



Bestemmingsplan **Scheveningen Haven**

Ontwerp

Scheveningen Haven

Inhoudsopgave

Toelichting	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding voor het bestemmingsplan	7
1.2 Doel van het bestemmingsplan	7
1.3 Beschrijving van de planvorming	7
1.4 Begrenzing van het plangebied	10
1.5 Geldende planologische regelingen	11
1.6 Leeswijzer	12
Hoofdstuk 2 Beschrijving van de bestaande situatie	13
2.1 Inleiding	13
2.2 Ontstaansgeschiedenis	13
2.3 Cultureel erfgoed	15
2.4 Ruimtelijke structuur	17
2.5 Functionele structuur	25
Hoofdstuk 3 Beleidskaders	29
3.1 Inleiding	29
3.2 Ruimtelijk beleid	29
3.3 Sectoraal beleid	34
3.4 Duurzaamheid	54
Hoofdstuk 4 Milieu	57
4.1 Inleiding	57
4.2 Milieueffectrapportage	57
4.3 Passende beoordeling	66
4.4 Externe veiligheid	67
4.5 Geluid	68
4.6 Milieuzonering	73
4.7 Luchtkwaliteit	75
4.8 Geur	76
4.9 Bezonning	76
4.10 Windhinder	78
4.11 Groen	79
4.12 Water	82
4.13 Bodem	88
4.14 Archeologie	90
4.15 Gebiedsgericht Milieubeleid	91
Hoofdstuk 5 Planbeschrijving	93
5.1 Inleiding	93
5.2 Stedenbouwkundig plan	93
5.3 Overige ontwikkelingen	121
5.4 Toelichting op de verbeelding en regels	128
Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid	133
6.1 Algemeen	133
6.2 Bouwplanontwikkelingen conform Stedenbouwkundig Plan	133
6.3 Overige bouwplanontwikkelingen	134
6.4 Belangen van derden	135
Hoofdstuk 7 Overleg en inspraak	137

7.1	Vooroverleg	137
7.2	Vooroverleg maatschappelijke partners / informele consultatie	147
Bijlagen		189
Bijlage 1	Vispact Scheveningen	190
Bijlage 2	Afsprakenlijst BSH	208
Regels		211
Hoofdstuk 1	Inleidende regels	213
Artikel 1	Begrippen	213
Artikel 2	Wijze van meten	227
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	229
Artikel 3	Bedrijf - 1	229
Artikel 4	Bedrijf - 2	231
Artikel 5	Bedrijf - 3	232
Artikel 6	Bedrijf - 4	233
Artikel 7	Bedrijf - 5	234
Artikel 8	Bedrijf - 6	235
Artikel 9	Cultuur en ontspanning	236
Artikel 10	Gemengd - 1	237
Artikel 11	Gemengd - 2	239
Artikel 12	Gemengd - 3	241
Artikel 13	Gemengd - 4	243
Artikel 14	Gemengd - 5	245
Artikel 15	Gemengd - 6	247
Artikel 16	Gemengd - 7	248
Artikel 17	Gemengd - 8	249
Artikel 18	Gemengd - 9	250
Artikel 19	Groen	251
Artikel 20	Horeca - 1	252
Artikel 21	Horeca - 2	253
Artikel 22	Kantoor	254
Artikel 23	Maatschappelijk	255
Artikel 24	Natuur	256
Artikel 25	Recreatie	258
Artikel 26	Sport	259
Artikel 27	Verkeer - Hoofdverkeersweg	260
Artikel 28	Verkeer - Openbaar Vervoer	261
Artikel 29	Verkeer - Straat	262
Artikel 30	Verkeer - Verblijfsgebied	263
Artikel 31	Verkeer - Verblijfsstraat	264
Artikel 32	Water	266
Artikel 33	Wonen	267
Artikel 34	Voorlopige bestemming - Cultuur en ontspanning	269
Artikel 35	Voorlopige bestemming - Recreatie	271
Artikel 36	Voorlopige bestemming - Verkeer	272
Artikel 37	Leiding - Riool	273
Artikel 38	Waarde - Archeologie	275
Artikel 39	Waterstaat - Waterkering	277
Hoofdstuk 3	Algemene regels	279
Artikel 40	Anti-dubbeltelregel	279
Artikel 41	Algemene bouwregels	280
Artikel 42	Algemene gebruiksregels	281
Artikel 43	Algemene aanduidingsregels	282
Artikel 44	Algemene afwijkingsregels	283

Artikel 45	Algemene wijzigingsregels	285
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	287
Artikel 46	Overgangsrecht	287
Artikel 47	Slotregel	288
Bijlagen		289
Bijlage 1	Staat van Horeca-categorieën	290
Bijlage 2	Nota Parkeernorm Den Haag, inlegvel parkeernormen	295
Bijlage 3	Staat van bedrijven op bedrijventerreinen	298
Bijlage 4	Staat van bedrijven bij functiemenging	306

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor het bestemmingsplan

De gemeente Den Haag stelt om twee redenen een nieuw bestemmingsplan voor het plangebied Scheveningen Haven op.

Ten eerste maakt het bestemmingsplan het mogelijk om het projectdocument en het stedenbouwkundig plan Scheveningen Haven uit te voeren. De ambities voor Scheveningen-Haven zijn hoog: het wordt een gebied dat het hele jaar door aan bewoners en bezoekers interessante mogelijkheden biedt voor verblijf en vermaak. De bijzondere kwaliteiten die de haven onderscheidt van andere gebieden aan de kust, bieden volop mogelijkheden om een onderscheidend profiel te realiseren met een prettig woon- en verblijfsklimaat.

De aan het water gebonden functies zijn de dragers en de sfeermakers in het gebied. Dit geldt vooral voor de visserijsector en de strand- en zeilsporten. In aanvulling daarop is er een ambitieus programma vastgesteld voor vrijetijdsbesteding, met hotels, horeca, winkels en overige publieksaantrekkende functies. Bezoekers worden straks aangetrokken door de beleving van de haven gecombineerd met gebruik van één van de horecagelegenheden, een bezoek aan een winkel en het proeven aan cultuur. Een aantrekkelijk woonmilieu en aantrekkelijke publieksfuncties zullen het draagvlak vormen voor de voorzieningen en leiden tot levendigheid in alle seizoenen.

Deze ontwikkelingen worden in paragraaf 5.2 uitvoerig beschreven. Het bestemmingsplan bevat de juridisch-planologische vertaalslag van het stedenbouwkundig plan.

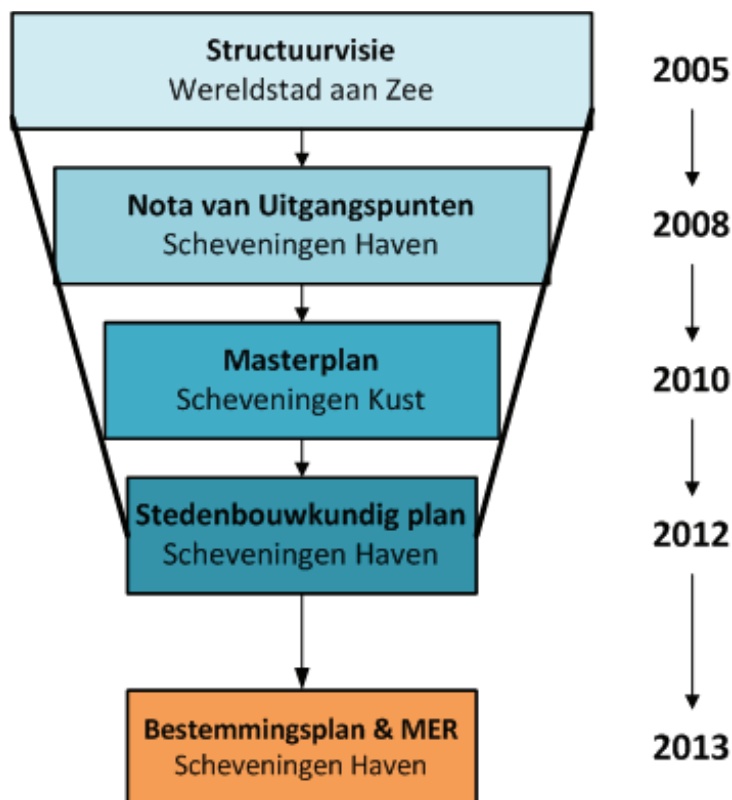
Ten tweede voldoet de gemeente met dit bestemmingsplan aan de in de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) opgenomen actualiseringsplicht. In de Wro is vastgelegd dat de gemeenteraad voor het gehele grondgebied van de gemeente één of meer bestemmingsplannen vaststelt en dat de bestemming van de gronden binnen een periode van tien jaar, gerekend vanaf de datum van de vaststelling van het bestemmingsplan, telkens opnieuw wordt vastgesteld. Met de actualisering van de vigerende bestemmingsplannen Scheveningen Haven, Scheveningen Dorp-west, Westduinen 1e herziening en Duindorp wordt aan deze verplichting voldaan.

1.2 Doel van het bestemmingsplan

Het doel van bestemmingsplan Scheveningen Haven is meerledig. Naast het vastleggen van de bestaande ruimtelijke structuur in een actueel juridisch-planologisch kader maakt het bestemmingsplan de uitvoering van het stedenbouwkundig plan mogelijk. Hiertoe wordt het gezoneerde industrieterrein verkleind. Binnen het gezoneerde industrieterrein kunnen namelijk geen geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) worden gerealiseerd. Ook de bijbehorende zonegrens wordt met dit bestemmingsplan aangepast. Het bestemmingsplan maakt tevens enkele nieuwe ontwikkelingen in het plangebied mogelijk en stelt randvoorwaarden aan deze ontwikkelingen.

1.3 Beschrijving van de planvorming

In het hierna volgende figuur zijn de belangrijkste beleidsdocumenten en jaren van bestuurlijke besluitvorming over Scheveningen Haven weergegeven. Hieruit blijkt dat de planvorming rondom Scheveningen Haven reeds vele jaren loopt en dat van een hoog abstractniveau (Structuurvisie) steeds verder is toegewerkt naar een bestemmingsplan voor Scheveningen Haven waarin de voorgenomen activiteiten vastgelegd worden.



Afbeelding Belangrijke documenten en besluitvorming van Scheveningen Haven in de afgelopen acht jaar

Structuurvisie Wereldstad aan Zee (2005)

De gemeente Den Haag heeft met de Structuurvisie Den Haag 2020 (2005) de lijnen uitgezet voor een sociaal en economisch sterke stad in een sterke regio. Den Haag wil ook in de toekomst een aantrekkelijke stad blijven voor bewoners, bezoekers, werknemers en ondernemers, met een gevarieerd aanbod aan woon- en werkmilieus, voorzieningen, cultuur en vermaak. In de structuurvisie zijn ook de kansen beschreven voor de kust: Scheveningen moet dé badplaats van Noordwest-Europa en het tweede centrum van Den Haag worden. Een badplaats met internationale allure, 365 dagen per jaar aantrekkelijk voor bewoners en bezoekers. De zwaartepunten zijn Scheveningen-Bad en Scheveningen Haven, met Scheveningen-Dorp als kleinschalig en rustig gebied daartussenin.

De gemeentelijke Structuurvisie geeft het globale planologisch raamwerk waarbinnen de ontwikkeling van Scheveningen Haven plaatsvindt. Bij het vaststellen van de Structuurvisie door de gemeenteraad is een amendement aangenomen. In dat amendement is vastgelegd dat bij ontwikkelingen aan de kust (Scheveningen en Kijkduin) de aantallen woningen, die in de structuurvisie zijn genoemd niet leidend zijn.

Nota van Uitgangspunten 2008

De gekozen variant voor Scheveningen Haven met een concentratie van de visserijsector op het Noordelijk Havenhoofd en de ontwikkeling van het Norfolk-terrein tot een stedelijk woon- en recreatiegebied is uitgewerkt in de Nota van Uitgangspunten 'Scheveningen Haven, Parel aan Zee' (gemeente Den Haag, 2008).

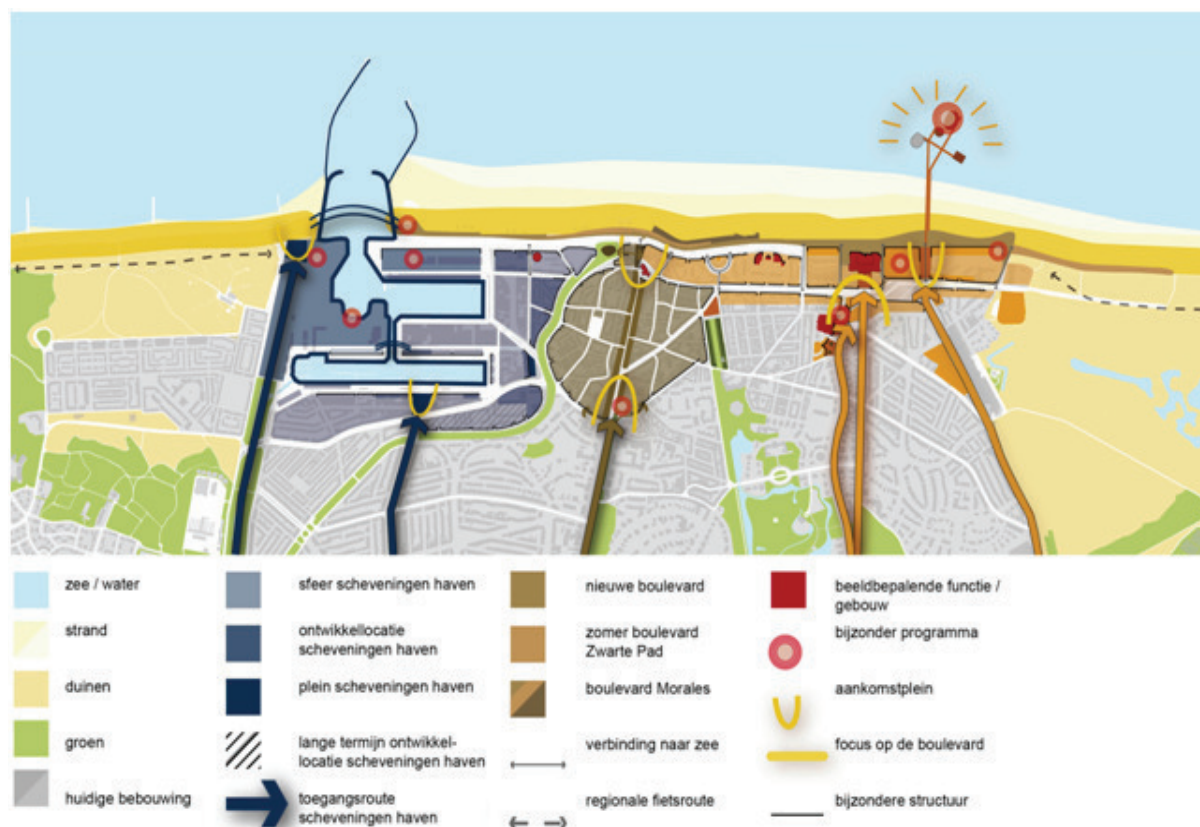
Masterplan Scheveningen Kust 2010

In het Masterplan Scheveningen Kust (gemeente Den Haag, 2010) zijn de gestelde uitgangspunten, ambities en programma vanuit de Nota van Uitgangspunten één op één opgenomen. Het Masterplan betreft echter niet alleen de ontwikkeling van Scheveningen Haven, maar ook de ontwikkeling van Scheveningen-Bad, -Dorp en de versterking van de onderlinge relaties tussen deze gebieden, zie

onderstaande figuur. Voor dit Masterplan is tevens een plan-m.e.r. doorlopen.

In dit planMER is geconstateerd dat de voorgenomen activiteiten van het Masterplan de grenzen van de beschikbare milieuruimte opzoeken. De belangrijkste randvoorwaarden en aandachtspunten vanuit het planMER, het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. en de ingebrachte zienswijzen zijn samengebracht in een 'agenda voor de verdere uitwerking van het Masterplan', dat als onderdeel van het Masterplan is vastgesteld. Deze agenda is bijgevoegd bij het milieueffectrapport voor Scheveningen Haven en heeft onder andere geleid tot een aanpassing van het te realiseren programma.

Met het vaststellen van het Masterplan Scheveningen Kust heeft de gemeenteraad definitief gekozen voor het handhaven en versterken van de visserijsector op het Noordelijk Havenhoofd en de herontwikkeling van het Norfolkgebied tot een stedelijk gebied waarbij wonen, werken en recreëren op hoog niveau centraal staan. Deze uitgangspunten komen overeen met de resultaten van de onderhandelingen die het College van Burgemeester en Wethouders in de afgelopen jaren heeft gevoerd met marktpartijen en de visserijsector.



Afbeelding Masterplan Scheveningen Kust (2010)

Veranderende omstandigheden leiden tot aanpassing van de plannen

Gesignaleerde wensen van bewoners, bedrijfsleven (samengebracht in een klankbordgroep), de politiek en tot slot veranderde marktomstandigheden hebben ertoe geleid dat bij de uitwerking van de Nota van Uitgangspunten onderdelen zijn aangepast en nieuwe keuzes zijn gemaakt (voorbeelden hiervan zijn het openhouden van de Derde Haven in plaats van deze te dempen voor parkeervoorzieningen, een lager aantal woningen en minder m² commercieel programma). Door deze aanpassingen is het mogelijk om Scheveningen Haven op een realistische wijze te kunnen ontwikkelen: het draagvlak en de economische haalbaarheid van het plan is vergroot.

Stedenbouwkundig plan (2012)

In 2009 is een samenwerkingsovereenkomst gesloten met de winnaar van de ontwikkelcompetitie Scheveningen Haven, zijnde het consortium ING/ASR/Malherbe. In 2012 is het bijbehorende stedenbouwkundig plan (Urbis Stadsontwerp, 2012) opgesteld en is ervoor gezorgd dat de plannen

haalbaar, maakbaar en faseerbaar zijn in de huidige marktomstandigheden.

Het Stedenbouwkundig plan is de resultante van een jarenlang beleidsmatig proces in samenwerking met marktpartijen, burgers, visserij en de gemeente. De opgestelde doelstellingen/ambities zijn in dit Stedenbouwkundig plan duidelijk te herkennen. Wel zijn op basis van input van de Klankbordgroep, gesignaleerde wensen van bewoners, bedrijfsleven, het politiek bestuur en tot slot veranderende marktomstandigheden enkele onderdelen aangepast ten opzichte van de Nota van Uitgangspunten Scheveningen Haven en het Masterplan Scheveningen Kust. Deze wijzigingen in ambities en programma zijn weergegeven in het milieueffectrapport.

