijk naar zee wordt belemmerd. Op de boulevard staan ook de gebouwen van Vitalizee en Sealife. Deze hebben door hun naar binnen gerichte karakter weinig relatie met de omgeving.
- Het gedeelte tussen Scheveningseslag en Vissershavenweg zal worden aangepakt in het kader van de versterking van de zeewering. Met het oog op de klimaatveranderingen zijn er maatregelen nodig om de zwakke plekken ter hoogte van de Keizerstraat en de keerlus van lijn 11 te versterken. Deze werkzaamheden worden benut om het verblijfsklimaat op dit deel van de boulevard te verbeteren. Samen met de Spaanse architect De Solà Morales zijn voorstellen ontwikkeld die bijdragen aan het realiseren van een aangename route langs het strand in een relatief autoluwe omgeving. Naar verwachting kan eind 2009 met de werkzaamheden worden begonnen. Door de beoogde ingrepen vervallen circa 600 parkeerplaatsen, waarvoor elders in Scheveningen compensatie zal worden gezocht in gebouwde parkeervoorzieningen.
- Het gedeelte tussen Vissershavenweg en Adriaan Maasplein heeft zich de afgelopen tijd ontwikkeld tot een intensief sportgebied met ruimte voor (kite)surfen en beachvolleybal. Tijdens het zomerseizoen staat op het strand bij het Noordelijk Havenhoofd jaarlijks een tijdelijk beachstadion.

## 3.2. Functionele structuur

### Verkeer, vervoer en parkeren

#### Autoverkeer

Scheveningen-kust is per auto bereikbaar via de Van Alkemadeweg/Zwolsestraat, Nieuwe Parklaan, Badhuisweg, de Scheveningseweg, de Statenlaan en de Houtrustweg. Den Haag is goed verbonden met de rest van de Randstad en het achterland door de A4, A12 en A13. Met het verlengen van de A4 (Delft-Zuid – Vlaardingen) zal de verkeersafwikkeling binnen de stad gaan veranderen. Den Haag heeft plannen om de zogenaamde (internationale) ringweg af te maken en deels te ondertunnelen. Deze is nu niet snel genoeg door teveel stoplichten, te weinig capaciteit en een slechte doorstroming.

Op lokaal schaalniveau heeft elk kustonderdeel in en rond Scheveningen zijn eigen verbinding met het achterland: Duindorp ↔ Nieboerweg, Haven ↔ Houtrustweg, Tweede Haven ↔ Statenlaan, Dorp ↔ Scheveningseweg, Seinpost ↔ Haringkade, Kurhaus e.o. ↔ Nieuwe Parklaan/Badhuisweg en de Pier ↔ Zwolsestraat/Alkemadelaan. Deze verbindingen eindigen echter nooit direct aan zee.

Scheveningen-Bad is per auto redelijk goed te bereiken. Binnen het gebied zelf is de verkeersafwikkeling echter problematisch. Voor het parkeerterrein aan het Zwarte Pad staan zomers lange rijen vanwege een onlogische straatindeling. Er is veel afslaand verkeer dat zijn weg zoekt naar de parkeergarage bij het Kurhaus, of de Scheveningseslag (Boulevard), of via de Juriaan Kokstraat naar Scheveningen Dorp rijdt en vice versa.

Door de grote bezoekersaantallen is in de zomer de druk op de wegen naar de kust zeer groot. Dit veroorzaakt veel overlast, ook voor de bewoners. De grote verkeersstromen richting kust verstoren het dagelijks functioneren van de kuststrook en hebben een direct negatief effect en de toevoerwegen naar Den Haag.

#### Openbaar vervoer

De kust moet goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer, vooral als de bereikbaarheid per auto tekortschiet. Alle badplaatsen die ertoe doen – op de schaal van de Benelux – hebben een directe treinverbinding met het achterland: Zandvoort ↔ Amsterdam, Hoek van Holland ↔ Rotterdam, Vlissingen ↔ Noord-Brabant, Oostende ↔ Gent/Brussel. Scheveningen is de enige badplaats van formaat zonder treinstation.

De bereikbaarheid van de kust met het openbaar vervoer vanuit Den Haag is met de tramlijnen 1, 9 en lijn 11 redelijk. De verbindingen met het achterland zijn daarentegen beperkt. De enige regionale tramlijn 1 koppelt Delft aan Scheveningen-Bad, maar deze verbinding is nog niet snel genoeg. Het bereik van de trams is te beperkt, terwijl de regio groeit.

De beperkte autobereikbaarheid van de kust stelt hoge eisen aan andere vormen van vervoer, zoals bus, tram of lightrail.

#### Parkeren

De huidige grootschalige parkeervoorzieningen in Scheveningen liggen aan of vlakbij de hoofdwegen naar de kust: de Zwolsestraatgarage aan de Van Alkemadelaan en de garage aan de Nieuwe Parklaan. De Houtrustweg leidt naar de haven waar beperkt onbetaalde parkeerruimte is, en naar de boulevard waar betaalde parkeerplaatsen zijn. Deze voorzieningen samen bieden veel parkeerplaatsen, maar op topdagen blijkt het onvoldoende. In Scheveningen-Bad

geldt een maximum van 4.650 parkeerplaatsen voor bezoekers. Dit is inclusief de boulevard en Strandweg.

Capaciteitsproblemen leveren files op. Scheveningen kent duidelijke pieken in de behoefte aan parkeerplaatsen. Op zonnige dagen staan strandbezoekers vaak uren in de rij voor een parkeerplaats dichtbij het strand. Het parkeren gebeurt vooral in de openbare ruimte. Het hier en daar gratis parkeren zorgt voor veel 'dwaalverkeer' door de straten op zoek naar een parkeerplek. De smalle straten staan vaak overvol met geparkeerde auto's. Door de beperkte parkeergelegenheid is er een conflicterend belang tussen de bezoekers en de bewoners van Scheveningen.

#### **Langzaam verkeer (fietsers en voetgangers)**

Scheveningen-kust kent een redelijk fijnmazig fietsnetwerk. Evenwijdig aan de zee is er slechts één fietsroute, die de deelgebieden met elkaar verbindt. Deze route loopt langs de Gevers Deynootweg, de Jurriaan Kokstraat en de Westduinweg, die ook de interne ontsluitingsweg is voor het autoverkeer in Scheveningen. De fietsroute van Scheveningen naar Kijkduin wordt op verschillende plaatsen onderbroken en heeft geen goede aansluiting op de duinen. Ook zijn er geen rechtstreekse fietsroutes naar de kust.

De stallingsmogelijkheden voor fietsers zijn beperkt.

Voor voetgangers zijn er beperkte circuits. Voetgangers zijn vaak per auto, openbaar vervoer of fiets naar Scheveningen gekomen. Vanaf het punt dat zij uit- of afstappen zijn er vrij grote afstanden te overbruggen naar hun doel en de looproutes zijn vaak slecht ingericht.

Dit is bijvoorbeeld het geval in de Zwolsestraat richting zee, de Zeekant richting Strandweg-Bad, het Circusplein richting boulevard. Dit heeft niet alleen te maken met de inrichting van de openbare ruimte, maar ook met de functies van de gebouwen die erlangs staan. Deze hebben soms blinde gevels en bezitten daardoor geen uitstraling. Met andere woorden: de gebouwen 'communiceren niet met hun omgeving'.

## **ECONOMIE**

### **Vrijtijdseconomie**

De belangrijkste pijler van de Scheveningse economie is de vrijetijdseconomie. De zee, het strand en de haven met de visserij trekken veel bezoekers aan. Daarnaast zijn de vele vrijetijdsvoorzieningen belangrijke trekpleisters. De Pier en het Kurhaus zijn beeldbepalend voor Scheveningen en deze iconen genieten internationale bekendheid. Het huidige functioneren van de Pier is echter onder de maat. Het aanbod sluit niet aan bij de wensen van de hedendaagse consument. De icoonwaarde wordt daardoor onvoldoende benut en de verblijfswaarde is beperkt. De bouwkundige staat waarin de Pier verkeert vraagt om aanzienlijke investeringen. Verder zijn er restaurants, hotels, winkels en grootschalige uitgaansgelegenheden zoals het Circustheater, Holland Casino en Pathé bioscoop. Maar ook het Appeltheater, het museum Beelden aan Zee, Vitalizee en Sealife zijn trekkers van formaat. Door deze mix van voorzieningen heeft Bad een sterke aantrekkingskracht. Maar Scheveningen heeft als toeristische bestemming in toenemende mate te lijden van concurrentie met andere centra van vermaak, zoals de opkomende Noord-Duitse badplaatsen, attractieparken, leisure-zones, grote steden en de diversiteit aan vakantiearrangementen. De huidige bezoekers komen vooral uit de eigen regio. De laatste jaren lopen de bestedingen per bezoeker sterk terug en gaat Bad economisch gezien achteruit, met consequenties voor de uitstraling. Dit heeft ook gevolgen voor de werkgelegenheid. Op dit moment geldt dat het centrale vermaakgebied beter functioneert dan de uitlopers, zoals het deel voorbij de Pier

richting het Noorderstrand. De aantrekkelijkheid van Scheveningen wordt vooral bepaald door de mate waarin het mogelijk is een totaalconcept aan te bieden. Dit is nu nog onvoldoende het geval. Bovendien is niet alleen het toeristisch aanbod, maar ook de bereikbaarheid en de kwaliteit van de openbare ruimte van belang.

### Visserij

De visserij hoort bij Scheveningen en speelt een belangrijke rol, niet alleen historisch gezien, maar ook vandaag de dag. Het is een bedrijfstak die werkgelegenheid genereert en de haven bovendien kleur en levendigheid geeft, wat attractief is voor toeristen.

Voor de visserij blijft een belangrijke plaats in de haven ingeruimd. Uitgangspunt van de gemeente is het actief behouden en versterken van het visserijcluster in Scheveningen.

### Detailhandel

De detailhandel in Scheveningen functioneert vooral op lokaal niveau, met uitzondering van de winkels aan of in de directe nabijheid van de boulevard. In onderstaand schema zijn de bestaande winkelconcentraties getypeerd.

Scheveningen-kust	Type winkelcentrum	Aandachtspunten
Badhuisstraat	wijkcentrum	Geen trekkers
Gentsestraat/Stevinstraat	wijkcentrum	Eenzijdige bewinkeling
Keizerstraat	Buurtcentrum	Leegstand
Palaceplein/Palacepromenade	Speciaal winkelgebied	Leegstand/aansluiting
Stevinstraat/Renbaanstraat	Buurtcentrum	Kritische massa
<b>Omgeving Scheveningen Kust</b>		
A. v/d Goesstraat/Fred. Hendriklaan	Stadsdeelcentrum	Luifels/kiosken

De Keizerstraat ondervindt concurrentie van de straten die (per auto) beter bereikbaar zijn. De Badhuisstraat kent een beperkte winkelfunctie. Het Palaceplein ligt voor een deel buiten de hoofdroute van bezoekers. De winkels aan het Palaceplein ervaren het verkeer als een barrière.

### Wonen

In Scheveningen-kust hebben de meeste buurten een sterke woningmarktpositie. Scheveningen is in trek, want wie wil er niet wonen direct aan zee, in de duinen of aan de haven? Scheveningen is aantrekkelijk en interessant door de vele verschillende woonmilieus: van goedkoop tot superduur, van laagbouw tot hoogbouw. Maar het is ook een complexe woningmarkt, die wordt bevolkt door echte Scheveningers, strand- en zeezoekers, havenbewoners en mensen van elders met een pied-à-terre aan zee.

De overwegend nieuwe bebouwing in Scheveningen-Bad kenmerkt zich door grootschaligheid en is van een matige tot redelijke architectonische kwaliteit. Scheveningen-Dorp is compact van opzet en bijzonder door zijn authentieke, kleinschalige karakter. In Dorp is een klein deel overgebleven van de oorspronkelijke bebouwing met eenvoudige vissershuisjes, hofjes en bedrijven. Deze vertegenwoordigen een cultuurhistorische waarde.

De staat van de woningen is in sommige delen van Scheveningen matig tot slecht en de ruimtelijke kwaliteit laat hier en daar te wensen over. Het aanbod is vaak eenzijdig, waardoor doorstroming op de woningmarkt wordt bemoeilijkt. Door ingrepen in de openbare ruimte en kleinschalige verbeterplannen moeten randvoorwaarden worden gecreëerd waardoor bewoners en ondernemers zelf

initiatieven gaan nemen om het bijzondere karakter en de unieke ligging aan zee beter te benutten.

De *bouwhoogte* in Scheveningen-kust ligt grotendeels tussen de twee en vier lagen. In de jaren zestig en zeventig heeft incidentele verdichting geleid tot hogere bebouwing. Voorbeelden zijn Lindoduin met vijftien bouwlagen en de omgeving van de Loggerstraat met ongeveer zeven bouwlagen. In Scheveningen-Bad is aan de Zwolsestraat en de Zeekant bebouwing gerealiseerd van tien tot vijftien lagen. Bij de herinrichting van het Palaceplein heeft Scheveningen met de Leonardo Da Vinci toren een hoogtepunt bereikt van 108 meter. De ontwikkelingen in het havengebied hebben geleid tot een bebouwing van ongeveer acht bouwlagen. Dit zijn de verzorgingshuizen aan de Vissershavenstraat. De vrijgekomen Norfolk-locatie biedt prima mogelijkheden voor een markering met hoogbouw. Verdere intensivering van Bad biedt ook kansen voor hogere bebouwing, die door het uitzicht over zee een bijzondere waarde heeft.

