

Den Haag, 11 december 2009

Aan de gemeenteraad,

Inleiding

Hierbij bieden wij u het concept Masterplan Scheveningen-kust ter besluitvorming aan. In deze nota geeft het college zijn visie op de ontwikkeling van de kuststrook van Scheveningen voor de komende tien jaar en verder. Het afgelopen jaar heeft een uitgebreid samspraakproces plaatsgevonden en zijn onderzoeken uitgevoerd naar de effecten en haalbaarheid van het Masterplan. Tevens is een planMER en een Passende Beoordeling opgesteld. In dit raadsvoorstel wordt daarvan verslag gedaan en wordt een voorstel gedaan hoe de resultaten van het planMER en de reacties daarop te verwerken in het concept Masterplan.

In de samenvatting van het Masterplan in dit raadsvoorstel is de inhoud van het concept Masterplan beschreven. De wijzigingen naar aanleiding van het planMER en de adviezen en zienswijzen hierop worden na het raadsbesluit verwerkt in het definitieve Masterplan.

1. Leeswijzer

In dit raadsvoorstel wordt eerst ingegaan op de ambitie en de centrale gebiedsvisie die de basis heeft gevormd voor het Masterplan (par. 2). In paragraaf 3 wordt ingegaan op het proces van totstandkoming van het Masterplan. Vervolgens worden de hoofdlijnen van het Masterplan kort samengevat, zowel thematisch (par. 4) als gebiedsgewijs (par. 5). In paragraaf 6 worden de resultaten van de uitgevoerde milieueffectrapportage en Passende Beoordeling samengevat. Daarna zal aandacht worden geschonken aan de mogelijke financierings- en ontwikkelstrategieën (par. 7). In paragraaf 8 wordt het vervolgproces geschetst. De voorgestelde wijzigingen op het concept Masterplan worden in paragraaf 9 op een rijtje gezet. In paragraaf 10 zijn de gevraagde besluiten geformuleerd.

2. Ambitie / gebiedsvisie

De ontwikkeling van Scheveningen is cruciaal voor Den Haag als Wéreldstad aan Zee. Een verbeterd imago, een nieuw investeringsklimaat voor huidige en nieuwe ondernemers en een gedeelde urgentie bij alle betrokkenen, maken dat de kansen die het Masterplan creëert, niet alleen voor Scheveningen van groot belang zijn, maar voor de stad Den Haag als geheel een aanjager kunnen vormen op een groot aantal terreinen: op economisch gebied door nieuwe functies en toegenomen werkgelegenheid, op sportgebied als dé watersportstad van Nederland, op cultureel gebied door nieuwe voorzieningen en de betrokkenheid van Scheveningen bij Den Haag Culturele Hoofdstad 2018, op stedenbouwkundig gebied door nieuwe vormen van architectuur waar mogelijk en aansluiten bij het bestaande waar nodig, op het gebied van milieu en duurzaamheid door innovatieve maatregelen, etc. Een duurzaam veilige kust ter bescherming van het achterland in Scheveningen én Den Haag is het startpunt voor dit Masterplan. Het past in deze tijd waar de discussie over klimaatadaptatie als gevolg van de stijging van de zeespiegel hoog op de politieke agenda staat.

Het concept Masterplan Scheveningen-kust geeft een integrale visie op de toekomstige ontwikkeling van de kuststrook van Scheveningen, waarbij de wenselijkheid van het verleggen van de zeewering ten behoeve van een nieuwe kustveiligheid wordt beschreven in samenhang met de uitdaging om daardoor nieuwe kansen te creëren en te benutten. Hierdoor kan de noodzakelijke economische en ruimtelijke vernieuwing gestalte krijgen. Het Masterplan geeft geen kant-en-klare oplossingen voor alle mogelijkheden en problemen. De visie biedt ambitieuze handvatten voor discussie met andere overheden over het verleggen van de zeewering, met huidige en nieuwe ondernemers in Scheveningen over toekomstige economische ontwikkelingen en hun rol daarbij en met bewoners over het woon- en leefklimaat, over de verkeersproblematiek en over hun betrokkenheid in de toekomst.

Den Haag is kandidaat voor Culturele Hoofdstad van Europa in 2018. Bij de hiervoor gepresenteerde plannen speelt Scheveningen een belangrijke rol. Dit Masterplan biedt de agenda om Scheveningen gereed te maken die rol in 2018 te vervullen.

3. De route naar het Masterplan

3.1 Structuurvisie

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 zijn, kort samengevat, de volgende ambities voor Scheveningen geformuleerd:

- '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.
- Scheveningen moet binnen de stedelijke context uitgroeien tot het tweede bruisende centrum van Den Haag.

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.'

3.2 Nota van Uitgangspunten Masterplan Scheveningen-kust

14 februari 2008 heeft de gemeenteraad de Nota van Uitgangspunten voor het Masterplan Scheveningen-kust vastgesteld. In ruim 80 punten zijn hierbij uitgangspunten geformuleerd op een groot aantal gebieden en thema's die spelen in Scheveningen. De Nota van Uitgangspunten verwoordt de ambities voor Scheveningen-kust. Tevens is een nader uit te werken programma vastgesteld, waarbij als leidende ruimtelijke principe is gekozen voor 'lijnen, pleinen, sferen' met de boulevard als verbindend element. Het bovengenoemde amendement is vertaald door een aanzienlijk beperkter woningbouwprogramma vast te stellen dan oorspronkelijk in de concept structuurvisie werd genoemd, namelijk ca. 1.050 woningen. Tegelijk met de Nota van Uitgangspunten voor het Masterplan is ook de Nota van Uitgangspunten voor Scheveningen Havens (Norfolkterrein en Noordelijk Havenhoofd) vastgesteld. Scheveningen Havens is onderdeel van het plangebied van het Masterplan. Aangezien er over dit gebied al besluiten zijn genomen worden er in het kader van het Masterplan geen aanvullende besluiten gevraagd.

3.3 Discussienota

Op basis van de Nota van Uitgangspunten is in december 2008 de Discussienota vastgesteld door het college. Deze nota had tot doel de samenspraak met bewoners, ondernemers en andere betrokkenen in en bij de ontwikkeling van Scheveningen te begeleiden.

In de Discussienota zijn geen concrete plannen van de gemeente opgenomen maar zijn ideeën gegeven hoe de ambities uit de Nota van Uitgangspunten vorm kunnen krijgen in het Masterplan en zijn discussievragen geformuleerd.

3.4 Samenspraak

De samenspraak heeft een belangrijke rol gespeeld bij het opstellen van het Masterplan Scheveningen-kust. De werkwijze kan gezien worden als een vorm van trechters:

1. de Discussienota is in 2008 vóór de kerst huis-aan-huis bezorgd in het Masterplan gebied;
2. in de periode januari tot en met maart 2009 is tijdens een twaalfstal bijeenkomsten op de Pier aan bewoners en andere betrokkenen gevraagd ideeën te leveren voor de toekomst van Scheveningen. Daar is ongekend ruim gebruik van gemaakt. Uiteindelijk zijn tijdens de bijeenkomsten en via brieven en e-mails ruim 2100 ideeën ontvangen. Sommige daarvan zijn gelijkloidend, maar vaak zijn ze ook strijdig met elkaar. Na een aanvankelijk stroef begin tijdens de bijeenkomsten is door samen aan de slag te gaan een positieve sfeer ontstaan over de gebruikte methode en de mogelijke resultaten daarvan. Tijdens deze bijeenkomsten zijn door de gemeente geen voorwaarden vooraf

aangegeven, met uitzondering van het feit dat de door de gemeenteraad vastgestelde Nota van Uitgangspunten ook daadwerkelijk als kader diende te worden genomen. Neemt niet weg dat dat de deelnemers niet heeft verhinderd maximale creativiteit aan de dag te leggen. Door een aantal personen, bedrijven en instanties zijn eigen plannen ontwikkeld. Op 14 mei 2009 zijn zij in de gelegenheid gesteld hun voorstel in het Informatiecentrum Scheveningen-kust op de Boulevard aan een groter publiek te presenteren. Dit werd door een ieder zeer gewaardeerd.

Van het samenspraakproces is een samenspraakverslag gemaakt dat als bijlage bij deze nota is meegestuurd.

3. Ambtelijk zijn alle ingediende ideeën en reacties gebundeld en verwerkt tot een aantal “denkrichtingen” per gebied. Deze denkrichtingen zijn tijdens een grote bijeenkomst op 20 april in het Circustheater gepresenteerd.
4. Op basis van de aangediende ideeën, de concrete voorstellen van bedrijven en personen, eerder uitgevoerde studies, de formele reacties van GSBO en APS en het voorstel van het BOB-platform (zie hieronder) is vervolgens gestart met de uitwerking naar het definitieve concept Masterplan. De hoofdlijnen voor het Masterplan zijn op 2 juni in het college bediscussieerd. Op 9 juni zijn de hoofdlijnen door de wethouders Norder en Smit gepresenteerd in een grote informatiebijeenkomst in het Circustheater. De hoofdlijnen voor het Masterplan zijn daar in het algemeen zeer goed gevallen.

BOB-platform

Op verzoek van het college van B&W is een platform geformeerd met vertegenwoordigers van bewoners- en ondernemersorganisaties en bezoekers waarbij hen gevraagd is om een visie voor Scheveningen Bad op te stellen, waarbij het “vernieuwingspakket” voor Scheveningen Bad uit de Nota van Uitgangspunten als basis diende. Tevens is hen gevraagd om ook de mogelijkheden en haalbaarheid van sloop en bebouwing aan het Kurhausplein in kaart te brengen, conform de in februari 2008 aangenomen raadsnotie “Onderzoek Kurhausplein”. Binnen het platform is onder extern voorzitterschap van prof. Pieter Tordoir consensus bereikt over een plan. Het platform is ondersteund door het stedenbouwkundig bureau BVR, dat door het platform zelf is geselecteerd. De gemeente heeft geen bemoeienis gehad met de werkwijze van het platform of de inhoud van het rapport.

Het Platform maakt onderscheid tussen een “zomerbadplaats” en een “winterbadplaats”. Door de combinatie van de zomer en de winterbadplaats is Scheveningen Bad een plek waar bezoekers combinaties kunnen vinden tussen verschillende zomer- en winteractiviteiten. De flexibiliteit van het concept maakt dat Scheveningen Bad het gehele jaar een levendige attractieve badplaats is voor bezoekers.

De hoofdlijnen van het plan van het BOB-platform zijn:

- compacte badplaats
- menselijke maat, fijnmazig
- geleidelijke transformatie
- nieuw programma vooral op Palaceplein en bij de Pier

Het BOB-platform heeft hiervoor zeven cruciale bouwstenen en zeven extra bouwstenen geformuleerd.

Het BOB-platform heeft naar mening van het college een prestatie van formaat geleverd door met een eenstemmig advies te komen, dat zeer bruikbare elementen bevat. Een groot aantal ervan is ook herkenbaar in het concept Masterplan. Bij een aantal zijn twijfels over de haalbaarheid of de wenselijkheid. Dit betreft onder meer de sloop van 22 appartementen in de Oranjeflats, het invoeren van een systeem van shared spaces op het Palaceplein, tweerichtingsverkeer op de Boulevard en een gescheiden verkeerssysteem voor drukke en normale dagen.

Het eindrapport van het BOB-platform is ter inzage gelegd, en is samengevat in de samenspraakrapportage die als bijlage bij deze nota is gevoegd.

Adviesplatform Scheveningen (APS)

Het college van B&W heeft het APS zowel formeel advies gevraagd over de Discussienota als over het Masterplan en het planMER Scheveningen-kust. Het advies over de Discussienota is samengevat in de samenspraakrapportage. Het advies over het planMER en het Masterplan is samengevat in de Nota van Beantwoording planMER. Onderstaand wordt een korte samenvatting van het advies gegeven en de reactie daarop van het college:

- Het APS adviseert een integraal verkeersplan voor het gehele stadsdeel Scheveningen op te stellen, dat de specifieke Scheveningse verkeerssituatie als uitgangspunt neemt en dat als drager kan fungeren voor de te ontwikkelen totaalvisie op Scheveningen.
Het stadsdeel Scheveningen is niet de juiste schaalgrootte voor een integraal verkeersplan. Het college kiest ervoor om op het niveau van de gehele gemeente - en passend binnen de Regionale Nota Mobiliteit – een integraal verkeersplan te maken (Haagse Nota Mobiliteit). Daarnaast wordt er voor Scheveningen-kust een infrastructuurvariant voorgesteld. In het planMER is op basis van optredende effecten het studiegebied bepaald. Dat studiegebied is derhalve groter dan het Masterplangebied. In het planMER zijn tevens vastgestelde maatregelen in overige gebieden, voor zover relevant, meegenomen. De verkeersmodellen, die ten grondslag liggen aan het planMER bestrijken de hele regio Haaglanden. Bij verdere planvorming van de deelgebieden van Scheveningen zal gedetailleerder verkeersonderzoek worden uitgevoerd. Zie hiervoor ook de paragraaf over het planMER (paragraaf 6)
- Een uitgewerkte schets voor de vormgeving van de NoordWestelijke Hoofdroute / Internationale Ring is cruciaal voor een integraal verkeersplan.
Dit zal worden meegenomen in de verkenningsstudie Internationale Ring. Vanuit het Masterplan Scheveningen-kust zullen uitgangspunten worden geformuleerd voor de ontsluitingen van Scheveningen. Deze zullen worden meegenomen in de verkenningsstudie.
- APS adviseert op basis van het integrale verkeersplan een nieuwe milieueffectrapportage uit te voeren.
Het college is van mening dat het voorliggende planMER voldoende inzicht biedt in de milieueffecten passend bij de globaliteit van het Masterplan. Voor projecten die m.e.r.-plichtig zijn zal afzonderlijk een besluit-m.e.r. worden doorlopen. In het kader van de planvorming voor de Internationale Zone zal separaat naar de milieueffecten worden gekeken. De resultaten van het planMER Scheveningen-kust zullen hierbij worden betrokken.
- Het APS adviseert de huidige versie van het Masterplan Scheveningen-kust nu niet vast te stellen, maar voor kennisgeving aan te nemen in afwachting van een totaalvisie voor het gehele stadsdeel Scheveningen.
Het college is van mening dat de integrale visie voor het stadsdeel Scheveningen is opgenomen in de Structuurvisie Den Haag 2020. In de structuurvisie zijn negen gebieden aangewezen waarvoor de plannen verder uitgewerkt worden in een Masterplan. Het Masterplan Scheveningen-kust is één van die gebieden, Internationale Zone is eveneens één van die gebieden. Voor de Internationale Zone vindt separate planuitwerking plaats.
- Het APS adviseert het huidige planMER niet verder in procedure te brengen, omdat het een te klein gebied bestrijkt en bovendien is gebaseerd op oncontroleerbaar materiaal en omdat de onderzoekers ook zelf aangeven dat hun beoordeling slechts aandachtspunten inhoudt voor verder onderzoek.
Het college is, net zoals de commissie m.e.r., van mening dat het planMER voldoende informatie biedt voor besluitvorming over het Masterplan. Het onderzoeksgebied in het planMER is bepaald op basis van optredende effecten. Bij de globaliteit van een Masterplan en bijbehorend planMER hoort een verwijzing naar nader uit te voeren onderzoek. In de paragraaf planMER verderop in dit raadsvoorstel wordt aangegeven hoe met verder onderzoek om wordt gegaan.

4. Het Masterplan samengevat

4.1 Hoofdvisie

De zee is de kracht van Scheveningen. De visserij brengt de rijkdommen uit zee aan het land, watersport en surfen gebruiken de wind en de zee als hun sportief domein, het strand en de zee zijn de belangrijkste ingrediënten voor een aangename dag in de badplaats, zomer én winter. De zee, het strand en de kust zijn de levensader van Scheveningen. In het nieuwe Masterplan wil de gemeente dit erkennen, benadrukken en zoveel mogelijk versterken.