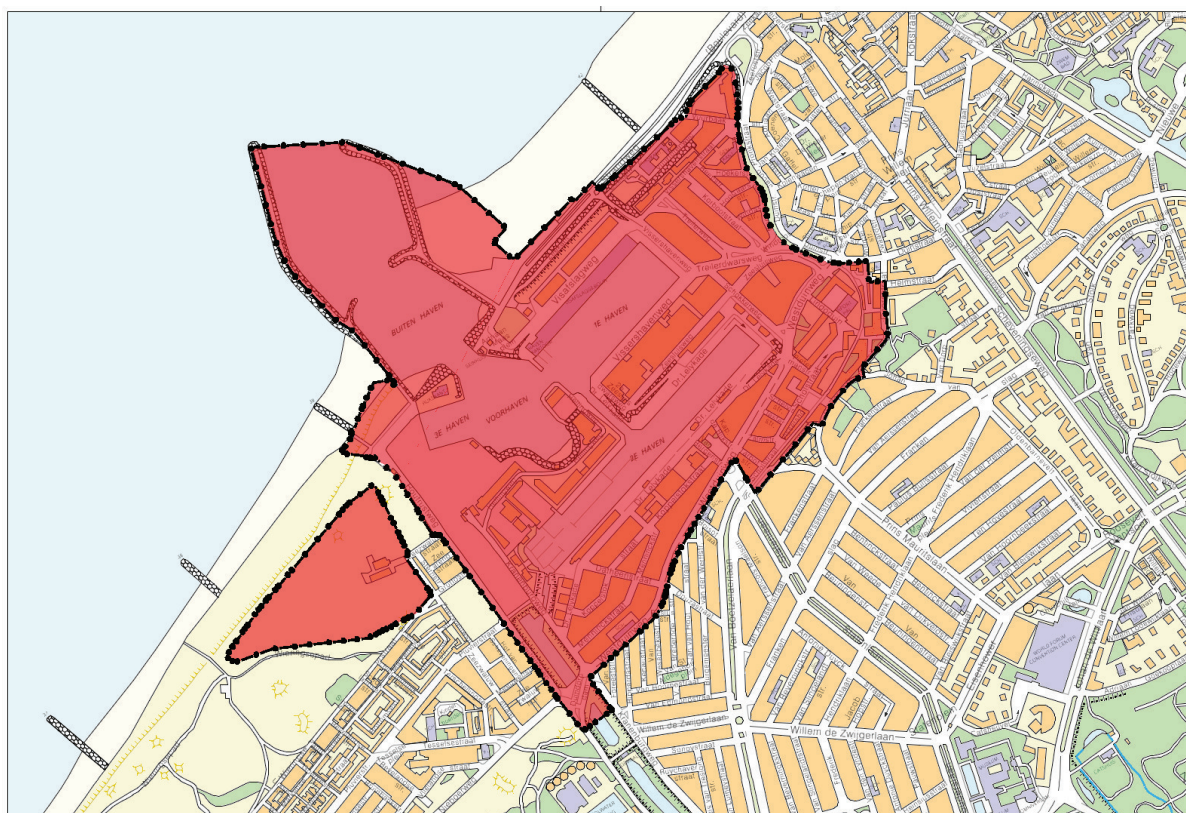
Tevens heeft de gemeente met de visserijsector een intentieovereenkomst gesloten (2012) om het gebiedsconcept Scheveningen Haven, met versterking van de sector op het Noordelijk Havenhoofd, verder uit te werken. Het Stedenbouwkundig plan vormt de basis voor het opstellen van het ontwerp-bestemmingsplan en de m.e.r.-procedure.

Bestemmingsplan Scheveningen Haven (2013)

Het nu voorliggende bestemmingsplan vormt een eindstation van de planvorming rondom Scheveningen Haven. Tevens is hierbij een milieueffectrapportage uitgevoerd. Deze is als bijlage dit het bestemmingsplan gevoegd. In het milieueffectrapport is een uitgebreidere beschrijving van de planvorming van Scheveningen Haven weergegeven. Hierbij is ook ingegaan op de rol van het milieu bij de planvorming.

1.4 Begrenzing van het plangebied

Het plangebied omvat de haven en de directe omgeving, het Norfolkterrein, de Dr. Lelykade en omgeving, de Kompasbuurt en de locatie van het zendstation van Defensie in het Westduinpark. Een kaart met de begrenzing van het plangebied is hieronder opgenomen.



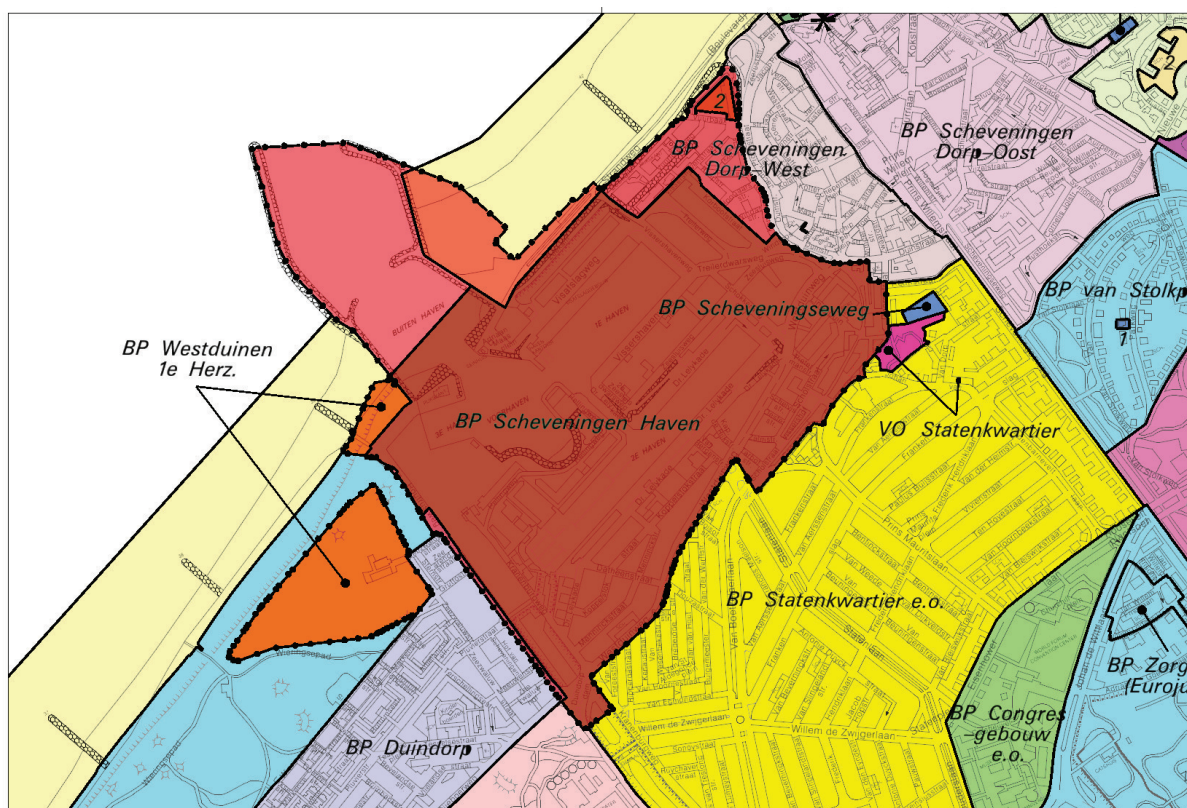
Afbeelding ligging in de stad

1.5 Geldende planologische regelingen

1.5.1 Vigerend bestemmingsplan

Het bestemmingsplan Scheveningen Haven vervangt (gedeeltelijk) de volgende bestemmingsplannen:

bestemmingsplan	vastgesteld	onherroepelijk
Scheveningen Haven	2 juli 1998	6 maart 2002
Scheveningen Dorp-west	8 januari 1979	15 juni 1984
Westduinen 1e herziening	28 april 1988	7 februari 1991
Bestemmingsplan Strand	27 november 2008	1 september 2010
Bestemmingsplan Duindorp	23 september 2004	15 februari 2005



Afbeelding vigerende bestemmingsplannen

1.5.2 Parapluherzieningen

Naast bestemmingsplannen die op een specifiek plangebied van toepassing zijn, kent de gemeente Den Haag een aantal parapluherzieningen die op heel het gemeentelijke grondgebied van toepassing zijn en die door dit bestemmingsplan voor wat betreft het plangebied worden vervangen:

- Parapluherziening Detailhandel Vuurwerk. In het bestemmingsplan Parapluherziening Detailhandel Vuurwerk (2004) is het beleid van de gemeente Den Haag neergelegd ten aanzien van de vestiging van detailhandelsbedrijven die zich bezighouden met de verkoop en opslag van consumentenvuurwerk.
- Parapluherziening Seksinrichtingen. De regeling in de gemeentelijke leefmilieuverordeningen die seksinrichtingen verbiedt, is geïntegreerd in en vervangen door het bestemmingsplan Parapluherziening Seksinrichtingen (2003) waarmee aan alle geldende bestemmingsplannen in de gemeente Den Haag een regeling werd toegevoegd ten aanzien van seksinrichtingen.
- Parapluherziening Archeologie. De parapluherziening heeft betrekking op gebieden met een vastgestelde archeologische waarde of archeologische verwachting. In dit plan is ter bescherming

van archeologische waardevolle gebieden de dubbelbestemming 'Waarde (archeologie)' toegevoegd en zijn regels opgenomen die het mogelijk maken voorwaarden met betrekking tot archeologie te verbinden aan bouwvergunning.

De wijze waarop bestemmingsplan Scheveningen Haven het beleid in de parapluherzieningen vervangt, is beschreven in Hoofdstuk 5.

1.6 Leeswijzer

In hoofdstuk 1 is de aanleiding voor het opstellen van een bestemmingsplan voor het plangebied Scheveningen Haven aangegeven. Ook zijn de doelen die met het bestemmingsplan worden beoogd, omschreven. Om deze doelen in een bestemmingsplan gestalte te geven wordt enerzijds in hoofdstuk 2 de bestaande situatie beschreven, anderzijds is voor de verduidelijking van een deel van de doelen in de hoofdstukken 3 en 4 een selectie gemaakt uit de relevante beleidsnota's en regelingen die op dit plangebied van toepassing zijn. Daaruit zijn vervolgens beleidsuitspraken voor het plangebied afgeleid. Hoofdstuk 3 bevat de beleidsuitspraken ten aanzien van ruimtelijk en sectoraal beleid, hoofdstuk 4 ten aanzien van de milieukwaliteitseisen en het milieubeleid. Bij de keuze van bestemmingen in hoofdstuk 5, is aangegeven welke bestemmingen en bestemmingsregelingen uit deze beleidsuitspraken zijn afgeleid voor de bestaande (en de te ontwikkelen) situatie. In dit hoofdstuk worden buiten de planbeschrijving, ook de gekozen bestemmingen en bestemmingsregelingen globaal beschreven. Op de economische uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan wordt in hoofdstuk 6 ingegaan. In hoofdstuk 7 wordt de procedure van het bestemmingsplan beschreven.

Hoofdstuk 2 Beschrijving van de bestaande situatie

2.1 Inleiding

Om te beschrijven op welke wijze rekening wordt gehouden met de verschillende waarden in het gebied en de verhoudingen van het plangebied tot het aangrenzende gebied, worden achtereenvolgens de ontstaansgeschiedenis, het cultureel erfgoed, de ruimtelijke structuren die in de loop van de tijd zijn ontstaan en de functionele opbouw van het plangebied beschreven.

2.2 Ontstaansgeschiedenis

De oudste vermelding van de naam Scheveningen dateert van ca. 1280. Van een dorp met die naam horen we echter pas iets rond het midden van de 14de eeuw. Vermoedelijk heeft het zijn ontstaan te danken aan de opkomst van Den Haag, dat een afzetgebied vormde voor de vis en de vissersbevolking daarmee een economische basis verschafte.

In 1886 werd een (stoom)tramweg in gebruik genomen tussen het Haagse station Hollands Spoor en het dorp Scheveningen. Het eindpunt lag aan de Duinstraat en was voorzien van een goederenaccommodatie. Twee jaar later werd de tramweg naar het strand verlengd. Een directe, open verbinding tussen het Haagse stelsel van grachten en de zee werd in 1889 gerealiseerd in de vorm van het Verversingskanaal. Hiertoe werd op een afstand van ongeveer 1200 meter ten zuidwesten van het dorp Scheveningen een doorgraving door de duinen gemaakt. Tussen het dorp en het kanaal werd een weg aangelegd, de Westduinweg.

Tot halverwege de 19^e eeuw beperkte de Scheveningse visserij zich tot kustvisserij met behulp van bomschuiten die op het strand getrokken werden.

In mei 1898 kwam de raadscommissie met een verslag en een ontwerp voor een zogenaamde bommenhaven. Het ontwerp was van de hand van de waterstaatsingenieurs H.E. de Bruijn en A.A. Bekaar en de directeur gemeentewerken I.A. Lindo. Nog datzelfde jaar werd besloten de haven, begroot op ruim 2 miljoen gulden, aan te leggen. Het plan behelsde een kleine getijhaven, die volgens de wet van juli 1899 om defensieve redenen niet dieper mocht zijn dan twee meter beneden A.P. of wel bij hoog water 3.01 en bij laag water 1.38 meter. De haven was geprojecteerd in het duingebied tussen de monding van het in 1889 gegraven Verversingskanaal (dat toen nog in zee uitmondde) en de vuurtoren. Al snel bleek de haven niet goed te functioneren. Door de geringe diepte liepen veel bommen bij het invaren vast. Ook bleek de haven geen veilige ligplaats bij slecht weer. Bij noord- en westenwind plantte de deining van de zee zich er voort. Bovendien bleek dat bij een volle haven er gebrek aan los- en laadruimte was. Hoewel al in 1905 plannen werden gemaakt om de haven te verbeteren onder meer door het aanleggen van een tweede binnenhaven landinwaarts zou het tot 1921 duren voordat het Haags gemeentebestuur besloot om uit te breiden. Probleem was de geringe diepte van de buitenhaven (in 1920 nog maar 1.40 meter diep) welke volgens het rijk, verantwoordelijk voor dit deel van de haven, onmogelijk goed op diepte te houden was. Hieruit concludeerde B&W dat het dan ook geen zin had om kosten te maken voor een tweede binnenhaven. Op initiatief van dr. Lely, die vanaf 1908 zitting had in het Haagse college van B&W, verklaarde het rijk in 1920 dat het probleem opgelost kon worden door verlenging van de havenhoofden. Deze toezegging was voldoende voor het Haags gemeentebestuur om de geplande uitbreiding te realiseren.

Dorp en haven waren toen nog duidelijk door een duingebied van elkaar gescheiden. Bij de inrichting werd er van uitgegaan dat de kaden door 'sporen' ontsloten zouden worden. Dit is terug te vinden in het patroon en het brede profiel van de straten in het plangebied waarin de spoorbogen te zien zijn. Dit zijn de Zeesluisweg, de Treilerdwarsweg en de Korbootstraat. Tot de daadwerkelijke aanleg van het spoor is het echter nooit gekomen. Aan de ander kant van het Verversingskanaal werden ondertussen arbeiderswoningen in Duindorp gebouwd tussen 1915 en 1930.

Veel reders pachtten grond van de gemeente in de havens, waarop ze hun bedrijfsgebouwen lieten neerzetten. De strook grond tussen de eerste en tweede binnenhaven (Vissershavenweg en Zeesluisweg) werd vanaf 1913 door de gemeente in erfpacht uitgegeven. Op de langgerekte kavels kwamen pakhuizen, taanderijen, boetzolders en overige bedrijfsgebouwen.

In 1923 werd daadwerkelijk begonnen met de aanleg van een tweede binnenhaven die door middel van

een smalle doorvaart 'De Pijp' in verbinding gebracht zou worden met de eerste binnenhaven. Tevens werd een schutsluis gemaakt die de tweede binnenhaven verbond met het Verversingskanaal. Aan de noordzijde kwam een hellingbaan.

Met afmetingen van 800 bij 90 meter werd deze binnenhaven bijna twee maal zo groot als de eerste binnenhaven. Tegelijkertijd met de aanleg werd de buitenhaven een meter dieper uitgebaggerd. In 1931 was het werk voltooid en vond een feestelijke opening plaats. Een herdenkingsbank geplaatst op de kop van de strandweg met de op de leuning gebeeldhouwde tekst "In het jaar 1931 bij de opening van de tweede haven aan de gemeente geschonken door de bevolking van Scheveningen" herinnert hier nog aan. Een deel van de visserijactiviteiten verhuisde mee. Zo werd in 1935 het huidige visafslaggebouw in gebruik genomen.

Ook aan de Dr. Lelykade en de Hellingweg ontstond vanaf 1931 bedrijfsbebouwing gerelateerd aan de havens. Langs de kaden werden pakhuizen, rokerijen en andere bedrijfsgebouwen gebouwd. Tussen haven en Westduinweg ontstond een wijkje waar onder andere rokerijen, kuiperijen en vishandelaren zich vestigden. Een ander deel kreeg een meer uitgesproken woonfunctie. De huizen met hun hoge pannendaken en fraai gelakte voordeuren straalden deftigheid uit en werden veelal betrokken door schippersgezinnen. De drie straten van het wijkje - Koppelstokstraat, Datheenstraat en Menninckstraat - zijn vernoemd naar personen die een rol speelden bij de inname van Den Briel door de Watergeuzen. Na de Tweede Wereldoorlog nam de betekenis van de visserij geleidelijk af en verdwenen de kleinere vissersschepen. De tweede haven kreeg steeds meer een recreatieve en toeristische functie. Langs de Vissershavenweg, gericht op de eerste binnenhaven, verrezen de tot vier lagen hoge bakstenen pakhuizen waarachter meer kleinschalige bebouwing als taanderijen en droogschuren verrezen.

In het begin van de jaren vijftig kwamen de eerste transportschepen en werd er een begin gemaakt met sportvisserij. Dit was mede mogelijk doordat het oude havenbekken van de Eerste Haven verdiept werd en een deel van de vissersvloot terugverhuisde naar de Eerste Haven. Na een terugval in de eerste jaren na de Tweede Wereldoorlog bereikte de Scheveningse haringvisserij in de jaren vijftig haar absolute hoogtepunt. Meer dan 50% van de totale aanvoer van haring in Nederland liep via Scheveningen. Toen in 1965 de nieuwe visafslag aan de Eerste Haven in gebruik werd genomen, werd de Tweede Haven het domein van toeristisch-recreatieve activiteiten, terwijl de Eerste Haven op visserij gericht bleef. In 1972 werd een jachthaven in de Tweede Haven geopend. In 1973 werd ten behoeve van transportbedrijf Norfolk Line de Derde Haven gegraven en de kop van het Verversingskanaal gedempt. Tenslotte leidden de veranderingen in de bedrijfsvoering van de verre visserij ertoe dat de bestaande bebouwing op het schiereiland plaats maakte voor grote koel- en vrieshuizen.

Tussen 1968 en 1972 zijn de havenhoofden van de buitenhaven verlengd, het zuiderhoofd met 730 meter; het noorderhoofd met 580 meter. Een belangrijke uitbreiding vond plaats in 1972-1973. Deze bestond uit de aanleg van een terminal en een derde insteekhaven op het terrein ten zuidwesten van de voorhaven.

Tegen het eind van de jaren zestig liep de binnenlandse vraag naar de 'gewonere' vissoorten zoals haring terug. Ook trad het verschijnsel van overbevissing op dat tot een afname van de aanvoer leidde. Daarnaast ging de schaalvergroting door. Dit alles leidde tot een drastische afname van het aantal arbeidsplaatsen in de visserij. Vervolgens werden de zogeheten vrieshektrailers in gebruik genomen. Deze boden de mogelijkheid om vis aan boord te bevriezen waardoor nieuwe, verder weg gelegen gebieden binnen het bereik kwamen. De vrieshektrailer was als het ware een varend visverwerkend bedrijf en dat betekende dat de havengebondenheid van de schepen afnam.