## **Zeewering**

Na versterking van de zeewering tussen de Scheveningse Slag en tramlus van lijn 11 is de veiligheid de komende vijftig jaar op het vereiste niveau. De huidige zeewering, die het achterland tegen overstroming vanuit zee beschermt, loopt over de Houtrustweg, het gemaal in het verversingskanaal, Kranenburgweg, Westduinweg via de tramlus in noordelijke richting tussen de Strandweg (boulevard) en de Gevers Deynootweg. Belangrijke delen van het gebied, haven, de boulevard en de daaraan gelegen bebouwing en het Kurhaus, liggen buitendijks. Het beschermingsniveau van het achterland is wettelijk geregeld, maar dat geldt niet voor buitendijks gebied zoals de kades langs de haven en aangrenzende terreinen. Vanuit veiligheidsoptiek is er op dit moment echter nog geen aanleiding om de waterkering richting zee te verplaatsen. Bij toekomstige ontwikkelingen in het gebied kan de kans op wateroverlast worden beperkt door op voldoende hoogte te bouwen.

Gezien de verwachte klimaatveranderingen en de daarmee gepaard gaande zeespiegelrijzing zal nagedacht moeten worden over de veiligheid van de kust en het achterland op langere termijn. De verwachting is dat de zeewering onder meer ter hoogte van het Kurhaus over vijftig jaar ook versterkt zal moeten worden.

## **Landschap en natuur**

Een van de *unique selling points* van Den Haag is, dat het aan de kust ligt temidden van duin- en natuurgebieden. Hier raakt de Randstad de Noordzee. De zee, het strand en de duinen vormen de grote attracties van de badplaats Scheveningen en ze zijn van grote waarde voor de leefbaarheid. Het plangebied Scheveningen-kust grenst aan drie grote duin-/groengebieden (Westduinpark, Oostduinpark en Scheveningse Bosjes e.o.). De gebieden hebben een recreatieve functie en vormen tegelijkertijd van routes naar zee voor de aanliggende woongebieden. Ook is het gebied Scheveningen-kust een essentiële schakel in de doorlopende ecologisch waardevolle groenverbinding langs de kust. De duingebieden genieten bijzondere bescherming door de status van Natura 2000-gebied. Er mag niet gebouwd worden en er mogen evenmin andere activiteiten worden ontwikkeld die de bijzondere status kunnen aantasten. Plannen in de nabijheid van dergelijke gebieden moeten volgens de wet worden getoetst op de effecten voor het beschermde gebied.

Met een toename van de drukte in de stad wordt de behoefte aan openbaar groen en grootschalige landschappen groter en het gebruik daarvan intensiever. De matige toegankelijkheid van de gebieden vormt hierbij een knelpunt. Aan de andere kant kan dat een bedreiging vormen voor de flora en fauna in de duin- en groengebieden. De ecologische verbinding langs de kust is van onvoldoende kwaliteit.

## **Leefbaarheid**

De leefbaarheid in een buurt wordt in belangrijke mate bepaald door de sociaal-economische mogelijkheden van de bewoners. Een belangrijke factor is hun woongenot en de aanwezigheid van voorzieningen die het leven veraangenamen of een persoonlijke ontwikkeling mogelijk maken. Verder is onderlinge betrokkenheid een bouwsteen voor de kracht en kwaliteit van de samenleving.

Scheveningen is al lang geen typisch vissersdorp meer. Een deel van de Scheveningers leeft weliswaar nog van de visserij, maar het tegenwoordig is de vrijetijdseconomie de belangrijkste inkomstenbron. Natuurlijk werken ook veel inwoners in andere branches, vaak buiten Scheveningen. Helaas kent Scheveningen ook buurten, bijvoorbeeld in Havenkwartier-Noord, waar het perspectief op een vast inkomen minder vanzelfsprekend is. De gemeente streeft ernaar het perspectief op een baan te verbeteren door toevoeging van werkgelegenheid in de dienstensector, waar ook het toerisme toe behoort.

Scheveningen heeft een diversiteit aan woonmilieus, maar toch is het aanbod niet compleet en in sommige buurten erg eenzijdig. Het is belangrijk dat er voor alle levensfasen geschikte woningen aanwezig zijn, zodat doorstroming naar een grotere of juist kleinere woning mogelijk is. Daarnaast is het belangrijk om vooral ook woningen en accommodaties te hebben voor mensen die extra zorg of voorzieningen behoeven.

Op het gebied van het basisonderwijs, de gezondheidszorg en de geestelijke gezondheidszorg zijn er voldoende voorzieningen in Scheveningen. De jeugdzorg kan daarentegen een impuls gebruiken. Er is een aantal welzijnsaccommodaties: het Kalhuis, de Mallemok en De Naald. Tijdens de zomermaanden wordt in samenwerking met het jongerenwerk van Stichting Welzijn Scheveningen een Mobiel Jongeren Team ingezet om de diverse jongerengroepen met elkaar te matchen.

Op het gebied van ouderenzorg is een kentering waarneembaar van intramurale naar extramurale zorg. "Respect zorggroep Scheveningen" heeft plannen, maar nog geen ruimte voor de nodige aanpassingen.

Het sportbeleid voor Scheveningen is gericht op het verder ontwikkelen van de zee- en strandporten. Het strand en de zee bieden daarvoor talloze mogelijkheden. Op het gebied van sportaccommodaties is er verder behoefte aan een voetbalveld, tennisbanen, zwembad, manége en overdekte speellocaties voor kinderen. Verder verdient de ruitersport aandacht.

### **3.3 De ruimtelijke en programmatische opgave**

Geconcludeerd kan worden dat de kracht van Scheveningen afneemt en een herbezinning op de toekomst van Scheveningen nodig is, zowel ter verbetering van het woon- en leefklimaat als van het toeristisch product en de werkgelegenheid. De geformuleerde



opgave in hoofdstuk 1 en de ruimtelijke en functionele analyse uit dit hoofdstuk kunnen worden vertaald naar de volgende opgave op hoofdlijnen:

1. Vergroten van de samenhang
2. Vergroten van de ruimtelijke kwaliteit
3. Creëren van een urban entertainment zone

### **1. Vergroten van de samenhang**

Door de identiteit van de deelgebieden te versterken en de samenhang daartussen, kan Scheveningen aan aantrekkingskracht winnen. Het functioneren van de twee podia aan zee, Haven en Bad, is vooral afhankelijk van de bereikbaarheid. Daarom moet worden gezocht naar een aanpassing van het verkeerssysteem, waardoor ze beter bereikbaar worden.

Scheveningen is complementair aan de stad en wordt gezien als het tweede centrum van Den Haag aan zee. Met meer samenhang tussen deze twee centra, de verschillende deelgebieden en de voorzieningen onderling, wordt het geheel meer dan de afzonderlijke delen. Hierdoor zal het combinatiebezoek en het meerdaagsverblijf toenemen.

### **2. Vergroten van de ruimtelijke kwaliteit**

De reis naar Scheveningen moet onderdeel van "de belevenis" worden. De inrichting van bijvoorbeeld de Zwolsestraat moet al duidelijk maken, dat dit de weg naar zee is.

De inrichting van de openbare ruimte en een aantrekkelijk architectuur is een belangrijke voorwaarde voor het functioneren van de badplaats Scheveningen.

Op de belangrijke plekken in Scheveningen moet de openbare een kwaliteitsimpuls krijgen van internationale allure. Binnen een en hetzelfde deelgebied is een eenduidige inrichting van de openbare ruimte gewenst om de specifieke sfeer van het gebied te versterken.

De vormgeving van de gebouwen kan meer worden afgestemd op de identiteit van de deelgebieden Scheveningen-Dorp, Haven en Bad. Op bijzondere plekken aan de kust is toparchitectuur vereist om ook de architectonische aantrekkingskracht van Scheveningen een impuls te geven.

### **3. Creëren van een urban entertainment zone**

Een Wéreldstad aan zee vergt een krachtig en aantrekkelijk Scheveningen, dat ook buiten het zomerseizoen zeer de moeite waard is. Een eerste vereiste is om de bestaande sferen van de verschillende deelgebieden in Scheveningen te versterken waardoor ze beter tot hun recht komen. Daarnaast is een vernieuwing en verbreding van het aanbod nodig binnen alle schaalgroottes, maar vooral op ook internationale schaal. De verschillende sferen vullen elkaar aan en maken Scheveningen aantrekkelijk voor bezoekers door een totaalconcept aan te bieden. Hierdoor is Scheveningen een urban entertainment zone, waar iedereen dag en nacht, vier seizoenen lang, zowel binnen als buiten voor iedereen

## 4. Scheveningen anno 2020

Dit hoofdstuk geeft een impressie van het mogelijke toekomstbeeld van Scheveningen-kust in 2020 en beschrijft de daarvoor benodigde aanpassingen in de ruimtelijke structuur.

### 4.1 Sfeerbeeld Scheveningen 2020

*Scheveningen is in 2020 uitgegroeid tot een urban entertainment zone, die vier seizoenen per jaar aantrekkelijk is voor de meest uiteenlopende doelgroepen. De openbare ruimte is functioneel en aangenaam ingericht, zodat het er voor bewoners en bezoekers goed toeven is. Scheveningen is uitstekend bereikbaar, zowel met de auto als met het openbaar vervoer. Door een goede verkeerscirculatie en prima parkeervoorzieningen kan Scheveningen de grote bezoekersstromen adequaat verwerken. Bezoekers vinden gemakkelijk hun weg in Scheveningen en worden met een people-mover via de highlights van Scheveningen naar de gewenste bestemming gebracht.. Voetgangers hebben veel ruimte en de voorzieningen en publiekstrekkers zijn goed toegankelijk. De fietsroutes langs en naar de kust zijn prima, waardoor het aantrekkelijk is om met de fiets naar Scheveningen te komen. De boulevard vormt een nieuwe schakel in de noord-zuid gerichte fiets-/wandelroutes door de duinen.*

De nieuwe boulevard van Scheveningen loopt in 2020 als een rode draad langs de kust en zorgt voor samenhang en verbinding tussen de verschillende delen van de badplaats. De boulevard vormt een attractie op zich. Hij is extra fraai vormgegeven en ademt de sfeer van een mondaine badplaats. Het publiek flaneert hier graag en geniet van het prachtige uitzicht over zee en de nabijheid van de iconen van Scheveningen. Hij biedt volop mogelijkheden om van de attracties van Scheveningen te genieten. Via de boulevard komt men in de dynamische haven om daar een visje te eten of in de Keizerstraat om een cultuurhistorische wandeling door het authentieke dorp te maken. En natuurlijk ligt het voor de hand om vanaf de boulevard de feestelijke sfeer in Bad te proeven, waar men de wereld van vermaak en vertier kan binnentreden.

Het hele jaar door verblijven bezoekers uit binnen- en buitenland voor langere tijd in een van de bijzondere Scheveningse hotels. Ook de zakelijke markt maakt hiervan graag gebruik, omdat de hotels ook volwaardige vergader- en congresfaciliteiten aanbieden. Daarnaast bieden de hotels voorzieningen gericht op wellness, die ook voor niet-hotelgasten toegankelijk zijn.

Het Scheveningen van 2020 heeft een ruim aanbod aan woningen voor allerlei doelgroepen, ook voor starters en ouderen. Het is een gewild woongebied, niet alleen voor hen die op Scheveningen zijn geboren en getogen, maar ook voor nieuwe bewoners die aangetrokken worden door de nabijheid van de zee en de duinen en de vele voorzieningen. Er zijn nieuwe woonmilieus, die nieuwe doelgroepen aantrekken en tegelijkertijd zorgen voor een betere doorstroming op de woningmarkt. De kwaliteit van de woningen is goed en duurzaam. Dat geldt ook voor de leefomgeving en de openbare ruimte. Woonstraten zijn veilig en praktisch ingericht en het parkeren is naar tevredenheid geregeld. Winkels, scholen, speelplekken en medische, sociale en culturele voorzieningen zijn goed bereikbaar. Bewoners van Scheveningen kunnen ook gemakkelijk gebruikmaken van de voorzieningen die er zijn doordat jaarlijks vele miljoenen bezoekers naar Scheveningen komen. Door dit alles heerst er een aantrekkelijk en prettig leefklimaat.