Direct achter die kustlijn liggen aantrekkelijke woongebieden, waar iedereen iets van zijn gading kan vinden. De mensen die hier wonen zijn geluksvogels. Elk gebied achter de kustlijn heeft zijn eigen geschiedenis, uitstraling en toekomst. Wat bindt is de zee.

Veiligheid voorop. De kustlijn staat centraal in het Masterplan Scheveningen-kust. Dit betekent dat een belangrijke inzet wordt gepleegd op het verleggen van de zeewering van de huidige ligging in het achterland naar de kustlijn. Allereerst kan hiermee de bescherming tegen de zee van Scheveningen en Den Haag vroegtijdig worden gegarandeerd. Aanleiding hiertoe is mede gevonden in het rapport van de Deltacommissie (commissie Veerman) over de gevolgen van de stijgende zeespiegel. Het college realiseert zich dat de gemeente hiermee vooruit loopt op standpuntbepaling en besluitvorming door het kabinet. Toch is deze discussie nu voor Scheveningen relevant, omdat voorkomen moet worden dat het verhogen van de kustveiligheid actueel wordt op het moment dat de voorgestelde stedenbouwkundige aanpassingen in Scheveningen juist zijn afgerond. Dit is een dusdanig groot project dat hiervoor steun van het Rijk noodzakelijk is. Een dergelijk “pilot-project” in zowel Haven als Bad biedt tevens nieuwe kansen voor een forse kwaliteitsverbetering op de huidige Promenade en het aldaar toevoegen van bebouwing, bijvoorbeeld bij de entree van de Pier.

Samen met het uitvoeren van het plan De Sola Morales, waarvan de start volgend voorjaar is, en de realisering van een brug over de havenmond, ontstaat dan een fraaie flaneerroute van het zuider- tot het noorderstrand waarlangs de verschillende delen van Scheveningen op een aantrekkelijke wijze gekoppeld zijn.

Scheveningen Haven (Norfolkgebied, Tweede haven én het Havenkwartier Noord) ontwikkelt zich verder tot een gemengd gebied met werken, wonen en leisure. Er is ruimte voor versterking van de visserij, voor de (internationale) watersport en alle bedrijvigheid die daarbij hoort, gecombineerd met wonen langs de havens. De uitstraling is stoer met forse, herkenbare gebouwen langs de kades, intiemer in het gebied er achter en richting Dorp aansluitend op het kleinschaliger karakter daar (Kompasbuurt).

Over het Norfolkterrein, het Noordelijk Havenhoofd, en de tweede haven heeft reeds besluitvorming plaatsgevonden in februari 2008. Deze besluiten staan niet meer ter discussie bij dit Masterplan. Wel worden nieuwe voorstellen gedaan voor Havenkwartier-Noord en andere locaties rond de Haven (Lindoduin, grote Driehoek).

Scheveningen Dorp is de authentieke parel van het gebied met de Keizerstraat als centrale as. Deze winkelstraat verdient met name bij de aansluiting op de boulevard een forse impuls zowel in de economische ontwikkeling als in de kwaliteit van de openbare ruimte voor het gebied bij het Kalhuisplaats en de keerlus van lijn 11. Ook hier staat de verbinding met de zee centraal, maar ook: de versterking van de zeewering als bescherming tegen diezelfde zee door uitvoering van het plan van de Sola Morales. Hoewel het verkeer in dit gebied veel ruimte vraagt, wordt ook aandacht gegeven aan de leefbaarheid in de centrale ruimte.

Scheveningen Bad ondergaat een metamorfose aan de zeezijde door de vernieuwde Boulevard een vervolg te geven richting het noorden en het creëren van een nieuwe uitstraling van de vaak gesloten karakters van gebouwen aan de zeezijde, denk aan de aanbouw van het Kurhaus, de plint van het Palacecomplex, Sealife en Vitalizee. Brede doorgangen zorgen voor een goede verbinding met het achterland, waar het culturele programma zich bevindt, waar de bezoekers aankomen en waar de woonfunctie de boventoon voert. De locatie van het huidige casino is samen met de omringende bebouwing het middelpunt van de theatrale activiteiten rond het Circusplein en het verbeterde Gevers Deynootplein. De commerciële ruimte van het Palacecomplex en het Palaceplein bieden ruimte voor winkelen en uitgaan met extra aandacht voor de perioden met minder mooi weer. Vanuit hieruit ontstaat ook de koppeling met de nieuwe boulevard en de vernieuwde pier.

De Pier wordt zeewaarts verlengd en nieuwe functies geven hem een nieuwe uitstraling: er is ruimte voor familie-entertainment en een hotel complex met een bijzonder concept aan het eind. De toegankelijkheid wordt verbeterd, zowel voor de voetganger als wellicht ook voor het autoverkeer.

Aan het eind van de promenade bij het Carlton Beach komt een nieuwe attractie voor de dagrecreatie, zodat de promenade over de volle lengte benut kan worden.

De tweede lijn achter de kust is verdeler van het verkeer en aankomstplek voor bezoekers. De tweede lijn ondergaat een belangrijke metamorfose in uitstraling: inrichting van de openbare ruimte en bebouwing spelen daarbij een rol.

4.2 Verkeer

Scheveningen moet ook in het jaar 2020 bereikbaar zijn voor iedereen. Dit betekent dat de bewoners, ondernemers en bezoekers op die plekken moeten kunnen komen die voor hen belangrijk zijn. Maar het betekent ook dat niet iedereen op alle plekken hoeft te kunnen komen. Er wordt ingezet op het verbeteren van de bereikbaarheid voor alle modaliteiten.

Openbaar vervoer

Het Masterplan Scheveningen-Kust volgt het toekomstplan van het Stadsgebied Haaglanden: Netwerk RandstadRail. Voor Scheveningen betekent Netwerk RandstadRail het opwaarderen van de bestaande tramlijnen 1, 9 en 11 naar RandstadRail-kwaliteit. In 2012 zal er nieuw, breed materiaal worden ingezet op lijn 11.

De opwaardering van lijn 9 is voor Scheveningen erg belangrijk als snelle verbinding met CS en daarmee de regio/het achterland. De uitvoering hiervan is gekoppeld aan de aanleg van de tunnel onder de Koninginnegracht. Naar verwachting zal die in 2016 worden opgeleverd. Tramlijn 1 zal daarna volgen (na 2020). Op welke termijn de nieuwe tramverbinding naar het Norfolkterrein kan worden gerealiseerd is afhankelijk van de ontwikkeling van het Norfolkterrein en de te verwachten vervoerwaarden.

Het is mogelijk dat op sommige plekken medegebruik met andere verkeerssoorten noodzakelijk is.

Onderzocht moet worden of de route van lijn 9 in de toekomst, gezien de specifiek eisen die RandstadRail met zich meebrengt, zoals nu over de Nieuwe Parklaan zal lopen of in de toekomst over de Badhuisweg.

Hoofdverkeersstructuur

De komende jaren zal worden ingezet op het concentreren van het bezoekers-/strandverkeer op een tweetal routes:

- de Van Alkemadelaan-Zwolsestraat
- de Houtrustweg

Aangezien de Houtrustweg is gelegen aan het Natura2000-gebied zal de haalbaarheid hiervan getoetst moeten worden aan de instandhoudingdoelstellingen van de Natuurbeschermingswet 1998.

Om de Houtrustweg geschikt te maken is het noodzakelijk dat het knelpunt Houtrustbrug wordt verbeterd. Deze brug ligt buiten het Masterplangebied. Een andere maatregel die waarschijnlijk noodzakelijk zal zijn, is het aanpassen van de Duindorpdam. Dit is het gevolg van de ontwikkelingen op het Norfolkterrein.

Welke aanpassingen er moeten worden gedaan is nog onderwerp van onderzoek.

De maatregelen als gevolg van het op RandstadRailniveau brengen van lijn 1 vallen buiten de tijdsperiode van dit Masterplan (2010 - 2020) en maken geen onderdeel uit van het eindbeeld dat in het Masterplan wordt geschetst.

Omdat op de nieuwe boulevard tussen Scheveningseslag en de haven eenrichtingsverkeer wordt ingesteld van noord naar zuid, zal de verkeersdruk op het achterliggende gebied toenemen. Om sluipverkeer te voorkomen en om de doorstroming binnen de huidige structuur te verbeteren, wordt een aantal flankerende maatregelen genomen, vooral in Havenkwartier Noord. Tevens wordt het kruispunt Scheveningsweg – Duinstraat heringericht. Deze maatregelen zijn afgerond vóór medio maart 2010 als het gedeelte van de boulevard tussen de Scheveningseslag en het Seinpostduin voor alle verkeer wordt afgesloten.

Op termijn is het denkbaar dat op het traject Duinstraat/Prins Willemstraat/Jurriaan Kokstraat eenrichtingsverkeer wordt ingevoerd in noordelijke richting, waardoor gescheiden verkeersstromen kunnen

ontstaan die de doorstroom en leefbaarheid bevorderen. Deze aanpassingen aan de verkeersstructuur worden mede gekoppeld aan de uitvoering van de aanleg van RandstadRail.

Andere punten van beleid zijn:

- Betere doorstroming door minder kruisend verkeer. Hiervoor is het anders vormgeven van kruisingen noodzakelijk.
- Het concentreren van parkeerverkeer in Bad op een zg. parkeerlus is wenselijk om een betere scheiding tussen doorgaand verkeer en parkeerverkeer te realiseren. Bij voorkeur loopt deze route over het nieuw te ontwikkelen terrein van de tramremise aan de Zwolsestraat. Kruispunten en trajecten dienen hierop te worden aangepast, bijvoorbeeld het kruispunt Kurhausweg / Harstenhoekweg. Sluipverkeer door woonwijken als gevolg van dit eenrichtingsverkeer wordt tegengegaan, bijv. door het omdraaien van de rijrichting in (een deel van) de Rotterdamsestraat.
- Het op korte termijn verbeteren van de bereikbaarheid van Bad, door de fuik richting het Zwarte Pad te reduceren.

Verleiden en sturen

Het realiseren van fysieke maatregelen en het investeren in het openbaar vervoer is onvoldoende om Scheveningen in het jaar 2020 bereikbaar en leefbaar te houden.

Er zijn diverse maatregelen in de categorie verleiden en sturen noodzakelijk:

- Door middel van reisinformatie mensen die naar Scheveningen willen komen vroegtijdig op de hoogte brengen van de verkeerssituatie in en de bereikbaarheid van het stadsdeel. Dit kan worden bereikt door in te zetten op het toepassen van moderne communicatietechnologieën.
- Door middel van een stringent parkeerbeleid kan overlast van (strand)bezoek in woongebieden worden voorkomen. In het Masterplan wordt uitgegaan van het gefaseerd invoeren van betaald parkeren in het gehele Masterplangebied. Tevens wordt uitgegaan van een tariefstructuur waarbij locaties dicht bij het strand een hoog tarief zullen kennen en locaties verder weg van Scheveningen een lager tarief zullen krijgen naar gelang de afstand tot Scheveningen toeneemt. Bewoners komen in aanmerking voor een parkeervergunning.
- Het bieden van P&R-terreinen met snelle openbaar vervoerverbindingen naar Scheveningen. Hierbij wordt het beleid van de regio Haaglanden gevolgd (tot 2020 behoefte aan 5.000 plaatsen in de regio). De Strand Express is hiertoe een eerste aanzet, vooral om op piekdagen autobelasting te beheersen.
- Goede verwijzingen naar de grootschalige parkeervoorzieningen in Scheveningen.

Parkeren

Als gevolg van het versterken van de zeewering door middel van de reconstructie van de Strandweg en het verlengen van de Boulevard zal een substantieel deel van de huidige parkeerplaatsen langs de Strandweg komen te vervallen. Deze parkeerplaatsen worden zowel in de reconstructiefase als in de definitieve situatie gecompenseerd door verschillende parkeerterreinen aan te leggen. In het Masterplan Scheveningen-kust is een aantal locaties aangewezen waar compensatie plaats kan vinden. Daarnaast is een aantal locaties aangewezen als zoeklocatie. Realisatie van deze locaties is mede afhankelijk van bijvoorbeeld het verleggen van de zeewering. Het aantal parkeerplaatsen dat komt te vervallen, wordt minimaal volledig gecompenseerd. Dit geldt ook voor andere ontwikkelingen waarbij mogelijk bezoekersparkeerplaatsen komen te vervallen, bijvoorbeeld bij het opheffen van het parkeerterrein aan het Zwarte Pad, het Casino of het opheffen van parkeerplaatsen in Dorp ten behoeve van de aanleg van RandstadRail. De parkeerplaatsen op het Zwarte Pad worden opgeheven zodra daar compensatie voor is gerealiseerd.

Overeenkomstig het vigerend beleid zijn nieuwe functies in principe verplicht in de eigen parkeerbehoefte te voorzien.

Recreatief en langzaam verkeer

Door middel van een groot aantal openbare ruimte projecten, waarbij geïnvesteerd wordt in een kwaliteitsverbetering, wordt Scheveningen aantrekkelijker gemaakt voor (brom)fietsers en voetgangers. Het betreft in ieder geval de aanleg van een fietsroute langs de nieuw aan te leggen boulevard en over de nieuwe brug over de havenmond, maar ook de loop- en fietsroutes in de verbinding van de tweede lijn met de boulevard en het strand. Een fietsroute binnendoor vormt de verbinding tussen achterlandroutes en aankomstplekken.

Langs de kuststrook en in Scheveningen Bad moeten meer en betere fietsenstallingen komen. Tevens moet het recreatief vervoer tussen Bad en Haven worden gestimuleerd. Dit kunnen particuliere initiatieven zijn, bijvoorbeeld een boulevard-trammetje.

Circulatiemaatregelen Bad

Voor Bad waren in de Discussienota twee verschillende circulatievoorstellen opgenomen, te weten een circuit met eenrichtingsverkeer via de Zwolsestraat, het Palaceplein, de Kurhausweg en de Harstenhoekweg terug naar de Zwolsestraat. Daarnaast was een tweede variant beschreven, waarbij de hoofdroute vanaf de Zwolsestraat in twee richtingen over het Palaceplein wordt geleid richting de Gevers Deynootweg en waarbij de Kurhausweg van de Gevers Deynootweg wordt afgekoppeld.

Gezien de wens om van het Palaceplein een prettig en leefbaar plein te maken is de tweede variant ongewenst, vanwege de zware verkeersstroom over het Palaceplein.

De eerste variant biedt enkele voordelen. Zo zijn de grote parkeervoorzieningen in Scheveningen alle gekoppeld aan het eenrichtingscircuit. Deze variant heeft ook tot gevolg dat er minder verkeer over het Palaceplein zal gaan rijden, waardoor ruimte ontstaat voor een nieuwe kwaliteitsimpuls aan de openbare ruimte. Het heeft de voorkeur de route terug naar de Zwolsestraat te verkorten via de herontwikkeling van de remiselocatie, zodat de druk op het woongebied verminderd wordt.

Fasering

De maatregelen om Scheveningen ook in de toekomst bereikbaar te houden, zullen gefaseerd worden gerealiseerd. Er wordt zowel ingezet op fysieke autoverkeersmaatregelen als op de ‘flankerende’ maatregelen (openbaar vervoer, P&R, parkeren, langzaam verkeer en informatie).

4.3 Economische ontwikkeling

Ambitie

De ambitie is om van Scheveningen een badplaats te maken die het hele jaar door de bezoekers veel te bieden heeft. Scheveningen moet dé badplaats van Noordwest-Europa worden. Vernieuwing van de toeristische voorzieningen, het aanbieden van innovatieve concepten en grootschalige publieksevenementen geeft Scheveningen een nieuw karakter en uiterlijk waardoor het zich onderscheidt van andere badplaatsen. Om dit te bereiken is de inzet van de huidige ondernemers onmisbaar. Het creëren van een grotere betrokkenheid bij de toekomst is mede één van de doelstellingen van dit Masterplan.