Na veertig jaar een vaste verschijning in de haven te zijn geweest heeft de Norfolkline in 2005 besloten Scheveningen te verlaten om elders een nieuwe plek te zoeken. Na deze bekendmaking stelde het gemeentebestuur een adviescommissie in onder voorzitterschap van prof. Dr. A van der Zwan om de gemeente te adviseren over de toekomst van het vrijkomende gebied.

Het college nam 31 januari 2006 het besluit om twee varianten nader uit te laten werken, namelijk één waarbij de visserijsector wordt geconcentreerd op het Norfolkterrein met stedelijke en-of recreatieve functies op het Noordelijk Havenhoofd en één waarbij de functieverdeling precies andersom is. Nadat eerst een voorkeur van de visserijsector was om 'over te stappen' richting Norfolk, is later door de sector aangegeven liever te blijven op het Noordelijk Havenhoofd vanwege kapitaalvernietiging die integrale verhuizing met zich mee zou brengen. Na diverse marktconsultaties werd gekozen voor het verder uitwerken van de variant waarbij het Noordelijk Havenhoofd in samenwerking met de visserijsector zal

worden herontwikkeld tot een modern en op de huidige behoeften van de visserijbedrijven toegesneden bedrijfengebied, terwijl het Norfolkterrein wordt herontwikkeld tot een aantrekkelijk stedelijke woon- en recreatiegebied.

De bovengenoemde keuze is uitgewerkt in de Nota van Uitgangspunten 'Scheveningen-Haven, Parel aan Zee', die op 14 februari 2008 is vastgesteld door de gemeenteraad. In het Masterplan Scheveningen Kust, vastgesteld in januari 2010 is deze visie nogmaals bekrachtigd.

Scheveningen Haven is het laatste decennium behoorlijk in beweging gebleven. Kleine en grote nieuwbouwprojecten hebben het licht gezien, waaronder de horecapaviljoens op de kop van de Tweede Haven, gebouw de Viermaster op het Schiereiland, het Nautisch Centrum op Landhoofd C en diverse projecten langs de Dr. Lelykade.

2.3 Cultureel erfgoed

Cultureel erfgoed omvat 'sporen, objecten en patronen/structuren die, zichtbaar of niet zichtbaar, onderdeel uitmaken van onze leefomgeving en een beeld geven van een historische situatie of ontwikkeling. Het omvat zowel het archeologisch, historisch-(steden)-bouwkundig als het historisch-landschappelijk erfgoed.

In deze paragraaf staat een beschrijving van de in het plangebied Scheveningen Haven aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten.

Scheveningen Haven is niet aangewezen als beschermd stadsgezicht. De naastgelegen wijken Statenkwartier (rijksbeschermd stadsgezicht) en Scheveningen Dorp (gemeentelijk beschermd stadsgezicht) hebben wel deze status.

Cultuurhistorische verkenning

De cultuurhistorische verkenning Scheveningen-Kuststrook bevat een apart hoofdstuk over Scheveningen Haven. Het belang van het gebied moet meer gezocht worden in aanleg en structuur van de havens dan in de kwaliteit van de individuele bebouwing - enige uitzonderingen daargelaten - die meestal dateert van na de oorlog.

De belangrijkste ruimten van de havens zijn de ruime kades waar het laden en lossen van de schepen plaatsvindt. Zij vormen een buffer tussen de havenbekkens en de bebouwing en zijn sterk bepalend voor de sfeer en belevingswaarde van de havens.

Aan de zuidzijde wordt het havengebied begrensd door een woonwijkje (Mennickstraat e.o.) opgetrokken in rode baksteenarchitectuur met diepliggende voegen, die kenmerkend is voor de Haagse woningbouw tussen 1930 en 1940.

Een grote visafslag werd in 1935 in gebruik genomen aan de Dr. Lelykade langs de tweede binnenhaven. Deze visafslag bestaat uit een 150 meter lange houten loods onder een over de gehele lengte doorlopend karakteristiek zadeldak met op de nok een lichtkap. Met de bouw van een nieuwe visafslag in 1964 aan de eerst binnenhaven verloor het zijn oorspronkelijke functie. Tegenwoordig zijn er restaurants in gevestigd waardoor de gevels, met name aan de Dr. Lelykade, een negatieve verandering hebben ondergaan. Toch blijft de loods door haar vorm met geprononceerd daksilhouet en materiaalgebruik een belangrijk cultuurhistorisch element in de haven van Scheveningen.

De dynamische na-oorlogse ontwikkeling van de haven heeft tot ingrijpende verandering van het bebouwingsbeeld geleid.

De voormalige bedrijfswoning aan de Hellingweg 123 vormt een beeldbepalend element. Deze uit de jaren dertig daterende woning is kenmerkend voor de bouwwijze van die tijd met een opvallend geprononceerde smalle, hoge kapvorm.

De oudste bebouwing rondom de havens bestaat uit een voormalige sluiswachterswoning met kantoor aan de Kranenburgweg 200-202 bij de toegang tot het Norfolkterrein, dat tot de infrastructuur van het in 1889 gereed gekomen verversingskanaal (ook bekend als afvoerkanaal) behoort. Het pand dateert uit de jaren tachtig van de 19^e eeuw en is opgetrokken in eclectische stijl, kenmerkend voor veel waterstaatsobjecten uit die tijd. Met het dempen van het laatste deel van het verversingskanaal is wel de relatie met het water verdwenen.

De volgende waardevolle cultuurhistorische elementen kunnen worden onderscheiden:

- de havenaanleg, met name de vooroorlogse onderdelen;

- de ruimtelijke werking van de onbebouwde kades met het water van de havens in combinatie met de betrekkelijk geringe bouwhoogte.

In het plangebied zijn de volgende rijksmonumenten opgenomen:

- De Vuurtoren van Scheveningen aan de Zeekant 12, is ontworpen door Quirinus Harder en werd in 1875 opgeleverd. De rode twaalfzijdige gietijzeren toren heeft een hoogte van 49 meter en een lichtbereik van 29 zeemijlen (53,5 kilometer). De toren heeft de status van rijksmonument;
- Zeekant 7-11: Woningen bij de vuurtoren uit 1875;

Een plaatsingsprocedure is in voorbereiding ten behoeve van het gebouw van de huidige Visafslag aan de Visafslagweg op het Noordelijk Havenhoofd.

Het volgende gebouw is aangewezen als gemeentelijk monument:

- Kranenburgweg 201: voormalige sluiswachterswoning annex kantoor behorend tot de infrastructuur van het verversingskanaal uit de jaren tachtig van de 19^e eeuw.

Er is een plaatsingsprocedure in voorbereiding ten behoeve van de visrokerij en rederij met gemetselde schoorsteen aan de Dr. Lelykade 188-194 uit 1935.

Andere karacteristieke panden opgenomen in het tussen 1985 en 1990 uitgevoerde "Monumenten Inventarisatie Project" (MIP), zijn:

- Dr. Lelykade 68 en 70: bedrijfspand van de voormalige Radio Holland uit 1950 naar ontwerp van de architecten A. van Haaren en H.M. Oudeaal;
- Hellingweg 123: voormalige bedrijfswoning uit de jaren dertig;
- Westduinweg 194: Kerk;
- de herdenkingsbank uit 1931 aan de kop van de strandweg.

2.3.1 Archeologie

Het bestemmingsplangebied is volgens de Nieuwe Geologische kaart van Den Haag en Rijswijk compleet gelegen in een met stuifzand overdekt strandwallenlandschap. Dit landschap heeft zijn vorm gekregen vanaf ca. 5000 v. Chr. door het ontstaan van zandruggen parallel aan de kustlijn. Door vorming van steeds nieuwe strandwallen werd de kustlijn langzamerhand naar het westen toe verlegd.

Scheveningen Haven ligt op een met stuifzand overdekte strandwal, die rond 2000 v. Chr. is ontstaan. Nadat deze strandwal werd gevormd is er verder zeewaarts nog een strandwal geweest, de kustlijn lag een stuk verder in zee. Deze strandwal is door kustafslag vanaf de 11^{de} eeuw weer opgeruimd. Het vrijgekomen zand werd weer door de zee op het land gedeponneerd en door de wind steeds verder landinwaarts gebracht. Op die manier raakte de kuststrook bedolven onder een steeds dikker worden zandpakket (Laag van Den Haag of Jong Duin).

Strandwallen hebben een hoge archeologische verwachting. Deze zandruggen waren al vrij snel na hun ontstaan bewoonbaar en ook heel aantrekkelijk voor onze verre voorouders. In dit deel van Scheveningen kunnen er dan ook op of in het zand van de strandwal (Laag van Voorburg) bodems met sporen en resten van bewoning en gebruik worden aangetroffen vanaf de bronstijd tot in de (vroege) middeleeuwen. Het gaat daarbij om huisplaatsen, nederzettingen, grafvelden of akkers). Dergelijke bodems zijn bijvoorbeeld aangetroffen aan de Dr. Lelykade en de Doornstraat. Gedeeltelijk zijn deze bij de verstuiwingen vanaf de 11^{de} eeuw weer geërodeerd. Deze erosie is echter zeer plaatselijk (stuifkuilen) en niet te voorspellen. Andere delen van het gebied zijn juist weer snel bedekt met zand en heel goed geconserveerd. Daarom heeft het hele gebied een hoge archeologische verwachting.

Het is onwaarschijnlijk dat tijdens de genoemde stuiffasen bewoning ter plekke goed mogelijk was. Het gebied heeft daarom geen hoge verwachting voor archeologische sporen uit de late middeleeuwen en nieuwe tijd. Wel zal in die perioden het gebied kleinschalig gebruikt zijn voor landbouw en begrazing.

Het gebied was tot ver in de 19^{de} eeuw onbebouwd. Voor de ontwikkeling van de eerste haven in 1903 werd het gebied geëgaliseerd. Rond 1930 werd de tweede haven aangelegd en werden de gronden eromheen in ontwikkeling genomen. Rond de haven vestigden zich veel haven- en visserijgerelateerde bedrijven.

Hoewel tot nu toe binnen het bestemmingsplangebied geen daadwerkelijke vondsten zijn gedaan, maakt bovenstaande duidelijk dat het een archeologische verwachting heeft voor de periode bronstijd tot en met vroege middeleeuwen.

Voor de pre- en vroeghistorische periodes geldt dat door de overstuivingen van de Laag van Den Haag de betreffende archeologische niveaus bedekt zijn geraakt met een dikke laag zand. Dat is de conservering daarvan ten goede gekomen, zoals blijkt uit opgravingen die net buiten het plangebied zijn uitgevoerd en een schat aan archeologische gegevens hebben opgeleverd (gedoeld wordt op de Romeinse militaire nederzetting aan de Scheveningseweg en de vroegmiddeleeuwse nederzetting aan het Frankenslag). Soortgelijke vindplaatsen zijn binnen het plangebied niet ondenkbaar.

Bovenstaande houdt in dat in principe voor het gehele bestemmingsplangebied een archeologische verwachting geldt. Uitzonderingen vormen het strand en de waterpartijen van de haven en het verversingskanaal. Eventuele archeologische waarden zijn hier verdwenen.

In paragraaf 4.14 wordt nader op het aspect archeologie ingegaan.

2.4 Ruimtelijke structuur

2.4.1 Stedenbouwkundige structuur

Het strand met de boulevard, het verversingskanaal met zijn groenstroken en de elementen in de haven zelf zijn van groot belang voor de ruimtelijke structuur in dit deel van Scheveningen. Zij bepalen de ruimtelijke inrichting ervan. Zij vormen een stedelijk raamwerk of “framework” en zijn de dragers van de ruimtelijke structuur.

De boulevard loopt dankzij het boulevardplan De Solá Morales door van het Noorderstrand tot aan het noordelijk havenhoofd. Dit versterkt de lijn langs de kust en de ruimtelijke verbinding tussen de haven en de rest van Scheveningen.

De groene zone van het verversingskanaal is een lijn die bijna loodrecht op het strand staat. Het is een bepalend ruimtelijk element, een lijn die een verbinding legt tussen dit deel van Scheveningen en het centrum van Den Haag. De Houtrustweg en vooral de Kranenburgweg langs het kanaal zijn belangrijk voor de ontsluiting van Scheveningen-Haven. De lijn van het strand met de boulevard en die van het verversingskanaal kruisen elkaar op de plaats waar nu de windmolen staat ten zuiden van de havenmond.

Midden in het plangebied ligt De Kom, die met zijn kades een dominante plaats inneemt. Ook de andere havenbekkens bepalen met de strakke belijning van hun kades de ruimtelijke inrichting van het gebied. Dat geldt ook voor de smalle doorvaart tussen de Eerste en Tweede Haven (de zogenaamde Pijp), de havenmond en de binnenste en buitenste havenhoofden.

In de opbouw van het plangebied komen grote hoogteverschillen voor. De duinen en de dijk op het Noordelijk Havenhoofd zijn de hoogste punten in het gebied. Op het Norfolkterrein is sprake van een geleidelijke daling. Het maaiveld loopt af van 6,5 meter boven NAP bij de sluis naar 3,0 meter boven NAP bij de Derde Haven.



Kaart deelgebieden

Buitenhaven

De Buitenhaven bestaat uit twee delen. Het grotere, buitenste deel wordt begrensd door twee uit betonblokken opgetrokken hoofden van ongelijke lengte, die een opening naar zee van 200 meter vrijgeven. De grootste breedte van dit deel bedraagt 350 meter, het kleinere deel, dat symmetrisch van vorm is, ligt tussen oude, bakstenen damwanden (de oorspronkelijke havenhoofden). De breedte van dit deel is ongeveer 250 meter, die van de opening tussen beide delen 120 meter. De grootste lengte van de Buitenhaven is 700 meter.

Voorhaven

De Voorhaven staat aan drie zijden in verbinding met andere havenbekkens: de Buitenhaven, de Derde Haven en de Eerste Haven. Aan de vierde zijde bevindt zich een golfuitloopkom (de Kom) met een talud, met daarin een betonnen hellingbaan die gebruikt wordt voor het te water laten van kleine boten ten behoeve van recreatieve en professionele doeleinden. De toegang tot de Voorhaven is 75 meter breed.

Eerste Haven

De Eerste Haven is een rechthoekig bekken met een lengte van 400 meter en een breedte van 140 meter. Aan de kopse kant en aan de lange zijde van het Schiereiland zijn kademuren; aan de andere lange zijde staat het gebouw van de Visafslag. De toegang vanuit de Voorhaven heeft een breedte van 35 meter. De diepte is 8 meter. Aaneengesloten bebouwing rondom verleent de Eerste Haven het karakter van een (besloten) stedelijke ruimte.

De Eerste Haven wordt vooral gebruikt voor het lossen van verse vis aan de visafslag en het lossen (aanvoer) en laden (export) van bevroren vis aan de tegenoverliggende zijde. Het aantal schepen, dat zich tegelijkertijd in de haven bevindt, wisselt sterk. De kade aan de kopse kant van de haven wordt, behalve door de kustvisserijschepen, ook gebruikt door bezoekende (Marine-)schepen. De Eerste Haven verleent via de 'Pijp' toegang tot de Tweede Haven.

Tweede Haven

De rechthoekige Tweede Haven is met een lengte van 800 meter en een breedte van 80 meter de grootste van de drie binnenhavens. De 'Pijp', die de haven ongeveer in het midden ontsluit, verdeelt haar in twee delen. Het noordoostelijke deel vertoont grote uiterlijke gelijkenis met de Eerste Haven (kademuren, kaden en omringende bebouwing). Het zuidwestelijke deel, dat via een sluis in verbinding staat met het Verversingskanaal, heeft een ander karakter. De kademuur aan de zuidwestzijde wordt onderbroken door een betonnen hellingbaan. De kopse kant, tussen de hellingbaan en de sluis, is voorzien van een talud. Rondom bevinden zich kaden, die ten dele bebouwd zijn, en open ruimten. Van enige samenhang tussen de omringende bebouwing is nauwelijks sprake. In het bekken zelf is een hoeveelheid steigerwerk aanwezig. Het gebruik van de Tweede Haven is zeer gemengd. Meest in het oog springend is de jachthaven, in de zuidwestelijke helft van het havenbekken. In deze helft worden ook schepen aangetroffen, die voor onderhoud of reparatie de sleephelling opgaan. Langs de oostelijke kade meren de sportvisserijsschepen en andere schepen voor toeristisch-recreatief gebruik af, terwijl langs de kade van het schiereiland tussen Tweede en Eerste Haven de ligplaats van een wisselend aantal kotters (kustvisserij) en een museumschip is. Tenslotte is de Tweede Haven bij slecht weer schuilhaven voor wat zich maar aandient.

Derde Haven

De Derde Haven is een bijna vierkant bekken, waarvan de as een hoek met de kustlijn maakt. Aan de drie droge zijden, die een lengte van ongeveer 100 à 120 meter hebben, zijn kademuren. De vierde zijde staat over de volle breedte in verbinding met de Voorhaven. Deze haven werd gebruikt door de roll-on-roll-off-schepen van de Norfolk Line. Langs de kade van het kleine schiereiland is de ligplaats van de boten van Rijkswaterstaat.

De 'Pijp'

De 'Pijp' is de verbinding tussen de Eerste en de Tweede Haven. Zij dankt haar naam aan de kleine dwarsdoorsnede, die een breedte van 17 meter en een diepte van 4 meter - NAP heeft. De 'Pijp' is oorspronkelijk ontworpen als sluis; dit is de reden dat er op de bodem een betonnen drempel aanwezig is. De lengte van de 'Pijp' is 180 meter.

Het Noordelijk Havenhoofd - Schiereiland tussen de Eerste Haven en de zee

Het schiereiland tussen Eerste Haven en de zee heeft twee totaal verschillende 'gezichten'. Gezien vanuit de Eerste Haven heeft het ondubbelzinnig het uiterlijk van een industrieel gebied, terwijl het zich aan de zeezijde, mede door de aanwezigheid van de boulevard (Strandweg), als een verlengstuk van de badplaats voordoet. Dit contrast bestaat bij de gratie van een fors dijklichaam, dat in het kader van het boulevardplan van de Spaanse architect Morales is vergroend, en waarvan de kruin de hoogte van de bebouwing evenaart. Het dijklichaam is destijds aangelegd als onderdeel van de Atlantikwall en is onderbouwd met bunkers. Gerekend vanaf de Eerste Haven tot aan de strandmuur heeft het gebied een oppervlakte van 10 hectare. Een kleine 20% van die oppervlakte is bebouwd. Ruim de helft van de bebouwing wordt gevormd door één gebouw, het visafslaggebouw, dat naar grondoppervlak gemeten veruit het grootste gebouw in het plangebied is. Dit gebouw, dat direct aan de waterkant staat, strekt zich uit over de gehele lengte van de Eerste Haven. Er is op twee plaatsen direct contact vanaf de open(bare) ruimte met het water. Op de kop van het schiereiland bevindt zich een 'plein', van waaraf vrijwel geheel het havengebied in ogenschouw genomen kan worden. Hier is ook de reddingsbrigade gevestigd. Op het meest westelijke punt staat de verkeerspost van de havendienst.

Het gebied grenst aan het Havenkwartier Noord en is via de boulevard met de rest van Scheveningen verbonden. De boulevard is geheel vernieuwd op basis van het plan van Morales.