### **De sfeer van Scheveningen-Haven in 2020**

Scheveningen-Haven heeft een robuuste en stoere uitstraling met een maritiem karakter. De openbare ruimte is extra ruim bemeten, het gebruikte materiaal kan tegen een stootje. Het voormalige Norfolkterrein, de directe omgeving van de havens en het huidige Havenkwartier-Noord zijn ingericht met stevige wooncomplexen en veel leefruimte. Het gebied kan worden gekenmerkt als: stoer, dynamisch, grootschalig en cultureel. Er is hier plaats voor de visserij, een vismarkt, restaurants, cafés, hotels, een congrescentrum, musea die een relatie met de locatie hebben, een danstheater, kleine theaters met stand up comedy en theatersport, faciliteiten voor popconcerten, galeries, een sportschool, een zeilmakerij en andere kleinschalige bedrijvigheid passend bij de haven. In de nabije omgeving is ruimte voor strand- en zeesporten. De bewoners van Scheveningen-Haven en de rest van Scheveningen ontmoeten elkaar in de tussenliggende groene zone tijdens het uitlaten van hun hond of het hardlopen. Kinderen komen hier samen om te spelen.

### **De sfeer van Scheveningen-Dorp in 2020**

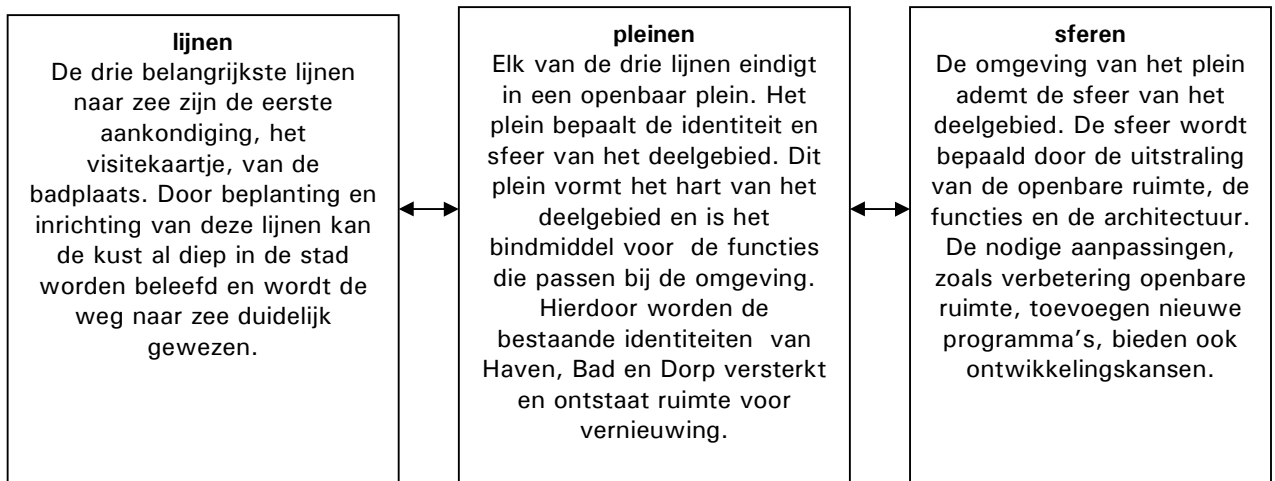
Scheveningen-Dorp heeft een authentieke en rustieke uitstraling. Het gebied kan worden gekenmerkt als kleinschalig en cultuurhistorisch. Dorp is herkenbaar aan de inrichting van de openbare ruimte, passend bij het authentieke karakter van dit deel van Scheveningen. Het cultuurhistorische karakter van Dorp wordt gekoesterd en de woningen die zijn vernieuwd, passen in die dorps stijl. De Keizerstraat is een aantrekkelijke winkelpromenade waar behalve de Scheveningers ook de bezoekers graag komen. Er is hier plaats voor wijkgerichte voorzieningen en voor kleinschalige bijzondere concepten voor detailhandel en horeca. Bewoners en bezoekers ontmoeten elkaar hier op het "dorpsplein" of komen elkaar tegen in de gezellige Keizerstraat.

### **De sfeer van Scheveningen-Bad in 2020**

In Scheveningen-Bad is veel te zien en is het leuk om gezien te worden. Dat gebeurt eigenlijk overal in het centrum van Bad, maar vooral op de boulevard, op de vele terrasjes, in de theaters, het casino en in de vele restaurants en cafés. Dit gebied kan worden gekenmerkt als feestelijk, vol vertier, grootschalig en openbaar. Er is hier plaats voor film, musical, cabaret, casino, toneel, talentenjachten, muziekfestiviteiten, design-hotels, wellness-voorzieningen, (feest)kledingzaken, een kinderparadijs, cafés, restaurants, virtual reality beleving, modeshows, missverkiezingen, (strand)evenementen. Deze voorzieningen en activiteiten zijn geconcentreerd rondom een plein. Het centrum van Scheveningen-Bad is een *urban entertainment zone* van formaat, die vier seizoenen per jaar aantrekkelijk is voor verschillende doelgroepen. Dit centrum is voortdurend in beweging door toevoeging, verbreding en intensivering van het voorzieningenniveau voor alle doelgroepen, maar vooral ook voor de internationale bezoeker. Het maakt niet uit op welk tijdstip, of waar en met wie, in Bad kom je elkaar tegen.

## **4.2 Het ruimtelijk concept: lijnen-pleinen-sferen**

Om het hierboven geschetste beeld te kunnen verwezenlijken is een verbetering van de ruimtelijke structuur van Scheveningen nodig. Om de beoogde sfeer te realiseren in Scheveningen-kust is het concept van lijnen-pleinen-sferen ontworpen. Het is gebaseerd op de bestaande karakteristieke lanen en straten, die de verbinding vormen tussen Den Haag en Scheveningen. Deze veelal historische lijnen zijn niet alleen functionele verbindingen, maar vormen ook de ruimtelijke samenhang tussen de verschillende deelgebieden in Scheveningen en de stad. Het ruimtelijk concept concentreert zich op de drie hoofdontsluitingen, de Zwolsestraat, de Houtrustweg/Kranenburgweg en Scheveningsweg, Het wordt ondersteund door twee groen-blauwe linten, de Badhuiskade/Havenkade en het Lijn-11-tracé.



Kort samengevat betekent dit concept dat de lange historische ontsluitingslijnen naar Scheveningen optimaal gebruikt worden. De lijnen krijgen bij herinrichting de uitstraling die hoort bij de sfeer van het betreffende gebied. Bezoekers die via de lijnen arriveren in Scheveningen-kust kunnen meteen bij aankomst parkeren. Vervolgens komen zij uit op een van de pleinen, die het hart van de deelgebieden vormen, met een eigen sfeer. De pleinen hebben verschillende functies: ze doen dienst als "ontvangstkamer" voor het betreffende gebied en ze fungeren als "verdeelplein" voor de verschillende attracties en gebieden. Het kan een plein zijn zoals we dat al kennen, zoals het Kurhausplein of Prins Willemplein, of een nieuw waterplein, bijvoorbeeld aan of in de haven. De verschillende sferen rondom deze 'pleinen' worden versterkt en vernieuwd door een herkenbare openbare ruimte en een onderscheidende architectuur. De pleinen hebben ook een verblijfsfunctie. De activiteiten en voorzieningen op en aan het plein zullen aansluiten bij de typische sfeer van het deelgebied en bij de behoefte van de specifieke doelgroepen. De groenblauwe linten vormen zowel de scheiding als het verbindende element tussen de aangrenzende woongebieden. Ze bieden ruimte voor recreatieve elementen voor de bewoners en zijn tegelijkertijd de dragers voor recreatieve verkeer routes (wandelen, fietsen en varen).

Het ruimtelijk concept concentreert zich op de drie hoofdontsluitingen voor autoverkeer, de lijnen, ondersteund door de twee groenblauwe linten. De lijnen kunnen door beplanting en inrichting al diep in de stad de associatie met de kust opwekken en zo duidelijk de weg naar zee wijzen.

#### **De oprijlanen naar zee**

Vanuit de noordwestelijke hoofdroute zijn de Zwolsestraat en de Houtrustweg/Kranenburgweg de belangrijkste routes naar Scheveningen en met name de toeristische centra Bad en Haven.

- *De Zwolsestraat* fungeert als de oprijlaan naar Scheveningen-Bad. De route langs de Zwolsestraat wordt nu gedomineerd door onaantrekkelijke bebouwing uit begin jaren negentig. In het gebouw van Neave Brown is de belangrijkste en grootste parkeergarage gelegen. De parkeerplaats aan het Zwarte Pad fungeert door de toegangsrouten als een fuik, wat zorgt voor veel overlast. De route langs de Zwolsestraat ontbeert een duidelijke beëindiging en het verkeer zoekt veelal zijn weg verder door Scheveningen.

Het idee is om deze straat te laten eindigen op een nieuw te creëren plein aan zee. Aan of onder dit nieuwe plein zullen parkeervoorzieningen komen, direct in het hart van Bad en vlakbij de Pier. De openbare ruimte wordt ingericht voor de voetganger en krijgt een uitstraling die bij de internationale badplaats Scheveningen hoort. De woongebieden langs de Van Alkemadelaan/Zwolsestraat worden verkeersluw gemaakt.

- *De Houtrustweg/Kranenburgweg* vormt de oprijlaan naar Scheveningen-Haven. Tot voor kort werd deze route gebruikt door het vrachtverkeer van de Norfolkline, maar in de toekomst zal het de toegangsweg worden naar de vernieuwde haven. Verbeterde bereikbaarheid voor de auto en het openbaar vervoer moet hier samengaan met een parkachtige inrichting langs het afwateringskanaal. Deze oprijlaan eindigt aan het te creëren waterplein van de haven of mogelijk aan een nieuwe buitenhaven. Hier staat dan ook het nieuwe icoon van de Wéreldstad aan Zee. Aan het plein en de kade komen voorzieningen met een toeristisch-recreatief karakter. Naast congresfaciliteiten, een museum en galeries ligt de nadruk op de visserij met bijpassende (vis-) horecagelegenheden. In de nieuwe parkeergarage op de plaats van de voormalige derde haven is voldoende parkeerruimte, waardoor het bestemmingsverkeer zo snel mogelijk wordt afgewikkeld. Omdat ook de bewoners parkeren in gebouwde parkeervoorzieningen onder hun woningen is het openbaar gebied zowel voor bewoners als bezoekers autoluw.

#### **Historische stadsstraten naar Bad, Dorp en Haven**

De historische stadsstraten Badhuisweg/Nieuwe Parklaan, Scheveningseweg en Statenlaan verbinden het centrum van Den Haag met het hart van Bad, Dorp en Haven. Het zijn van oudsher de groene lanen naar zee. Het zijn herkenbare lijnen in de stad voor bewoner en bezoeker.

- Badhuisweg/Nieuwe Parklaan is de toegangsweg naar het historische hart van Bad. Rijdend op de monumentale Badhuisweg ligt het Kurhaus zichtbaar aan het einde van deze route. Automobilisten kunnen parkeren bij het circustheater waarna zij aankomen op een het Kurhausplein. Dit plein is het centrum van badhotel, bioscoop, casino en theater. Via de Nieuwe Parklaan wordt de badplaats weer verlaten. [kaartjes lbDH]
- De Scheveningseweg is de historische, groene flaneerroute naar zee en is de hoofdontsluiting van Scheveningen-Dorp. Tegenwoordig is de weg minder goed te herkennen als een straat van historische allure. Deze kan in ere worden hersteld door een profiel van vier à zes bomenrijen vanaf het Vredespaleis naar Dorp aan te brengen. De beëindiging van de Scheveningseweg kan sterk worden verbeterd door een herinrichting van het Prins Willemplein en de Prins Willemstraat. Zo'n nieuw plein kan ruimte bieden aan gebouwd parkeren en functies die aansluiten bij het karakter van Dorp zoals het stadsdeelkantoor, een museum, theater en horeca. Vanuit dit plein loopt men de Keizerstraat en de omliggende woonbuurten in.
- De Statenlaan is de verbinding tussen het Worldforum, de omgeving van het Gemeentemuseum en de Haven. Deze mist op dit moment de allure van de internationale stad aan zee. In de toekomst kan deze route een mooie bomenrijke 2e toegangsweg worden voor Haven. Het plein aan de Lelykade/Kapitein de Rijkstraat en de Bergerstraat kan dan een centraal startpunt worden voor de jachthaven.

#### **De groenblauwe linten naar zee**

Naast de functionele en monumentale lijnen naar zee zijn twee groenblauwe linten te herkennen. Dit zijn de Haringkade/Havenkade/Badhuiskade en het zogeheten Lijn-11-tracé. Deze linten functioneren als stadspark, recreatieve route en als 'voortuin' van bewoners. Ze vormen ruimtelijk gezien een scheiding tussen Scheveningen-Bad, Dorp en Haven, maar zijn tegelijkertijd ook het bindmiddel tussen de delen.