Doelgroepen en positionering

Elk deelgebied heeft een eigen identiteit, de verschillende kwaliteiten hiervan moeten extra geaccentueerd worden – de bestaande indeling werkt hierbij nog steeds. Het denken vanuit Scheveningen als totaal en daarbinnen het denken vanuit deelgebieden biedt de mogelijkheid om meerdere ‘smaken’ aan te bieden, voor verschillende doelgroepen – binnen Scheveningen als totaal kunnen alle doelgroepen aangesproken worden. Hierbij geldt dat voor verschillende deelproducten (bijvoorbeeld beachsporten, theater/uitgaan) het huidige aanbod van onvoldoende omvang is om als zodanig op nationaal/internationaal niveau herkend en in de markt gezet te (kunnen) worden.

Scheveningen is een typisch stedelijke badplaats, het aanbod en de sfeer passen echter nog niet altijd bij de internationale stad. Bad ‘bruist’ meer dan Haven, voor Bad als totaal geldt dat sprake is van een mainstream-product dat alle mogelijke doelgroepen moet en kan aanspreken – dit is de kracht van Bad. Voor de toekomst geldt dat ook meer trendy publiek en hogere inkomensgroepen vastgehouden moeten worden. In Haven ligt de charme juist in een koppeling van de visserij-elementen met het ‘hogere segment’, Haven is de plek voor expats en hogere inkomensgroepen. Dorp is binnen Scheveningen een relatief kleinschalig element, de aantrekkelijkheid voor ouderen en stedentrippers kan verder uitgebouwd worden.

Scheveningen positioneert zich als de badplaats voor zowel de lokale, de regioconsument en de verblijfs- en de zakelijke toerist. Scheveningen wil uitgroeien tot een jaarrond badplaats waarbij diverse doelgroepen worden bediend. Iedere bezoeker heeft zijn eigen voorkeuren en wordt op zijn eigen manier bediend. Geen

enkele consument is hetzelfde. Voorkeuren verschillen per deelgebied, functie en seizoen. Buiten het drukke zomerseizoen liggen er vooral in Bad kansen om andere doelgroepen aan te trekken. Dit kan door elk seizoen een eigen karakteristieke beleving te geven, met bijbehorende sfeer, uitstraling, attracties, evenementen en (winkel)aanbod. Dit wil zeker niet zeggen dat andere doelgroepen niet welkom zijn in een bepaald seizoen. Het geeft vooral aan dat Scheveningen Bad kiest voor ‘een gezicht voor elk seizoen’.

Scheveningen-Bad: de badplaats met entertainment voor iedereen

Als badplaats voor iedereen is er in Scheveningen-Bad veel te zien en te doen, zowel buiten als binnen. Hier zijn topattracties en er is een aantrekkelijk winkelaanbod voor zowel bewoners als toeristen, het gehele jaar rond. Door deelgebieden van Bad beter met elkaar te verbinden wordt bevorderd dat bezoekers meerdere attracties bezoeken. Om een aantrekkelijk en innovatief winkelaanbod te realiseren is herontwikkeling van de plint van het Palacecomplex van groot belang. Er is een goede wisselwerking nodig tussen de economische trekpleisters, de routes en de pleinen. De verschillende delen van Scheveningen-Bad moeten goed met elkaar worden verbonden. Om de verschillende doelgroepen te trekken is een flexibele invulling nodig in de verschillende deelgebieden: in de zomer speelt de drukte zich vooral af op het strand en Boulevard, in de winter meer in het gebied achter de Boulevard. De Pier en de Boulevard richten zich primair op familie en entertainment, het gebied achter de Boulevard op winkels, wonen en entertainment, het zuidelijke deel van de Boulevard op cultuur en het Zwarte Pad / Noorderstrand op het trendy publiek.

Scheveningen-Dorp: het authentieke en kleinschalige karakter

Scheveningen-Dorp heeft een authentieke, kleinschalige uitstraling en zal die ook behouden. Dorp is geen concentratiegebied voor toeristen, maar juist door zijn authenticiteit belangrijk voor het aanbod. Er is hier plaats voor kleinschalige, bijzondere concepten voor detailhandel en horeca. De belangrijkste economische impulsen voor dit gebied zijn van de bewoners zelf afkomstig. Daarnaast kan Dorp interessant zijn voor specifieke doelgroepen zoals ouderen en gezinnen. In Dorp zijn ook mogelijkheden om economische en maatschappelijke/culturele functies te combineren bijvoorbeeld in de vorm van leerwerkplaatsen.

Scheveningen-Haven: aandacht voor visserij, sport, cultuur en wonen

Scheveningen-Haven is en blijft in de toekomst een belangrijk centrum voor visserij en alle daaraan verwante bedrijvigheid. Maar door het culturele aanbod, de sportactiviteiten en het toenemende aanbod aan restaurants en hotels zal Haven ook op dit vlak een steeds sterkere positie gaan innemen. Met een duidelijk eigen sfeer, gekenmerkt als stoer, bonkig en dynamisch. Het is een gebied waar zowel wordt gewoond (met onder meer nieuwbouw op het Norfolkterrein en herontwikkeling Kompasbuurt en Lindoduin) als gewerkt (herontwikkeling Noordelijk Havenhoofd, bedrijfsgebouwen Landhoofd C).

Het economisch programma

Het additionele economisch programma voor Scheveningen is vastgelegd in de Nota's van Uitgangspunten die op 14 februari 2008 door de gemeenteraad zijn vastgesteld. Het programma voor Scheveningen Bad (het zg. “Vernieuwingspakket”) is gebaseerd op de rapportage “Scheveningen 2020: Levende badplaats” waarover door het college in 2007 besluitvorming is gepleegd¹. Het vernieuwingspakket gaat uit van een toename van ca. 600 hotelkamers, ca. 20.000 m² urban entertainment zoals theateraccomodaties en nieuwe voorzieningen.

Werkgelegenheid

De toename van functies in het Masterplangebied op basis van de in de Nota's van Uitgangspunten vastgestelde programma's leidt volgens onderzoek tot een netto toename van de werkgelegenheid met 1035 – 1130 fte's in Den Haag². Dit betreft directe en indirecte werkgelegenheid. Dit betekent een potentiële

¹ De studie dateert van december 2006 en is in opdracht van de gemeente Den Haag opgesteld door ZKA Consultants & Planners.

² Bron: Ecorys, 2008

toename van de werkgelegenheid in Den Haag van ca. 0,5 %. Hierbij is rekening gehouden met eventuele verplaatsingen van werkgelegenheid binnen Den Haag. Hiervan zal Scheveningen Haven 735 – 780 fte's opleveren en Bad en Dorp 300 – 350 fte's. Ter vergelijking: het huidige aantal fte's in Scheveningen Haven is ca. 2000 en in Bad en Dorp ca. 2500 fte's.

Samenwerking en management op weg naar 2020

De ambities van het Masterplan richten zich op het jaar 2020, maar het is van belang dat onderweg hiernaartoe het gebied continu economische impulsen krijgt en zijn kwaliteit behoudt, ook als er grote ingrepen worden gedaan. De samenwerking met ondernemers en bezoekers moet worden voortgezet. Op het gebied van marketing is een dergelijk samenwerkingsmodel inmiddels opgezet in de vorm van de Stichting Marketing Scheveningen. In het verlengde hiervan wordt gekeken of het model zoals dat in de binnenstad bestaat (bureau binnenstad) kan worden opgezet voor Scheveningen. Ook het beheer van Scheveningen is een belangrijk onderdeel hierbinnen.

4.4 Wonen

Scheveningen is een geliefde plek om te wonen. Wonen aan de kust is een Unique Selling Point van Den Haag als grote stad in Nederland. Het gebied van dit Masterplan is dé kans voor Den Haag om wereldstad aan zee te worden.

De Structuurvisie en de Haagse woonvisie 2010-2020 vormen de basis voor de toekomstvisie op het wonen in Scheveningen.

Woonmilieus in Scheveningen

Uit het perspectief van wonen wordt voor de hele wijk Scheveningen ingezet op een centrumstedelijk woonmilieu. Een centrumstedelijk woonmilieu kenmerkt zich door een sterke functiemenging. De woningdichtheid in een dergelijk milieu ligt tussen de 80 en 100 woningen per hectare. De woningen zijn er in grote mate gestapeld. Dit centrumstedelijke milieu zal niet overal even intens zijn. In het gebied zal een menging tussen stedelijke en centrumstedelijke woonmilieus ontstaan.

Het stedelijke woonmilieu heeft een woningdichtheid van 50 a 70 woningen per hectare. Ook hier ligt de nadruk op appartementen maar er is wat meer ruimte voor stadswoningen.

Het gebied achter de kust in Belgisch park valt onder het 'groen' stedelijke woonmilieu waar de dichtheden tussen 35 tot ca 50 woningen per hectare zijn. Dit gebied kenmerkt zich met als woonsfeer 'statig en klassiek' wonen in een groenstedelijke setting. Hierbij hoort een klassiek stijlvol voorkomen. De buurten ontlenen hun karakter aan de stijlvolle architectuur en stijlvol ingerichte openbare ruimte.

Binnen de woonsfeer "Wonen aan de kust" heeft Oud-Scheveningen een aparte sfeer: 'dorps wonen in de stad'. Bij deze sfeer hoort kleinschalige historische bebouwing, aangepaste inrichting van de openbare ruimte met historische elementen. Deze identiteit moet behouden en versterkt worden.

Vernieuwingsstrategieën

Gezien het gedifferentieerde karakter zijn drie verschillende strategieën van toepassing op de Scheveningse woongebieden: transformatie, versterking en behoud. Transformatie is van toepassing op de haven en het omliggende gebied. Versterking is tweeledig: versterken van het centrumdorps historische woonmilieu in Dorp, en versterken van het centrumstedelijke woonmilieu langs de kuststrook van Bad en Belgisch park. Als tweede versterken door herstructurering van Havenkwartier Noord (waaronder Lindoduin).

Voor de woonbuurten van Belgisch park en Rijslag staat een strategie van kwaliteitsbehoud voorop.

Woonconcepten

Scheveningen biedt daarnaast uitstekende kansen om vernieuwende woonconcepten te ontwikkelen:

- *Gericht op stedelijke groepen:*
 - Jongeren: woonvormen in samenhang met de sfeer wonen aan de kust: surf en sailcity
 - Huishoudens met kleine kinderen: appartementencomplexen specifiek ontwikkeld voor huishoudens met (kleinere) kinderen
 - International community: het duurder segment met extra voorzieningen.

- *Een woonservicewijk:*
Het realiseren van een woonservicewijk (of een minder uitgebreide woonzorgzone) biedt minder mobiele mensen de mogelijkheid langer zelfstandig te blijven wonen, o.a. door levensloopbestendige woningen. In Scheveningen heeft “Respect zorggroep Scheveningen” het plan opgevat om dergelijke woningen te realiseren.
- *Gebouwen met bijzondere functie:*
Herbestemmen van bestaande gebouwen die hun functie verliezen in een bijzonder woonconcept (voorbeeld project Nautilus in de IJsvis aan de Dr. Lelykade).

Het woningbouwprogramma

Het nieuwbouwprogramma in dit Masterplan omvat ca 1650 woningen

- Norfolkterrein: ca 800 woningen, intensief stedelijk gemengd programma met nadruk op appartementen, hoogte accenten (reeds besloten in de NvU Scheveningen-Havens);
- Sloop van ca. 500 à 600 woningen in Havenkwartier Noord en Lindoduin, nieuwbouw van ca 500 - 600 woningen, sociaal programma en middelduur programma met ruimte voor grondgebonden woningen in het overgangsgebied van Haven naar Dorp;
- Scheveningen Bad: Harstenhoekweg ca 200 woningen, appartementen gecombineerd met andere functies
- Zwarte Pad: 40 tot 60 woningen duinvilla's/appartementen (zoals urban villa's) ingepast in een groene setting in het overgangsgebied naar de duinen.

Nieuwbouw minus sloop levert een uitbreiding op met ca 1050 woningen, waarvan ca 70 a 80 % appartementen. De globale verdeling naar prijssegmenten is als volgt:

- 30 % goedkoop (in de grotere locatieontwikkelingen)
- 20 tot 30 % middelduur
- 40 tot 50 % duur

30 % goedkoop is vooral gericht op huurwoningen. In het middeldure en dure segment is de verhouding koop-huur flexibel. Dat is afhankelijk van de invulling per locatie en ontwikkelingen op de woningmarkt.

4.5 Natuur en groen

Scheveningen is aan vier zijden omgeven door grote groengebieden of open gebieden: de Oostduinen aan de noordzijde, de Westduinen (Westduinpark, Bosje van Poot) aan de zuidzijde (beide vanwege hun hoge natuurwaarden beschermd als Natura 2000-gebied), het ‘binnenstedelijke’ groengebied Scheveningse Bosjes/Zorgvliet/Westbroekpark aan de landzijde en natuurlijk het strand en de zee aan de andere zijde. Deze bijzondere groene ‘omhelzing’ biedt grote kwaliteit voor dit sterk verstedelijkte gebied (het groen aan alle kanten biedt voor de woongebieden overal een natuurlijke en recreatieve uitloop) maar biedt omgekeerd ook ruimtelijke en juridische beperkingen en de plicht tot bescherming, verbetering en tegengaan van (significant) nadelige effecten door nieuwe ontwikkelingen. Uitgangspunt bij het Masterplan en de uitwerking daarvan is het uitsluiten van negatieve effecten op de beschermde natuurgebieden. In de profilering van de badplaats Scheveningen zouden de aanwezige groene kwaliteiten nog meer benadrukt mogen worden, zeker in relatie met het beoogde jaarrond-gebruik. Naast vertier en vermaak biedt Scheveningen, zeker buiten het hoogseizoen, ook rust en verschillende soorten natuur op loop- en fietsafstand van de toeristische voorzieningen.

De aanwezige kwaliteiten kunnen (nog) beter benut worden door overgangen en aansluitingen tussen groen en verstedelijking te verbeteren en toegankelijkheid van het groen voor mens en dier te vergroten, onder andere door de groene lanen en lijnen naar het 'achterland' te koesteren en waar mogelijk te versterken en door versnippering van groen te voorkomen en te helen. In algemene zin richt het gemeentelijke beleid zich zowel vanuit natuurwaarde, belevingswaarde als recreatieve waarde op het zoveel mogelijk verbinden en aaneensluiten van groengebieden en deze beleidslijn is ook in het Masterplan Scheveningen-Kust leidend als het gaat om inpassing en verbetering van de groenstructuren. Alleen op het laagste schaalniveau (groen

in de woonomgeving, gericht op leefbaarheid, duurzaamheid en speelmogelijkheden dicht bij huis) is het niet nodig – of niet mogelijk – om uit te gaan van verbonden structuren maar gaat het veel meer om geïsoleerde voorzieningen.

Uitgangspunten landschap en natuur

De hoofdlijnen op dit gebied in het Masterplan, zoals weergegeven op de Masterplankaart zijn als volgt:

- Grote duingebieden aan weerszijden
- Groot groengebied aan 'stadszijde'
- Strand en boulevard als verbindend element
- Groene inprikkers en lanen: Dorp aan weerszijden met groen-recreatieve 'uitlopers'
- Ontwikkeling van een recreatief parkachtig karakter van de taluds van het Afvoerkanaal
- Kleinschalig groen en leefbaarheidsplekken in de woonomgeving
- Een doorgetrokken fiets-/wandelroute langs de kust
- In de duingebieden wordt niet gebouwd

4.6 Sport en Spel

De ambities voor sport en spel voor Scheveningen-kust is het bevorderen van de aantrekkelijkheid voor bewoners en toeristen twaalf maanden per jaar. Deze sportambities vloeien voort uit de Topsportvisie, waarin de zeilsporten, surfsporten en de strandporten als belangrijke speerpunten zijn aangemerkt. In de komende jaren groeit Scheveningen uit tot het mekka voor strand- en zeesporten. Dat betekent onder meer inzetten op topsporten op het gebied van (kite)surfen, beachvolleybal en zeezeilen.