Eén derde deel van het schiereiland -de visafslag langs de Eerste Haven en de erachter gelegen bedrijvenstrook staat volledig ten dienste van de functie visserij en aanverwante bedrijvigheid. De kop van het Noordelijk Havenhoofd bij de Voorhaven wordt multifunctioneel gebruikt, onder andere als aanlegplaats voor passanten en incidenteel voor overslag. Tevens heeft hij een toeristisch recreatieve functie, waaronder parkeren ten behoeve van strandbezoek en flaneren.

Schiereiland tussen de Eerste en Tweede Haven

Het schiereiland tussen Tweede Haven en Eerste Haven is het deel van de droge ruimte, dat het sterkst het karakter van een havengebied verbeeldt. Het is aan alle drie de natte zijden voorzien van kaden. De oppervlakte van het gebied bedraagt ruim 7 hectare. Een groot deel hiervan is kadegebied. De overige ruimte wordt in beslag genomen door twee stroken bedrijfsbebouwing. De kade langs de Tweede Haven

was oorspronkelijk voorzien van een talud en hellingen naar een hoger gelegen deel, hier is inmiddels het bedrijfsgebouw de 'Viermaster' gerealiseerd. Daarbij is een deel van de kade heringericht en versmald.

Het schiereiland staat via de kaden in verbinding met de noordoostelijke randstrook. De overheersende functie van dit schiereiland is visserij en aanverwante bedrijvigheid. De bebouwing bestaat voor het grootste deel uit vrieshuizen en vishandel bedrijven, terwijl de kaden langs de Eerste en de Tweede Haven respectievelijk voor het lossen van de vrieshektrailers en (gamalen)kotters en voor het uitleggen van visnetten benut worden.

Schiereiland tussen Voorhaven en Tweede Haven (Landhoofd C)

Het schiereiland tussen Voorhaven en Tweede Haven, Landhoofd C geheten, dankt zijn karakteristieke vorm en naam aan de komvormige inham. De oppervlakte van het schiereiland is 4,5 hectare. De bebouwing, die van oorsprong een overwegend industrieel karakter had, is aangevuld met het Nautisch Centrum, waardoor de ruimtelijke samenhang is verbeterd. De Hellingweg verbindt het gebied met de voormalige Norfolkterrein. Karakteristiek is vooral de rand van het schiereiland. Door de lengte, die zeer groot is in verhouding tot de oppervlakte van het gebied, en door de variatie in vormen: een talud met hellingbaan langs de Voorhaven, een kade langs de 'Pijp' Het gebruik van Landhoofd C is zeer gemengd. De hellingbaan naar de Voorhaven dient voornamelijk recreatieve doelen. Er staat het nieuwe Nautisch Centrum en op de overige terreinen, langs de 'Pijp' en de Tweede Haven, komt zowel havengebonden als niet-havengebonden bedrijvigheid voor.

Havenkwartier Noord (gebied rond Zeesluisweg, Treilerdwarsweg en Treilerweg)

Tussen de Kompasstraat en de haven is het Havenkwartier Noord aangelegd als woonbuurt voor havenarbeiders. De smalle, korte straten van de Kompasbuurt lijken op de straten in Scheveningen Dorp. Daarnaast is er het dynamische gebied tussen Korbootstraat en Vissershavenweg en een aaneenschakeling van verschillende bebouwingstypes langs de zeedijk.

De brede straten en de smalle, langgerekte bouwblokken in de nabijheid van de haven waren vroeger bedoeld voor transport van goederen. Er is een afwisseling van grootschalige en kleinschalige gebouwen met veel bedrijvigheid van verschillende soorten en grootte.

Uit oogpunt van grondgebruik is Havenkwartier Noord het meest gemengde deelgebied. Visverwerkende havengebonden en niet-havengebonden bedrijven, horecavestigingen en woningen worden hier door elkaar aangetroffen. Het gebied grenst, door middel van kaden, aan de Tweede en aan de Eerste Haven. Vooral het dwarsprofiel van de kade langs de Tweede Haven is karakteristiek. Aan de noordkop van de Tweede Haven staan op de kade 3 horecapaviljoens. De kaden langs de Eerste en de Tweede Haven geven toegang tot aldaar afgemeerde schepen.

Lindoduin en omgeving

Het woningbouwcomplex Lindoduin bevindt zich op de plaats van een duin dat in de jaren dertig nog prominent aanwezig was. De kromming van de Westduinweg liep vroeger langs de voet van dit duin. De bebouwing van het Lindoduincomplex uit de zestiger jaren is herkenbaar en onderscheidt zich van de rest van het gebied door hoogte, bouwmassa en vorm. Het is een bijzonder onderdeel van het Havenkwartier Noord door de werking als "landmark". Dit gebied bestaat overwegend uit woningen. Er bevinden zich een sporthal en een supermarkt. De naastgelegen Vissenbuurt bestaat uit karakteristieke, kleine eengezinswoningen in twee lagen of één laag met kap. Het gebied kenmerkt zich door nauwe straatjes met een intiem karakter. Door het gebied loopt een vrijliggend tramtracé. Tevens bevindt zich er een brandstoffenverkooppunt met wasstraat.

Westduinweg en omgeving (gebied tussen Dr. Lelykade landzijde en Westduinweg)

Dit deelgebied heeft een oppervlakte van 14 hectare. Ongeveer de helft van de bebouwing bestaat uit vijf bouwblokken die samen met de tussenliggende straten een conventioneel stedelijk (woon-)wijkje vormen, ten dele gecombineerd met bedrijfsruimten op de begane grond. Het gebied wordt gekenmerkt door lange straten, duidelijk begrensd door eenvormige woonbebouwing met rode pannendaken. De andere helft van de bebouwing, die een overwegend utilitair karakter heeft, is gedeeltelijk gerangschikt in een strook langs de kade van de Tweede Haven, gedeeltelijk ondergebracht in een langgerekt gebouw op de kade, het voormalige visafslaggebouw waarin tegenwoordig uitsluitend horecavestigingen zitten. De kade, de grootste open ruimte in dit deelgebied, heeft een breedte van 40 meter en een lengte van

800 meter. De bebouwingsstrook langs de kade huisvest ook vishandels-, havengebonden bedrijven en niet-havengebonden bedrijven. Karakteristiek voor het gebied is onder andere het niveauverschil tussen de kade en de meer landinwaarts gelegen delen. Op diverse plekken is de laatste jaren nieuwbouw verzeen.

Voormalig Norfolkterrein (verversingskanaal, westzijde van de sluis en Norfolkterrein)

Dit gebied heeft een oppervlakte van 12 hectare. Het wordt gedomineerd door de uitgestrekte terreinen van het transportbedrijf Norfolk dat hier tot 2006 gevestigd was. Over een totale lengte van 500 meter grenst het deelgebied aan havenbekkens. Die grens bestaat deels uit kaden (langs de Derde Haven), deels uit taluds (langs de Voorhaven en de Tweede Haven). Een deel van het terrein is ontstaan door de demping van de uitmonding van het verversingskanaal. Op het gedeelte dat grenst aan de Tweede Haven staan kantoorgebouwen van recente datum. Het meest zuidoostelijke deel wordt in beslag genomen door het verversingskanaal dat overigens in de volksmond afvoerkanaal wordt genoemd.

Het strand

Een klein deel van het strand bij het noordelijk havenhoofd valt binnen het plangebied Scheveningen Haven. Het strand kraagt hier uit tot een breedte van meer dan 200 meter. In het badseizoen wordt dit deel gebruikt voor het Beachstadion ten behoeve van strandporten zoals beachvolleybal.

Akte van Schenking (verversingskanaal)

Bij akte van 15 december 1885, gerectificeerd bij akte van 17 juni 1889, zijn door Hare Koninklijke Hoogheid Wilhelmina Maria Sophia Louise, Groothertogin van Saxen, geboren Prinses der Nederlanden (hierna te noemen Prinses Sophie) aan de gemeente 's-Gravenhage d.d. 15 december 1885, verleden voor W.J. Eikendal destijds notaris te 's-Gravenhage. Bij deze akte zijn door Prinses Sophie percelen grond geschonken waarop nadien het verversingskanaal is aangelegd. Uit kadastraal onderzoek blijkt dat de percelen verkregen door de gemeente Den Haag bij de schenkingsakte het verversingskanaal betreffen tot en met de Duindorpdam. Het bestemmingsplan maakt in deze strook geen ontwikkelingen mogelijk, zodat het talud gevrijwaard blijft van bebouwing.

2.4.2 Verkeer en infrastructuur

Het kustgebied van Scheveningen wordt ontsloten door twee belangrijke hoofdroutes, te weten de Van Alkemadelaan-Zwolsestraat als ontsluiting voor Scheveningen-Bad en de Houtrustweg voor Scheveningen-Haven en omgeving. Deze beide routes zijn voorzien van bewegwijzering. Naast deze beide hoofdroutes zijn er nog drie secundaire routes naar Scheveningen, te weten de Scheveningseweg als ontsluiting voor Scheveningen-Dorp en de Stadhouderslaan-Statenvaan en de Nieuwe Parklaan als ontsluiting voor de woonbuurten rondom deze beide routes.

Het plangebied wordt ontsloten vanaf de Houtrustweg en via de Kranenburgweg (Norfolkterrein en Hellingweg e.o.). De overige delen van Scheveningen-Haven, waaronder Havenkwartier-Noord en het Noordelijk Havenhoofd worden vanaf de Houtrustweg ontsloten via de Westduinweg, de Zeesluisweg, de Treilerdwarsweg en de Vissershavenweg. Deze wegen hebben een gebiedsontsluitende functie. De Vissershavenweg sluit aan op de Nieuwe Boulevard (Strandweg). In het kader van het versterken van de zeewering en de kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte worden de werkzaamheden aan de Nieuwe Boulevard in 2013 afgerond.

Via de Westduinweg doorkruist bus 22 het plangebied. Op de rand van het plangebied rijdt tramlijn 11 langs/door het plangebied. Hieronder is een overzichtkaart opgenomen van het plangebied met daarin de routes van het openbaar vervoer.

Binnen de gemeente Den Haag is een stelsel van (hoofd) fietsroutes. In Scheveningen zijn veel hoofd fietsroutes haaks op de kust gericht. In het plangebied ligt een hoofdroute voor het fietsverkeer langs de Houtrustweg, in het verlengde van de bestaande fietsroute ter hoogte van de rioolwaterzuivering. Deze fietsverbinding maakt onderdeel uit van de Sterroute langs het verversingskanaal vanuit de stad naar Scheveningen-Haven en het strand. Langs de gehele Nieuwe Boulevard ligt een recreatieve fietsroute als onderdeel van de fietsroute langs de Noordzee.

Om parkeeroverlast in de omliggende (woon)buurten tegen te gaan, zal in deze gebieden op termijn betaald parkeren worden ingevoerd.



Openbaar vervoerlijnen d.d. februari 2013

2.4.3 Groen

Het plangebied heeft op meerdere plaatsen groenvoorzieningen:

- Aan de zuidzijde van het plangebied ligt het Westduinpark waarvan een deel, het terrein van het Antennepark van het Ministerie van Defensie, binnen het plangebied is gelegen; Het Westduinpark is een Natura 2000-gebied. Dit beschermde natuurgebied is onderdeel van de provinciale en stedelijke ecologische hoofdstructuur. Het is een breed, gevarieerd en kalkrijk duingebied. Er is een breed scala aan vegetatietypen van jonge en oude duinen, met ruigten, graslanden, struwelen en binnenduimbos, met karakteristieke flora. Voor het Westduinpark geldt een beheerregime dat gericht is op het beschermen en versterken van de aanwezige natuurwaarden. Ook ruimtelijke ontwikkelingen en (bouw)activiteiten in de directe omgeving zijn onderworpen aan strenge randvoorwaarden.
- De dijk tussen Zeebant en Strandweg is een belangrijke groenvoorziening die ook dienst doet als beschermingszone; Aan de overzijde van de havenmond vormt een klein duin de verbinding met het Westduinpark.
- Langs het verversingskanaal zijn aan weerszijden groenstroken;
- In de woonbuurt rond het Lindoduin en Vissenbuurt zijn diverse kleinere groengebiedjes gelegen.

2.4.4 Water

Scheveningen haven ligt voor een groot deel buitendijks. De gehele haven maakt onderdeel uit van de zone Waterstaatswerk (kernzone). De begrenzing ligt op de Houtrustweg en de Westduinweg. De waterkering loopt verder door het naastgelegen Scheveningen-Dorp. Aan de zuidkant van het plangebied ligt het verversingskanaal. Hier wordt het water van de Westboezem naar buiten gepompt met het gemaal aan de Houtrustweg. Stroomopwaarts van het gemaal, dus buiten het plangebied, wordt het boezempeil op NAP -0,43 m gehandhaafd. In het plangebied wordt het waterpeil bepaald door de Noordzee. Het waterpeil van de Noordzee wordt al langdurig intensief gemeten. Het normale getij fluctueert tussen NAP +1,07 m (hoog water) en NAP -0,71 m (laag water), er is dus een getijverschil van 1,78 m. Bij springtij ligt het hoog water iets hoger, op NAP +1,26 m, en bij dood tij ligt het hoog water op NAP +0,84 m en het laag water op NAP -0,64 m. Naast het water van de diverse havendelen, ligt ook het einde van het Verversingskanaal binnen het plangebied. Dit kanaal staat via een sluis in verbinding met de Tweede Haven. Het havengebied ligt buiten het afwateringssysteem van het boezemgebied, regenwater wordt grotendeels rechtstreeks naar de haven afgevoerd.

2.4.5 Bodem

Op en in de direct omgeving van het plangebied hebben enkele bedrijven met bodembedreigende activiteiten hun vestiging (gehad). In het plangebied is de bodem door de vroegere bedrijvigheid plaatselijk (sterk) verontreinigd. Een deel van de verontreinigingen is gesaneerd. Zie verder paragraaf 4.13.

2.4.6 Kabels en leidingen

De binnen het plangebied gelegen planologisch relevante leidingen zijn op de plankaart opgenomen. Het gaat hierbij om leidingen bij de Houtrustweg en de Dr. Lelykade.

2.4.7 Lichtlijnen

De scheepvaart maakt bij het binnenvaren gebruik van twee lichtenlijnen. Bij het binnenvaren van de buitenhaven (tussen de havenarmen) oriënteren schepen zich op de witte lichtenlijn. Bij de doorvaart van de buitenhaven naar de voorhaven oriënteren schepen zich op de groene lichtenlijn. De lichtlijnen en de bijhorende lichtmasten zijn weergegeven op onderstaande afbeelding. De lichtmasten van de witte lichtenlijn staan bij de hoek van de Derde Haven en op het Norfolkterrein ter hoogte van De Tweede Haven. De lichtmasten van de groene lichtenlijn staan bij de kom.

Bij de stedelijke ontwikkeling op het Norfolkterrein en het gebied rond de Derde Haven wordt rekening gehouden met inpassing van de witte lichtlijn, waarbij de lichtmasten verplaatst zullen worden. In paragraaf 5.2.7 wordt dit toegelicht.



afbeelding - huidige nautische verlichting

2.4.8 Energievoorzieningen

Zeewaterwarmtecentrale Duindorp

Op het voormalige Norfolkterrein aan de rand van de kade bij de Derde Haven staat een Zeewaterwarmtecentrale. Deze centrale haalt energie uit de temperatuur van het zeewater in de haven en voorziet daarmee de nieuwbouwwoningen in het nabij gelegen Duindorp van duurzame warmte. De huidige plek van de Zeewaterwarmtecentrale is een tijdelijke locatie. In de nieuwe ontwikkeling op het voormalige Norfolkterrein en omliggende locaties wordt rekening gehouden met inpassing van de zeewaterwarmtecentrale, waarbij ook de nieuwbouw woningen binnen het gebied mogelijk kunnen worden aangesloten.

Windmolen

Aan het einde van de Houtrustweg staat windmolen 'de duinvogel'. Deze windmolen is in 2009 als gevolg van een technisch mankement uit gebruik. Op verzoek van bewoners uit nabij gelegen wijken is de windmolen in 2010 weer in gebruik genomen. Haagse bewoners hebben geparticipeerd in de windmolen door een obligatie te kopen. De molen voorziet ongeveer 450 huishoudens van stroom. De windmolen zal worden ontmanteld wanneer de ontwikkeling in het aangrenzende Norfolkterrein start. De reden dat de windmolen niet gehandhaafd kan worden houdt verband met de aan te houden veiligheids- en geluidcontouren tot kwetsbare objecten zoals wonen. In de gebruiksovereenkomst van de grond waarop de windmolen staat is rekening gehouden met het tijdelijke karakter.

Gemaal

Op de Dr. Lelykade ter hoogte van de Schokkerweg bevindt zich een rioolgemaal. In 2016 wordt de functie van dit gemaal overgenomen door een vernieuwd en uitgebreid rioolgemaal aan de Haringkade en verdwijnt het gemaal in Scheveningen Haven.

2.5 Functionele structuur

Kenmerkend voor Scheveningen Haven zijn de directe ligging aan zee, de verwevenheid met de omringende woongebieden en een grote mate van functiemenging. In Scheveningen Haven zijn de visserij en havengebonden bedrijvigheid nog altijd nadrukkelijk aanwezig. Daarnaast is het toerisme en de watersport steeds belangrijker geworden wat tot uiting komt in een groot aantal horecavestigingen langs het water van de havens, watersportwinkels, rondvaarten en sportvisserij, en de jachthaven met de bijbehorende voorzieningen. Het is daarmee een aantrekkelijk gebied geworden om de havensfeer te proeven. Rondom de havens liggen woongebieden die deels binnen het plangebied vallen. De aard van de functies varieert per deel van de haven.

De bebouwing aan de Dr. Lelykade heeft een overwegend utilitair karakter. De voormalige visafslag is in gebruik genomen door horecavestigingen.

2.5.1 Bedrijven en kantoren

Het plangebied herbergt allerlei havenfuncties. In het gebied rond de Eerste Haven zijn dat vooral de visserij en daarmee verbonden activiteiten zoals visafslag, koelhuizen en visdetailhandel.

De belangrijkste gebruiker van de derde haven was de Norfolkline. Sinds het vertrek van deze rederij uit Scheveningen ligt het Norfolkterrein met de bijbehorende loodsen er verlaten bij. Het terrein heeft een tijdelijke invulling met diverse functies, zoals opslag en evenementen. Ook de grote parkeerplaats in het verlengde van het verversingskanaal, waar vrachtwagens werden opgesteld in afwachting van hun verscheping naar Engeland, wordt niet meer gebruikt. De westelijke kade in de Derde Haven en het aangrenzende gebouw is in gebruik bij Rijkswaterstaat.

Op het zogenoemde landhoofd C staan bedrijfspanden voor onder andere een aannemerij, een handel in antieke bouwmaterialen, opslag, een architectenbureau en een gebouwtje voor de visvereniging De Afrit. Aan de zijde van de Tweede Haven is een nieuw watersportcentrum en het Nautisch Centrum Scheveningen gerealiseerd.

Er zijn verspreid in het gebied alleen kleinschalige kantoren aanwezig zoals aan de Kranenburgweg op de kop van de Tweede Haven. Daarnaast kent het gebied een grote mate van functiemenging, waarbij de begane grond een commerciële invulling heeft en daarboven woonfuncties.

2.5.2 Cultuur en Ontspanning

Het museumschip Hr. Ms. Mercurius ligt in de tweede binnenhaven van Scheveningen. Het schip was voorheen een actief marineschip.