- *De Badhuiskade/Havenkade* is de vroegere haven achter het Seinpostduin. Hier werd de vis overgeslagen op schuiten voor de stad. Nu is het water gedempt en de bestaande ruimte gedeeltelijke volgebouwd met recreatievoorzieningen voor de bewoners. Het doortrekken van de groenblauwe zone tot aan de Jurriaan Kokstraat zou een nieuwe ruimtelijke en recreatieve relatie leggen met de Scheveningse Bosjes en tegelijkertijd extra allure geven aan de omgeving. Hierbij moet rekening worden gehouden met de huidige ontwikkelingen voor een parkeergarage aan de Badhuiskade. Als de ruimtelijke relatie van de omliggende buurten met de Badhuiskade kan worden versterkt, profiteren meer omwonenden van deze impuls. De bestaande voorzieningen moeten goeddeels terugkeren.
- *Het Lijn-11-tracé* is het gedeelte vanaf het park de Verademing via de Van Boetzelaarlaan en Lindoduin naar de keerlus. Het is nu nog een trambaan naar zee. In de toekomst gaat lijn 11 naar het Norfolkterrein. Dit biedt kansen om langs het huidige lijn 11-tracé een langgerekt “stadspark” te realiseren dat de dichte stedelijke wijken Regentesse, Valkenbos, Statenkwartier en Dorp met de zee verbindt. Het biedt ook extra groen in deze wijken, wat bijdraagt aan de leefbaarheid. Door de beplanting en inrichting van dit park kan de nabijheid van de zee zichtbaar worden gemaakt. De huidige keerlus van lijn 11 blijft onbebouwd en wordt ingericht als markant eindpunt van dit langgerekte park.

## 5. Algemene uitgangspunten

Om dé badplaats in Noordwest Europa van internationale allure te worden is in Scheveningen-kust een kwaliteitsverbetering nodig. Losse delen moeten worden versterkt en samen één geheel gaan vormen. Ook de aanhaking op de stad moet beter. Hierdoor wordt het geheel meer dan de afzonderlijke delen. Middelen daarvoor zijn: het aanpassen van de ruimtelijke structuur, het verkeersmodel, de herinrichting en kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en de bebouwing. Het ruimtelijk concept van lijnen-pleinen-sferen geeft richting aan de toekomstige ontwikkelingen in Scheveningen-kust en leidt tot uitgangspunten voor de aanpak van het gebied. Dit hoofdstuk beschrijft de algemene uitgangspunten, die gelden voor het masterplangebied als geheel.

### 5.1. Ruimtelijke structuur en openbare ruimte

Het concept van de lijnen-pleinen-sferen leidt tot uitgangspunten over de indeling en inrichting van Scheveningen-kust. De openbare ruimte is daarbij erg belangrijk. Een hoogwaardige inrichting ervan zorgt voor een verbeterde uitstraling van het gebied als totaal. In de openbare ruimte wordt kunst gerealiseerd, zodanig dat het bijdraagt aan de identiteit van de verschillende deelgebieden. Investeren in de openbare ruimte verleidt tot particuliere investeringen, zoals De Kern Gezond voor Den Haag centrum heeft gedaan. Hofstadkwaliteit (en incidenteel maatwerk) is uitgangspunt voor de belangrijke locaties en lijnen binnen het lijnen-pleinen-sferen concept. Voor de overige delen van de openbare ruimte is residentiekwaliteit uitgangspunt. Ook de kwaliteit van de bebouwing kan op veel plaatsen verbeteren, zodat Scheveningen een grotere aantrekkingskracht krijgt. Dit schept kansen voor herontwikkeling. Verdere intensivering van de kuststrook biedt ook kansen voor hoogbouw. Door een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte en actief in te zetten op toparchitectuur kan Scheveningen de badplaats van internationale allure van Noordwest-Europa worden. Om dit te bereiken, is ook aansluiting op de rest van de stad noodzakelijk.

De nieuwe boulevard fungeert als verbindend element tussen de verschillende gebieden en kan voor Scheveningen een aanjager voor vernieuwing vormen.

#### **Uitgangspunten ruimtelijke structuur en openbare ruimte**

1. Versterken van de stedenbouwkundige structuur en samenhang, versterken van de aanhaking op de stad, versterken van de relatie tussen de deelgebieden onderling.
2. Optimaal gebruikmaken van de lange historische ontsluitingslijnen. Deze lijnen bij herinrichting een uitstraling geven die hoort bij de sfeer van het betreffende gebied.
3. Elke lijn laten eindigen op een plein met verschillende functies.
4. Versterken en vernieuwen van de verschillende sferen door een herkenbare openbare ruimte en een onderscheidende architectuur.
5. In de groenblauwe linten ruimte bieden voor recreatieve elementen en voor recreatieve verkeersroutes (wandelen, fietsen en varen).
6. Versterken van de samenhang en kwaliteit van het openbaar gebied. Voor de belangrijke locaties en lijnen uitgaan van Hofstadkwaliteit (en incidenteel maatwerk), voor de overige delen van de openbare ruimte van residentiekwaliteit.
7. Realiseren van kunst in de openbare ruimte, die bijdraagt aan de identiteit van de verschillende deelgebieden.
8. De pleinen en hun directe omgeving worden verkeersluw gehouden door het bezoekersverkeer naar parkeergarages af te leiden.

9. Het beperken van (parkeer)overlast door auto's in de woongebieden moet samengaan met versterking van de kwaliteit van de openbare ruimte.
10. De gebouwde parkeergarages moeten aan stedenbouwkundige en architectonische kwaliteitseisen voldoen.

## 5.2. Verkeer, vervoer en parkeren

De bereikbaarheid van de kust bepaalt in grote mate de concurrentiekracht van Scheveningen als badplaats. De bereikbaarheid kan sterk worden verbeterd, voor zowel bewoners, bezoekers als ondernemers.

### **Autoverkeer en openbaar vervoer**

De groei van het verkeer naar Scheveningen-kust zal de komende jaren toenemen. Het verkeersaanbod kan goed worden afgewikkeld door te kiezen voor een heldere, duidelijke verkeersstructuur voor heel Scheveningen. Dit betekent investeren in het wegennet van Scheveningen en in de aanvoerlijnen vanuit Den Haag en het achterland. De noordwestelijke Ring vervult daarbij een cruciale rol om de aansluiting op het regionale en landelijke wegennet mogelijk te maken.

Naast aanpassingen in de verkeersstructuur is ook de inrichting van belang.

Herkenbaarheid van de routes en een duidelijke informatievoorziening over routes en parkeren zijn essentieel voor de bezoeker.

Daarnaast is het nodig te investeren in snelle, hoogwaardige openbaar vervoerlijnen van de regio naar de kust. Dit draagt bij aan een betere regulering van de bezoekersstroom en het biedt Scheveningen kansen om verder te groeien.

Overwogen wordt een 'rondje openbaar vervoer' langs alle attracties mogelijk te maken.

Het totaalpakket dat hierdoor wordt aangeboden kan bijdragen aan verlenging van de verblijfsduur en verhoging van het bestedingsniveau.

### **Parkeren**

Voldoende parkeerplaatsen zijn een voorwaarde voor een gezonde economie in Scheveningen. Bezoekers die met de auto naar Scheveningen komen, moeten gemakkelijk hun weg kunnen vinden naar gebouwde parkeergarages dichtbij de aanvoerwegen en de voorzieningen. De parkeergarages moeten in goede verbinding staan met de publiekstrekkers. Als de parkeervoorzieningen van Scheveningen vol raken, moet er een alternatief zijn buiten Scheveningen, met de mogelijkheid om per openbaar vervoer de reis te voltooien. Onderzocht moet worden of het realiseren van transferia buiten de stad een haalbare optie is voor het oplossen van het parkeerprobleem in Scheveningen op topdagen. Ook het gebruik van bestaande parkeergarages/-pleinen in of buiten de stad, met voldoende beschikbare capaciteit, kunnen mogelijk een oplossing bieden.

De toename van het aantal functies, met name in Haven gaat gepaard met een uitbreiding van het bijbehorende aantal parkeerplaatsen. Het ooit vastgestelde maximum aantal bezoekersparkeerplaatsen van 4.650 is dus niet meer toereikend.

In het kader van de aanpak van de boulevard vervallen ruim 600 parkeerplaatsen waarvoor elders in het gebied compensatie gezocht moet worden. Particuliere initiatieven voor een parkeergarage aan de Badhuiskade (200 bewoners- en 200 bezoekersplaatsen) en het Circusplein (467 bezoekersplaatsen) bieden hiervoor een oplossing. Ook de realisering van een gebouwde parkeervoorziening op het Noordelijk Havenhoofd draagt hieraan bij.

(Parkeer)overlast van auto's in de woonwijken moet worden tegengegaan. Middelen daartoe zijn meer en beter gebruik van dynamische informatiesystemen, beter bereikbare parkeergarages en betaald en belanghebbenden parkeren. Het terugdringen van het aantal geparkeerde auto's in woonbuurten betekent een kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en meer ruimte voor groen. Er zijn daarom ook meer gebouwde parkeervoorzieningen voor bewoners nodig.



### **Langzaam verkeer (fiets, voetgangers)**

In Scheveningen-kust moeten de fietsroutes parallel aan de kust worden verbeterd. Dat geldt ook voor de aansluiting van de routes op de duinen. Er moeten ook meer rechtstreekse routes komen van het achterland naar de kust, voor zowel fietsers als voetgangers. Door meer en betere fietsenstallingen te realiseren, wordt het gebruik van de fiets gestimuleerd. Zeker als daaraan ook nog fietsverhuur wordt gekoppeld. Om plezierig te kunnen wandelen vanaf het uit- of afstappunt naar de bestemming in Scheveningen, is verbetering van de voetgangersroutes nodig. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is de inrichting van de openbare ruimte, waarlangs de routes lopen, en de functies van de gebouwen langs die routes.

#### **Uitgangspunten verkeer, vervoer en parkeren**

1. Realiseren van een heldere logische verkeersstructuur voor heel Scheveningen, die de geplande ontwikkelingen en de groei van Scheveningen op termijn mogelijk maakt en aansluit op de hoofdstructuur van de stad en de regio. De noordwestelijke ring vervult daarbij een cruciale rol. Dit mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid.
2. Tijdig investeren in bestaande en te verwachten zwakke schakels in het hoofdnetwerk.
3. De (parkeer)overlast van auto's in de woonwijken verlagen door een combinatie van invoering van parkeerregulerende maatregelen en toevoegen van (gebouwde) parkeervoorzieningen voor bewoners.
4. Realiseren van nieuwe openbare parkeervoorzieningen voor bezoekers dichtbij de aanvoerwegen en voorzieningen en in goede verbinding met de publiekstrekkingen.
5. Onderzoek doen naar transferia buiten de stad en het gebruik van bestaande parkeergarages/-pleinen op topdagen, met de mogelijkheid om verder te reizen met openbaar vervoer.
6. De tramlijnen van en naar Scheveningen verbinden met de regio en opwaarderen tot RandstadRail-kwaliteit.
7. Het hoofdfietsnetwerk complementeren, de lange fietslijnen vanuit Den Haag en het achterland doortrekken tot aan het strand.
8. Een kustroute voor fietsers aanleggen, aansluitend op de duinen.
9. Betere loop- en fietsroutes en toeristisch vervoer (bijvoorbeeld shuttletreintje) realiseren tussen de parkeervoorzieningen en de verschillende attracties in Scheveningen.
10. Aanbieden van voldoende (bewaakte) stallingplaatsen voor de fiets bij de toeristische attracties.
11. Gelet op de toename van het aantal functies, wordt de norm van maximaal 4.650 parkeerplaatsen voor bezoekers losgelaten.
12. Compenseren van de 600 bezoekersparkeerplaatsen die op de boulevard verdwijnen elders in het gebied.

### **5.3. Vrijtijdseconomie**

Scheveningen-kust moet zijn toeristische aantrekkingskracht behouden en versterken. Daarom is een onderscheidend toeristisch programma nodig voor alle seizoenen. Om dé badplaats van Noordwest-Europa te worden, moet een verbreding en intensivering van het voorzieningenniveau worden bereikt. Dat geldt in het bijzonder voor de accommodaties en activiteiten die internationaal de aandacht trekken.

Scheveningen is aantrekkelijk voor bezoekers door een totaalconcept aan te bieden. Dat betekent dat er in Scheveningen voor iedereen iets te doen is, waardoor het combinatiebezoek wordt vergroot.

Binnen het totaalconcept zijn er verschillende aspecten die interessant zijn, ook voor de toekomst:

- Trendy aanbod Zwarte Pad,
- Circustheater/uitgaan aan zee,
- Museum Beelden aan Zee, cultuur openbare ruimte
- Strandsporten/beachstadion met bijpassende horeca
- Historisch karakter Dorp
- Combinatie authentieke visserij-elementen met jachthaven en aansprekende horeca
- Iconen Pier en Kurhaus
- Strandbeleving (inclusief aansprekende evenementen)

Het toeristisch aanbod zelf, maar ook de bereikbaarheid van de voorzieningen en de inrichting van de openbare ruimte zijn van veel betekenis. Een sfeervolle en 'intieme' openbare ruimte van hoge kwaliteit trekt (nieuwe) bezoekers aan.

Wanneer het gebied uitnodigend is en bezoekers er graag komen, blijven zij langer en is hun bereidheid om te besteden groter. Dit leidt tot een verbetering van het investerings- en ondernemersklimaat. Zo kan een aantrekkelijk ingerichte en goed onderhouden kuststrook bijdragen aan economisch succes.