In de haven staat naast de visserij de watersport centraal. Met het gereed komen van het Nautisch Centrum komt een reeks aan nieuwe voorzieningen voor de watersport beschikbaar. Met het KNWV heeft de gemeente een overeenkomst gesloten om te komen tot de realisering van een permanent oefencentrum voor de Olympische zeilsporten. Het Landhoofd C in de haven lijkt daarvoor de beste locatie. Voor de (kite)surfers zijn betere (permanente) voorzieningen onontbeerlijk om deze groeiende sport voldoende te kunnen faciliteren.

Om de ambitie op het gebied van beachvolleybal te kunnen realiseren, is de voorgestelde ontwikkeling van een (semi) permanent beachstadion ter hoogte van het Noordelijk Havenhoofd van groot belang. Daarnaast biedt de in discussie zijnde ontwikkeling van een nieuw bedrijvencomplex voor de visserij aan de Visafslagweg met daaraan gekoppeld een tweede maaiveld op de hoogte van het aanwezige dijklichaam met ruimte voor allerlei indoorsporten nieuwe mogelijkheden.

Naast topsport is het ook wenselijk meer voorzieningen te treffen voor breedtesporten. Bij het verdwijnen van de gemeentelijke sporthal bij Lindoduin, is onderzoek naar de toekomstige mogelijkheden voor (kleinschalige) sportvoorzieningen noodzakelijk. In de openbare ruimte, met name de groene zones naar de kust, kunnen bijvoorbeeld openbare playgrounds/kunstgrasveldjes (Cruyff Court, Richard Krajicek Foundation) worden aangelegd.

Bij de keerlus van lijn 11 of in de groene 'lijn 11 zone' kan een nieuwe skatevoorziening van formaat worden gerealiseerd indien de huidige voorziening aan de Badhuiskade in verband met de bouw van een parkeergarage verplaatst moet worden. De nieuwe locatie sluit beter aan bij de concentratie van sportvoorzieningen in de kustlijn, waardoor deze ook beter kan profiteren van een aldus te realiseren "sportklimaat".

In het Havenkwartier Noord wordt ruimte opgenomen voor detailhandel gericht op sport en voor verblijfsaccommodaties voor sporters, zoals budgethotels en shortstay.

Voorzieningen voor commerciële leisuressporten, 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 Mets-banen in Bad zijn voor Scheveningen een belangrijke voorziening op het gebied van tennis, waar met regelmaat interessante toernooien worden georganiseerd.

Om de jaarrond aantrekkelijkheid van Scheveningen te bevorderen zijn -naast de gebouwde voorzieningen- ook evenementen uitermate belangrijk, al dan niet gerelateerd aan topsport. Denk bijvoorbeeld aan internationale evenementen op het gebied van beachvolleybal, surfen en zeezeilraces.

4.7 Culturele voorzieningen

In de profilering van Scheveningen-kust naar doelgroepen per seizoen spelen culturele voorzieningen een belangrijke rol. Naast een permanente programmering kunnen deze voorzieningen worden ingezet bij het festival-/evenementenbeleid van de gemeente.

Theaters

Scheveningen heeft een rijke theatertraditie. Met name de toenmalige Kurzaal speelde hierin een belangrijke rol als plek voor zomeroptredens van cabaretiers zoals Louis Davids, Wim Sonneveld en Paul van Vliet. Maar ook het Residentieorkest en de Rolling Stones traden er op. Scheveningen kent momenteel een tweetal theaters: het Circustheater in Bad en het theater De Appel in Dorp. Uitbreiding van de culturele voorzieningen, m.n. (kleinschalige) theaters is vooral voorzien in Scheveningen Bad en dan met name bij het zg. cultuurplein bij het Circustheater. Deze uitbreiding komt voort uit de eerder genoemde rapportage van het bureau ZKA in paragraaf 7.1. Het gaat dan enerzijds om kleinschalige ontwikkelingen in aansluiting op voorzieningen zoals hotels en horeca, anderzijds om een voorziening van ca. 700 stoelen. Uitgangspunt is dat het hier commerciële voorzieningen betreft.

Naast het Circustheater bevindt zich de Lourdeskerk. Het betreft een rijksmonument, eigendom van het bisdom Rotterdam, dat al geruime tijd niet meer in gebruik is voor de eredienst. Vanuit verschillende kanten wordt voorgesteld dit gebouw in te zetten voor kleinschalige en meer lokaal gebonden culturele activiteiten. De haalbaarheid hiervan, waaronder financiering van de exploitatie, wordt in de planuitwerking onderzocht.

Museale attracties

Scheveningen kent een "stepping stone" van museale attracties langs de kust. Van noord naar zuid:

- Sealife
- Beelden aan Zee
- De vuurtoren die onder leiding van vrijwilligers van Muzee toegankelijk is. Hierdoor ontstaat de gedachte voor een hieraan gekoppeld "Muzee aan Zee"
- Popmuseum (in voorbereiding, het college zal hierover op korte termijn een besluit nemen)
- "kunsthof" Norfolkterrein; dit is onderdeel van de overeenkomst met marktpartijen voor de ontwikkeling van het Norfolkterrein.

Daarnaast is het gewenst om ruimte te bieden aan culturele evenementen en aandacht te besteden en ruimte te creëren voor kunst in de openbare ruimte.

Den Haag Culturele Hoofdstad 2018

In mei 2008 heeft de gemeente Den Haag uitgesproken kandidaat te zijn om in 2018 Culturele Hoofdstad van Europa te worden. In januari 2009 heeft het college opdracht gegeven aan het Atelier DHCH2018 om hiervoor plannen op te stellen. Op 24 juni jl. zijn de eerste schetsen gepresenteerd. In dit rapport worden voor Scheveningen de volgende ideeën genoemd:

- Een podium in de Scheveningse haven (podium 'Sch2018')
- Vuurwerkspektakels op het Scheveningse strand
- Popconcerten op het strand of op het Norfolkterrein
- Theater- en dansvoorstellingen op het strand
- Speciale programmering in het Circustheater ('De vis wordt duur betaald')
- Urban festival in Surf City The Hague
- Reconstructie concerten Berliner Philharmoniker in het Kurhaus
- Grote tentoonstelling in museum Beelden aan Zee
- Europese kunstenaars ontwerpen voor het Zandsculpturenfestival Scheveningen

Scheveningen kent op dit moment een aantal theaters waarvan het Circustheater en De Appel in de Duinstraat de bekendste zijn. De genoemde ideeën leiden tot weinig nieuwe voorzieningen in Scheveningen met uitzondering van een podium in de haven. In de huidige voorstellen voor het Norfolkgebied is een dergelijk “drijvend podium” ter hoogte van de derde haven als optie mee genomen. Overigens voorzien de voorstellen van het geselecteerde consortium voor het Norfolkgebied ook in een “kunsthal-achtige” voorziening. Verder wordt er gebruik gemaakt van bestaande voorzieningen als het Circustheater en museum Beelden aan Zee. Een belangrijk deel van de festivalevenementen speelt zich vooral af in de buitenlucht, vooral langs de kustlijn. Het betekent vooral dat tegen die tijd de openbare ruimte die daarvoor nodig is zoveel mogelijk op orde moet zijn.

Op een rijtje:

- De herontwikkeling van het Norfolkgebied is voltooid en een drijvend podium is gerealiseerd
- De vernieuwing van de boulevard is zoveel mogelijk gereed en geschikt voor grootschalige evenementen
- Het theaterplein bij het Circustheater is gereed
- Indien mogelijk: de Lourdeskerk is beschikbaar voor bijzondere voorstellingen

4.8 Duurzame ontwikkeling

Duurzaamheid krijgt allereerst gestalte in het realiseren van duurzame veiligheid in het gebied. Dat is in het licht van bestendigheid van onze stad tegen de gevolgen van klimaatverandering essentieel. Discussie over de loop van de zeewering, zowel in Scheveningen Haven als in Bad is hierbij van groot belang. Deze discussie sluit aan bij het rapport van de commissie Veerman en andere initiatieven die voor de kustverdediging genomen zijn. Verleggen van de huidige zeewering die thans gedeeltelijk door het achterland loopt (Westduinweg, Gevers Deynootweg) naar het directe zeefront biedt een grotere veiligheid én nieuwe kansen voor ontwikkelingen die in het kader van dit Masterplan benut kunnen worden.

In een duurzaam Scheveningen worden schade aan natuur, milieu en gezondheid tot een minimum beperkt en de vitaliteit van alle mensen, organisaties en ecosystemen versterkt.

De ervaringen met duurzaam bouwen tonen aan dat de meest aansprekende prestaties worden bereikt wanneer in de initiatief- en definitiefase van plannen een selectie wordt gemaakt uit alle denkbare mogelijkheden. Vervolgens kan hierop gefocust worden met aandacht, tijd en geld. Een goede keuze wordt bepaald door goed aan te sluiten op de karakteristieken van de locatie, het beoogde programma en de wensen van ontwikkelaars en andere belanghebbenden.

Juist in Scheveningen zijn de energie- en klimaatambities van het College belangrijke speerpunten. De energievisie die op basis van de Kadernota Duurzaam Den Haag wordt opgesteld zal het vertrekpunt zijn voor de verdere stedenbouwkundige uitwerking van dit Masterplan. Daarbij willen wij onder andere nader verkennen op welke manier de positionering van Scheveningen aan zee optimaal benut kan worden door bijvoorbeeld de realisatie van een tweede zeewarmtecentrale t.b.v. het Norfolkterrein of de realisatie van een geothermie systeem. Speerpunt is daarnaast realisatie van walstroom in de haven. Daarnaast blijft de nadruk onverminderd liggen op energiezuinig bouwen om CO₂-reductiedoelstellingen (in 2020 30% reductie ten opzichte van 1990) te realiseren.

4.9 Openbare ruimte

Openbare ruimte vormt de drager voor de kwaliteit in Scheveningen-kust. De gemeente kan bij uitstek in het publieke domein een voortrekkers- en aanjagersrol vervullen als het gaat om de verbetering van het gebied. Het concept Lijnen-Pleinen-Sferen is daarbij uitgangspunt. Dit concept omvat: verbeteren van de deelgebieden Haven, Dorp en Bad door het realiseren van aantrekkelijke groene/recreatieve routes naar de kust; het creëren van levendige en prettige ‘ontvangstpleinen’ in de verschillende deelgebieden; meer ruimtelijke samenhang aanbrengen door verbeteringen in bebouwing en openbare ruimte; de sfeer van de deelgebieden te benadrukken in de inrichting van de openbare ruimte (de kades in Haven, het fijnmazige patroon van straatje in Dorp en de ontvangstpleinen en de Promenade in Bad); en de Boulevard als verbindend element verder te ontwikkelen, ook in Bad.

Gekoppeld aan de ontwikkellocaties in met name Haven en Bad speelt het verbeteren van de openbare ruimte een sleutelrol bij de ruimtelijk-economische impuls. Het verbeteren van de verschillende doorsteken en opgangen vanuit het achterland verbetert de beleving van de kuststrook en is cruciaal om de bezoekers die vanuit het ‘binnenland’ arriveren een welkome ontvangst aan zee te bieden. Een belangrijke nieuwe verbinding met zee wordt aan de voet van de Pier gerealiseerd door middel van een ontvangstplein aan zee. Met het opwaarderen (door herinrichting, meer beheermiddelen, verminderen van de verkeersbelasting en verbeteren van de omringende bebouwing) van de bestaande pleinen voor het Kurhaus en het Circusplein ontstaan in Bad meerdere gezellige verblijfsgebieden met een menselijke maat. Het Palaceplein heeft een belangrijke infrastructurele functie voor auto en tram, maar moet tegelijkertijd als belangrijk aankomst/stationsplein gaan functioneren. De nadere uitwerking voor moet aangeven of deze ambities te realiseren zijn met een oplossing op maaiveld of dat een complexere oplossing met niveauverschillen noodzakelijk is.

De aanpak openbare ruimte vindt plaats aan de hand van vier investeringsniveaus. ‘Maatwerk’ voor de (nieuwe) pleinen biedt de mogelijkheid om specifieke inrichtingen te realiseren (en te beheren) die iets toevoegen aan de reguliere stedelijke kwaliteitsniveaus. ‘Hofstadkwaliteit’ voor de onderdelen Boulevard, de kades in Haven, de Keizerstraat en het centrum van Bad vanwege de bijdrage aan de kernkwaliteit van die specifieke sfeer, het intensieve gebruik (hoge beheereisen) en de rol als visitekaartjes. ‘Residentie-plus kwaliteit’ voor de overganggebieden en de groene routes naar zee vanwege het belang voor herkenbaarheid en de betekenis als impuls voor stedenbouwkundige verbeteringen. En ‘Residentiekwaliteit’ (de Haagse standaardambitie) voor de woongebieden in het achterland. Bij de hogere ambitie voor de inrichting behoort ook een hoger beheerbudget. Bij de vaststelling van de uitgewerkte plannen zullen financiële consequenties inzichtelijk gevraagd worden en zal gevraagd worden het nieuwe beheerbudget in de begroting op te nemen.

4.10 Beeld-kwaliteit en Welstandsbeleid

De architectuur van bebouwing bepaalt samen met de openbare ruimte voor een belangrijk deel het beeld in Scheveningen-kust – en daarmee ook de beeldvorming bij bewoners en bezoekers. De kwaliteit van de bestaande architectuur is wisselend, waarbij sommige bijzondere gebouwen positief opvallen maar ook grote delen een vrij matige kwaliteit kennen. De gemeente geeft sturing aan de architectuur door middel van de gemeentelijke Welstandsnota (2004). In de nota is de stad verdeeld in verschillende karaktergebieden, ieder met een overeenkomstige stedenbouwkundige en architectonische karakteristiek. In Scheveningen-kust liggen verschillende karaktergebieden, die gedeeltelijk samenvallen met gebieden die zijn aangewezen als beschermd stadsgezicht. Haven, het grootste deel van Bad en de zone langs de kust tussen Bad en Dorp valt binnen het karaktergebied ‘Bijzondere stedelijke gebieden’. Dit is een aparte categorie waar zeer uiteenlopende delen van de stad onder vallen en die daardoor nogal algemeen van aard is.

De ambitie van het Masterplan is om bij nieuwe ontwikkelingen een kwaliteitsimpuls aan de architectuur te geven en deze sterker te laten bijdragen aan het huidige of beoogde karakter van de deelgebieden. Daarnaast worden kansen gezocht om detonerende bestaande architectuur op te waarderen, bijvoorbeeld door in samenspraak met eigenaren een ‘gevelverbeterplan’ op te stellen. In Haven gaat het om het koesteren en versterken van de stoere en vaak wat nostalgische sfeer van de haven die ook ‘voelbaar’ moet zijn in de architectuur van de omringende (woon)buurten. In Dorp is het fijnmazige en historische karakter leidend. In Bad is de ambitie om allure en feestelijkheid (terug) te brengen in de architectuur en meer samenhang te brengen in de veelheid aan architectuurvormen. Vooral in Bad zou de architectuur sterker inhoud moeten geven aan de term ‘badplaatsarchitectuur’.

Om sterker te kunnen sturen en toetsen op architectonische kwaliteit en de beoogde samenhang wordt voorgesteld om als uitwerking van het Masterplan beeldkwaliteiteisen op te stellen voor deelgebieden die specifiek en meer sturend zijn dan de criteria uit de huidige Welstandsnota. Deze criteria kunnen juridische status krijgen als vastgesteld Ontwikkelingskader of door ze in te voegen in de actualisatie van de Welstandsnota die voor 2010 gepland staat. Voor de herontwikkeling van Havenkwartier-Noord wordt in ieder geval voorgesteld om een dergelijk kader op te stellen, waarbij de nadere uitwerking moet aangeven in hoeverre ook aangrenzende herstructureringslocaties in het havengebied hierbij betrokken

kunnen worden. Ook voor Bad kan een specifiek kader gericht op ‘badplaatsarchitectuur’ wenselijk zijn en daarnaast kan overwogen worden om voor heel Scheveningen-kust een aantal algemene kwaliteitscriteria vast te leggen. Voor de strandpaviljoens wordt reeds gewerkt aan een geactualiseerd welstandskader, afgestemd op het nieuwe Boulevardplan.