2.5.3 Detailhandel en dienstverlening

Detailhandel en dienstverlening zijn verspreid door het gebied aanwezig. Er zijn twee supermarkten, één aan de Van Bergenstraat en één aan de Westduinweg bij het Lindoduin. De supermarkt van de Van Bergenstraat wordt verplaatst naar de naastgelegen nieuwbouwlocatie aan de Dr. Lelykade.

Langs de Westduinweg zijn verspreid nog enkele buurtwinkels aanwezig. Kenmerkend is verder de aanwezigheid van diverse viswinkels en winkels voor watersportartikelen rond de havens. De grotere wijkwinkelcentra Keizerstraat en Frederik Hendriklaan bevinden zich op ruime afstand van het plangebied.

Dienstverlenende bedrijven hebben zich gevestigd rond de Tweede Haven en aan de rand van het plangebied, zoals de Westduinweg en de Treilerdarsweg. Het gaat deels dan om de zakelijke dienstverleners zoals een makelaar, financieel adviseur, communicatiebureau, architectenbureau, of een ontwerper.

2.5.4 Horeca

Scheveningen Haven ontpopt zich meer en meer als toeristisch gebied met een groot aantal restaurants. Concentraties van horeca vinden we op de kop van de Eerste Haven en rond de Tweede Haven, aan de kop en in de voormalige visafslag aan de Dr. Lelykade. Ook is aan de Dr. Lelykade een aantal horecapaviljoens gerealiseerd.

2.5.5 Maatschappelijk

Verzorgingshuis Het Uiterjoon is een woonzorgcentrum aan de Vissershavenstraat.

Er zijn twee kinderdagverblijven en 1 peuterspeelzaal: Kinderdagverblijf Nina Nino aan de Zeesluisweg 30 en Kinderdagverblijf 2 Zeesterren aan de Kompasstraat 39.

Peuterspeelzaal: De Stampertjes, Westduinweg 40.

De Mallemok is een buurtcentrum aan de Westduinweg 38d.

Binnen het plangebied ligt een kerk, de Oud Gereformeerde Gemeente in Nederland, Westduinweg 194a.

De Naald is een voormalige welzijnsaccommodatie aan de Vissershavenstraat 83 (het pand staat leeg).

Stinafo aan de Treilerdwarsweg 91 is een organisatie die zich inzet voor kinderen en jongeren met een handicap of chronische ziekte.

De Stichting Trix aan de Dr. Lelykade nr. 2, is een leer- en rehabilitatie project. Jongeren en volwassenen die om uiteenlopende redenen nooit of zeer moeilijk aan het werk zouden komen, kunnen hier onder deskundige leiding werken aan een nieuwe toekomst.

2.5.6 Sport en recreatie

Scheveningen is een unieke uitvalsbasis voor strandporten en zeezeilen. De volgende sportvoorzieningen vallen in het bestemmingsplangebied:

Binnensportaccommodaties:

- Sporthal Lindoduin 36

Buitensportaccommodaties

- The Hague Beach Stadium (Strandweg 4); Dit stadion is geopend van mei tot en met september.
- Jachthaven Marina (o.a. zeezeilschool; aan de Tweede Haven)
- Nationaal Topzeil Centrum Den Haag (nautisch centrum, Hellingweg 136)

Commerciële sportaanbieders

- Body Basics Dr. Lelykade 22
- Body BasicsHealtclub Zeesluisweg 55
- FAST, Surf Village, Strandweg 1-A

De volgende sportverenigingen en/of sportbonden zijn in het gebiedgevestigd en/of actief:

- Brandingsportvereniging Jump Team Scheveningen (Strandweg 1) (seizoensgebonden)
- Jachtclub Scheveningen, Nautisch Centrum, Hellingweg 136
- Zeeroeververeniging, Nautisch Centrum, Hellingweg 136
- CGV Scheveningen (turnen), Lindoduin 36-38
- CKV KVS Scheveningen (korfbal), Lindoduin 36-38
- KVS Beach (beach korfbal), The Hague Beach Stadium, Strandweg 4 (seizoensgebonden)
- Nederlandse Volleybalbond, The Hague Beach Stadium, Strandweg 4 (seizoensgebonden)
- KNVB Beach Soccer, The Hague Beach Stadium, Strandweg 4 (seizoensgebonden)
- Watersportverbond (zeilen), Nautisch Centrum, Hellingweg 136

Daarnaast liggen vlak aan de grens van het bestemmingplan haven, een aantal sportaanbieders die kenmerkend en relevant zijn voor dit gebied. Het gaat om:

- Surfschool Hart Beach, Strandweg 3b (onder de vuurtoren)
- Surfschool Surfles.nl, Strandweg 2b
- Surfschool Aloha, Strandweg 2a

Sportieve openbare ruimten:

- Dr. De Visserplein: playground, speeltuin, Haags Hopje (Haagse Hopjes zijn containers met daarin speelgoed zoals rollerskates, springtouwen, spelletjes, tenniserackets, voetballen, fietsjes, skeelers, enz. Kinderen die lid zijn, kunnen dit speelgoed lenen in ruil voor kleine karweitjes of goed gedrag.
- De Malle Mok – Westduinweg 38D: voetbal
- Sportstrand – Strandweg 4: beachvolleybal, beachsoccer, beach korfbal, yoga, fitness , etc.
- Twee bedrijven verzorgen vistochten op zee

2.5.7 Wonen

Rond de havens liggen woonbuurten die zijn beschreven in paragraaf 2.4.1. De woonblokken direct grenzend aan de havens kennen een grote mate van functiemenging. Daarachter liggen de meer monofunctionele gebieden zoals het Lindoduin en de Vissenbuurt.

De woningvoorraad bestaat voor een groot deel uit koopwoningen (42%) en sociale huurwoningen (33%), wat gelijk is aan het Haagse gemiddelde. De aanwezige huishoudens bestaan vooral uit één- en tweepersoonshuishoudens. Er wonen dus naar verhouding minder gezinnen met kinderen. Het inkomen per huishouden is wat lager dan het gemiddelde voor Den Haag.

Hoofdstuk 3 Beleidskaders

3.1 Inleiding

Het bestemmingsplan Scheveningen Haven vindt zijn basis in ruimtelijk beleid zoals dat in nota's en plannen van het rijk, provincie, stadsgewest en gemeente is vastgelegd. Dit hoofdstuk geeft het beleidskader dat op dit bestemmingsplan van toepassing is weer. In het geldende beleidskader zijn twee soorten beleid te onderscheiden: ruimtelijk en sectoraal beleid. De eerste paragraaf 'Ruimtelijk beleid' behandelt het ruimtelijke beleid op rijks-, provinciaal-, regionaal-, gemeentelijk niveau. Daarna volgt de paragraaf 'Sectoraal beleid', waarin het specifieke beleid voor een bepaald thema uiteen wordt gezet. Voor het voorliggende bestemmingsplan zijn de thema's die in de onderstaande paragrafen worden behandeld van toepassing.

3.2 Ruimtelijk beleid

3.2.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte van het Ministerie van Infrastructuur en Ruimte van kracht geworden. De structuurvisie vervangt verschillende nota's, waaronder de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040 en de Nota Mobiliteit. De visie schetst de doelen, belangen en opgaven van het Rijk tot 2028 en de ambities tot 2040. Uitgangspunt is de ruimtelijke ordening zoveel mogelijk over te laten aan gemeenten en provincies (decentraal, tenzij), minder nationale belangen te benoemen, en eenvoudigere regelgeving toe te passen. De nationale belangen die worden benoemd betreffen de internationale concurrentiepositie, het gebruik van de ondergrond, het behouden en versterken van vervoer- en transportsystemen, de milieukwaliteit, de waterveiligheid en zoetwatervoorziening en behoud en versterken van natuur en cultuurhistorische waarden. Het bestemmingsplan Scheveningen Haven raakt één van de in de structuurvisie genoemde nationale belangen, namelijk: ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling. Het bestemmingsplan Scheveningen Haven is in overeenstemming met het rijksbeleid zoals verwoord in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De Wet ruimtelijke ordening geeft aan de regering de mogelijkheid om bij algemene maatregel van bestuur (AmvB) regels te geven waarmee gemeenten bij de vaststelling van bestemmingsplannen rekening moeten houden. Het gaat daarbij niet alleen om procedureregels maar ook om de inhoud van bestemmingsplannen.

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden (Stb. 2011, 391). Bij het vaststellen van bestemmingsplannen moeten gemeenten rekening houden met het Barro. Een aantal projecten dat de regering van Rijksbelang vindt, wordt met het Barro dwingend geborgd in bestemmingsplannen of in andere ruimtelijke plannen van lagere overheden. De projecten worden benoemd en middels digitale kaarten ingekaderd. Per project worden regels gegeven waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen.

Voor Den Haag zijn de binnen de gemeente gelegen militaire terreinen met de daarbij behorende zend- en ontvangstinstallaties en het kustfundament van belang.

De zend- en ontvangstinstallatie in het Westduinpark is als project van rijksbelang in het Barro opgenomen. Hierdoor geldt een bouwhoogtebeperking in het omringende gebied (gedeelte Norfolkterrein). Ook gaat het Barro ervan uit dat de zend- en ontvangstinstallaties positief wordt bestemd. In gesprekken heeft Defensie aangegeven dat een vertrek aanstaande is en dat de bij het Barro behorende Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) zal worden aangepast. De bouwhoogtebeperking gaat dan van het gebied. Daarnaast is de huur van de gronden per 31 december 2013 opgezegd.

Het kustfundament wordt beschermd via de in het bestemmingsplan opgenomen dubbelbestemming

Waterstaat - Waterkering.

Ladder voor duurzame verstedelijking

De 'ladder voor duurzame verstedelijking' is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd en vastgelegd als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het Bro bepaalt dat voor bestemmingsplannen de treden van de ladder moet worden doorlopen. Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Verantwoord dient te worden dat er behoefte is aan nieuwe ruimte voor woningen, werken, detailhandel en voorzieningen. Deze behoefte moet blijken uit een regionaal afgestemd programma. Als er (nog) geen regionaal programma is vastgesteld dan kan uit een positief advies van de regio blijken dat regionale afstemming heeft plaatsgevonden. Als de behoefte voldoende is gemotiveerd, wordt gekeken of aan deze behoefte kan worden voldaan door het benutten van locaties voor herstructurering, intensivering of transformatie binnen bestaand stads- en dorpsgebied. Ook in de Verordening Ruimte van de Provincie Zuid-Holland (2013) is de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen. Gesteld wordt dat 'een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een nieuwe ontwikkeling met wonen, bedrijven, zelfstandige kantoren, detailhandel en andere stedelijke voorzieningen rekening houdt met de navolgende voorkeursvolgorde:

- het benutten van locaties voor herstructurering, intensivering of transformatie binnen bestaand stedelijk en dorpsgebied 2010 (kaart 4a, Verordening ruimte, 2013);
- het benutten van locaties aansluitend aan bestaand stedelijk en dorpsgebied 2010 (kaart 4a, Verordening ruimte, 2013).

Volgens de kaart uit de Provinciale verordening Ruimte maakt Scheveningen Haven onderdeel uit van het 'bestaand stads- en dorpsgebied 2010'. Daarmee wordt voldaan aan de eerste stap in de voorkeursvolgorde uit de verordening. Tevens wordt voldaan aan de regionale programmering. In de regio Haaglanden worden de behoeften voor wonen, werken, detailhandel en overige stedelijke voorzieningen onderling afgestemd en regelmatig geactualiseerd. Daarnaast hebben de Haaglanden gemeenten een Regionaal Structuurplan 2020 ontwikkeld. Hiermee is de ladder duurzame verstedelijking voldoende geborgd. Dit wordt voor de verschillende thema's nader onderbouwd in de paragrafen gemeentelijk beleid (par. 3.2.4), sectoraal beleid (par. 3.3) en duurzaamheid (par. 3.4). De stedenbouwkundige afweging die aan het bestemmingsplan ten grondslag ligt is opgenomen in hoofdstuk 5.

3.2.2 Provinciaal beleid

3.2.2.1 Provinciale structuurvisie

In de Wet ruimtelijke ordening is geregeld dat Provinciale Staten via de Provinciale Verordening regels stellen over de inhoud, toelichting of onderbouwing van bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen.

De provinciale Structuurvisie "Visie op Zuid-Holland" en de provinciale "Verordening Ruimte" zijn op 2 juli 2010 vastgesteld. De kern van Visie op Zuid-Holland is het versterken van samenhang, herkenbaarheid en diversiteit binnen Zuid-Holland. Dit draagt bij aan een goede kwaliteit van leven en een sterke economische concurrentiepositie. Duurzame ontwikkeling en klimaatbestendigheid zijn belangrijke pijlers. Dit wil Zuid-Holland bereiken door realisering van een samenhangend stedelijk en landschappelijk netwerk. Goede bereikbaarheid, een divers aanbod van woon- en werkmilieus in een aantrekkelijk landschap met ruimte voor water, landbouw en natuur, zijn daarin kenmerkende kwaliteiten.

Visie op Zuid-Holland is opgebouwd uit vijf integrale hoofdpogingen, namelijk:

- aantrekkelijk en concurrerend internationaal profiel;
- duurzame en klimaatbestendige deltaprovincie;
- divers en samenhangend stedelijk netwerk;
- vitaal, divers en aantrekkelijk landschap;
- stad en land verbonden.

Scheveningen Haven is op de bij de Structuurvisie behorende kwaliteitskaart aangemerkt als toeristisch centrum en maakt onderdeel uit van het hoogstedelijk (centrum)gebied. Het bestemmingsplan Scheveningen Haven is in overeenstemming met het provinciale beleid zoals verwoord in de Provinciale Structuurvisie en Verordening.

3.2.2.2 Verordening Ruimte

In de Wet ruimtelijke ordening is geregeld dat Provinciale Staten regels kunnen stellen over de inhoud, toelichting of onderbouwing van bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen. De Verordening Ruimte voorziet hierin. Doel van de verordening is om een aantal provinciale belangen te laten doorwerken naar het gemeentelijke niveau. De nota stelt onder meer voorwaarden aan de hoeveelheid kantoren, bedrijfsruimten en detailhandel. Zie hiervoor paragraaf 3.3.4 Economie.

De primaire en regionale waterkeringen (kaart 8 van de Verordening) worden als zodanig bestemd en in de bestemmingregels opgenomen voor onbelemmerde werking, instandhouding en onderhoud van die keringen.

Het vijfsterrenhotel en het beachstadion/beach-city zijn buiten de provinciale bebouwingscontour gelegen. De bebouwing en bijbehorende functies kunnen worden toegelaten middels een in de verordening reeds voorziene afwijking. Dit bestemmingsplan bevat een onderbouwing van de toelaatbaarheid van deze bebouwing/functies op de betreffende locatie.

3.2.3 Regionaal beleid

Op 16 april 2008 heeft het algemeen bestuur van het Stadsgewest Haaglanden het Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020 (hierna: RSP) vastgesteld. Het RSP is een integraal plan voor:

- de ruimtelijke ontwikkeling van Haaglanden
- het kader voor het regionale beleid op het gebied van milieu, groen, mobiliteit, wonen en economie;
- lokale plannen, zoals bestemmingsplannen.

Het RSP kijkt naar 2020 (en soms 2030) en omvat de grote lijnen voor de ambities en ontwikkelingen op verschillende terreinen.

Voor Den Haag /dit bestemmingsplan hebben vooral de volgende regionale prioriteiten hun doorwerking gekregen.

- het faciliteren van internationale bedrijven en instellingen in de Internationale Zone en in het bijzonder het World Forum in Den Haag;
- intensief ruimtegebruik van stedelijke wijken;
- Ontwikkeling van Haaglanden als toeristisch centrum

De gemeentelijke programma's worden gemonitord en periodiek binnen Haaglanden op elkaar afgestemd. Dit geldt men name voor kantoren, bedrijventerreinen, leisurevoorzieningen en detailhandel.

Het bestemmingsplan Scheveningen Haven is in overeenstemming met het regionaal beleid zoals verwoord in het Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020.

3.2.4 Gemeentelijk beleid

3.2.4.1 Wêreldstad aan Zee, Structuurvisie Den Haag 2020

Op 17 november 2005 heeft de gemeenteraad van Den Haag de Structuurvisie Den Haag 2020 vastgesteld: de toekomstvisie van Den Haag op de ruimtelijke ontwikkeling van de stad in regionaal perspectief tot het jaar 2020. De ambitie is om van Den Haag een 'Wereldstad aan Zee' te maken door de sterke kwaliteiten van Den Haag te benutten: een internationale stad, een stad aan zee, een multiculturele stad en een monumentale residentie.

De structuurvisie gaat uit van een lichte groei van het aantal inwoners (nu ca 500.000) en een groei van het aantal arbeidsplaatsen in 2020. Dat betekent dat er ca 40.000 woningen moeten worden toegevoegd in de bestaande stad, door verdichting. In de structuurvisie wordt de Wêreldstad aan Zee vorm gegeven

door ontwikkelingen in vijf kansenzones (het Centrum, de Lijn 11-zone, de Internationale Kustzone, de Vliet/A4-zone en de Schakelzone Lozerlaan).

Tegen de achtergrond van de huidige economische crisis zijn in het Coalitieakkoord “Aan de slag” (d.d. 21-05-2010) en het Investeringsprogramma Stedelijke Ontwikkeling (d.d. 14-09-2011) nadere prioriteiten gesteld.

Met het Investeringsprogramma Stedelijke Ontwikkeling 2012 (IpSO) biedt de gemeente duidelijkheid in welke projecten wordt geïnvesteerd en welke ambities worden nagestreefd. Marktpartijen kunnen hier rekening mee houden en op anticiperen met hun investeringen. Uiteraard is het doorgaan van ontwikkelingen van meerdere factoren afhankelijk (o.a. economische conjunctuur), maar doordat de gemeente vasthoudt aan de ingezette koers en helderheid biedt voor welke projecten middelen worden gereserveerd wordt enige mate van stabiliteit en zekerheid geboden.

Het merendeel van het woningbouwprogramma moet binnenstedelijk worden gerealiseerd. Het centrumstedelijk milieu biedt daartoe de beste kansen. Prioriteiten zijn Scheveningen Haven, het centrum en Laakhavens.

De ruimtelijke strategie van Den Haag steunt op twee pijlers: “De Wereld in Den Haag” en “Den Haag in de Wereld”. De Wereld in Den Haag gaat over het verstevigen en robuust maken van de basis of het fundament van de stad met goede leefmilieus om te wonen, werken, ondernemen, recreëren. Tegelijkertijd werkt Den Haag aan het uitbouwen van de top (Den Haag in de Wereld), met als vaandel Den Haag Internationale Stad van Vrede en Recht.

De komende jaren krijgen de gebiedsontwikkelingen op de centrale as Scheveningen-Haven, Internationale Zone en Centrum prioriteit.

Scheveningen Haven maakt deel uit van het Ontwikkelingsgebied Scheveningen-Kust, dat op zijn beurt ligt binnen de Internationale Kustzone. In het ontwikkelingsgebied bieden het vrijgekomen Norfolkterrein, Scheveningen-Haven en Scheveningen-Bad van Palacegebied tot Zwarte Pad de beste kansen voor de realisatie van het programma op hoofdlijnen voor dit gebied: toevoegen van 4.100 woningen, hoogwaardige badplaats-gerelateerde voorzieningen en verbetering van de infrastructuur. In de kansenzones liggen ontwikkelingsgebieden waarin de ambitie van de structuurvisie het sterkst tot haar recht komt.