Door verschillende gebieden en attracties beter met elkaar te verbinden, kan het combinatiebezoek toenemen. Hiervan kunnen ook de minder goed functionerende gebieden en voorzieningen profiteren. Door de impuls in de vrijetijdseconomie zal ook de werkgelegenheid in de stad groeien, zowel direct als indirect.

Het accent ligt op *short breaks*, stedelijk uitgaan en uitbreiding van de *all weather* voorzieningen. Een breder aanbod van (bijzondere) hotelaccommodaties is gewenst. Door volwaardige vergader- en congresfaciliteiten aan te bieden, maakt de zakelijke markt hier ook gebruik van. Daarnaast is het wenselijk dat de hotels onder meer wellness-voorzieningen aanbieden, die ook voor niet-hotelgasten toegankelijk zijn. Op cultureel gebied kent Scheveningen-kust de musea Beelden aan zee en Muzee. Met de verwachte komst van twee nieuwe musea in Scheveningen-Haven ontstaat het begin van een "snoer" van (kleinschalige) culturele voorzieningen langs de kust.

#### **Uitgangspunten Vrijetijdseconomie**

1. Zorgen voor nieuwe impulsen, met als doel meer bezoekers in de niet-zomermaanden, verlenging van de verblijfsduur per bezoeker en het verhogen van het bestedingsniveau.
2. Topfuncties en -trekkers moeten bijdragen aan het combinatiebezoek en verlenging verblijfsduur. Daarnaast moeten deze bijdragen aan de bovenregionale uitstraling en een positieve bijdrage leveren aan het gewenste imago van Scheveningen.
3. Uitbreiden van de werkgelegenheid in de dienstverlenende sector, o.a. door een grootschalige congresachtige functie te realiseren in Scheveningen-Haven.
4. Verbreden van het aanbod van (bijzondere) hotelaccommodaties, gericht op de verschillende doelgroepen.
5. Bij de afweging voor nieuwbouw voor een danstheater, wordt Scheveningen als optie meegenomen.
6. Onderzoek verrichten naar de haalbaarheid van een "snoer" van (kleinschalige) musea langs de kust.

## **5.4 Wonen**

Scheveningen is meer dan alleen strand, zee en vertier. De bewoners van Schevening vormen de basis voor een gezond en aantrekkelijk leefklimaat. Om hen voor Scheveningen te behouden en om nieuwe bewoners aan te trekken moet er

een woningaanbod zijn voor uiteenlopende doelgroepen (bijvoorbeeld jongeren, expats) en levensfasen. Dat betekent dat er meer differentiatie moet komen in woonmilieus en woningtypes, zodat doorstroming naar een grotere of juist kleinere woning mogelijk is.

Nieuwe locaties worden in een redelijke dichtheid, oftewel centrum-stedelijk, ingevuld met meer differentiatie dan nu het geval is. Dit maakt een wooncarrière mogelijk. Het toevoegen van nieuwe woonmilieus zal de ontwikkeling van Scheveningen-kust een stevige impuls geven. Ook aan de leefomgeving wordt veel aandacht besteed door een zorgvuldige inrichting van de openbare ruimte. Het verbeteren van de kwaliteit van de woningvoorraad en woonomgeving komt de leefbaarheid van Scheveningen ten goede.

Scheveningen-Haven kan samen met Bad uitgroeien tot een centrum-stedelijk gebied, met functiemenging van wonen, toerisme, winkels en visserij. Van de te bouwen woningen zal 30 procent in de sociale sector gerealiseerd worden. Bij nieuwbouw wordt deze opgave als gemiddelde gehanteerd voor het plangebied als geheel.

Een verdere uitwerking van de ambities en ontwikkelingen op het gebied van wonen zijn opgenomen in een apart achtergronddocument.

#### **Uitgangspunten Wonen**

1. Realiseren van 900 woningen extra, conform het collegeprogramma.
2. Benutten van kansen voor het creëren van een centrumstedelijk woonmilieu, vooral rond de haven, op het voormalige Norfolkterrein en in het Havenkwartier-Noord.
3. Creëren van randvoorwaarden voor de overige gebieden waardoor bewoners, ondernemers en derden initiatieven zullen nemen tot woningverbetering en verbetering van het woon- en leefklimaat. Dergelijke randvoorwaarden liggen in de sfeer van een opwaardering van de openbare ruimte.
4. Nastreven van een hoog kwaliteitsniveau bij het bouwen van de nieuwe woningen, bijvoorbeeld door duurzaam bouwen en het realiseren van een gezond binnenklimaat.
5. Bevorderen van wooncarrière mogelijkheden door het bieden van meer differentiatie in het woningaanbod en door rekening te houden met specifieke doelgroepen.
6. 30 Procent van de woningbouwopgave realiseren in de sociale sector. Bij nieuwbouw wordt dit als gemiddelde gehanteerd voor het hele stadsdeel.

## **5.5 Landschap en natuur**

Doordat de druk op Scheveningen-kust zal oplopen, zal ook de behoefte aan openbaar groen en grootschalige landschappen toenemen. Dit vraagt om een aanpak van vooral grotere groengebieden, uiteraard met behoud van de karakteristieke ecologische waarden. Om de natuurbeleving te vergroten, is het van belang de toegankelijkheid van de gebieden te verbeteren en de daarin gelegen routes voor zowel wandelaars als fietsers te optimaliseren. Met de beheerder zal overlegd worden over de wijze waarop deze routes logischer kunnen aansluiten bij de nieuwe ontwikkelingen in Scheveningen-Haven en Bad, zonder dat dit tot verstoring van het gebied leidt. Het versterken van de onderlinge verbindingen is vooral ook van belang voor behoud van de ecologische waarden. Deze groene *stepping stones* kunnen daarmee uitgroeien tot groene linten in noord-zuidrichting. Het is wenselijk dat op termijn het zenderpark uit de Westduinen vertrekt. Voor de gebouwen kan wellicht een andere functie worden gevonden. Te denken valt aan een milieu- en natuureducatief centrum, passend bij het bijzondere natuurkarakter en rekening houdend met de bepalingen die gelden voor het gebied.

Het is gewenst de relatie met stadsparken en de waterverbindingen te versterken. De groene lijnen en structuren worden verstevigd om zo de ruimtelijke kwaliteit en herkenbaarheid ervan te vergroten. Dit draagt bovendien bij aan verbetering van de luchtkwaliteit.

Onderzocht wordt wat de mogelijkheden zijn voor een groenblauwe verbinding van de Scheveningse Bosjes via het Westbroekpark naar de Badhuiskade. Ook het 'vergroenen' en 'verduinen' van het Lijn-11-tracé kan zorgen voor een forse toevoeging van het parkareaal in dit dichtbebouwde gebied.

#### **Uitgangspunten landschap en natuur**

1. Behouden en ontwikkelen van landschappelijke kenmerken en handhaven van de bijzondere waarden van de Natura 2000-gebieden.
2. Versterken van de groene en ecologische structuren.
3. Verbeteren van de toegankelijkheid van groen- en duingebieden en aanleggen van nieuwe routes door het duingebied, die beter aansluiten bij de stedelijke ontwikkelingen.
4. Op termijn zoeken van een nieuwe functie voor de gebouwen van het zendstation, passend bij het bijzondere natuurkarakter van het gebied.
5. Toevoegen van een nieuw lintpark lopend van De Verademing tot aan de keerlus Lijn 11.
6. Mogelijkheden onderzoeken van een groenblauwe verbinding van de Scheveningse Bosjes via het Westbroekpark naar de Badhuiskade.

## **5.6 Milieu en duurzaamheid**

Milieuaspecten zijn belangrijk bij ruimtelijke ontwikkelingen. Den Haag wil hier zorgvuldig mee omspringen bij de ontwikkelingen in Scheveningen-kust. De ambities op milieugebied vloeien voort uit het zogenaamde Gebiedsgerichte Milieubeleid. Verder streeft Den Haag naar een CO<sub>2</sub>-neutrale stad in 2050. Dat betekent energiezuinig ontwerpen en duurzaam bouwen.

Om aspecten van milieu en duurzaamheid goed te kunnen afwegen worden verschillende planinstrumenten gebruikt. Dit zijn het MIRUP-instrument (Milieu in Ruimtelijke Plannen) en het ROMBO-principe (Ruimtelijke Ordening en Milieu Beleids Ontwerp Strategie). Ook is een Strategische MilieuBeoordeling (SMB) nodig. Onderdeel hiervan is de toetsing van ontwikkelingen en activiteiten op hun effect op de Natura 2000-gebieden.

Een verdere uitwerking van de ambities en ontwikkelingen op het gebied van milieu en duurzaamheid zijn opgenomen in een apart achtergronddocument.

#### **Uitgangspunten milieu en duurzaamheid**

1. Energiezuinig ontwerpen en duurzaam bouwen.
2. CO<sub>2</sub> -neutraal ontwikkelen van nieuwbouwprojecten. Bij de renovatie van woon- en andere gebouwen aanzienlijk terugbrengen van de CO<sub>2</sub>-belasting ten opzichte van het referentiejaar 2004.
3. Bij de inrichting van het plangebied rekening houden met de oriëntatie van bouwobjecten met het oog op een duurzame ontwikkeling.
4. Uitvoeren van een quickscan voor de beoordeling van de luchtkwaliteit. Hiervoor moet eerst inzicht bestaan in de wijzigingen in bebouwing en de bestemming en omvang van het nieuwe programma.
5. Bij de energievoorziening aansluiting zoeken bij de geplande zeewaterwarmtecentrale en bij andere nieuwe locatie energietechnieken.
6. Vanwege de gewenste uitstraling van het gebied creëren van een adequate afvalinfrastructuur, om overvolle vuilnisbakken en zwerfvuil te voorkomen.

## 5.7 Leefbaarheid

Het ruimtelijk concept "lijnen-pleinen-sferen" biedt mogelijkheden om de leefbaarheid in Scheveningen-kust te vergroten. Het versterken van de identiteit van de deelgebieden werkt positief voor de binding met de eigen buurt. De gemeente wil bijdragen aan het realiseren van aantrekkelijke buurten voor jong en oud, waar kinderen veilig en beschermd kunnen spelen en waar ouderen en mensen die extra zorg nodig hebben zo lang mogelijk zelfstandig kunnen blijven wonen door een adequaat aanbod van voorzieningen.

De overheid wil mensen aanmoedigen zo lang mogelijk zelfstandig te wonen. Daarom is een uitbreiding van voorzieningen gewenst op het gebied van ouderenzorg, geestelijke gezondheidszorg en jeugdzorg. Ook zou de reguliere gezondheidszorg mogen worden uitgebreid met lifestyle concepten (fitness, eetgedrag). Er bestaat behoefte aan de volgende voorzieningen:

- Een woonservicewijk of een minder uitgebreide woonzone, dat als steunpunt fungeert voor bijvoorbeeld gezondheidszorg en werkgelegenheid. Een woonservicewijk omvat levensloopbestendige woningen. In Scheveningen wil "Respect zorggroep Scheveningen" dergelijke woningen realiseren.
- Een community centrum waar gezondheidszorg, psychosociale zorg en wellness samen worden aangeboden.
- Een centrum voor jeugd en gezin (consultatie, opvoedhulp).

Daarnaast bestaat er behoefte aan een jongerencentrum. Vestiging daarvan ligt het meest voor de hand in Scheveningen-Dorp en/of Havenkwartier Noord. Dit dient als uitgangspunt bij de transformatie van woongebieden.

Het bezoekersverkeer in de woongebieden wordt beperkt. Dat betekent een kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en komt het woon- en leefklimaat ten goede. Rondom de pleinen moet een eigentijds voorzieningenaanbod ontstaan, dat ook voor bewoners belangrijk en aantrekkelijk is, zoals zorgvoorzieningen, horeca en dergelijke.

De beoogde nieuwe attracties en hotels in Scheveningen-kust bieden extra werkgelegenheid, waarvan ook de Scheveningers kunnen profiteren.

### **Uitgangspunten leefbaarheid**

1. Uitbreiden van de werkgelegenheid.
2. Versterken van de sferen van Scheveningen-Haven, -Dorp en -Bad, waardoor de binding met de buurt groter wordt.
3. Creëren van een eigentijds en adequaat voorzieningenaanbod, passend bij de behoefte.
4. Onderzoeken hoe in Scheveningen-Dorp wijkvoorzieningen kunnen worden vormgegeven.

### **Sport**

De ambities voor Scheveningen-kust op het gebied van sport vloeien voort uit de Topsportvisie, waarin zeilen, surfen en strandporten als belangrijke speerpunten zijn aangemerkt. Scheveningen wil uitgroeien tot het Mekka voor strand- en zeesporten. Dat betekent onder meer inzetten op topsporten op het gebied van (kite)surfen, beachvolleybal en zeezeilen. Om deze ambitie te kunnen realiseren, is de ontwikkeling van een (semi) permanent beachstadion en van voorzieningen voor zeilers en (kite)surfers onontbeerlijk.