5. De drie deelgebieden

5.1 Scheveningen-Haven

Havenkwartier Noord is onderdeel van het totale havengebied waarbij over delen al eerdere besluitvorming heeft plaatsgevonden in het kader van de Nota van Uitgangspunten Scheveningen-havens. In het Masterplan wordt een toekomstbeeld voor het gehele havengebied geschetst.

Norfolkterrein en Noordelijk Havenhoofd (reeds besloten door de gemeenteraad op 14 februari 2008)

Op het Norfolkterrein komt een stedelijk woongebied met laagbouw, in aansluiting op de omgeving. De ligging vlakbij zee, het duin en de haven is de grote attractie van dit gebied. Er komen circa 800 woningen met een gemengd aanbod, waarvan 20 procent sociale woningbouw. In de plannen wordt uitgegaan van een spannende omgeving voor zowel bewoners als bezoekers. De woningen worden gebouwd op een kunstmatig dek dat aansluit op de Westduinen en langzaam in de richting van de haven afloopt. Door het hoogteverschil hebben alle woningen vrij zicht. Onder het dek is ruimte voor parkeren en openbaar vervoer. In de onderste laag van de woongebouwen is plek voor bijzondere functies als ateliers. De Derde Haven wordt gedempt ten behoeve van een parkeerbak voor 1.500 tot 1.800 auto's. Daardoor ontstaat ruimte voor meer woningbouw en nieuwe kades. Bij de havenmond is voldoende plek voor markante hoogbouw in de vorm van bijzonder vormgegeven woontorens met uitzicht op zee. Verder wordt gedacht aan een hotel, een wellness-centrum, watersportfuncties en een museale attractie. Er vindt geen bebouwing plaats in de duinen.

De mogelijkheden voor een parkachtige ontwikkeling van de taluds van het Afvoerkanaal worden verder onderzocht

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.

Havenkwartier Noord en Lindoduin

In het Havenkwartier Noord wordt een herstructureringsproces in gang gezet, waarbij 500 – 600 woningen op termijn worden gesloopt en er evenveel nieuwe moderne woningen worden teruggebouwd. Actief wordt gestuurd op de Kompasbuurt en Lindoduin. Voor het overige stelt de gemeente randvoorwaarden en moet de markt zijn werk doen. Met betrokken bewonersorganisaties en Vestia bestaat al een werkgroep waarin positief over de toekomst van het gebied wordt overlegd.

Discussie gaat vooral over hoe de nieuwe wijk er uit gaat zien. Bewoners willen voornamelijk laagbouw terug op de plek van de huidige Kompasbuurt en een herkenbare aansluiting met het verleden, bijvoorbeeld in de stratenstructuur en de rode pannendaken. Hoogbouw is dan mogelijk op de locatie van het huidige “hoog Lindoduin” en de gemeentelijke sporthal. Hoewel gestreefd wordt naar niet hoger bouwen dan het huidige wooncomplex, is de exacte hoogte mede afhankelijk van het uitgangspunt dat evenveel woningen worden teruggebouwd als er worden gesloopt. Van de nieuwbouw is circa 40% sociale sector, waarmee het lagere percentage (20%) van het Norfolkterrein wordt gecompenseerd. Dit sluit ook beter aan op het gewenste profiel van dit gebied.

Voor het overige deel van het gebied wordt uitgegaan van een menging van wonen, bedrijvigheid en voorzieningen, enerzijds gekoppeld aan de economische activiteiten in de haven anderzijds met een relatie met de sportactiviteiten op het nabijgelegen strand. Initiatieven van de markt zijn hier bepalend. In het

gebied is ruimte voor sportgericht winkels en verblijfsaccommodaties voor sporters zoals budgethotels en shortstay-mogelijkheden. De rol van de gemeente is hier primair faciliterend (bestemmingsplan, etc.). Een beeldkwaliteit die aansluit bij de gevoelens van havenarchitectuur en een nostalgisch beeld is hierbij van belang. In het kader van de verdere uitwerking van dit Masterplan zal hierop beleid moeten worden ontwikkeld. Ook van de zijde van bewoners wordt hierop aangedrongen om ongewenste ontwikkelingen tegen te gaan.

Vanuit stedenbouwkundig en verkeerskundig oogpunt is het gewenst een deel van de zg. grote driehoek langs de Westduinweg en Zeesluisweg te slopen en te betrekken bij de ontwikkeling van de groene zone naar zee langs de route van lijn 11. Hierdoor kan, in combinatie met de herontwikkeling van het Lindoduingebied, een centrale plek in het gebied ontstaan waar verschillende functies kunnen samenkomen.

De hoofdvisie van het Masterplan is gebaseerd op de relatie met de zee, die door allerlei stedenbouwkundige ontwikkelingen in de zg. eerste lijn wordt versterkt. Voor het Havenkwartier Noord betekent dit een verdere ontwikkeling van het gebied van het dijklichaam ten zuiden van de vuurtoren, met name de invulling of vervanging van het bestaande (rijks-)kantoorgebouw naast de vuurtoren en het gebied in aansluiting op het verzorgingshuis Uiterjoon. Tevens wordt uitgegaan van een nieuwe verbinding van het gebied over de dijk met de Boulevard wat momenteel niet mogelijk is.

5.2 Scheveningen Dorp

Dorp kenmerkt zich door zijn authentiek karakter. In het Masterplan wordt dit versterkt. Tegelijkertijd vervult het een belangrijke functie in de verkeersstructuur. Getracht wordt deze optimaal op elkaar af te stemmen.

Economische ontwikkeling

De economische ontwikkeling van de Keizerstraat, het economische “hart” van Dorp is niet evenredig over de straat verdeeld: bij het Prins Willemplein vindt de meeste activiteit plaats; bij de Boulevard heel weinig. Richting Boulevard "loopt de Keizerstraat weg". Met de aanleg van de nieuwe Boulevard wordt dit een belangrijke entree waar veel publiek langskomt. In vervolg op de huidige activiteiten voor de Keizerstraat wordt ingezet op de economische versterking van het prins Willemplein en de Kalhuisplaats. .

Knoop Prins Willemstraat/Prins Willemplein

In de nota netwerk RandstadRail van Haaglanden is voorzien in een opwaardering van lijn 1 tot Randstadrailkwaliteit. De gemeente gaat er van uit dat vanwege de benodigde financiering de realisering van deze opwaardering pas na 2020 zal plaatsvinden. Gelet op de looptijd van dit Masterplan zijn derhalve geen ingrijpende maatregelen op verkeersgebied in Dorp opgenomen. Op termijn is het invoeren van eenrichtingsverkeer naar het noorden door de Duinstraat/ Prins Willemstraat/ Jurriaan Kokstraat denkbaar. In samenhang met eenrichtingsverkeer op de boulevard ontstaan hierdoor heldere verkeersstromen. Wel wordt de uitvoering van de flankerende maatregelen als gevolg van de aanleg van de nieuwe Boulevard voortvarend ter hand genomen, waaronder de aanpassing van het kruispunt Duinstraat/Scheveningseweg. Deze moeten afgerond zijn vóórdat de boulevard vanwege de werkzaamheden wordt afgesloten, dat wil zeggen rond 1 maart 2010. Het is daarnaast de wens om een betere voetgangersverbinding te creëren tussen de Badhuisstraat en de Keizerstraat. Uitgangspunt is om een balans te vinden tussen de verschillende wensen voor het gebied.

Een belangrijke plek is de locatie van het huidige postkantoor op de hoek van de Badhuisstraat dat momenteel op de markt te koop wordt aangeboden. Een bestemmingsplanwijziging moet het mogelijk maken dat hier ruimte ontstaat voor de realisering van een gebouwde parkeervoorziening en andere functies, zoals winkels en wonen.

Groene zone Badhuiskade/Havenkade

Het al langer bestaande initiatief voor een parkeergarage op deze plek is opgenomen in het Masterplan. De aanleg hiervan maakt een herinrichting van het gebied noodzakelijk. Hiertoe zijn al verschillende

initiatieven genomen. Deze herinrichting maakt het mogelijk deze “groene long naar zee” optimaal te laten aansluiten op de groenzone vanaf Madurodam met een aantrekkelijke langzaamverkeersroute. Door de aanleg van de parkeergarage kan de huidige skatebaan verplaatst worden naar een andere locatie aan de kust, bijvoorbeeld bij de keerlus van lijn 11. Over de herinrichting zal overleg met bewoners plaatsvinden.

Verder wordt binnen Dorp ingezet op kleinschalige vernieuwing, particuliere woningverbetering, verbetering van de openbare ruimte, een duurzame leefomgeving en versterking van het historisch beeld.

5.3 Scheveningen-Bad

De nadruk op de toekomstige ontwikkeling van Scheveningen Bad ligt enerzijds op het kwalitatief versterken van het zeefront en anderzijds het verbeteren van het aankomst- en verblijfsklimaat in de tweede lijn (Gevers Deynootweg, Circusplein), etc. Tegelijkertijd is nog onduidelijk hoe de voorstellen van de Commissie Veerman met betrekking tot de kustversterking op lange termijn uitwerken voor dit deel van Scheveningen. Deze onduidelijkheid leidt ertoe dat het risico groot is dat uiteindelijk een ontwikkeling tot stand komt die niet optimaal is voor Bad en dus voor de realisering van de ambities van de gemeente. Daarom kiest het Masterplan voor een proactieve lijn met betrekking tot de zeewering.

De zeewering

De huidige primaire zeewering volgt tussen Scheveningseslag en Oostduinen min of meer de Gevers Deynootweg en het Palaceplein evenwijdig aan de kust. In het Masterplan wordt voorgesteld de zeewering te verleggen naar de kustlijn. Hierdoor kan worden bereikt dat Scheveningen-Bad tijdig is voorbereid op maatregelen in verband met de stijgende zeespiegel. Niet uitgesloten kan worden dat noodzakelijke aanpassingen aan de zeewering over enkele (wellicht tientallen) jaren leiden tot forse aanpassingen aan de Gevers Deynootweg binnen het gebouwde gebied, dan wel alsnog een verlegging van de zeewering naar de kustlijn, waardoor daar wederom nieuwe ingrepen nodig zijn. Voorgesteld wordt met het Rijk en het Hoogheemraadschap de mogelijkheden te onderzoeken om nu reeds tot een verlegging van de zeewering naar de kustlijn (= Promenade) te komen. Voor de ontwikkeling van Scheveningen heeft dit grote voordelen en biedt het nieuwe kansen waarop bij de verschillende deelgebieden wordt ingegaan. Bouwactiviteiten in de zeewering worden door het Hoogheemraadschap niet toegestaan, waardoor bijv. een parkeergarage op het Palaceplein momenteel niet mogelijk is. Dit is mede de reden waarom het BOB-platform voorstelt om woningen in de Oranjeflats op te offeren ten behoeve van parkeren.

De Promenade en de Pier

De Pier en de Promenade worden dé bezoekersplekken van Scheveningen. Hier moet elke bezoeker van Scheveningen geweest zijn. Een compleet nieuw uiterlijk en nieuwe functies maken dit mogelijk. De Pier is en blijft een icoon van Scheveningen. Een betere toegankelijkheid, zichtbaarheid en indeling van de Pier zullen de Pier opnieuw doen floreren.

Nieuwe functies die op een goede manier aan de Pier zijn gekoppeld, het mogelijk maken van een rondje Pier, maken het aantrekkelijk om niet alleen op de Promenade maar ook op de Pier te flaneren, bijvoorbeeld op een nieuw zonnedeck.

Verleggen van de zeewering moet ertoe leiden dat, net zoals met de Boulevard, werk met werk gemaakt kan worden, o.a. door het doortrekken van het Morales-concept tot aan de noordkant van de Promenade bij het Zwarte Pad, wellicht zelfs tot de daar gelegen strandpaviljoens, voor zover dat niet in strijd is met de de instandhoudingsdoelstellingen van de natuurbeschermingswet. Uitgangspunt hierbij is dat het aantal strandpaviljoens grotendeels ongewijzigd blijft.

Een (gedeeltelijke) zeewaartse verlegging van de Promenade maakt het vernieuwen en toevoegen van programma aan de eerste lijn mogelijk. Zo ontstaat door zeewaartse uitbreiding van het Palacecomplex aan de nieuwe Promenade de mogelijkheid te komen tot een forse kwaliteitsverbetering zowel in functies als (architectonische) uitstraling door een interessante mix van nieuw en oud, middels een (forse) herontwikkeling van het huidige Palacecomplex, doorlopend tot het Palaceplein.

Ook biedt dit kansen voor het realiseren van het door het BOB-platform voorgestelde toegangsveld bij de Pier, waardoor een betere aansluiting en entree kan ontstaan naar de Promenade en de Pier. Omdat de Pier steeds meer op het land komt te liggen, is een zeewaartse verlenging gewenst.

Om het aantrekkelijk te maken om de gehele boulevard tot aan het Zwarte Pad te benutten is het gewenst aan de noordzijde een publiekstrekker te realiseren. Tevens kan aansluiting worden gezocht bij de ontwikkelingen die Oscars en het Carlton Beach Hotel voor ogen hebben (welness, vergader- en congresmogelijkheden). Dit gebied wordt door de eindhalte van Randstadrail goed ontsloten. In het aangrenzende duingebied van de Oostduinen wordt niet gebouwd.

Verkeer en parkeren

In het Masterplan wordt voorgesteld om infrastructuurvariant drie te kiezen als basis voor de toekomstige ontwikkeling. In deze variant vindt de ontsluiting van Bad allereerst plaats via de Zwolsestraat. Daarnaast speelt de combi Badhuisweg/Nieuwe Parklaan een rol. In Bad zelf ontstaat een eenrichtingscircuit Zwolsestraat > Palaceplein > Kurhausweg > Harstenhoekweg > Zwolsestraat. Met name de inrichting van het Palaceplein verdient daardoor extra studie. Deze zg. parkeerlus is nodig om het parkeerverkeer te scheiden van het doorgaand verkeer. Bij voorkeur loopt de route van deze parkeerlus over het nieuw te ontwikkelen terrein van de tramremise. Kruispunten en trajecten dienen hierop te worden aangepast, bijvoorbeeld het kruispunt Kurhausweg/ Harstenhoekweg. Sluipverkeer door woonwijken als gevolg van dit eenrichtingsverkeer wordt tegengegaan, bijv. door het omdraaien van de rijrichting in (een deel van) de Rotterdamsestraat.

In reacties op het Masterplan en het PlanMER is een voorstel ingebracht om Scheveningen-Bad op drukke dagen met flexibele afsluitingen af te sluiten voor bezoekersverkeer. De gemeente is geen voorstander van dergelijke maatregelen op *hoofdroutes*, aangezien het voor verkeersdeelnemers (bewoners en/of bezoekers) niet duidelijk is op welke dag welk regime geldt c.q. op welk moment men wel in Scheveningen-Bad kan komen en op welk moment niet. Het is niet uit te leggen aan verkeersdeelnemers wanneer Scheveningen-Bad op welk moment wordt afgesloten. Een dergelijke afsluiting heeft voorts als nadeel dat bewoners en ondernemers van het gebied ook niet op hun bestemming kunnen komen, tenzij er een zeer grootschalig systeem van ontheffingen zou worden ontworpen. Dit systeem zou dan ook moeten gelden voor bezoekers van bewoners. Hierbij komt dat het niet duidelijk is op welke wijze bezoekers van bewoners/ondernemers moeten worden gescheiden van bezoekers van het strand. De gemeente sluit niet uit dat flexibele afsluitingen dienstbaar kunnen zijn bij het oplossen van meer lokale verkeersproblemen, zoals bij de optredende opstoppingen op de Gevers Deynootweg als gevolg van het overvol raken van het parkeerterrein aan het Zwarte Pad ('de fuik').