3.2.4.2 Agenda voor de Haagse Verdichting

De 'Agenda voor de Haagse Verdichting' is op 28 mei 2009 door de gemeenteraad vastgesteld. De agenda is een thematische uitwerking van de Structuurvisie en dient als leidraad voor de binnenstedelijke verdichting in Den Haag tot 2020. Door middel van verdichting kan de bevolkingsgroei binnen het bestaande stedelijke gebied opgevangen worden. Daarnaast kan verdichting worden aangegrepen om de stedelijke kwaliteit van Den Haag te versterken.

De Haagse Verdichting houdt voor Scheveningen Haven in dat invulling wordt gegeven aan:

- optoppen (dakopbouwen en minimaal vijf bouwlagen);
- verruiming van mogelijkheden voor bouwen van aan- en bijgebouwen;
- functiewijziging (ombouwen van kantoorgebouwen naar woningbouw);
- dubbel grondgebruik.

Verdichting kan plaatsvinden door dakopbouwen op de bestaande woongebouwen toe te staan. Zodoende kunnen zittende bewoners gebonden worden aan de wijk en wordt een alternatief voor het verhuizen naar een andere wijk geboden. Een extra bouwlaag dakopbouw levert een bijdrage aan de binnenstedelijke verdichtingopgave door toevoeging van bouwvolume daar waar dat wenselijk, mogelijk en verantwoord is. In dit bestemmingsplan is een regeling voor dakopbouw opgenomen. In Hoofdstuk 5 Planbeschrijving wordt de totstandkoming van en de regeling zelf nader toegelicht. Er wordt aangegeven waar wel en waar geen vijf bouwlagen en dakopbouwen zijn toegestaan.

3.2.4.3 *Nota van Uitgangspunten en Masterplan*

De Nota van Uitgangspunten Scheveningen-Haven (vastgesteld op 14 februari 2008) beschrijft de gemeentelijke visie op de herontwikkeling van Scheveningen Havens. Het gaat om een globale ruimtelijke inrichting, een keuze voor bestemmingen of functies, een programma, de ontsluiting van het gebied en dergelijke. De uitgangspunten dienden als basis voor een nadere uitwerking in stedenbouwkundige en architectonische plannen.

In januari 2010 heeft de gemeenteraad het Masterplan Scheveningen-kust vastgesteld. Gedwongen door de economische crisis heeft de gemeente later dat jaar besloten geen gemeentelijke bijdrage meer te leveren aan de ontwikkelingen in Bad en Dorp, maar initiatieven over te laten aan marktpartijen. De ambities zijn daarbij dus niet gewijzigd, wel de wijze van realiseren. De plannen voor de Haven gaan wel door. De vernieuwing van de zeewering en de boulevard is onlangs afgerond. De boulevard is dit voorjaar geopend.

Bad, Dorp en Haven

Scheveningen bestaat uit drie kenmerkende gebieden: Scheveningen Bad, - Dorp en - Haven. Drie gebieden met elk hun eigen sfeer, uitstraling en kwaliteiten. Bad met zijn badgasten en de wereld van zee, strand en vermaak, het rustige karakter van het oude dorp en de stoere uitstraling van boten, watersport en de visserij rond de haven. Samen vormen zij het nieuwe Scheveningen, waarvoor de gemeente het Masterplan Scheveningen-kust heeft vastgesteld.

Belangrijke aandachtspunten die in het plan centraal staan zijn:

- Bad moet vier seizoenen per jaar aantrekkelijk zijn voor Hagenaars en toeristen.
- In Dorp ligt de nadruk op het behoud en bescherming van het oorspronkelijke karakter.
- In de Haven gaat het om een goede combinatie van wonen, werken en voorzieningen door de herontwikkeling van het voormalige Norfolkterrein en het Noordelijk Havenhoofd.

3.2.4.4 *Stedenbouwkundig plan*

Het Stedenbouwkundig plan Scheveningen Haven 2012 beschrijft de toekomst van dit plangebied met het Norfolkterrein, het Zuidelijk Havenhoofd, het Noordelijk Havenhoofd, de Kom en de invloed die ervan uitgaat op onder meer de Eerste, Tweede en Derde Haven en de Pijp.

Het college heeft het stedenbouwkundig plan op 17 februari 2012 vastgesteld.

Het plan beschrijft welke ambities de betrokken partijen koesteren voor dit gebied, welke stedenbouwkundige visie en keuzes daaraan ten grondslag liggen, welke randvoorwaarden hierop van invloed zijn, welk programma in welke deelgebieden is voorzien, wat het resultaat van de uitwerking is en welke duurzaamheids- en milieuaspecten van toepassing zijn.

Een belangrijke doelstelling is om te komen tot een mix van functies - wonen, recreatie, visserij - in Scheveningen Haven. Het Stedenbouwkundig plan wordt nader toegelicht in Hoofdstuk 5 Planbeschrijving.

3.2.4.5 *Vispact Scheveningen*

Op 9 december 2009 hebben diverse partijen waaronder de gemeente Den Haag, ondernemers viscluster Noordelijk Havenhoofd en ontwikkelaars het Vispact Scheveningen ondertekend zie Bijlage 1 Vispact Scheveningen.

De visserijsector heeft aangegeven te willen uitbreiden en die ruimte krijgt ze op het Noordelijk Havenhoofd. De sector zal zelf de bestaande bebouwing renoveren en er is een mogelijkheid voor nieuwbouw van 5.000 m² op de kop van de Visafslagweg. De gemeente en de visserijsector hebben hierover een intentieovereenkomst gesloten. Ook wil de sector zich meer richten op de consument en bezoekers, door te onderzoeken of (educatieve) publieksfuncties kunnen worden gerealiseerd die het verhaal van de visserijsector en van het product vis vertellen.

Op 6 april 2012 hebben vertegenwoordigers van de Belangenvereniging Scheveningen Haven en wethouder Norder afspraken gemaakt over het gebruik van de havens en uitbreidingsmogelijkheden. Het gaat hierbij onder andere over het toekomstig gebruik van de diverse havens en afspraken met enkele rederijen. De afspraken zijn als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd (Bijlage 2 Afsprakenlijst BSH).

3.3 Sectoraal beleid

3.3.1 Cultureel erfgoed

Het bestemmingsplan is een belangrijk instrument om cultuurhistorische waarden in een gebied te beschermen. In 2010 is in het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen dat gemeenten bij het maken van bestemmingsplannen rekening moeten houden met cultuurhistorische waarden.

De Rijksdienst helpt gemeenten om hieraan te voldoen met de 'Handreiking erfgoed en ruimte'. Hierin staat hoe gemeenten zo'n inventarisatie en analyse kunnen uitvoeren. Ook wordt in deze handreiking aangegeven op welke wijze gemeenten cultuurhistorische waarden kunnen opnemen in een bestemmingsplan, compleet met voorbeeldbepalingen.

"Het begrip cultuurhistorie heeft drie aspecten:

- Historische (stede)bouwkunde / bovengrondse monumentenzorg; bijvoorbeeld kastelen, kerken, oude boerderijen of landhuizen, maar ook stedenbouwkundige elementen als beschermde stads- of dorpsgezichten.
- Archeologie; sporen en vondsten die door mensen(werk) in het verleden in de grond zijn achtergebleven, bijvoorbeeld potscherven, resten van voedselbereiding, graven, maar ook verkleuringen in de grond die duiden op bewoning of infrastructuur. Een verzamelterm hiervoor is 'archeologische waarden'. Alle archeologische waarden bij elkaar zijn het 'bodemarchief'.
- Cultuurlandschap/historische geografie: alle landschappelijke elementen die het gevolg zijn van menselijk handelen in het verleden, bijvoorbeeld verkavelingspatronen, pestbosjes, landgoederenzones of ontginningsassen.

Binnen het plangebied is onderzoek verricht naar de cultuurhistorische waarden. Deze zijn beschreven in 2.3 Cultureel erfgoed

De uitkomsten van een bureauonderzoek archeologische waarden zijn beschreven in 4.14 Archeologie. Op grond van de geologische opbouw van de ondergrond is Scheveningen Haven een gebied waar archeologische resten en sporen kunnen worden verwacht.

Gemeentelijk beschermd stadsgezicht

Scheveningen Haven grenst direct aan beschermde stadsgezichten. Het Statenkwartier aan de zuidzijde van het plangebied is rijks beschermd stadsgezicht. Het gebied werd op 25 juli 1996 definitief aangewezen. Scheveningen Dorp is op 6 maart 2003 door de gemeenteraad van Den Haag aangewezen als gemeentelijk beschermd stadsgezicht.

Monumentale gebouwen

Wijziging van een rijks- of gemeentelijk monument is zonder een vergunning van het bevoegd gezag verboden (artikel 11 van de Monumentenwet 1988 of artikel 9 van de Monumentenverordening Den Haag). In paragraaf 2.3 Cultureel erfgoed worden de monumentale gebouwen genoemd die ingevolge artikel 6 van de Monumentenwet 1988 als rijksmonument of ingevolge artikel 3 van de Monumentenverordening Den Haag zijn ingeschreven.

3.3.2 Verkeer en infrastructuur

3.3.2.1 Regionale Nota Mobiliteit Haaglanden

In juni 2005 heeft het algemeen bestuur van Haaglanden de "Regionale Nota Mobiliteit" (RNM) vastgesteld. Het verschijnen van het nieuwe Regionale Structuurplan en van de Nationale Nota Mobiliteit vormden vervolgens aanleiding om de RNM al snel weer te actualiseren. Dat is gebeurd door vaststelling van het 'supplement' op de RNM in 2008. De RNM richt zich op de plannen die het stadsgewest heeft voor de mobiliteit in de regio voor de periode 2005-2020. De Regionale Nota Mobiliteit geeft aan dat er in de komende jaren veel maatregelen genomen moeten worden om de toename van de mobiliteit op te kunnen vangen en de regio bereikbaar, verkeersveilig en vooral ook leefbaar te houden. Stimulering van het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets staan daarin centraal. De belangrijkste doelen voor de regio zijn: 40% meer reizigers in het openbaar vervoer en 30% meer gebruik van de fiets in 2020, kortere en beter voorspelbare reistijden met de auto vooral in de spits, minder verkeersslachtoffers en een beter en gezonder leefklimaat. Het uitvoeringsprogramma laat zien welke concrete projecten het stadsgewest en de andere overheden in de regio Haaglanden uitvoeren om de ambities van de Regionale Nota Mobiliteit te realiseren. De Regionale Nota Mobiliteit is de regionale vertaling van de plannen uit de landelijke Nationale Nota Mobiliteit (2005) van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het rijksbeleid voor mobiliteit en bereikbaarheid is in 2012 vervangen door de nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

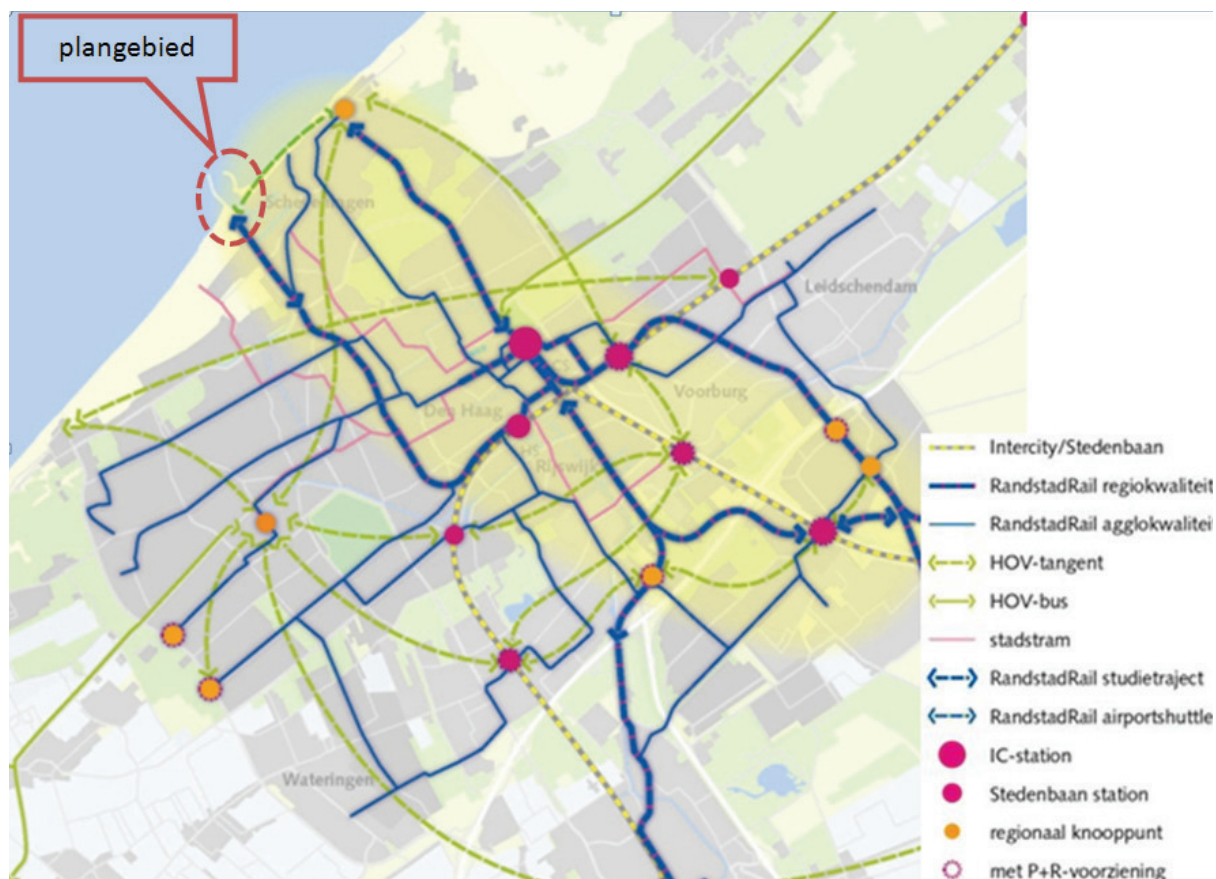
3.3.2.2 Algemeen gemeentelijk beleid *Haagse Nota Mobiliteit (2011)*

Het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Den Haag voor de periode 2010 tot 2020 met een doorkijk tot 2030, is vervat in de "Haagse Nota Mobiliteit". De visie in de nota, vastgesteld op 22 september 2011, is er op gericht van Den Haag een duurzaam bereikbare en een leefbare stad te maken door er voor te zorgen dat reizigers een bewuste keuze kunnen maken voor de vervoerwijze en de route die het beste bij hen past. Gerichte investeringen in het openbaar vervoer en de fiets, goede voorzieningen voor voetgangers, en het bundelen en ordenen van het autoverkeer moeten er voor zorgen dat reizigers de juiste keuze kunnen maken. Daarbij horen ook maatregelen om het evenwicht te herstellen tussen vraag en aanbod van parkeervoorzieningen, met name binnen die woongebieden waar de parkeerdruk hoog is. De maatregelen die genomen worden moeten voldoen aan de milieu- en inpassingseisen.

De Haagse Nota Mobiliteit verwoordt dat Den Haag wil dat haar bewoners en bezoekers gebruik kunnen maken van een goed en betrouwbaar vervoerssysteem. De gemeente geeft hierbij voorrang aan de bereikbaarheid van locaties waar nu en in de toekomst veel werkgelegenheid en/of voorzieningen zijn geconcentreerd. Scheveningen Haven is een van deze locaties, in de Haagse Nota Mobiliteit aangeduid als randstedelijke toplocatie. Bij een randstedelijke toplocatie hoort de volgende reistijdnorm: "Tussen de stadsrand (auto) of een intercity station (OV) enerzijds en de internationale en Randstedelijke toplocaties anderzijds, maximaal 20 minuten in de spits." Indien nodig treft de gemeente maatregelen om aan de norm te voldoen. Bijvoorbeeld door te zorgen voor betere doorstroming van het verkeer of verbetering van het openbaar vervoer.

Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer speelt als drager van ruimtelijke ontwikkelingen in de stad en de regio een belangrijke rol. Het openbaar vervoer dient te zorgen voor aantrekkelijke en snelle vervoerstromen tussen woon- en werklocaties, naar het centrum en andere belangrijke attractiepunten. Onderstaande kaart over het openbaar vervoer laat het streefbeeld zien van het openbaarvervoer netwerk volgens de Haagse Nota Mobiliteit. In dit streefbeeld is een studietraject voor een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding naar Scheveningen Haven vastgelegd met een eindhalte nabij het Zuidelijk Havenhoofd.



In paragraaf 2.4.2 Verkeer en infrastructuur zijn de tram- en busroutes voor het gebruik van OV binnen het plangebied aangegeven. Dienstregeling en lijnvoering van tram en bus worden jaarlijks vastgesteld door het stadsgewest Haaglanden.

Autoverkeer

Het gemotoriseerde verkeer wil de gemeente zoveel mogelijk ordenen en concentreren op een stelsel van goed ingepaste stedelijke en regionale hoofdwegen (zie kaart "Hoofdstructuur wegverkeer" uit de Haagse Nota Mobiliteit) met voldoende capaciteit om een optimale doorstroming te waarborgen. Een vlotte doorstroming op de hoofdwegen zorgt ervoor dat het verkeer als vanzelf deze hoofdwegen kiest, waardoor de verkeersdruk op de woonwijken minder kan zijn.

Scheveningen Haven is via de Westduinweg en de Houtrustweg aangesloten op het regionale- en stedelijke hoofdwegenet (namelijk: Lozerlaan-Sportlaan-Segbroeklaan-Pres. Kennedylaan – Johan de Wittlaan - Teldersweg-Hubertustunnel-Noordelijke Randweg). Het stelsel van stedelijke en regionale hoofdwegen zorgt voor een goede bereikbaarheid van de grote concentraties van werkgelegenheid en voorzieningen in de stad vanuit de regio en verder. Tevens verbinden de hoofdwegen de stadsdelen en wijken onderling met elkaar. De hoofdwegen hebben een zodanige vormgeving en inpassing dat voldaan wordt aan de leefbaarheidseisen en milieunormen. De gewenste doorstroomsnelheid op de stedelijke hoofdwegen is 20-25 km/u. Voor de regionale hoofdwegen geldt binnen de stad een gewenste doorstroomsnelheid van 35-40 km/u.

Door de voorgenomen activiteiten is het noodzakelijk de Houtrustweg op te waarderen van een erftoegangsweg (30 kilometer per uur, geen vrijliggend fietspad en geen voorrang op de Houtrustweg zelf) naar een wijkontsluitingsweg. De 'nieuwe' Houtrustweg heeft een maximum snelheid van 50 km/uur, een vrijliggend fietspad, asfalt (in plaats van klinkers) en wordt een voorrangsweg.