Naast topsport is het ook wenselijk meer voorzieningen te treffen voor breedtesporten, zeker gezien de verwachte toename van het aantal inwoners. De

aanleg van sportcomplexen kan zowel in de openbare ruimte als overdekt worden gerealiseerd. Te denken valt ook aan openbare playgrounds of kunstgrasveldjes. Voorzieningen voor commerciële leisuresports, zoals zwemmen, tennis, bijvoorbeeld bij (congres)hotels of *wellness resorts*, kunnen ook voor openbaar gebruik worden opengesteld. Initiatieven hiertoe worden gestimuleerd en waar mogelijk gefaciliteerd.

De ambities voor Scheveningen-kust gaan uit van een vierseizoenen toeristenstroom. Hiervoor zijn ook evenementen uitermate belangrijk, al dan niet gerelateerd aan topsport. Denk bijvoorbeeld aan internationale evenementen op het gebied van beachvolleybal, surfen en zeezeilraces.

#### **Uitgangspunten Sport**

1. Voorzieningen realiseren voor zeilers en (kite)surfers en andere strand-/zeesporten.
2. Voorzieningen treffen voor breedtesporten, zowel overdekt als in de openbare ruimte, bijvoorbeeld playgrounds en kunstgrasveldjes.
3. Organiseren van internationale evenementen op het gebied van beachvolleybal, surfen en zeezeilraces.
4. Ontwikkeling van een (semi) permanent beachstadion onderzoeken.

## 6. Uitgangspunten per deelgebied

Elk deelgebied in Scheveningen-kust kent zijn eigen sfeer en identiteit. Doel van deze nota van uitgangspunten is dat te erkennen en te versterken, voor zowel de bewoners, bezoekers als de ondernemers. Het ruimtelijk lijnen-pleinen-sferen concept geeft richting aan de toekomstige ontwikkelingen van Scheveningen-kust. Het concept leidt tot uitgangspunten voor de aanpak van het masterplangebied als geheel en de afzonderlijke deelgebieden. Dit hoofdstuk beschrijft de uitgangspunten per deelgebied.

### 6.1 Ambities voor Scheveningen-Haven

In Scheveningen-Haven zal veel veranderen, onder andere door het vrijkomen van het Norfolkterrein. Voor deze locatie is een nieuwe invulling gezocht, passend bij het stoere karakter van het gebied. In juni 2007 is door het college van B en W de nota van uitgangspunten voor vastgesteld. De voorstellen en uitgangspunten uit de NvU voor Scheveningen-Haven vormen een integraal onderdeel van deze NvU voor Scheveningen-kust.

De kansen voor het creëren van een centrumstedelijk woonmilieu liggen vooral rond de haven. Op het voormalige Norfolkterrein en in het Havenkwartier-Noord liggen de grootste ontwikkelingsopgaven.

#### **Ruimtelijke structuur**

In de nieuwe ruimtelijke structuur van Scheveningen-Haven zal de havenkom worden omgevormd tot een "maritiem theater". Op de kades en op het water zal een groot deel van de activiteiten in het gebied worden geconcentreerd. Door twee "lange lijnen" wordt dit gebied met de rest van Den Haag verbonden. Langs het Afvoerkanaal ontstaat een goede en kwalitatief hoogstaande nieuwe verbinding met de stad en de noordwestelijke Ring. De groene zone langs het kanaal krijgt een hoogwaardige inrichting. De voormalige vrachtwagenroute naar het Norfolkterrein zal zo worden omgevormd tot een representatieve avenue, die de het achterland op een natuurlijke wijze verbindt met de zee. Ook de tram zal, in de vorm van RandstadRail, van deze ontsluiting gebruik gaan maken. Bij de President Kennedylaan sluit deze route aan op de grote noordwestradiaal dwars door de stad. De tweede belangrijke lijn, de boulevard, wordt beter verbonden met de Westduinen. Een brug voor langzaam verkeer over de havenmond moet het mogelijk maken om op een gemakkelijke manier van het Westduinpark over de boulevard naar het Oostduinpark te gaan, zonder de huidige grote omwegen.

Door een langzaamverkeer-verbinding over De Pijp aan te leggen, wordt een "rondje haven" mogelijk: over de boulevard, via de brug over de havenmond, langs de kade van het nieuwe woongebouw en het pas geopende Nautisch Centrum Scheveningen, dan via de brug over de Pijp naar de Eerste Haven met zijn vissersactiviteiten en weer terug naar de boulevard.

#### **Menging van functies**

Een belangrijk uitgangspunt voor de ontwikkeling van Scheveningen-Haven is het mengen en verbinden van functies. Op het Zuidelijk Havenhoofd betekent dit wonen gecombineerd met economische en culturele functies, op het Noordelijk Havenhoofd visserij en toerisme. Op vier punten rond De Kom worden gebouwen met bijzondere functies ontwikkeld. Gedacht wordt aan culturele voorzieningen, congres- en evenementencentra, hotels en dergelijke.

### **Visserij**

Het Noordelijk Havenhoofd behoudt zijn functie voor de visserij en de daarmee verbonden voorzieningen en bedrijven. Door het gebied efficiënter in te richten worden de mogelijkheden vergroot. Het streven is een verbinding te leggen tussen visserij en toerisme door allerlei toeristische attracties en activiteiten te realiseren die verband houden met de zee en de visserij. Te denken valt aan visrestaurants, een zeeaquarium en educatieve elementen die te maken hebben met de Noordzee en het visserijbedrijf. In de visafslag zal een vismarkt worden gerealiseerd, zoals Zuid-Europese landen deze ook kennen. Op deze manier versterken het toerisme en de visserij elkaar.

### **Wonen**

Het Norfolkterrein krijgt een intensief centrum-stedelijk woonmilieu in laagbouw, vooral georiënteerd op de haven, en in hoogbouw in bijzonder vormgegeven torens met uitzicht op zee. Het wordt een spannende woonomgeving, die niet alleen interessant is voor de bewoners, maar ook voor bezoekers en toeristen. Door parkeervoorzieningen onder de laagbouw woningen te maken kan het natuurlijke duinrelief op kunstmatige wijze in het gebied worden doorgetrokken. De plinten van laagbouw woningen kunnen worden gebruikt voor bijzondere functies zoals ateliers.

### **Toerisme en recreatie**

De functie van Scheveningen-Haven als toeristische trekpleister wordt in de toekomst versterkt door de combinatie van typische havenactiviteiten met meer algemene voorzieningen. Bruggen over de havenmond en De Pijp zullen een "rondje haven" mogelijk maken. Dit zal extra bezoekers trekken, vooral vanaf de nieuw ingerichte boulevard. Op het Noordelijk Havenhoofd wordt een aangename sfeer gecreëerd, met visrestaurants en andere visgerelateerde voorzieningen en activiteiten, gecombineerd met voorzieningen die zich vooral oriënteren op het sportieve strand. Onderzocht wordt of het beachstadion zich kan ontwikkelen tot een aantrekkelijke locatie voor zowel beachsportevenementen als evenementen gericht op theater, muziek, dans en zakelijke evenementen en feesten. Hiervoor is uitbreiding van de faciliteiten en upgradering van de uitstraling en het materiaalgebruik noodzakelijk.

Aan de zeezijde zal zo een aantrekkelijk wandel- en verblijfgebied ontstaan met een specifiek thema en gericht op de toerist en de sporter. Aan de achterzijde op de kade en langs de Visafslagweg overheersen de bedrijfsactiviteiten direct gerelateerd aan de visserij.

Ook het Norfolkterrein wordt interessant voor toeristen. De woonbuurten zullen de moeite waard zijn vanwege de fascinerende architectuur en de gezellige straten. In de plint van de kadebebouwing zal horeca en andere bedrijvigheid worden gevestigd. Er komen enkele pleinen, die mensen trekken door de verzorgde inrichting. Ook wordt ingezet op de komst van één of twee musea in Scheveningen-Haven, als onderdeel van een "snoer" van (kleinschalige) musea langs de kust. De invulling daarvan moet nog worden onderzocht. De bijzondere voorzieningen ofwel "iconen" genereren een eigen bezoekersstroom, die bijdraagt aan de levendigheid in het gebied.

Er zal een haalbaarheidsonderzoek worden gedaan naar de realisering van een nieuwe buitenhaven met daarin onder andere ruimte voor een cruiseterminal.

### **Uitgangspunten Haven**

1. Het gewenste programma behelst onder andere:

- Minimaal 900 woningen, waarvan 400 – 500 laag/middelhoogbouw en de rest hoogbouw.  
30 procent zal sociale woningbouw zijn.
- hotel/museale attractie/congresachtige functie: 70.000 m<sup>2</sup>



- visserij: 23.000 m<sup>2</sup>
  - commercieel/detailhandel/horeca: 6.200 m<sup>2</sup>
  - wellness: 6.200 m<sup>2</sup>
  - hotels (2): 3.200 m<sup>2</sup>
  - musea (2): 8.000 m<sup>2</sup>
  - kantoren: 4.000 m<sup>2</sup>
  - vis-leisure: 7.200 m<sup>2</sup>
  - beach-leisure: 7.200 m<sup>2</sup>
2. Verder ontwikkelen van een topsportcentrum:
- Mogelijkheden onderzoeken voor verdere ontwikkeling van het beachstadion tot aantrekkelijke locatie voor (beachsport)evenementen. Mogelijkheden bezien jaarrond-exploitatie en wenselijke omvang (in capaciteit bezoekers).
  - In combinatie hiermee realiseren van een indoor-beachvolleybal accommodatie in de nieuwbouw op het Noordelijk Havenhoofd
  - Uitbreiden van de voorzieningen voor surfers, bijvoorbeeld omkleedmogelijkheden, douches, opslagruimte voor surfboards en dergelijke.
  - Realiseren van zogenaamde flowriders.
  - Ontwikkelen van een volwaardig internationaal zeezeil- en trainingscentrum in Scheveningen-Haven.
3. Realiseren van een thematisch winkelaanbod; hoofdthema "arts and crafts".
4. Koppelen van toerisme en visserij: een verse vismarkt en een aanbod van hoogwaardige visrestaurants.
5. Het doen van een haalbaarheidsonderzoek naar de realisering van een nieuwe buitenhaven met daarin o.a. ruimte voor een cruiseterminal.
6. De invulling van het gewenste museumaanbod onderzoeken.

## 6.2 Ambities voor Havenkwartier-Noord en de Lijn-11-zone

Het Havenkwartier-Noord is een gemengd gebied bij de haven, waar nu een mix van wonen en werken is te vinden. De diversiteit van de bebouwing geeft een bepaalde charme aan het gebied, die men graag wil behouden. Er staan nu 1.500 woningen in het gebied, waarvan circa 700 in de sociale sector. Gezien de leeftijd van de woningen en de staat waarin ze verkeren, is vernieuwing van het woningbestand op termijn te verwachten.

Havenkwartier-Noord heeft grote potenties om uit te groeien tot een aantrekkelijk woongebied met een centrum-stedelijke dichtheid. De nieuwe impulsen voor het nabijgelegen Norfolkterrein hebben ook effect op het Havenkwartier. De duidelijkste ontwikkelingskansen doen zich voor aan de haven. Gedacht wordt aan het versterken van de diversiteit van de bebouwing en de menging van functies. De woonfunctie blijft en ook het aantal van 1.500 woningen blijft hetzelfde. Mogelijk zal een aantal woningen worden gerenoveerd of vervangen door nieuwbouw. Bij nieuwbouw zal 30 procent bestaan uit sociale woningbouw. Recent gerealiseerde woningbouw geeft de maat voor de toekomst: er liggen mogelijkheden voor woningbouw in 4 tot 8 woonlagen.

Het Havenkwartier-Noord met zijn haven- en strandcultuur leent zich voor starterswoningen in uiteenlopende prijsklassen. Ook omdat jongerenvoorzieningen goed inpasbaar lijken. Behalve aan goedkope huurwoningen wordt ook gedacht aan duurdere huurwoningen en aan koopwoningen. Het gebied wordt ook geschikt geacht voor de huisvesting van buitenlandse medewerkers van bedrijven of internationale instellingen.

Behalve voor wonen wordt ook ruimte geboden voor andere functies, die aansluiten bij de ontwikkelingen in de haven op het gebied van visserij, horeca en sportinitiatieven op het strand. Te denken valt aan detailhandel en aan bedrijvigheid in de creatieve sector, maar ook aan kleinschalige budget- of design- en themahotels.

#### **Uitgangspunten Havenkwartier-Noord en de Lijn-11-zone**

1. Het gebied in fasen transformeren tot een centrum-stedelijk woon-werkgebied.
2. Plaats bieden aan een breed scala aan woonvormen: zowel woningen die passen in de ambitie van "internationale stad" als starterwoningen.
3. Het aantal woningen van 1.500 blijft gehandhaafd. Bij nieuwbouw zal 30 procent bestaan uit sociale woningbouw.
4. In samenhang met de transformatie van Havenkwartier-Noord ontwikkelen van de aangrenzende Lijn-11-zone tot een aantrekkelijke groene recreatieve zone.
5. Handhaven van de diversiteit van het gebied.
6. Bij de herinrichting van de openbare ruimte parkeren op de openbare weg terugdringen.