Het instellen van een parkeercircuit daarentegen is een maatregel die bovengenoemde nadelen niet kent. De parkeerlus in combinatie met een uitgekiend systeem van verkeersmanagement en dynamische informatievoorziening aan weggebruikers, kan er voor zorgen dat de verschillende doelgroepen op de meest efficiënte wijze naar hun bestemming kunnen worden gestuurd. De werking van de parkeerlus is als volgt samen te vatten:

- Het instellen van éénrichtingsverkeer leidt ertoe dat een aantal essentiële kruispunten in Scheveningen aanzienlijk wordt vereenvoudigd (kruispunten Zwolsestraat/Gevers Deynootweg, Gevers Deynootweg/Kurhausweg, Kurhausweg/Harstenbroekweg, Harstenbroekweg/Zwolsestraat);
- door deze vereenvoudiging van de kruispunten verbetert de doorstroming en daarmee tevens de capaciteit van de bestaande wegen;
- door het treffen van (flexibele) maatregelen die de 'fuikwerking' van het parkeerterrein op het Zwarte Pad tegengaan, zal de doorstroming nog verder toenemen;
- de doorstroming zal voorts verbeteren door het creëren van een nieuwe verbinding tussen Harstenbroekweg en de Zwolsestraat;
- doordat alle grote bezoekersgarages in Scheveningen langs de parkeerlus zijn gelegen, neemt de bereikbaarheid voor bezoekers toe;
- door het instellen van een parkeercircuit kan een scheiding worden aangebracht tussen het bewoners- en het bezoekersverkeer;
- de maatregel geeft duidelijkheid voor bezoekers over de verkeersstructuur.

Uit het planMER en de adviezen daarover blijkt dat de effectiviteit van de infrastructuurvariant en de gevolgen daarvan nader onderzocht dienen te worden.

Het parkeerterrein aan het Zwarte Pad wordt op termijn opgeheven. Voorwaarde hierbij is dat er voorafgaand hieraan compensatie wordt gevonden voor het verlies aan openbare parkeerplaatsen. Compensatie vindt zoveel mogelijk plaats op de locatie van de tramkeerlus in combinatie met de daar voorziene woningbouw. Hierbij wordt extra aandacht besteed aan het voorkomen van een nieuwe “fuik”-situatie. Verdere compensatie van de parkeerplaatsen op het Zwarte Pad kan, indien nodig, plaatsvinden in de nieuwe ontwikkeling op de locatie van de huidige tramremise en studenten/shortstay-woningen in het gebied Zwolsestraat/Harstenhoekweg. Hier kan ook een parkeergelegenheid voor bussen worden gerealiseerd. Verder zijn parkeergarages voorzien op de huidige locatie van het Casino en -indien mogelijk- onder het Palaceplein. Deze dienen tevens ter vervanging van de oorspronkelijke garage aan het Circusplein. Functies die nieuw worden toegevoegd in het gebied dienen zelf in hun parkeerbehoefte te voorzien.

Onderzocht moet worden of de gewenste fietsverbinding daadwerkelijk over de vernieuwde Promenade moet lopen of dat een andere route gewenst is.

Lijn 9 heeft prioriteit heeft bij het opwaarderen naar RandstadRail. Onderzocht moet worden of de route van lijn 9, gezien de specifiek eisen die RandstadRail met zich meebrengt, over de Nieuwe Parklaan moet lopen of over de Badhuisweg.

Pleinen

Door de voorgestelde ontwikkeling ontstaat een keten van relatief kleinschalige pleinen. Vanuit het heersende klimaat is het beter de omvang van de pleinen te beperken in plaats van grote, windgevoelige ruimtes te creëren. Voor evenementen etc. is op het strand en de Promenade genoeg plaats. Het betreft:

- het vernieuwde Circusplein (zie hieronder)
- het Kurhausplein: dit is een relatief knus plein dat wel een opwaardering kan gebruiken ook in de kwaliteit van de omliggende bebouwing. Er is geen noodzaak de beide appartementencomplexen te slopen. Daarmee is tevens een antwoord gegeven op de door de gemeenteraad aangenomen motie over onderzoek naar de wenselijkheid hiervan.
- het Palaceplein: het verrichten van een nadere studie naar de mogelijke herontwikkeling van het Palaceplein is noodzakelijk. Als uitgangspunten worden daarbij genomen het vinden een goede balans tussen de verschillende functies: enerzijds eenrichtingsverkeer en openbaar vervoer met een tophalte in overeenstemming met de hoofdverkeersstructuurkaart en het realiseren van een ondergrondse parkeergarage,; anderzijds een verbetering van de uitstraling van het gebied mede in relatie tot de omliggende bebouwing en functies. Hierbij kunnen verschillende voorstellen, waaronder die van het BOB-platform, worden meegenomen.
- Een nieuw plein bij de Pier tussen het einde van de Zwolsestraat en het begin van de Pier in combinatie met de verbreding van de verbinding tussen Oranjeflats en Palacecomplex, waar ook belangrijke trekkers gevestigd kunnen worden. Dit is een belangrijke verbinding voor de bezoekers die gebruik maken van de parkeergarages aan de Zwolsestraat, en de bezoekers die met het OV bij het Palaceplein aankomen.

Circusplein als cultuurplein

Het huidige Circusplein leent zich uitstekend om uit te bouwen tot een cultuurcluster met theaters, film, hotel en horeca. Naast het Circustheater leent ook de Lourdeskerk zich voor het gebruik als theater. Vooralsnog is voor de exploitatie van de Lourdeskerk geen geld beschikbaar. De financiering hiervan wordt meegenomen in haalbaarheidsonderzoeken die voor Scheveningen-Bad worden uitgevoerd. Het casino heeft aangegeven een nieuwe locatie te zoeken om een groter aanbod te kunnen bieden en beter te kunnen inspelen op toekomstige ontwikkelingen. Behoud en versterking van het casino is van belang voor Bad. De gemeente gaat samen met het casino onderzoeken welke mogelijkheden er zijn voor herlocatie dan wel herontwikkeling op de huidige locatie. Dit kan ertoe leiden dat de huidige locatie beschikbaar komt. Deze leent zich uitstekend om te benutten voor nieuwe functies die aansluiten bij het culturele karakter en om een betere verbinding te creëren tussen het Circusplein en het Kurhausplein. Verplaatsing van het politiebureau maakt dit mogelijk. Uiteraard blijft er een volwaardige politiepost in Scheveningen Bad. Een nieuwe ondergrondse parkeergarage vervangt de bestaande en te slopen garage “Nieuwe Parklaan” en biedt ruimte voor de oorspronkelijk geplande Circuspleingarage.

Vanaf het Circusplein is een forse verbetering van de verbinding met de Promenade ten zuiden van het Kurhaus noodzakelijk. Door aanpassing is het Circusplein tevens geschikt voor festivals en evenementen die buiten plaats vinden.

Gevers Deynootweg

Het huidige parkeerterrein ter hoogte van de Oranjeflats is gemeente-eigendom. Feitelijk is dit de enige ontwikkelingslocatie van enig formaat die relatief eenvoudig beschikbaar is. Voorgesteld wordt dan ook om op deze locatie optimaal te benutten voor nieuwbouw, waarbij aangesloten wordt op de stedenbouwkundige opzet van het gebied, m.n. de Oranjeflats. Afhankelijk van de verschillende wensen kan het gebied ingezet worden voor de gewenste extra hotelontwikkeling of andere functies zoals vakantieappartementen of extra permanente woningen. De noodzakelijke eigen parkeergarage is mede afhankelijk van de bovengenoemde discussie over de primaire zeewering.

Wonen

In het gebied is conform de Nota van Uitgangspunten het toevoegen van ca. 250 woningen voorzien: 40 à 60 op de tramkeerlus aan het Zwarte Pad en 200 bij de herontwikkeling van de tramremise aan de Harstenhoekweg.

6. Planmilieueffectrapportage Scheveningen-kust

Voor het Masterplan Scheveningen-kust is een milieueffectrapportage voor plannen (planMER) opgesteld omdat het Masterplan activiteiten bevat die op grond van het Besluit m.e.r. (mogelijk) m.e.r.-plichtig zijn. Het gaat hier in het bijzonder om bebouwing dicht bij de beschermde natuurgebieden Westduinpark en Meyendel. Daarnaast is een nieuwe fietsroute langs de kust door deze natuurgebieden opgenomen. Doel van het planMER is om de gevolgen van het Masterplan voor het milieu te onderzoeken, waar mogelijk het Masterplan te verbeteren en de milieuaspecten te verankeren in de besluitvorming over het Masterplan. Reikwijdte en detailniveau van het planMER zijn op 26 maart 2009 door de gemeenteraad vastgesteld.

Het Masterplangebied grenst aan de Natura 2000 gebieden Westduinpark en Meijendel. Omdat niet is uit te sluiten dat het Masterplan significante negatieve effecten op deze gebieden heeft is een zogenaamde passende beoordeling uitgevoerd. In de passende beoordeling worden mogelijke effecten op de Natura 2000 gebieden en beschermde natuurmonumenten nader onderzocht en worden randvoorwaarden geformuleerd om die effecten (als ze optreden) te mitigeren of teniet te doen. In de passende beoordeling zijn effecten van de aanleg van het fietspad langs de kust, verkeer en bouwplannen nader onderzocht.

In deze paragraaf wordt ingegaan op de resultaten van het plan-MER, de zienswijzen daarop en het advies van de Commissie voor de m.e.r. Deze zijn nog niet in het Masterplan verwerkt. Dat gebeurt zoals hierna geschetst na vaststelling in het definitieve Masterplan.

6.1 Uitgangspunten voor het planMER

Het programma zoals dat vastgesteld is in de Nota's van Uitgangspunten Scheveningen Haven en Masterplan Scheveningen-kust is het uitgangspunt geweest voor het planMER. In het planMER zijn drie infrastructuurvarianten onderzocht. Daarnaast zijn per infrastructuurvariant telkens de effecten met en zonder buitenhaven onderzocht (respectievelijk de max-varianten en de min-varianten). Recent is door het college besloten om het onderzoek naar de haalbaarheid van een buitenhaven stop te zetten. In dit raadsvoorstel wordt dan ook niet verder ingegaan op de onderzoeksresultaten voor de buitenhaven. Voor de besluitvorming over het Masterplan zijn derhalve alleen de min-varianten relevant.

6.2 Conclusies planMER en Passende Beoordeling

De hoofdconclusie van het planMER is dat het Masterplan kan worden uitgevoerd mits er aan een aantal strikte randvoorwaarden wordt voldaan. Die randvoorwaarden zijn van belang omdat de Masterplanontwikkelingen duidelijk de grenzen opzoeken van wat er in het gebied (wettelijk) nog mogelijk

is. Dit geldt in ieder geval voor de aspecten geluid, luchtkwaliteit en natuur en hangt sterk samen met de keuze van de verkeersvariant in het Masterplan:

- *Geluid:* Voorzover nu is te overzien kunnen de verkeersvarianten 2 en 3 op grond van bestaande wet- en regelgeving niet zonder aanvullende maatregelen worden gerealiseerd. Daarnaast moeten er op grond van het gemeentelijk beleid zoals dat in 2009 met het Actieplan Omgevingslawaai is vastgelegd maatregelen worden genomen om bestaande en nieuwe geluidsknelpunten op te lossen en het aantal (ernstig) gehinderden niet te laten toenemen. Welke maatregelen dat zijn moet bij de verdere uitwerking van het Masterplan worden onderzocht.
- *Luchtkwaliteit:* Binnen het plangebied van het Masterplan vindt geen overschrijding plaats van de luchtkwaliteitsnorm. Gezien de onzekerheden in de modelberekeningen die voor het plan-MER zijn uitgevoerd is de kans echter reëel dat de overschrijdingen bij de nadere uitwerking van het Masterplan alsnog gaan optreden. In dat geval zullen maatregelen moeten worden getroffen om de overschrijdingen teniet te doen.
- *Natuur:* in de Passende Beoordeling worden op voorhand geen belemmeringen voor uitvoering van het Masterplan geconstateerd. Significant negatieve effecten op de natura 2000 gebieden Westduinpark en Meyendel zijn echter niet uit te sluiten, met name als gevolg van het gewenste fietspad langs de kust en de toename van stikstofdepositie als gevolg van verkeer. Voor beide aspecten geldt dat hiervoor bij de uitwerking van het Masterplan oplossingen moeten worden gevonden.

6.3 Zienswijzen

Het plan-MER heeft van van 16 september tot en met 28 oktober 2009 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is iedereen in de gelegenheid gesteld om zienswijzen op het plan-MER in te dienen. In totaal zijn 32 zienswijzen ontvangen. Naast een aantal reacties van individuele burgers betreft het hier met name zienswijzen van bewonersorganisaties, verenigingen van eigenaren en wettelijke adviseurs zoals het Hoogheemraadschap van Delfland, Brandweer Haaglanden en Dunea. In de Nota van Beantwoording die als bijlage bij dit raadsvoorstel is gevoegd zijn alle zienswijzen samengevat en van reactie voorzien.

6.4 Advies van de Commissie voor de m.e.r.

Op 19 november 2009 heeft de Commissie voor de m.e.r. een advies uitgebracht over het plan-MER Masterplan Scheveningen Kust. De commissie komt tot de conclusie dat het plan-MER de essentiële informatie bevat voor besluitvorming over het Masterplan. De commissie constateert evenwel dat het Masterplan raakt aan de grenzen van wat er in het plangebied vanuit milieuoptiek mogelijk is. Gezien de (bandbreedte in) onzekerheden die het Masterplan bevat bestaat er daarom naar het oordeel van de commissie een reële kans dat de milieueffecten groter zijn dan nu in het plan-MER zijn beschreven. De commissie vindt het van groot belang dat dit in de besluitvorming over het Masterplan wordt verankerd en dat hiermee bij de verdere uitwerking van het Masterplan goed rekening wordt gehouden.

\Verkeer, geluid en luchtkwaliteit

De kern van het advies van de commissie voor de m.e.r. richt zich op verkeer en de daarmee samenhangende aspecten geluid en luchtkwaliteit. De commissie constateert dat de voorspellingen rond de verkeersontwikkelingen in het plan-MER een hoge mate van onzekerheid kennen. De commissie acht het dan ook reëel dat de verkeersaantrekkende werking (met name in Bad) hoger is dan in het plan-MER wordt verondersteld, temeer daar de uitkomsten van modelberekeningen een zekere bandbreedte kennen en niet zo exact zijn als de in het plan-MER gepresenteerde cijfers suggereren. Dit kan vervolgens doorwerken in de resultaten voor geluid en luchtkwaliteit.

- De commissie adviseert om bij de verdere planuitwerking onderscheid te maken tussen verschillende doelgroepen en verkeerssoorten en in dit licht de verkeersberekeningen en de daaraan gerelateerde aspecten geluidhinder en luchtkwaliteit nogmaals te bezien. De commissie adviseert voorts om bij de verdere planuitwerking op basis van meer uitgewerkte verkeerscijfers de aspecten

luchtkwaliteit en geluid nogmaals te bezien, en zo nodig het programma aan te passen en/of mitigerende maatregelen te nemen. Het College neemt dit advies over. Bij de uitwerking van het Masterplan in stedenbouwkundige uitwerkingsplannen en bestemmingsplannen wordt op deze punten nader onderzoek uitgevoerd. Op basis van dit onderzoek worden zonodig maatregelen getroffen om knelpunten of overschrijdingen van wettelijke normen tegen te gaan. Onderzoek en maatregelen worden onderdeel van de besluitvorming over de uitwerkings- en bestemmingsplannen.