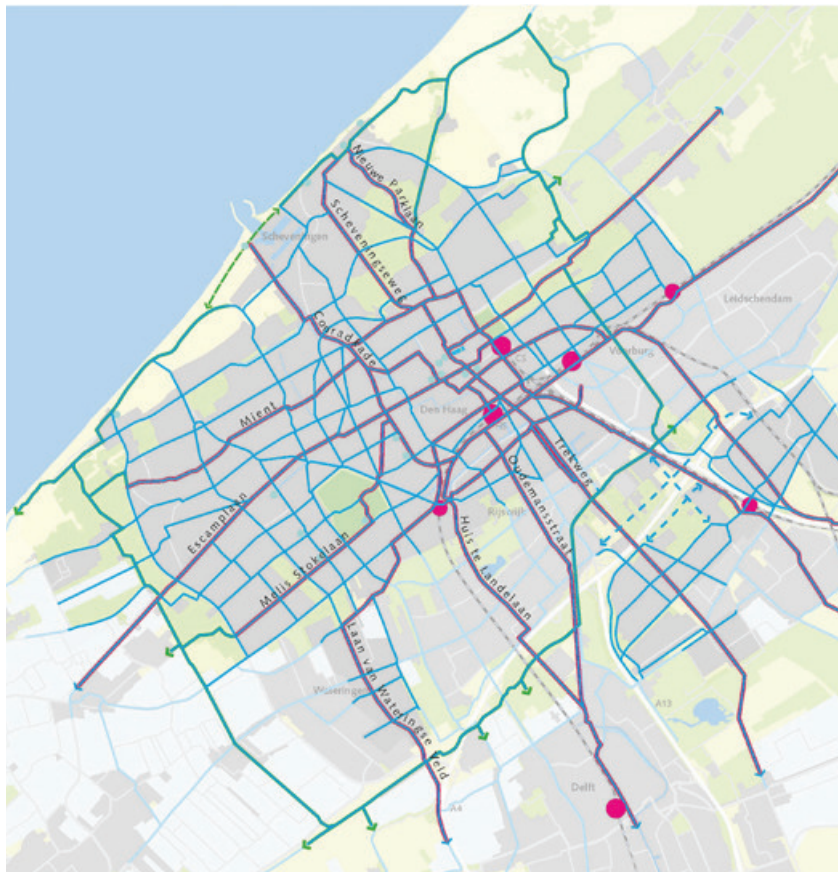
- (inter)nationale hoofdweg
- regionale hoofdweg
- stedelijke hoofdweg
- wijkontsluitingsweg
- centrumring
- - - tracé onderzoeken i.k.v. gebiedsontwikkeling

Hoofdstructuur wegverkeer

Fietsverkeer

Het fietsverkeer krijgt vanwege het milieuvriendelijke karakter en de fysiek zwakkere positie ten opzichte van het gemotoriseerde verkeer, bijzondere aandacht in het verkeers- en vervoerbeleid van de gemeente Den Haag. Door het aanbieden van een aantrekkelijk hoogwaardig netwerk van veilige fietsroutes wordt het gebruik van deze vervoerswijze gestimuleerd. Binnen het stelsel van hoofd fietsroutes is een net van 'sterroutes' aangegeven. De sterroutes vormen de belangrijkste doorgaande routes die de woongebieden met het stadscentrum, de knooppunten van openbaar vervoer en het buitengebied verbinden.

De figuur toont het streefbeeld voor het fietsnetwerk van doorgaande routes uit de Haagse Nota Mobiliteit. Daarnaast is er de nodige aandacht voor het stallen van fietsen, zowel bij woningen als bij werklocaties, maar ook bij de grotere attractiepunten zoals scholen, winkelgebieden, stations en recreatiebestemmingen. De publieke voorzieningen voor de fiets maken integraal onderdeel uit van de inrichting van de openbare ruimte. Onderdeel van het net van 'sterroutes' is de aanleg van een sterfietsroute vanuit het centrum langs het Verversingskanaal en de Houtrustweg naar de kust. Het eindpunt van deze sterroute is bij de strandopgang ter hoogte van de Derde Haven bij het Zuidelijk Havenhoofd in Scheveningen Haven.



Streefbeeld fiets

- | | |
|----------------------------|---|
| Sterroute | zoekgebied recreatieve fietsroute |
| hoofdfietsroute | fietsenstalling bij voorziening |
| recreatieve fietsroute | uitbreiding stallingscapaciteit bij station |
| zoekgebied hoofdfietsroute | |

Parkeren

In de nota "Parkeerkader Den Haag 2010-2020" is het algemene parkeerbeleid vastgelegd. Dit beleid gaat vooral over het faciliteren van de parkeerbehoefte en het benutten van schaarse ruimte maar moet ook automobilisten prikkelen om meer met het openbaar vervoer te reizen of de fiets te pakken. Hoge stedelijke bebouwingsdichtheden leiden zonder adequate parkeervoorzieningen tot een vaak te zware belasting van de openbare ruimte. Dat geldt zowel voor woon- als werkfuncties maar ook voor locaties die veel bezoekers trekken. Behalve de noodzaak tot de verdeling van schaarse (openbare) parkeergelegenheid in een aantal gebieden in de stad, zijn mobiliteitsoverwegingen gericht op het streven naar een bereikbare en leefbare (woon)omgeving voor de gemeente aanleiding tot het stellen van parkeereisen bij nieuwe ontwikkelingen.

De parkeernormen en de toepassing ervan zijn uitgewerkt in de beleidsnota: "Nota Parkeernormen Den Haag" (vastgesteld in de raadsvergadering van 10 november 2011). Nieuwbouw- en verbouwplannen

worden aan dit beleid getoetst. Aan de hand van de parkeernormen wordt parkeerbehoefte berekend en vergeleken met de voorzieningen die in het plan zijn opgenomen. Het kan zijn dat in de visie van de initiatiefnemer de genormeerde parkeerbehoefte van de in het plan opgenomen functies afwijkt van de werkelijke parkeerbehoefte. Het is dan aan de initiatiefnemer om dit aan te tonen en goed te onderbouwen.

Uitgangspunt is dat de parkeerbehoefte van een bouwontwikkeling op het eigen terrein wordt opgelost. Soms is dat niet mogelijk en het is ook niet altijd strikt noodzakelijk. De gemeente kan onder andere de parkeerdruk en eventuele beschikbare parkeerruimte binnen loopafstand in de omgeving, meewegen. Dat geldt ook voor functies waarvan de parkeerplaatsen onderling uitwisselbaar zijn. Daarnaast kan de gemeente in afwijkende situaties maatwerk toepassen.

Parkeernormen

Bij woningbouw is het gemiddelde autobezit uitgangspunt voor de hoogte van de parkeernorm. Het gemiddelde autobezit hangt af van de oppervlakte van de woning, de plek in de stad en het type woning.

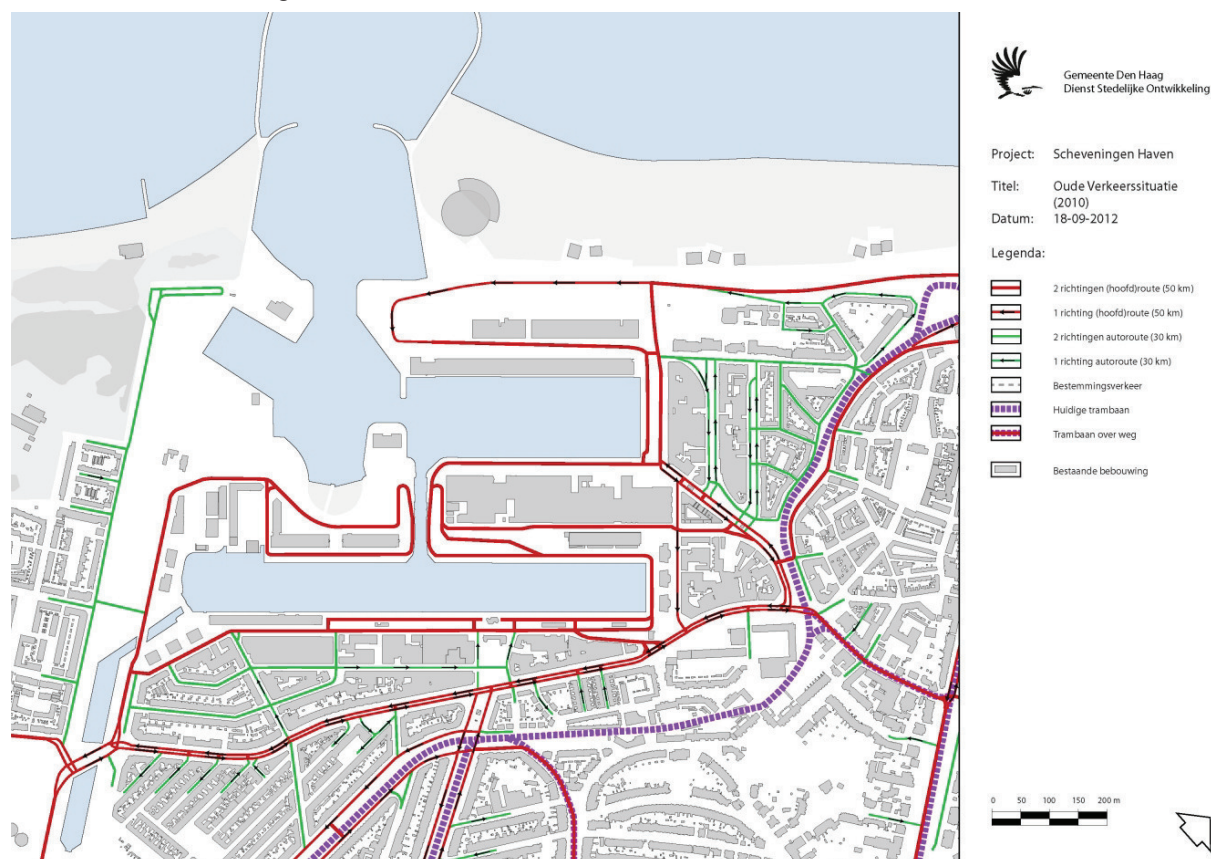
Voor werken, winkels en andere voorzieningen is de functie van het gebouw en de mate van bereikbaarheid met het openbaar vervoer, bepalend voor de parkeernorm. Bij knooppunten van het openbaar vervoer geldt een lagere norm dan op plekken die minder goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. De parkeernormen worden uitgedrukt in het aantal parkeerplaatsen per woning, en bij de -meeste- overige de functies in het aantal parkeerplaatsen per 100 m² bruto vloeroppervlak.

Fiets parkeren

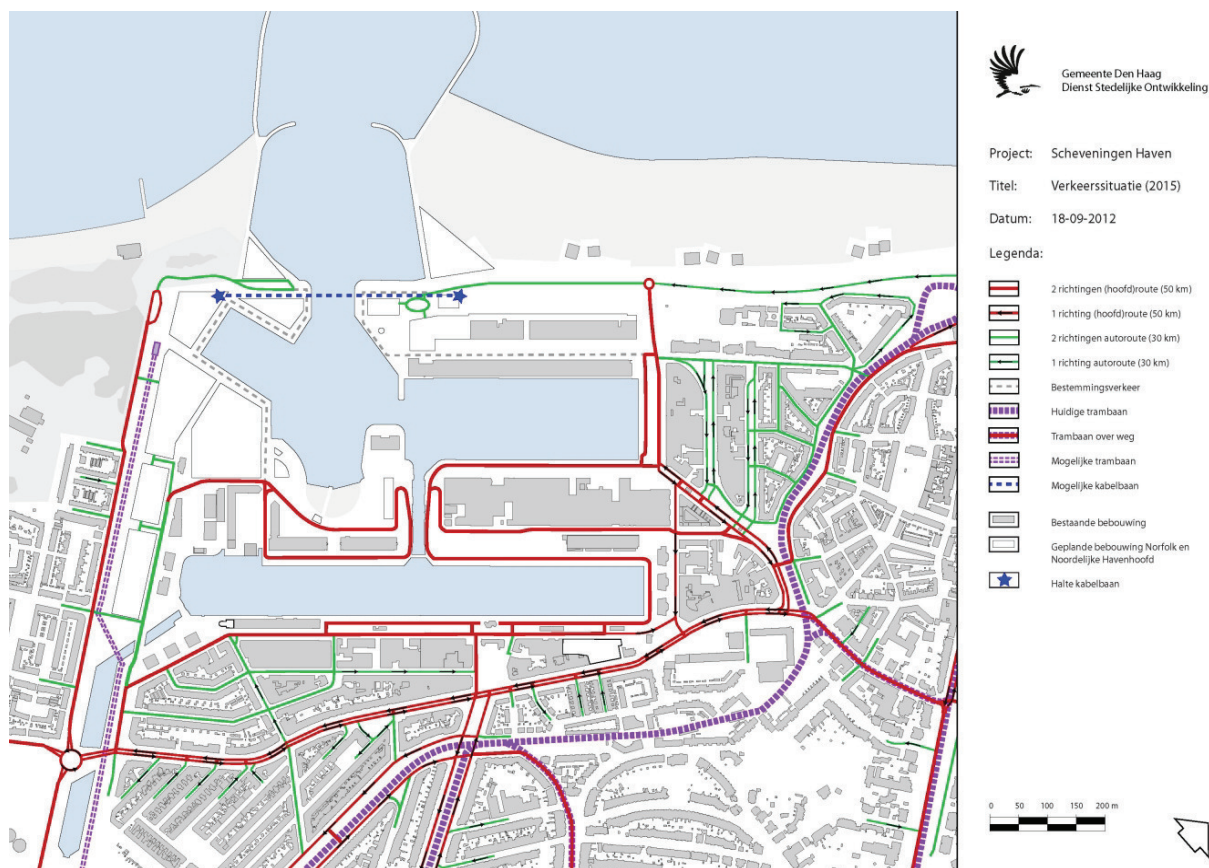
De gemeente hanteert voor functies, die in de Nota Parkeernormen Den Haag onder de noemer Kantoren, Bedrijven en Voorzieningen staan, een norm van 1 fietsparkeerplaats per 3 medewerkers.

3.3.2.3 Verkeer plangebied

De huidige- en toekomstige ontsluiting voor autoverkeer en randstadrail zijn weergegeven in onderstaande afbeeldingen.



Verkeersontsluiting huidig



Verkeersontsluiting toekomst

De belangrijkste veranderingen in de ontsluiting hangen samen met de ruimtelijke ontwikkeling op het voormalige Norfolkterrein en het Noordelijk Havenhoofd. Deze veranderingen volgen uit het beleid dat in de voorgaande paragrafen is beschreven. Voor de toekomstige hoofdontsluiting voor auto, openbaar vervoer en langzaam vervoer geldt:

- De hoofdontsluiting van het havengebied is vanaf de Noordwestelijke hoofdroute via de Houtrustweg en de Westduinweg. Het Norfolkterrein sluit vanaf de Duindorpdam aan op de Houtrustweg via twee ontsluitingswegen (inprikkers): de Houtrustweg (50 km) en de Kranenburgweg (30 km).
- De Houtrustweg wordt vanaf de kruising met de Nieboerlaan richting het strand opgewaardeerd naar een wijkontsluitingsweg (50 km/uur, vrijliggend fietspad, asfalt en voorrangsregeling).
- Op het Noordelijk Havenhoofd worden bedrijfsverkeer en toeristisch verkeer zoveel mogelijk gescheiden om de mogelijkheden voor de bedrijfsvoering van de vissector te optimaliseren. Voor toeristisch verkeer komt de verbinding tussen de Strandweg en de Visafslagweg ter hoogte van het Adriaan Maasplein te vervallen.
- Langs het Verversingskanaal en de Houtrustweg is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor het doortrekken van een tramverbinding naar het Norfolkterrein.
- Aanleg van een sterroute voor fietsers vanuit het centrum langs het Verversingskanaal naar de kust.
- Voor voetgangers en fietsers wordt de circulatie door het havengebied verbeterd door toevoeging van een (beweegbare) brug over de Pijp en door het maken van een langzaam verkeersverbinding tussen de havenhoofden (aanduiding op de plankaart).

Hoofdstuk vijf geeft een nadere toelichting op de aanpassing van de verkeersstructuur die samenhangt met de ontwikkelingen op het Norfolkterrein en het Noordelijk Havenhoofd.

Ontsluiting en inrichting Dr. Lelykade

In bestemmingsplan Scheveningen Haven (1998) is beleid opgenomen ten aanzien van bouwlocaties rond de Tweede Haven en daarmee samenhangend de ontsluiting van de Dr. Lelykade rond de Tweede Haven en de inrichting hiervan. Dit beleid heeft de afgelopen jaren geleid tot uitvoering van diverse bouw-

en openbare ruimte projecten en zal de komende jaren worden gecontinueerd. Dit zal leiden tot de volgende veranderingen in de ontsluiting van de Dr. Lelykade:

- de hellingbaan waarmee de Dr. Lelykade aansluit op de Westduinweg zal worden verlegd als gevolg van de rooilijnverlegging die door het bestemmingsplan uit 1998 is mogelijk gemaakt. De nieuwe hellingbaan gaat aansluiten op de Schokkerweg en wordt ingericht als eenrichtingsweg (aansluitend op het eenrichtings-regime op de Schokkerweg).
- Het vervallen van bovengenoemde aansluiting tussen de Dr. Lelykade en de Westduinweg wordt gecompenseerd door aanpassing van de Van Bergenstraat tot tweerichtingsstraat tussen de Westduinweg en de Dr. Lelykade.
- De hellingbaan tussen de Dr. Lelykade en de Zeesluisweg komt te vervallen als de bouwontwikkeling start op de nog te ontwikkelen bouwlocatie op het Schiereiland aan de zijde van de Tweede Haven (locatie De Vierde Mast). De hellingbaan ter hoogte van de Pijp tussen de Dr. Lelykade en de Tweede Zeesluis Dwarsweg blijft bestaan. Hierdoor blijft de Dr. Lelykade goed ontsloten, ook wanneer de kade langs de de Eerste haven (de Vissershavenweg) is afgesloten in verband met laad- en losactiviteiten.

Het uitgangspunt voor de inrichting van de kades is een multifunctionele inrichting met een heldere zonering voor het rijdende verkeer, en het parkeren en een laad- en loszone langs het water. In het bestemmingsplan uit 1998 is de los- en laadzone ook als zodanig bestemd. In het nieuwe bestemmingsplan is gekozen voor een globalere bestemming. De huidige inrichting blijft gehandhaafd en wordt ook doorgezet bij herinrichting van het laatste deel van de Dr. Lelykade op het Schiereiland. Met het oog op het recreatieve gebruik en de toegenomen verblijfsfunctie van de kades rond de Tweede Haven zal de gemeente de mogelijkheid tot het instellen van 30 km/h regime onderzoeken.

3.3.3 Wonen

3.3.3.1 Woonvisie Den Haag 2009-2020

Het uitgangspunt van de Woonvisie Den Haag 2009-2020 (vastgesteld in de gemeenteraad op 19 november 2009) is om tot en met 2020 de toename van het aantal inwoners vast te houden door genoeg geschikte woningen te blijven bouwen. Deze selectieve bevolkingsgroei is vooral gericht op het behouden en aantrekken van midden- en hogere inkomensgroepen. Tegelijkertijd moeten er voldoende, goede goedkope woningen beschikbaar zijn voor huishoudens met lage inkomens. Om dit te bereiken zet de gemeente in op meer variatie van woningtypen en meer milieubewust bouwen. Daarbij richt de gemeente zich op de stedeling: mensen die bewust kiezen voor de stad met de daarbij behorende goede voorzieningen en diverse woonsferen.

Voor de lange termijn gaat de gemeente uit van een gemiddeld nieuwbouwprogramma van 2.500 woningen. De productie op de Vinex-locaties is bijna klaar. Het merendeel hiervan zal daarom in de bestaande stad moeten worden gebouwd. Daarbij wordt ingezet op differentiatie in architectuur en woningtypen.