### **6.3 Ambities voor Scheveningen-Dorp**

Scheveningen-Dorp kan worden gekenschetst als een kleinschalig, authentiek dorp met een compacte structuur. Primaire doelstelling is dit karakter te behouden en te versterken. De inrichting van de openbare ruimte wordt hierop afgestemd. De Keizerstraat is de centrale winkelstraat met een teruglopend winkelbestand.

Een groot gedeelte van de Keizerstraat is reeds omgevormd tot wandelpromenade. Verbetering van de verbinding tussen de Boulevard en de Keizerstraat zal de levendigheid van de Keizerstraat ten goede komen. Om de straat voor bezoekers interessanter te maken zal de Kalhuisplaats worden vergroot tot een plein. De directe omgeving daarvan kan met toeristisch-recreatieve winkels en horeca ingevuld worden, liefst met relatief kleinschalige, bijzondere concepten. Het monument van de visservrouw krijgt een prominente plek op het nieuwe vergrote Kalhuisplein.

Aan het eind van de Scheveningseweg, ter hoogte van het Prins Willemplein/Prins Willemstraat, komt een plein. Het nieuw in te richten gebied wordt verkeersarm en krijgt een functie en inrichting als dorpsplein/ontmoetingsplaats voor Scheveningen-Dorp vervult. Het plein biedt ruimte voor wijkgerichte functies, aanvullend op het bestaande stadsdeelkantoor en de bibliotheek. Onder het plein komt een parkeergarage voor zowel bewoners als bezoekers van het dorp en de culturele functie(s) in de Duinstraat..

Een concentratie van detailhandel en het aanbrengen van onderscheid tussen winkelcentra is gewenst. Voor de Keizerstraat dient een nieuw concept te worden ontwikkeld aansluitend op de sfeer van Scheveningen-Dorp. Mogelijkheden worden gezien in speciaalzaken in een mix met hotels. Een supermarkt op het nieuwe dorpsplein kan een belangrijke aanjager vormen.

Scheveningen-Dorp heeft vele cultuurhistorische kenmerken die het waard zijn gekoesterd en versterkt te worden. De historische Keizerstraat biedt daartoe alle mogelijkheden. Dat geldt ook voor de nog aanwezige vissershofjes, de Oude Kerk en de vuurtoren. Een cultuurhistorische route kan deze elementen aan elkaar koppelen. Muzee aan de Neptunusstraat laat het verleden van Scheveningen zien. Door de geïsoleerde ligging trekt het museum echter weinig bezoekers. Een optie is dat Muzee op termijn naar een andere locatie verhuist, waardoor het beter tot zijn recht komt en past binnen de cultuurhistorische route.

Een bijzondere functie vervult het theater De Appel aan de Duinstraat een prominente plaats in. Het is voor Scheveningen van grote betekenis. Er zijn discussies geweest over een mogelijke verplaatsing van het theater, maar vooralsnog zal het op de huidige plaats blijven. Gestreefd wordt naar een aanpassing van het verkeersbeleid en de realisering van een parkeergarage onder het Prins Willemplein. Hierdoor zou de verkeers- en parkeerdruk op de Duinstraat kunnen afnemen, wat ruimte biedt voor een inrichting die meer past bij een cultuur- of theaterstraat. Ook zijn er panden beschikbaar die de culturele functie verder zouden kunnen versterken.

#### **Uitgangspunten Scheveningen-Dorp**

1. Opstellen van een herinrichtingsplan voor heel Dorp, dat gefaseerd en gekoppeld aan andere werkzaamheden wordt uitgevoerd.
2. Onderzoeken of realisering van een nieuw dorpsplein ter hoogte van het Prins Willemplein/Prins Willemstraat mogelijk is, met daaronder een parkeergarage voor bewoners en bezoekers.
3. Voorrang geven aan ontwikkeling van de detailhandel in de Keizerstraat boven de Badhuisstraat en streven naar een supermarkt op het nieuwe plein.
4. Ontwikkelen van nieuwe (horeca-) functies aan de Kalhuisplaats en omgeving, om de relatie tussen de Keizerstraat en de Boulevard te verbeteren.
5. Ruimte scheppen in de Keizerstraat voor "special interest"-hotels (design/boutique/ budget) en kindervoorzieningen.
6. Onderzoeken welke combinatie van wijkvoorzieningen rondom het dorpsplein geschikt zijn.
7. Onderzoeken of een cultuurhistorische wandelroute door Dorp kan bijdrage aan het toeristisch product.

## **6.4 Ambities voor Scheveningen-Bad**

Scheveningen-Bad kan in het kort worden getypeerd als badplaats met een weggestopt strand en als centrum van vermaak zonder hart. Op zomerse dagen raken bewoners en bezoekers verstrikt in het drukke verkeer. Economisch gezien gaat Scheveningen-Bad achteruit. De ambities voor dit gebied moeten dat tij keren. Zij zijn dan ook voor een belangrijk deel gericht op het verstevigen van Scheveningse positie als internationale badplaats.

De belangrijkste economische doelstellingen voor Scheveningen-Bad zijn :

- het verhogen van de gemiddelde verblijfsduur per bezoeker
- het verhogen van de bezoekersaantallen in de niet-zomermaanden
- het verhogen van de bestedingen per bezoeker.

Om de economische doelstellingen te bereiken zijn nieuwe functies nodig in het centrum van Bad, dat wil zeggen rondom het Kurhaus en Palaceplein in de lijn langs de kust. Hierbij moet vooral worden gedacht aan entertainmentachtige functies, die aansluiten op de reeds aanwezige voorzieningen zoals het Circustheater, het Casino en de Pathé-bioscoop. Te denken valt aan nieuwe (kleinschalige) theatersen jazz- of cabaretclubs. Gestreefd wordt naar een breed aanbod op het gebied van (live)entertainment, gericht op musicals, variété, kindertheater en stand-up comedy, gekoppeld aan hoogwaardige hotelaccommodaties. Zo wordt Scheveningen-Bad een plaats waar mensen graag enkele dagen verblijven in een aantrekkelijke entourage met strand, zee en duinen.

Voor het functioneren van Scheveningen-Bad is een goede bereikbaarheid van groot belang. Hetzelfde geldt voor de verkeersafwikkeling en het parkeren binnen het gebied. In aansluiting op het ruimtelijke concept van lijnen-pleinen-sferen wordt

ernaar gestreefd bezoekers zo snel mogelijk naar een parkeergarage te leiden. Hierdoor wordt het zoek- en sluiptverkeer beperkt. Vanuit de garage komen bezoekers via een centraal plein en aantrekkelijke (loop)routes naar hun bestemming. De inrichting van deze routes weerspiegelt de sfeer van de badplaats.

De parkeergarage aan de Zwolsestraat vervult in dit concept een belangrijke rol, maar bij een toename van het aantal functies ontstaat er behoefte aan meer parkeergelegenheid. Feit is echter dat voor een plein en het toevoegen van nieuwe functies momenteel de ruimte in het gebied ontbreekt. Nadere studie moet uitwijzen op welke wijze hiervoor mogelijkheden te creëren zijn. Het zoekgebied omvat het centrumgebied en de noordelijke vleugel tot aan het Zwarte Pad. De locatie Zwarte Pad (keerlus tram) wordt gereserveerd voor toekomstige ontwikkelingen. De ontwikkeling van deze locatie moet worden gezien in samenhang met de rest van Scheveningen. De bereikbaarheid van de strandpaviljoens op het Noorderstrand moet worden verbeterd door de aanleg van een fiets-/wandelpad, aansluitend op de boulevard.

Voor heel Scheveningen-Bad geldt dat de gewenste veranderingen moeten worden ingebed in een verbeterde stedenbouwkundige opzet en ruimtelijke samenhang en een aangepaste inrichting van de openbare ruimte.

#### **Uitgangspunten Scheveningen-Bad<sup>1</sup>**

1. Onderzoek verrichten naar de mogelijkheden van een zogeheten ontvangstruimte aan zee in het centrum van Bad en het verbeteren van de bereikbaarheid van Scheveningen-Bad door het parkeren te concentreren bij deze ontvangstruimte.
2. Verbeteren van de ruimtelijke relaties tussen de kust en achterland.
3. Verbeteren van de bereikbaarheid van Scheveningen-Bad door tramlijn 1 op te waarderen tot Randstadrail.
4. Toevoegen van ± 20.000 m<sup>2</sup> ter versterking van de functies uitgaan, entertainment en amusement. Gewenst zijn twee à drie theaters (van gemiddeld 6.000 tot 7.000 m<sup>2</sup> elk).
5. Toevoegen van avond- en nachtfuncties in het centrumgebied, die het hele jaar rond functioneren.
6. Toevoegen van ± 600 hotelkamers, ca. 30.000 m<sup>2</sup>, op diverse locaties, waarvan in ieder geval ca. 200 kamers in het centrumgebied van Bad in combinatie met live entertainment.
7. Opwaarderen van kleinschalige hotels, en omvormen richting themahotels, zoals design, special interest en bed & breakfast.
8. Toevoegen van aantrekkelijke, flexibele of duurzame attracties, bij voorkeur een familieattractie à la Madame Tussaud, Dungeons of een "kid-city". Ook tijdelijke attracties van drie tot vijf jaar zijn mogelijk en kunnen zo steeds nieuwe impulsen bieden.
9. De Pier zodanig herontwikkelen, dat deze in aansluiting op de andere nieuw te ontwikkelen voorzieningen ook in de niet-zomermaanden een sterke functie vervult.
10. Toevoegen hoogwaardig winkelaanbod, dat primair ondersteunend is met een recreatieve functie .
11. Verbeteren van de bereikbaarheid van de strandpaviljoens op het Noorderstrand door de aanleg van een fiets- en wandelpad, dat aansluit op de boulevard.
12. Reserveren van strategische locaties met een forse footprint in Bad voor het aantrekken van toptrekkers.
13. Onderzoek verrichten naar uitbreiding en opwaardering van het wellness-aanbod, waaronder Vitalizee.

<sup>1</sup> De programmatische uitgangspunten zijn mede gebaseerd op het rapport van *ZKA Consultants & Planners, Scheveningen 2020: Levende Badplaats, 2006*

14. Onderzoek verrichten naar ruimtelijke mogelijkheden voor toeristische ontwikkelingen en centrum-stedelijke milieus in het centrumgebied van Bad.
15. Onderzoek verrichten naar het verplaatsen of opheffen van de tramremise aan de Harstenhoekweg, ten behoeve van uitbreiding van de parkeerfunctie en in de buurt passende woningbouw (ca. 2.500m<sup>2</sup>).
16. Onderzoek verrichten naar ruimtelijke en programmatische mogelijkheden van de noordzijde van Bad richting het Zwarte Pad.
17. Onderzoeken of de keerlus verplaatst kan worden en het parkeren in de duinen kan worden gecompenseerd in het centrale deel van Bad. De locatie keerlus Zwarte Pad wordt aangemerkt als reserveringslocatie voor toekomstige ontwikkelingen.

## 6.5 Ambities voor de zeewering en boulevard

Het ontwerp voor de vernieuwing van de boulevard geeft een antwoord op het gemis aan kwaliteit in de openbare ruimte, passend in het landschap. De inrichting van de boulevard wordt gecombineerd met een versterking van de zeewering. De nieuwe boulevard zal een publieke functie vervullen en worden gebruikt als flaneerroute, waar men kan genieten van stand en zee. De boulevard wordt dus vooral een voetgangersgebied. Het autoverkeer wordt tot een minimum beperkt.

Voor de verschillende delen van de boulevard gelden verschillende ambities.

- De inrichting van de openbare ruimte voor het noordelijk deel rond het Kurhaus moet aansluiten bij de gedachte van Wérelldstad aan zee. Het ligt voor de hand in te spelen op de (mogelijke) ontwikkelingen zoals die zijn geschetst bij Scheveningen-Bad. Zo kan de relatie tussen de zee, het strand en de boulevard en het toeristische gebied rond Kurhausplein en Palaceplein sterk verbeterd worden. Ook de aansluiting van de Pier moet daarbij worden betrokken. Vitalizee en Sealife zijn passende functies binnen het concept en de sfeer van Bad. Onderzocht moet worden of ze op deze plek en in deze vorm moeten worden gehandhaafd. In overleg met de eigenaar kan worden bekeken of verplaatsing van Sealife naar de Haven een optie is, waardoor uitbreiding tot de mogelijkheden behoort.
- Het gedeelte tussen Scheveningseslag en de Vissershavenweg zal een forse opwaardering ondergaan door het uitvoeren van het verbeteringsplan voor de zeewering en de herinrichting van de boulevard. Na de voltooiing van de versterkingsplannen zal de zeewering de komende vijftig jaar op het vereiste beschermingsniveau zijn. Nagedacht moet worden over de veiligheid van de kust en het achterland op langere termijn. Het eventueel verplaatsen van de waterkering richting zee zou nieuwe ontwikkelkansen kunnen bieden voor de kuststrook.
- Het gedeelte bij het Noordelijk Havenhoofd wordt verder ontwikkeld als sportstrand. Samen met de beoogde sportvoorzieningen in de nieuwe bebouwing op het Noordelijk Havenhoofd, zoals vermeld in de Nota van Uitgangspunten Scheveningen-Haven, zal hier het Mekka voor strand- en zeesport in Nederland ontstaan.