- De commissie constateert dat de verkeersproblematiek in Scheveningen aanzienlijk is en dat oplossingen hiervoor niet alleen binnen het plangebied kunnen worden gevonden. Er wordt in het plan-MER slechts beperkt een relatie gelegd met de Haagse Nota Mobiliteit waardoor mogelijke kansen en knelpunten over en weer niet in beeld komen. Een sterke inzet in de Haagse Nota Mobiliteit op hoogwaardig openbaar vervoer, P+R-voorzieningen en verbindingen voor langzaam verkeer kunnen mede een oplossing bieden voor mogelijke knelpunten. De commissie adviseert daarom de bevindingen uit het plan-MER te betrekken bij de Haagse Nota Mobiliteit. Het College neemt dit advies over. Bij de uitwerking van de Haagse Nota Mobiliteit wordt expliciet aandacht besteed aan mogelijkheden om op stedelijk niveau maatregelen te nemen om de verkeersdruk in Scheveningen zoveel mogelijk te beperken. Naast infrastructurele maatregelen kan daarbij vooral ook worden gekeken naar OV-voorzieningen in combinatie met een goed P+R-systeem.
- De commissie adviseert om de gegevens over luchtkwaliteit uit het plan-MER te betrekken bij de eerstevolgende update van het Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Zuid-Holland. Dit zal het College doen.

Natuur

Het is voor de commissie voor de m.e.r. niet duidelijk welke maatregelen nu concreet in het Masterplan worden opgenomen en uitgevoerd om negatieve effecten op de Natura 2000-gebieden te voorkomen. Daardoor blijft onduidelijk of het Masterplan uiteindelijk kan worden gerealiseerd binnen de kaders die de Natuurbeschermingswet stelt. Daarnaast is onvoldoende helder hoe er wordt omgegaan met een aantal onzekerheden (bijv. met betrekking tot de effecten van de aanleg van een fietspad door Meijndel) waarvoor nog nader onderzoek nodig is.

- De commissie adviseert om in het definitieve Masterplan (realistische) mitigerende maatregelen op te nemen en aan te geven of daarmee kan worden voldaan aan de vereisten van de Natuurbeschermingswet. Dit advies wordt overgenomen. De maatregelen zullen in dit verband waarschijnlijk bestaan uit het instellen van een systeem om de betreding van de natuurgebieden te monitoren. Tevens wordt vastgelegd welke maatregelen er worden genomen indien uit de monitoring blijkt dat betreding tot ongewenste effecten leidt. Hierbij zal in eerste instantie moeten worden gedacht aan het beperken van de toegankelijkheid door middelen van afrasteringen.
- De commissie adviseert om duidelijk aan te geven welke activiteiten en onderzoeken in de verdere planvorming nodig zijn om onzekerheden uit te sluiten. Dit advies wordt door het College overgenomen. Er zal in dit verband in elk geval een nader onderzoek naar de aanleg van het fietspad worden uitgevoerd waarbij wordt bezien of het gebruik maken van reeds bestaande paden een haalbaar alternatief is. Ook de verkeerseffecten en de effecten van bebouwing langs de grenzen van de Natura 2000-gebieden worden conform de aanbeveling van de commissie nader onderzocht. Zonodig worden maatregelen getroffen om (significante) negatieve effecten op de Natura 2000-gebieden uit te sluiten of te mitigeren zodat wordt voldaan aan de vereisten van de Natuurbeschermingswet.
- Het advies van de commissie om bij de verdere planuitwerking en het daarbij behorende niveau van passende beoordeling nauwkeuriger in te gaan op de vraag waar bepaalde effecten op soorten en habitats zich voordoen, wordt overgenomen. Dit wordt onderdeel van de onderzoeken die op basis van de vorige aanbeveling nog worden uitgevoerd.

Stikstofdepositie

De commissie ziet de beoordeling van stikstofdepositie in het plan-MER allereerst als een risico-inschatting voor het plan. De commissie doet een aantal aanbevelingen om bij de verdere planvorming een aantal aspecten van de depositie en de ontwikkeling daarin beter in beeld te brengen. Deze aanbeveling wordt overgenomen omdat elke toename van stikstofdepositie kan leiden tot een juridische blokkade voor het Masterplan. Vooralsnog bestaat er echter ook bij de commissie geen helder inzicht in hoe deze aanbeveling concreet kan worden ingevuld. Daarom zal bij de verdere uitwerking van het Masterplan ook nadrukkelijk worden gekeken naar verkeers- en/of infrastructurele maatregelen om een toename in de stikstofdepositie te voorkomen of te beperken.

6.5 Agenda voor de verdere uitwerking van het Masterplan

De belangrijkste randvoorwaarden en aandachtspunten vanuit het plan-MER, de zienswijzen en het advies van de Commissie voor de m.e.r. zijn samengebracht in een ‘agenda voor de verdere uitwerking van het Masterplan’. Deze ‘agenda’ is als bijlage bij dit raadsvoorstel gevoegd en wordt opgenomen in het definitieve Masterplan. Daarmee vormt de ‘agenda’ integraal onderdeel van het besluit over het Masterplan. In het vervolgtraject zal in de uitwerking van de planvorming, en in ieder geval in het kader van de volgende m.e.r.-procedures, zekerheid moeten worden verkregen over welke maatregelen nodig zijn om te voldoen aan de ambities van het Haagse milieubeleid en om overschrijdingen van wettelijke grens- en drempelwaarden tegen te gaan.

7. Haalbaarheid en strategie**7.1 Ontwikkelstrategie**

De ontwikkelingsstrategie voor het Masterplan Scheveningen-kust heeft de volgende hoofdlijn. Door ruimte te creëren voor nieuwe ontwikkelingen wil de gemeente de marktpartijen kansen bieden om nieuwe investeringen aan te gaan, nieuwe projecten te ontwikkelen. De gemeente investeert in projecten die de randvoorwaarde moeten scheppen voor de marktpartijen. Het gaat hierbij met name om openbare ruimte en infrastructuur. De gemeente zoekt steun bij andere overheden (met name het Rijk) voor het verleggen van de zeewering. Verlegging van de zeewering biedt letterlijk fysieke ruimte voor nieuwe ontwikkelingen, maar maakt ook nieuwe ontwikkelingen in het achterland mogelijk, zoals ondergrondse parkeergarages. Verderop in deze paragraaf wordt een globale fasering van projecten uit het Masterplan aangegeven. De uiteindelijke fasering is van vele factoren en partijen afhankelijk. Duidelijk is wel dat de gemeente in de eerste periodes moet investeren om een gunstig investeringsklimaat voor marktpartijen te creëren.

Versnelde versterking zeewering

Voor een aantal ontwikkelingen is het cruciaal om inzicht te hebben in de mogelijke verlegging van de zeewering. Daarvoor moet het overleg met de betrokken overheden Rijk, provincie en Hoogheemraadschap worden opgestart. In deze paragraaf is er van uitgegaan dat dat overleg succesvol is en dat in 2015 gestart kan worden met de uitvoering. Dit is uiteraard indicatief. Valt deze datum later, dan zullen ook andere ingrepen later gerealiseerd kunnen worden. Het is dan ook van belang een terugvaloptie te ontwikkelen en een termijn te stellen voor de periode gedurende welke gesprekken gevoerd worden met andere overheden. Te denken valt aan circa twee jaar. Belangrijkste doel van de overlegperiode is het verkrijgen van duidelijkheid over verlegging van de zeewering en de eventuele uitvoeringstermijn.

Het tempo van realisering van Randstadrail:

Grote infrastructurele ingrepen in Scheveningen zijn afhankelijk gemaakt van de aanleg van Randstadrail om hierdoor medefinanciering van de ingreep mogelijk te maken. Dit betreft met name de lijnen 1 en 9. Lijn 11 kan zonder ingrijpende maatregelen vanaf 2012 tot RandstadRailkwaliteit worden omgebouwd. Opwaardering van lijn 9 is gekoppeld aan de aanleg van de Raamwegtunnel, waardoor naar verwachting de nieuwe lijn 9 in 2016 kan gaan rijden. Met betrekking tot de opwaardering van lijn 1 tot RandstadRail-

kwaliteit wordt er in het Masterplan van uitgegaan dat dat niet vóór 2020 plaatsvindt en dus buiten de Masterplanperiode valt.

Doelstellingen en flexibiliteit

In het Masterplan wordt aangegeven welke ingrepen mogelijk en wenselijk worden geacht teneinde de ambities c.q. doelstellingen voor het plangebied te realiseren. Deze ingrepen omvatten onder meer het nieuwbouwprogramma zoals dat in het Masterplan is opgenomen.

Het programma zal in eerste instantie worden gerealiseerd op één of meer van de sleutel- en strategische locaties. Sleutel- en strategische locaties zijn afzonderlijke, maar veelal gecombineerde, locaties die in uitzonderlijke mate bijdragen aan de doelen van het Masterplan. Niet-sleutel- en niet-strategische locaties dragen ook bij aan de doelen van het Masterplan, maar het Masterplan wordt niet benadeeld als deze voorlopig niet ontwikkeld worden.

Het Masterplan biedt dus flexibiliteit door niet bindend voor te schrijven welke programma-onderdelen op welke locaties dienen te worden gerealiseerd. Dit wordt in een latere fase nader uitgewerkt.

Het Masterplan is daarom geen concreet uitvoeringsplan. Voor de meeste onderdelen zullen afzonderlijke vervolprojecten worden opgestart, waarvoor separate advisering en besluitvorming zal plaatsvinden.

Stakeholders

De gemeente zoekt bij de uitvoering nadrukkelijk de samenwerking met andere partijen, publiek en privaat, van wie de gemeente in mindere of meerdere mate afhankelijk is om de ruimtelijke verandering tot stand te brengen. Dat vraagt van de gemeente om doelbewust een (regie)rol en positie in te nemen, waar nodig actieve interventies te plegen en vroegtijdig de samenwerking op te zoeken. Door gezamenlijk op te trekken kunnen de over de verschillende partijen verspreide kennis, middelen en instrumenten worden gebundeld en optimaal worden benut. Daarvoor zijn begrip voor elkaars belangen, doelstellingen en kennis en vertrouwen belangrijke voorwaarden.

Planning

Op dit moment is slechts een globale fasering voor het plangebied opgesteld. Door de al aanwezige infrastructuur en de ligging van de diverse locaties ten opzichte van deze infrastructuur en ten opzichte van elkaar kunnen de locaties flexibel en in hoge mate zelfstandig worden ontwikkeld.

De uiteindelijke fasering zal tot stand komen aan de hand van de volgende aandachtspunten:

- het beschikbaar komen van locatie (mede in overleg met eigenaren/marktpartijen);
- zichtbaar kunnen maken van de ambities;
- rente-invloeden;
- marktopname van de woningen;
- doorschuiven van functies binnen het gebied;
- beperken van tijdelijke maatregelen;
- beperking van overlast.

7.2 Financiële haalbaarheid

De ambitie zoals die in het Masterplan is verwoord leiden tot een groot aantal projecten dat de komende decennia zal worden uitgevoerd. Daarbij is het reëel om uit te gaan van een realiseringstermijn die langer door loopt dan de masterplanperiode (2020). In deze financiële paragraaf wordt gekeken naar de komende vijf jaar. In deze periode moet de gemeente impulsen geven om ontwikkelingen op de middellange en lange termijn mogelijk te maken.

In de ontwikkelstrategie van het Masterplan wordt uitgegaan van een fasering in periodes van 5 jaar. Een eerste aanzet daartoe is in het Masterplan gedaan. Hieronder volgt een nadere uitwerking.

Tot 2015

Gemeentelijke investeringen in de samenhang en kwaliteit van de openbare ruimte en infrastructuur worden centraal gesteld als stimulans voor locatieontwikkelingen op de middellange en lange termijn.

Centrale gedachte is dat de gemeente door investeringen de randvoorwaarden, het juiste klimaat, kan scheppen om private partijen te stimuleren in Scheveningen te investeren. In deze periode ligt hierop de nadruk. Daarnaast is het wellicht ook noodzakelijk dat de gemeente zelf investeringen pleegt om gewenste locatieontwikkelingen en/of marktinitiatieven op middellange en lange termijn mogelijk te maken. De nadruk voor deze aanpak ligt echter met name in de periode na 2015.

Centrale projecten in deze periode zijn:

1. De herontwikkeling van Scheveningen-Haven (Norfolkterrein en Noordelijk Havenhoofd):
De visie voor deze herontwikkeling heeft de gemeente vastgelegd in de door uw raad vastgestelde Nota van Uitgangspunten Scheveningen Haven. Recentelijk heeft het College ingestemd met een samenwerkingsovereenkomst met ING, ASR Vastgoed Ontwikkeling en Malherbe de Juvigny Vastgoed, waarin is vastgelegd dat partijen het komende jaar gaan werken aan de verdere uitwerking van de Nota van Uitgangspunten, o.a. door het opstellen van een stedenbouwkundig kader. Met deze overeenkomst kan de herontwikkeling van dit gebied definitief van start gaan. Zoals in het IpSO gemeld is als financiële impuls door de gemeente hiervoor een bedrag van € 34,4 miljoen opgenomen in de Reserve Grote Projecten.
2. Voor Scheveningen Bad zijn prioritaire projecten:
 - De discussie over en medewerking geven aan het verleggen van de zeewering, allereerst met andere overheden, maar ook met alle betrokkenen in Bad. De gemeente overlegt met het Rijk om dit project als pilot te benoemen in het kader van het zg. deltaprogramma. Aansluitend hierop kan een kwaliteitsslag plaatsvinden op de Boulevard ter plekke in de vorm zoals ook binnenkort bij het andere deel van de Boulevard van start gaat.
 - Wellicht als gevolg van de brede discussie over het masterplan, is een groot aantal initiatieven ontstaan van bestaande partijen in Bad en van potentiële nieuwe investeerders. In de komende periode zal de gemeente met deze partijen in gesprek gaan en zal, mede op basis van deze initiatieven, een nieuw stedenbouwkundig kader worden opgesteld ter uitwerking van de in het masterplan genoemde ambities en uitgangspunten.
 - Daarnaast zal in deze periode aandacht worden besteed aan de verbeterde inrichting van de openbare ruimte, gekoppeld aan noodzakelijke aanpassingen in de infrastructuur. Prioriteit zal hierbij worden gegeven aan de zg. parkeerlus en aan een kwaliteitsverbetering van de verschillende pleinen.
3. In Scheveningen Dorp staan twee projecten centraal:
 - Een economische stimulans voor de Keizerstraat om deze belangrijke winkelstraat beter te laten profiteren van de vernieuwde boulevard en over de volle lengte de aantrekkingskracht te vergroten. Het gaat hierbij niet alleen om inrichting van de openbare ruimte, maar ook om nieuwe functies in de verschillende panden in de straat.
 - Een verbetering van de openbare ruimte ter versterking van het authentieke karakter van het gebied en een verbetering van het verblijfsklimaat in het gebied Prins Willemstraat/Prins Willemplein mede in aansluiting op mogelijke nieuwe functies op de plek van het huidige postkantoor.
4. In het Havenkwartier Noord is reeds overleg gaande over een herstructurering van het gebied waarbij met name de Kompasbuurt centraal staat. In deze periode zal met name de voorbereiding plaatsvinden in de vorm van een nieuw stedenbouwkundig en welstandskader. De uitvoering zal naar verwachting in de tweede periode, na 2015 plaats vinden. In samenhang hiermee zal onderzoek plaatsvinden naar de mogelijke ontwikkeling van het dijklichaam ten zuiden van de Vuurtoren.

Voor de projecten onder 2 t/m 4 is in de Reserve Grote Projecten een bedrag van € 10 miljoen opgenomen. Dit bedrag zal gedeeltelijk (€ 2 miljoen) worden aangewend om de verschillende projecten voor te bereiden: overleggen, onderzoeken etc. De resterende € 8 miljoen zal worden aangewend voor een start van investeringen in de openbare ruimte en voor tekorten in particuliere plannen. In de 'Kaart ramingen

openbare ruimte en infrastructuur' die als bijlage bij dit raadsvoorstel is meegestuurd, is een verdere uitwerking gegeven van de projecten met betrekking tot de openbare ruimte en infrastructuur projecten. De dekking van de verschillende projecten zal telkens via afzonderlijk besluit geregeld moeten worden.

Na 2015:

Op basis van de planuitwerking, initiatieven van de markt, en beschikbaar gemeentelijk budget op dat moment zullen projecten in de loop der tijd nader worden geprioriteerd. Belangrijk hierbij is de uitkomst van overleg over het verleggen van de zeewering. Na de eerste periode van investeringen door de gemeente en de voorbereidende werkzaamheden met marktpartijen kan dit naar verwachting de periode zijn waarin de uitvoering van concrete vastgoedinitiatieven centraal zal staan.

In de periode zal ook de opwaardering van lijn 9 naar Randstadrail-kwaliteit plaatsvinden. In een later stadium zal de keuze worden gemaakt voor het tracé naar Scheveningen. In ieder geval zal een forse investering in aanpassingen in de weginfrastructuur en openbare ruimte noodzakelijk zijn.

Overige financiële dekking

Het Masterplan zoals dat nu wordt aangeboden is niet volledig gefinancierd. Reden hiervoor is dat het Masterplan nog een globaal plan is. Het Masterplan kent een lange uitvoeringstermijn, het bouwprogramma is nog niet over de locaties verdeeld, en onduidelijk is welke partijen op welke locaties willen investeren. Hierdoor is het in deze fase niet mogelijk om exact de kosten te berekenen.

In het bovenstaande is aangegeven dat in het IpSO rekening is gehouden met een reservering van € 34,4 miljoen als taakstellend tekort voor de herontwikkeling van het Norfolkterrein en omgeving (sc 96). Tevens is daarin € 56,5 miljoen genoemd ten behoeve van de uitvoering van het overige deel van het Masterplan Scheveningen-kust. De gemeentelijke bijdrage hierin is geraamd op € 20 miljoen. Daarvan is een bedrag van € 10 miljoen reeds gedekt. Voorgesteld wordt de reeds beschikbare € 10 miljoen in te zetten voor de in de paragraaf genoemde projecten (2 t/m 4).

Daarnaast wordt voorgesteld om binnen de reserve Grote Projecten middelen te reserveren voor het 'Masterplan Scheveningen-kust' zodat er de komende jaren gespaard kan worden voor de uitvoering van het Masterplan.

Een eerste indicatieve raming van de maatregelen die op de kaart zijn weergegeven geeft aan dat met de uitvoering hiervan een bedrag van circa € 90 miljoen gemoeid is (€ 39 miljoen tot 2015, € 45 miljoen 2015 tot 2020, € 6 miljoen na 2020). Na uitwerking van de projecten zullen de kosten hiervan meer gedetailleerd worden geraamd en zal hiervoor afzonderlijk dekking worden gezocht.

Voorgesteld wordt om voor de financiering van de projecten in de openbare ruimte en infrastructuur een constructie in te richten zoals dat ook gebeurd is voor Kern Gezond voor de Binnenstad van Den Haag. De resultaten hiervan zijn erg positief en gebleken is dat deze manier van financiering voldoende flexibiliteit biedt voor een meerjarenaanpak zoals in het Masterplan wordt voorgesteld. Een gedeelte van de beschikbare € 8 miljoen uit de reservering Grote Projecten wordt gebruikt als startkapitaal voor de Kern Gezond systematiek.

Investeringen buiten het Masterplan

Om de bereikbaarheid van Scheveningen in de toekomst te blijven garanderen is het wenselijk om ook buiten het Masterplangebied te investeren in de infrastructuur.

Voor de ontwikkeling van het Norfolkgebied is het wenselijk om de maatregelen in het kader van de Houtrustbrug uit te voeren. Deze kosten worden beschouwd als investeringen in de stedelijke infrastructuur die de afzonderlijke Masterplannen overstijgen.

Derving parkeerinkomsten

In het Masterplan wordt voorgesteld om de parkeervoorziening bij het Zwarte pad op termijn op te heffen. De opheffing kan pas plaatsvinden als er een nieuwe parkeerlocatie is gerealiseerd. De opheffing gaat gepaard met derving van parkeerinkomsten van circa 1 miljoen euro. Bij de oplevering van een nieuwe parkeervoorziening en het opheffen van die op het Zwarte Pad zal andere dekking voor de gederfde inkomsten geregeld worden. Dat zal integraal en concernbreed worden afgewogen.

8. Vervolgproces

Het Masterplan zal na vaststelling voor verschillende deelgebieden worden uitgewerkt. Voor Havenkwartier-Noord en Scheveningen-Bad wordt een stedenbouwkundig kader uitgewerkt. Op basis van dit kader worden voor verschillende deelgebieden stedenbouwkundige plannen gemaakt in nauw overleg met de betrokken marktpartijen.

Voor de realisering van de ideeën in dit Masterplan wordt gekozen voor twee perioden van vijf jaar. De eerste periode bestrijkt globaal 2010 – 2015. In deze periode investeert de gemeente in bereikbaarheid, in de kwaliteit van de openbare ruimte en in het opstellen van realistische nieuwe stedenbouwkundige kaders en, zonodig, bestemmingsplannen. Deze investeringen en de aantoonbare ambitie moeten de andere overheden en marktpartijen verleiden tot het nemen van hún rol in de vernieuwing van Scheveningen. Het is ook de periode van “quick wins” en realisering van reeds ingezet beleid. De periode van 2015 – 2020 dient vervolgens ter realisering van de private investeringsplannen en van overheidsinvesteringen. Deze perioden staan niet vast, maar het is een flexibele indeling die gebaseerd is op kansen creëren en vervolgens oogsten.

9. Voorgestelde wijzigingen in concept Masterplan

Na het raadsbesluit zullen voorgestelde wijzigingen in het definitieve Masterplan worden verwerkt.

Het gaat daarbij om:

- Het schrappen van verwijzingen naar een mogelijke Buitenhaven en cruiseterminal.
- Het opnemen van de resultaten van het planMER en randvoorwaarden, aanbevelingen en aandachtspunten die op basis van het planMER, de zienswijzen en het advies van de commissie m.e.r. zijn opgesteld.

Van de gelegenheid zal gebruik gemaakt worden om technische en redactionele wijzigingen aan de tekst en het kaartmateriaal van het Masterplan door te voeren.

Gezien het vorenstaande stelt het college de raad voor het volgende besluit te nemen;

De raad van de gemeente Den Haag,

Gezien het voorstel van het college van 11 december 2009,

Besluit:

- I. In te stemmen met de volgende algemene uitgangspunten van het Masterplan Scheveningen-kust als basis voor de toekomstige ontwikkelingen in dit gebied:
 1. Het verleggen en versterken van de zeewering in Scheveningen-Bad en Scheveningen-Haven als pilot aan te melden in het kader van het Deltaprogramma;
 2. Verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte, waarbij in ieder geval wordt ingezet op vernieuwing van de gebieden die zijn gearceerd in de kaart die als bijlage is toegevoegd;
 3. Bij nieuwbouw uit te gaan van het realiseren van 30% sociale woningbouw, 20 tot 30% middeldure woningen en 40 tot 50% dure woningen;

4. Het realiseren van duurzame nieuwbouw door energiezuinige woningen en duurzame opwekking van energie;
5. Het opstellen van een integraal gebiedsverlichtingsplan;
6. Het opstellen van een (nieuw) welstandskader voor Scheveningen;
7. Verbetering van de groene lopers lijn 11-zone, Badhuiskade / Havenkade en Afvoerkanaal;

II. Verkeer

8. Realisatie van de hoofdinfrastructuur zoals die in hoofdstuk 5 van het Masterplan is beschreven;
9. Geleidelijke uitbreiding van betaald parkeren in het gehele Masterplangebied;
10. Het invoeren van informatie- en parkeerverwijssystemen;
11. Het verrichten van haalbaarheidsonderzoeken naar nieuwe openbare parkeergarages bij de postkantoorlocatie in Dorp, het Palaceplein, het Circusplein, de Harstenhoekweg en de tramkeerlus Zwarte Pad;
12. Het nader onderzoeken van de mogelijkheden om de landelijke fietsroute noord-zuid langs de kustlijn van Scheveningen door te trekken;
13. Het realiseren van twee nieuwe fietsroutes oost-west of langs de groene lopers (lijn 11-zone en Badhuiskade / Havenkade);

III. In te stemmen met de volgende uitgangspunten voor het deelgebied Scheveningen-Haven:

14. Het opstellen van een stedenbouwkundig en welstandskader voor Havenkwartier-Noord;
15. Vernieuwing door sloop en nieuwbouw van 500 tot 600 woningen in Havenkwartier-Noord (Kompasbuurt en Hoog Lindoduin), waarbij voor de Kompasbuurt uitgegaan wordt van compacte laagbouw en voor hogere bebouwing op de locatie van Hoog Lindoduin;
16. Het realiseren van een woonservicewijk of woonzorgzone in Havenkwartier-Noord;
17. Vervanging van de gemeentelijke sporthal bij Lindoduin met sportvelden en sportcomplexen in de openbare ruimte, playgrounds en trapveldjes;
18. Het geamendeerde raadsvoorstel dd. 14 februari 2008 met betrekking tot de Nota van Uitgangspunten Scheveningen Haven;

IV. In te stemmen met de volgende uitgangspunten voor het deelgebied Scheveningen-Bad:

19. Het opstellen van een stedenbouwkundig kader voor Scheveningen-Bad;
20. Het opwaarderen van de kwaliteit van de openbare ruimte bij en tussen de pleinen (Circusplein, Gevers Deynootplein, Palaceplein en het nieuwe Pierplein), de Gevers Deynootweg en de Zwolsestraat;

21. Het realiseren van circa 200 woningen op de locatie tramremise aan de Harstenhoekweg, inclusief herontwikkeling van de studenten- en shortstay-woningen;
22. Het realiseren van 40 tot 60 woningen op de tramkeerlus bij het Zwarte Pad, voor zover passend in de de natuurwetgeving;
23. Het geven van een nieuwe impuls voor Scheveningen-Bad door toevoeging van nieuwe toeristische attracties en versterking van bestaande toeristische attracties, met name leisure, (live) entertainment en hotels;
 - Het realiseren van 600 nieuwe hotelkamers, waarbij ook ruimte is voor nieuwe concepten;
 - Het realiseren van 20.000 m2 voor stedelijk entertainment, zoals theateraccommodaties, en nieuwe voorzieningen;
24. Het zeewaarts verleggen van de Promenade, bij voorkeur in directe combinatie met verlegging van de zeewering, en deze door te trekken naar het Zwarte Pad en hiermee ontwikkelingskansen te creëren aan de Boulevard in aansluiting op de bestaande bebouwing, voor zover passend in de de natuurwetgeving;
25. Het vernieuwen en uitbreiden van de Pier;
26. In overleg te treden met de eigenaren van het Kurhaus en de Kurhausappartementen over een kwaliteitsverbetering van het gebied en de aangrenzende bebouwing;
27. Het Circusplein uit te breiden als cultuurcluster en de mogelijke herontwikkeling van de Casino-locatie, het politiekantoor en de parkeergarage Nieuwe Parklaan hierbij te betrekken;
28. Een nadere studie uit te voeren naar de herontwikkeling van de cluster Palaceplein, Palacecomplex (woningen en commerciële voorzieningen en het aangrenzende deel van de Boulevard en de eigenaren hierbij betrekken;
29. Het parkeerterrein ter hoogte van de Oranjeflats aan te wijzen als ontwikkellocatie;
30. Het opheffen van de parkeervoorziening bij het Zwarte Pad, op voorwaarde dat vooraf compensatie gerealiseerd wordt;
31. Onderzoek uitvoeren naar parkeerplekken voor touringcars, bijvoorbeeld op de plek van de huidige tramremise aan de Harstenhoekweg;
32. Het invoeren van eenrichtingsverkeer langs de bestaande en de mogelijk nieuwe parkeergarages van de Zwolsestraat naar het Palaceplein en de Kurhausweg en via de Harstenhoekweg weer terug naar de Zwolsestraat, de zogenaamde parkeerlus;
33. Onderzoek te verrichten naar het tracé van lijn 9 met RandstadRail-kwaliteit over de Nieuwe Parklaan of de Badhuisweg;
34. De mogelijkheden onderzoeken om in de Lourdeskerk een theaterachtige functie te realiseren;
35. Het verbeteren van de aansluiting van de verschillende ecologische verbindingzones;

V. In te stemmen met de volgende uitgangspunten voor het deelgebied Scheveningen-Dorp:

36. Versterking van de economische positie van de Keizerstraat en de relatie met de Boulevard;
37. De postkantoor-locatie aan te wijzen als herontwikkelingslocatie met als nieuwe functie wonen, voorzieningen en parkeren;
38. De aansluiting Kalhuisplaats, Boulevard en keerlus lijn 11 versterken;
39. Het realiseren van een nieuwe skatebaan op de tramkeerlus van lijn 11 als vervanging van de skatebaan aan de Badhuiskade / Havenkade;
40. Het realiseren van meer sport- en spelmogelijkheden in de groene lopers (lijn 11-zone en Badhuiskade / Havenkade);
41. Herinrichten van het gebied Prins Willemplein / de Prins Willemstraat waarbij rekening wordt gehouden met zowel de verkeers- als de ontmoetingsfunctie;
42. Verbeteren van de openbare ruimte passende bij het historisch karakter;

VI. Ontwikkelstrategie

43. In te stemmen met de ontwikkelingsstrategie zoals deze is beschreven in hoofdstuk 9 van het Masterplan;
44. Binnen de reserve Grote Projecten middelen te reserveren voor het 'Masterplan Scheveningen-kust' zodat er de komende jaren gespaard kan worden voor de uitvoering van het Masterplan;
45. Voor de planontwikkeling en start van de uitvoering 10 miljoen euro te onttrekken aan de reserve grote projecten en toe te voegen aan de nieuwe bestemmingsreserve 'Masterplan Scheveningen-kust'. Hiervan € 2 miljoen aan te wenden voor voorbereiding van projecten en € 8 miljoen voor de uitvoering van projecten in de openbare ruimte en infrastructuur en voor tekorten in particuliere plannen;
46. Openbare ruimte en infrastructuur projecten te financieren conform de systematiek zoals die is gehanteerd bij Kern Gezond;

VII. Structuurvisie

47. Het Masterplan vast te stellen als structuurvisie ex art. 2.1. Wro/Bro 2008, getiteld "Masterplan Scheveningen-kust", en te hanteren als ruimtelijk en programmatisch kader voor de ontwikkelingen in het plangebied.
48. De onderlinge samenhang tussen toekomstige bestemmingsplannen te waarborgen, doordat de bestemmingsplannen de ruimtelijke en programmatische uitwerking van het Masterplan tot doel hebben.

VIII. Milieu

49. In te stemmen met de beantwoording van de zienswijzen op het planMER en de Nota van beantwoording vast te stellen;
50. Kennis te nemen van het advies van de Commissie voor de m.e.r. en de aanbevelingen van de Commissie voor de m.e.r. over te nemen zoals opgenomen in de agenda voor de verdere uitwerking van het Masterplan;
51. Het planMER voor het Masterplan Scheveningen Kust vast te stellen;
52. In te stemmen met de randvoorwaarden en aanbevelingen die zijn opgenomen in de agenda voor de verdere uitwerking van het Masterplan;
53. De agenda voor de verdere uitwerking van het Masterplan integraal in een bijlage in het Masterplan op te nemen;
54. Dat bij vervolgvorstellen tot uitwerking van het Masterplan Scheveningen Kust wordt verantwoord hoe daarin de agenda voor de verdere uitwerking van het Masterplan is betrokken;
55. Dat bij de voorbereiding van bestemmingsplannen op basis van het Masterplan Scheveningen Kust wordt getoetst of het bestemmingsplan m.e.r.-(beoordelings)plichtig is;

IX. Overig

56. De wijzigingen op het concept Masterplan zoals in dit raadsvoorstel opgenomen te verwerken in het definitieve Masterplan;

De bijlagen die niet met dit raadsvoorstel zijn bijgeleverd, liggen voor u ter inzage in de leeskamer van de Griffie, map no. 92.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van ...

De griffier,

De voorzitter,