Voor zowel het noordelijk als het zuidelijk deel van de boulevard geldt dat de toegangen en verbindingen met de Natura 2000-gebieden moeten worden verbeterd. Mogelijkheden voor het realiseren en doortrekken van fietsverbindingen en wandelroutes moeten nader worden onderzocht.

### Uitgangspunten zeewering en boulevard

1. Uitvoeren van de bestaande voorstellen voor de verbetering van de zeewering en de inrichting van de boulevard en de openbare ruimte.

2. Opstellen van een verbeteringsplan voor het gedeelte van de boulevard en het strand ten noorden van de Scheveningseslag, kwalitatief aansluitend bij de huidige voorstellen voor het zuidelijke gedeelte.
3. Mogelijkheden onderzoeken voor het realiseren en doortrekken van fietsverbindingen en wandelroutes die de boulevard met de beide Natura 2000-gebieden verbinden.
4. Opstellen van een samenhangend plan over de wijze waarop de sportvoorzieningen op het Noordelijk Havenhoofd worden gerealiseerd, de ambities, de samenhang, en dergelijke.

## 7. Realisering en risico's

De uitgangspunten in deze NvU zijn te beschouwen als opgaven, die nader moeten worden uitgewerkt. Er moet nog veel worden onderzocht en besloten voordat men aan concrete bouwplannen kan denken. Voor de uiteindelijke realisering van de verschillende opgaven is uitgegaan van de gangbare praktijk. Deze houdt in dat de overheid haar verantwoordelijkheid neemt voor de openbare ruimte en de markt voor de vastgoedontwikkeling, zoals de verschillende parkeergarages.

De kwaliteitsimpuls in de openbare ruimte zal zoveel mogelijk worden gekoppeld aan reguliere onderhoudsmaatregelen. Deze bepalen de momenten waarop werkzaamheden verricht zullen worden. Een risico daarbij is dat de fasering zich dusdanig gaat uitstrekken in de tijd, dat de doorlooptijd te lang wordt en de kwaliteitsslag te kan worden gerealiseerd. Een verdere prioriteitsstelling is daardoor gewenst. Tevens is een budget nodig om de gewenste extra kwaliteit te kunnen financieren.

Voor de verbetering van de boulevard heeft de gemeenteraad al ingestemd met een reservering van € 12 miljoen. Voor het benodigde meerdere wordt een beroep gedaan op externe middelen. De kwaliteitsslag voor het resterende (noordelijke) deel van de boulevard zal gelijktijdig gerealiseerd worden met de aanpak van het centrumgebied van Scheveningen-Bad. Tegen die tijd zal ook de financiering geregeld moeten zijn.

Voor het berekende tekort voor de realisering van de plannen uit de NvU Scheveningen-Haven is door het college van B en W een bedrag gereserveerd. Voor de realisering van de plannen in dit gebied wordt een afzonderlijke strategie ontwikkeld, die gericht is op een optimale combinatie van hoogwaardige kwaliteit, beheersing van kosten en een realistische fasering.

Voor de transformatie van het Havenkwartier-Noord gaat het om zowel de herontwikkeling van het gebied als om de aanleg van de groene recreatieve zone rond de route van lijn 11. Hiervoor zijn verschillende strategieën mogelijk, waaruit later een keuze moet worden gemaakt:

1. De gemeente geeft met behulp van een aangepast bestemmingsplan en middelen als een stedenbouwkundig plan, beeldkwaliteitplan, en dergelijke de condities aan voor de ontwikkeling van het gebied. Het is aan marktpartijen om hierop te reageren en initiatieven te nemen door middel van verwerving, herontwikkeling en dergelijke.
2. Op basis van de bovengenoemde beleidsmiddelen gaat de gemeente actief verwerven en vervolgens via de gebruikelijke werkwijze, zoals tender, grond uitgeven aan geïnteresseerde gegadigden.
3. De gemeente gaat een PPS-constructie aan met één of meer marktpartijen, gericht op een snelle totstandkoming van het gewenste nieuwe woonmilieu en de herinrichting van de openbare ruimte.

Het realiseren van de gewenste nieuwe entertainmentvoorzieningen in Scheveningen-Bad is complex en het heeft belangrijke investeringsconsequenties. Daarom is een constructie waarbij de gemeente samen met betrokken marktpartijen intensief samenwerkt, het meest voor de hand liggend. Het gaat hierbij niet alleen om de mogelijke verwerving van bestaand en de realisering van nieuw onroerend goed, maar vooral ook om het aantrekken van de exploitanten van de nieuwe voorzieningen. Dit kan niet los van elkaar worden gezien.

Allereerst zal er echter een keus moeten worden gemaakt uit verschillende ontwikkelingsmodellen. Een studiegroep met interne en externe partijen (zowel publiek als privaat en met stakeholders uit de omgeving) zal zich hierover buigen.

Ook de verschillende culturele voorzieningen zullen voornamelijk via private initiatieven tot stand moeten komen. Een geslaagd voorbeeld hiervan is het museum "Beelden aan Zee". Het is van belang dat de gemeente dergelijke initiatieven goed faciliteert en begeleidt. Zij zijn immers van groot belang voor het realiseren van de gewenste kwaliteitsslag in het toeristische aanbod, dat de toekomst van Scheveningen op langere termijn veilig moet stellen. Daarnaast is het van belang dat de gemeente bij locatiediscussies over culturele voorzieningen een mogelijke vestiging in Scheveningen te allen tijde in de afweging betreft.

De realisering van parkeervoorzieningen en woningen op de plek van de tramremise aan de Harstenhoekweg is vooral afhankelijk van de mogelijkheid om de remise te verplaatsen, dan wel op te heffen. Hierover zal nader overleg helderheid moeten verschaffen. In de loop van 2008 zal de HTM hierover een plan presenteren.

De realisering van een nieuwe buitenhaven is momenteel onderwerp van zowel een technisch als een economisch haalbaarheidsonderzoek, waaruit behalve een go/no go-beslissing ook verschillende strategieën kunnen voortkomen.

## **8. Financiën hoofdinfrastructuur en locatieontwikkeling**

Voor deze NvU is een vertrouwelijke financiële paragraaf opgesteld die is vastgesteld door het college van B&W. Hierin zijn globale financiële indicaties gegeven van de financiële effecten op het ruimtelijk concept lijnen-pleinen-sferen.

Deze financiële paragraaf dekt nog niet de hele NvU. Er zijn namelijk nog diverse ruimtelijke uitwerkingen mogelijk die alle voldoen aan de voorgenomen ambities, maar waarvoor nog geen keuzes zijn gemaakt. Overigens is het uitwerken van verschillende ruimtelijke scenario's onvermijdelijk bij een planontwikkeling met een omvang als die van Scheveningen. Bij het opstellen van het Masterplan zullen meerdere ruimtelijke uitwerkingen onderzocht worden, waarbij inzicht zal worden gegeven in de financiën.

De financiële indicaties passen binnen de investeringsagenda van de Structuurvisie.

## **9. Communicatie fase 1**

De Nota van Uitgangspunten is een stap op weg naar een masterplan voor Scheveningen-kust. De opgave is om een masterplan te maken dat een breed draagvlak heeft, zowel intern als extern. De manier om dit te bereiken is vastgelegd in de "Handleiding Samenspraak Masterplannen Structuurvisie", die door het college is vastgesteld.

Het Masterplan wordt in twee fases opgesteld. Fase 1 bestaat uit het opstellen van een projectkader met de inhoudelijke ambitie, de aanpak en de programmatische kaders, met als resultaat een NvU. In deze fase zijn alle relevante georganiseerde partijen geconsulteerd.

Fase 2 bestaat uit het vertalen van de NvU naar een Masterplan. In deze fase zullen de ontwikkelpotenties worden uitgewerkt tot een ontwikkelingsvisie, een richtinggevend kader voor afzonderlijke projecten en nieuwe initiatieven. In deze fase vindt de samenspraak met de stad plaats.

De consultatie over de Nota van Uitgangspunten verliep in twee rondes. Tijdens de eerste ronde zijn de bewonersorganisaties uit het plangebied bezocht met als doel:

- informeren over het proces en over de ideeënvorming bij de gemeente
- creëren van draagvlak voor de voorgestelde opzet
- vertegenwoordigers uit deze groepen rekruteren voor de tweede fase



- inhoudelijke input ontvangen voor de op te stellen nota van uitgangspunten

Daarnaast is in dit stadium gesproken met woningcorporatie Vestia, die het merendeel van huurwoningen in dit gebied exploiteert. Ook is gesproken met de HTM en met bewoners over de ontwikkeling van een nieuw model voor de verkeerscirculatie.

In de tweede ronde is de Nota van Uitgangspunten voor consultatie aan relevante belangenorganisaties gepresenteerd. Voor Scheveningen-kust zijn dat de bewonersorganisaties en een vertegenwoordiging van ondernemers uit het plangebied. Bovendien zijn ook gebiedsoverstijgende partijen geconsulteerd, zoals ontwikkelaars, Kamer van Koophandel, VNO-NCW west, Den Haag Marketing & Events, en vertegenwoordigers van maatschappelijke, milieu- en welzijnsorganisaties. Een overzicht van de geconsulteerde partijen staat in bijlage 3. Tijdens de presentatie is door genoemde partijen gereageerd op de uitgangspunten en sommige hebben gebruik gemaakt van de gelegenheid schriftelijk te reageren. De reacties zijn gebruikt om de nota verder aan te scherpen. In bijlage 3 staat een verslag van de tweede consultatieronde. In dit verslag wordt ook vermeld in hoeverre het commentaar uit de consultatierondes in de NvU is verwerkt. De deelnemers aan de consultatie zijn hierover geïnformeerd.

Na vaststelling van de nota van uitgangspunten heeft het college het Adviesplatform Scheveningen om advies gevraagd. Het college kan dit formeel pas doen nadat het een besluit heeft genomen. Een deel van de leden van het Adviesplatform heeft wel de consultatierondes bijgewoond als vertegenwoordiger van de bewonersorganisaties uit het plangebied.

Het resultaat van de consultatieronde is een nota van uitgangspuntennota met een realistisch karakter. Zodoende kan in de volgende fase – van nota van uitgangspunten tot masterplan - op een goede en verantwoorde manier het samenspraaktraject met de stad kan worden ingegaan.

## 10. Vervolg

De vastgestelde Nota van Uitgangspunten Scheveningen-kust vormt het startsein voor de volgende fase. Dit hoofdstuk geeft globaal aan hoe de volgende fase van het traject verloopt: het opstellen van de discussienotitie, die de basis vormt voor het samenspraaktraject.

### **Samenspraaktraject**

In deze fase vindt het samenspraaktraject met burgers en andere belanghebbenden in de stad plaats. Dit gebeurt – zoals afgesproken in de Handleiding Samenspraak Masterplannen Structuurvisie – op basis van een discussienotitie die op dit moment wordt opgesteld. Het discussiestuk moet door het college van B en W zijn vrijgegeven voor samenspraak.

Het belangrijkste kenmerk van samenspraak is een intensieve interactie tussen de gemeente en betrokkenen, oftewel tweerichtingsverkeer. De deelnemers geven zwaarwegende adviezen, waar het gemeentebestuur alleen goed gemotiveerd van mag afwijken.

De communicatiedoelen van het samenspraaktraject zijn:

- inventariseren van meningen en argumenten
- draagvlak creëren voor de uitwerking van het masterplan
- belanghebbenden mogen binnen kaders invulling geven aan het beleid of binnen randvoorwaarden beleidsalternatieven aandragen

Het proces is niet star. Gedurende de rit kan het proces worden aangepast. Er kan bijvoorbeeld besloten worden om meerdere werkgroepen in het leven te roepen of om meerdere informatieavonden of andere samenspraakbijeenkomsten te organiseren.

Naast deze op Scheveningen-kust gerichte samenspraak wordt tijdens het proces ook aandacht besteed aan bredere publieksactiviteiten, gericht op het informeren en betrekken van de hele stad. Te denken valt onder andere aan overleg met specifieke belangengroepen, een tentoonstelling in het gemeentelijk informatiecentrum, een internetsite met interactieve mogelijkheden. De precieze invulling wordt nog nader bepaald en uitgewerkt.

Ter afronding van de samenspraak wordt een eindverslag opgemaakt. Hierin staat een overzicht van de gevolgde samenspraakprocedure, de inbreng van betrokkenen en een reactie op deze inbreng. Hierbij wordt met argumentatie aangegeven welke punten al dan niet worden meegenomen in de besluitvorming. Dit verslag wordt gestuurd aan de deelnemers van het samenspraaktraject voordat het masterplan door het college wordt vastgesteld.

De definitieve vaststelling van het masterplan vindt plaats in de raad, waarna de plannen openbaar worden gemaakt en toegelicht. Hierna start het reguliere beleidsuitvoeringstraject. De status van het masterplan is die van een beleidsdocument.

### Planning

Het bovenstaande resulteert in de volgende planning.