Den Haag kiest ervoor om een geconcentreerde centrumstad te zijn, met stedelijke dichtheden, een hoogwaardige openbare ruimte en een grote verscheidenheid aan woonmilieus en woonsferen. Qua woongebieden heeft Den Haag al een breed scala te bieden, zoals stedelijk wonen in de binnenstad, groen wonen in de stad en ontspannen wonen aan zee. Maar is het nu zaak dat elke sfeer ook meer de kwalitatief bijpassende woningen krijgt die daarbij horen. Mensen die in een stad wonen of willen wonen, hebben immers verschillende woonwensen. Daar moet meer op worden ingespeeld door meer keuzemogelijkheden te bieden.

Kwetsbare wijken en buurten met een eenzijdige woningvoorraad vragen om versterking en vernieuwing. Ook in de komende jaren zal door middel van herstructurering meer differentiatie moeten worden aangebracht: verschillende woningtypes, huur en koop, goedkoop en duur. Deze vernieuwing leidt tot een afname van het aantal goedkope woningen in deze buurten en wijken. Deze afname moet elders in de stad, maar ook in de regio, worden gecompenseerd. In de kwetsbare particuliere wijken krijgt de woontechnische verbetering van de woningvoorraad en de woonomgeving hoge prioriteit. Daarnaast wordt een aantal verouderde bedrijventerreinen getransformeerd naar nieuwe stedelijke woonmilieus.

Den Haag hecht veel belang aan duurzaamheid. Niet alleen uit milieuoverwegingen, maar ook uit het

oogpunt van toekomstige betaalbaarheid. Er wordt verwacht dat de energiekosten al voor 2020 het grootste deel van de woonlasten zullen beslaan. Ook daarom wil Den Haag in 2020 een CO2-reductie van 30 procent ten opzichte van 1990 behalen in de verwarming van woningen.

Scheveningen Haven

Scheveningen Haven is in ontwikkeling. De bedoeling is dat het gebied uitgroeit tot een bijzonder woon- en verblijfsgebied, en een publiekstrekker van formaat. Door dit unieke profiel levert het een belangrijke bijdrage aan het realiseren van de ambitie van Den Haag 'Internationale Wereldstad aan Zee'.

Het plangebied valt binnen de Woonvisie grotendeels in het centrum stedelijk woonmilieu, gekenmerkt door een mix aan wonen werken, en (recreatieve) voorzieningen. De woonsfeer is te karakteriseren als 'wonen aan de kust'. De nabijheid van de zee, strand en duinen is een belangrijke bepalende factor in de woon en leefomgeving. De kust is in dit gebied duidelijk zichtbaar en voelbaar door de aanwezigheid van de jachthaven, en de visserij. De afgelopen jaren zijn er in het plangebied al de nodige hoogwaardige appartementen aan de voorraad toegevoegd, vooral gericht op een- en tweepersoonshuishoudens. Vernieuwing richt zich vooral op de toevoeging van woningen en appartementen voor stedelijk georiënteerde huishoudens, zoals empty nesters en gezinnen. Ook recreatieve woonvormen krijgen een plek in het plangebied. Gestreefd wordt naar een intensief stedelijk woonmilieu met de nodige differentiatie in woningvoorraad. Op het Norfolkterrein wordt woningbouw gerealiseerd met woningen in diverse typologieën en prijsklassen. Het gebied herbergt diverse woonsferen: nabij het levendige havengebied, met vergezichten op zee en duingebied, aan statige lanen en een kleinschalig opgezet gebied achter de kadebebouwing. Voor de bewoners zijn voorzieningen als entertainment, eten en drinken, winkelen, haven en strand altijd binnen handbereik.

Het bestemmingsplan maakt de realisatie van 700 woningen mogelijk op het voormalig Norfolkterrein. De bestaande woningvoorraad in het overige deel van het plangebied is positief bestemd. Daar waar mogelijk zijn dakopbouwen toegestaan. Zoals in paragraaf 5.3.3 is toegelicht wordt hiermee invulling gegeven aan het gemeentelijk beleid dat erop is gericht dat bewoners zoveel mogelijk hun wooncarrière in hun eigen wijk kunnen maken.

3.3.3.2 Werkwoningen

De werkwoning is een flexibel woonconcept waarbij de werk-, bedrijfs- of praktijkfunctie is gekoppeld aan of geïntegreerd in de woonfunctie. De werkwoning komt ook voor onder de naam atelier- bedrijfs-, of praktijkwoning. In de nota 'werkwoningen in de Haagse regio' (RIS 72582, 22-02-2000) worden potentiële ontwikkelingslocaties genoemd voor werkwoningen. Genoemd worden overgangsgebieden tussen woonwijken en bedrijfsterreinen, en gebieden langs doorgaande wegen en langs spoorwegen.

In de bestemming "Wonen" is (standaard, op basis van jurisprudentie) ruimte voor het uitoefenen van een aan huis verbonden beroep of bedrijf. Hieronder wordt verstaan: het bedrijfsmatig verlenen van diensten op administratief, juridisch, medisch, therapeutisch, kunstzinnig, ontwerptechnisch, cosmetisch of hiermee gelijk te stellen gebied, dan wel het uitoefenen van een ambacht geheel of gedeeltelijk door middel van handwerk. Voorbeelden hiervan zijn een architect, schoonheidsspecialiste of edelsmid. Een aan huis verbonden beroep of bedrijf is toegestaan op voorwaarde dat de woonfunctie van het perceel daardoor niet wordt aangetast.

3.3.4 Economie

Algemeen: beleidsvisie Kracht van Kwaliteit

De economische visie van Den Haag is vastgelegd in de nota "Kracht van kwaliteit". Deze nota is door de Raad vastgesteld op 6 oktober 2011 (RV 126_2011, RIS 181227).

De toekomst voor de Nederlandse economie in de mondiale concurrentiestrijd ligt bij kennis, creativiteit en stedelijke kwaliteit. De uitdaging voor de stad Den Haag is om de omstandigheden te creëren waarbij de economie van de stad ook op de langere termijn kansen biedt voor werk, inkomen en ontplooiing van alle Haagse burgers.

De strategie voor de Haagse economie kan worden samengevat in de volgende speerpunten:

- Internationale stad van Vrede en Recht – de unieke branding van Den Haag;
- Den Haag heeft een uniek profiel als internationale stad van Vrede en Recht. Daarmee heeft de stad

internationale bekendheid verworven. Dit profiel spreekt ook bedrijven en instellingen buiten die sector nadrukkelijk aan en heeft daarom ook in het economische domein een wervend karakter – een “sterk merk”. In de internationale zone zijn veel van deze organisaties geconcentreerd.

- Kracht van de stad: quality of life – aantrekkelijke stad voor werkers, bewoners en bezoekers; Den Haag bezit een breed palet aan winkels, horeca, cultuur en historie. Samen met strand en duinen ontstaat hierdoor een uniek woon- en leefklimaat.

Den Haag versterkt zijn positie als tweede toeristische stad van Nederland. Het centrum (Binnenstad, stationsgebieden, Beatrixkwartier), Scheveningen en Internationale Zone zijn gebieden met veel werkgelegenheid en bezoekers en vormen daarmee de economische kerngebieden van de stad. Hier wordt gewerkt aan versterking van het aanbod aan kwaliteitswinkels, horeca en recreatieve functies.

- Economische structuur – sterke clusters, vitaal mkb;

Den Haag zet actief in op de ontwikkeling van kennis en bedrijvigheid binnen het cluster Veiligheid onder de noemer The Hague Security Delta. Den Haag combineert zijn inzet op internationale instellingen en zakelijke dienstverleners (met name in de clusters energie, it en telecom en financiële dienstverlening) met veel aandacht voor kleine en middelgrote bedrijven, zowel in de economische kerngebieden als in de wijken. Voor deze bedrijvigheid is ook meer kleinschalige bedrijfsruimte hard nodig. Den Haag is een stad met een sterke, kennisintensieve zakelijke dienstensector, die bijna een kwart van de werkgelegenheid omvat. Den Haag is daarom aantrekkelijk voor (hoofd)kantoren, internationale bedrijven en instellingen. De spin off hiervan is van groot belang voor de lokale economie en banen voor alle niveaus in het mkb. Den Haag zet daarom vol in op de (ruimtelijke) kwaliteit en de bereikbaarheid van toplocaties voor kantoren en instellingen.

- Arbeidsmarkt – talent en vakmanschap

De kwaliteit van het arbeidsaanbod zal - door vergrijzing, schaarste aan vakmensen en tekort aan kenniswerkers - in de nabije toekomst een doorslaggevende vestigingsfactor worden. We zetten daarom actief in op de komst van academische instellingen en versterking en verbreding van het hoger onderwijs, ondermeer met topopleidingen.

De ontwikkeling van Scheveningen is cruciaal voor Den Haag als Wereldstad aan Zee. De toeristenindustrie is een belangrijke bron van werkgelegenheid die gekoesterd en zo mogelijk versterkt moet worden. Een belangrijke doelstelling is het verhogen van de bezoekersaantallen in de niet-zomermaanden en verhoging van de gemiddelde besteding per bezoeker. De kracht van Scheveningen Haven zit in de visserij en de zeil- en watersporten. Dit zijn specifieke en onderscheidende clusters voor Den Haag. Versterking van deze clusters in combinatie met de verdere inzet op toerisme zorgen voor een verdere versterking van de aantrekkingskracht van het gebied.

3.3.4.1 Bedrijven

Regionaal en provinciaal bedrijventerreinenbeleid

De regionale productie en werkgelegenheid is voor ruim een kwart aangewezen op bedrijventerrein. Behoud en uitbouw van dit segment van de economie van Haaglanden vraagt dus ook voor de toekomst om een gevarieerd aanbod aan ruimte.

De regionale bedrijventerreinenstrategie bevat naast de ruimtelijk-economische programmering van de regionale bedrijventerreinen ook een afspraak over compensatie van verlies van binnenstedelijk bedrijventerrein. De Haagse bedrijventerreinen Fruitweg, Zichtenburg-Kerketuinen-Dekkershoek en Uitenhagestraat zijn opgenomen in de categorie “Herstructurering ten behoeve van behoud van bedrijventerreinfunctie”. Binckhorst is opgenomen in de categorie “Transformatie naar gemengd gebied” (p. 148). Transformatie kan alleen plaatsvinden bij voldoende compensatie van bedrijfsruimte elders in de gemeente en/of regio. Aantasting van het huidige areaal bedrijventerrein wordt onderworpen aan een “nut-en noodzaakanalyse” met als insteek “nee, tenzij”. (p. 145)

Deze aanvullingen zijn opgenomen in het regionaal structuur plan (RSP). Het RSP geldt als een structuurvisie, zoals is omschreven in de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. Over Scheveningen Haven is in de tekst van het RSP opgenomen dat gezien het specifieke karakter het te transformeren zeehaven terrein in Scheveningen Haven gecompenseerd kan worden in de Rijnmond.

Het provinciale beleid (Verordening Ruimte) heeft een bedrijventerreinkaart vastgesteld met aangewezen

gebieden voor bedrijventerreinen. Op deze kaart staat Scheveningen Haven vermeld, met weglating van het Norfolkterrein. Hier gelden de volgende spelregels voor:

1. nieuwe bestemmingen voor bedrijventerreinen zijn pas mogelijk als aangetoond is dat er behoefte aan is;
2. nieuwe bestemmingen voor (bedrijfs)woningen op bedrijventerreinen zijn niet mogelijk. Woonwerkeenheden mogen alleen onder strenge voorwaarden op delen van bedrijventerreinen en
3. de hoogst mogelijk milieucategorie uit de Staat van bedrijfsactiviteiten moet mogelijk zijn op bestemmingen voor bedrijventerreinen. Alleen onder voorwaarden kan hiervan afgeweken worden. Voor de genoemde voorwaarden wordt verwezen naar de Verordening Ruimte van de provincie Zuid-Holland.

Daarnaast hebben de gemeenteraden van Den Haag, Delft, Rijswijk, Midden-Delfland en Pijnacker-Nootdorp met elkaar afspraken gemaakt in vorm van een intentieovereenkomst om werkgelegenheid in de regio te behouden en uit te breiden. De samenwerking kent een aantal fasen:

1. gezamenlijk onderzoek 'mismatch' en kennisdeling
2. gezamenlijke aanpassing programmering en planning van bedrijventerreinen
3. gezamenlijke, meer onderscheidende profilering bedrijventerreinen. Meer focus op middensegment ("werkterreinen") en minder op het hoogwaardige of topsegment.

De komende tijd staat in het teken van een veranderende werkwijze (gezamenlijk in plaats van individueel en vraaggericht in plaats van aanbodgericht) en gezamenlijke proactieve acquisitie.

Stedelijk bedrijventerreinenbeleid

Bedrijventerreinen zijn belangrijk voor de werkgelegenheid binnen de gemeente Den Haag. Van de ruim 255.000 arbeidsplaatsen in de stad bevinden er zich ruim 34.000 op de bedrijventerreinen, hetgeen neerkomt op ruim 13% van de totale werkgelegenheid (op 1 januari 2012).

Het beleid van de gemeente Den Haag is erop gericht om de ondernemers die gebonden zijn aan de stad in de stad zelf te faciliteren. Hiervoor zijn de bedrijventerreinen Uitenhagestraat, Laakhaven-Centraal en een gedeelte van de Binckhorst (tot 2020) aangewezen. Voor de niet direct aan de stad gebonden bedrijvigheid zijn de bedrijventerreinen Forepark-Middenweg, de bedrijfslocaties in de wijk Ypenburg, Westvlietweg I, II en III, Zichtenburg-Kerketuinen-Dekkershoek en Scheveningen-Haven aangewezen. Deze gebieden fungeren als opvang voor bedrijven die niet makkelijk zijn te mengen met andere functies zoals wonen.

Door de in het verleden doorgevoerde scheiding van functies wordt de stad gekenmerkt door monofunctionele gebieden. Binnen de woonwijken is weinig ruimte voor werkfuncties gecreëerd en de bedrijventerreinen zijn gebieden waar overdag nog wel sprake is van een zekere levendigheid, maar waar 's avonds nauwelijks activiteiten zijn. De toenemende leegstand van vooral kantoorpanden op de bedrijventerreinen zorgt voor minder activiteiten en voor troosteloze plekken op de bedrijventerreinen. Het beleid van de gemeente Den Haag is erop gericht om op de bedrijventerreinen te komen tot meer menging van functies. Dat kunnen functies zijn in de sfeer van horeca, wonen en logies. Het mengen moet wel op een dusdanige wijze gebeuren dat de verschillende functies elkaar niet in de weg zitten en er mag geen sprake zijn van oneigenlijke concurrentie met vestigingen in bijvoorbeeld de binnenstad (logies). Om de bestaande bedrijventerreinen vitaal te houden wordt niet alleen aandacht besteed aan functiewijziging, maar ook aan herstructurering ten behoeve van het behoud van de bedrijvenbestemming.

Om de economische structuur van de gemeente vitaal te houden is er ook aandacht voor het realiseren van nieuwe bedrijfslocaties. In de nota Bedrijventerreinenstrategie Den Haag 2005 -2020 en de Update bedrijventerreinenstrategie Den Haag 2005-2020 (rv 19, 2007) wordt aangegeven hoeveel hectare bedrijventerrein op welk moment en van welke kwaliteit op de markt aanwezig moet zijn om de economische structuur vitaal te houden voor de periode tot 2020.

Havennota

In de Havennota, economisch perspectief Haagse havens (RIS158370 - 3 nov. 2008) wordt het toekomstig economisch kader voor de vier Haagse havens geschetst. Ingegaan wordt op de huidige economische functies in de vier havens, de verschillende potenties voor de toekomst en mogelijke

externe ontwikkelingen die economisch van invloed kunnen zijn op het functioneren van de havens. De Havennota sluit aan bij de uitgangspunten van de 'Structuurvisie Den Haag 2020, Wereldstad aan Zee' en de verschillende masterplannen/ontwikkelingsvisies.

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

Uitgangspunt is dan ook het behouden en actief versterken van het visserijcluster in Scheveningen. In 2009 hebben het bedrijfsleven en de gemeente het Vispact ondertekend om de visserijsector duurzaam te verankeren en te versterken in de haven.

Funcatiemengingstrategie, bedrijven en milieuzonering

De gemeente Den Haag heeft een verdichtingsopgave zoals verwoord in de Structuurvisie Den Haag 2020. Optimalisering van het grondgebruik is daardoor noodzakelijk. In de notitie

'Funcatiemengingstrategie: Mengen van bedrijven en wonen' komt de funcatiemenging van praktijk-kantoor- en bedrijfsruimte met wonen aan de orde. Hierin wordt een onderscheid gemaakt tussen menging op bedrijventerreinen, buurtniveau en pand- of blokniveau. Het mengen van wonen en werken kan op drie schaalniveaus plaatsvinden:

1. op pandniveau, meestal een werkfunctie op de begane grond en woningen op de bovenliggende etages. In de Nota Woonwerkwoningen worden potentiële ontwikkelingslocaties genoemd voor woonwerkwoningen. Genoemd worden overgangsgebieden tussen woonwijken en bedrijfsterreinen, doorgaande wegen en langs spoorwegen;
2. op blokniveau, waarbij één of meerdere panden binnen één blok volledig een woon- dan wel een werkfunctie hebben;
3. op deelgebiedniveau, waarbij sprake is van een ruimtelijke en functionele samenhang van bedrijven en woningen die gevestigd zijn in één gebied.

Naast het mengen op de verschillende schaalniveaus is in de Funcatiemengingstrategie ook aangegeven door de gemeente Den Haag aan welke groottes gedacht kan worden op verschillende locaties als het gaat om funcatiemenging.

Een werkruimte (kantoor/bedrijf/praktijk) kleiner dan +/- 100 m² mag gevestigd zijn in woonstraten. Voor een werkruimte tussen +/- 100- 500 m² geldt dat deze langs de doorgaande wegen een plaats kan krijgen. Groter dan 500 m² zou op bedrijventerrein of kantorenlocatie plaats moeten krijgen.

De algemene richtafstandenlijst uit de VNG-handreiking, vermeldt de richtafstanden die bij voorkeur worden aangehouden tussen bedrijven en de omgevingstypen 'rustige woonwijk' en 'rustig buitengebied'. Bij het omgevingstype 'gemengd gebied' kunnen de afstanden uit de richtafstandenlijst met een afstandstap worden verminderd. Deze staat van bedrijfsactiviteiten voor funcatiemenging is als bijlage bij dit bestemmingsplan opgenomen.

Ze vermeldt welke bedrijfsactiviteiten uit oogpunt van hinder en gevaar goed inpasbaar zijn in gebieden met funcatiemenging (stadscentra, winkelcentra, woonwerkgebieden met kleinschalige vooral ambachtelijke bedrijvigheid, gebieden langs stadstoegangswegen met meerdere functies), mits aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan.

Het kan daarbij gaan om bestaande gebieden met funcatiemenging en om gebieden waar bewust funcatiemenging wordt nagestreefd. Een specifieke staat van Bedrijfsactiviteiten is wenselijk omdat de activiteiten in dergelijke funcatiemengingsgebieden qua schaal sterk kunnen verschillen van de activiteiten op bedrijventerreinen.

Er is in de staat van bedrijfsactiviteiten voor funcatiemenging gekozen voor een andere categorie aanduiding dan in de algemene richtafstandenlijst:

- A. Categorie A betreft activiteiten die zodanig weinig milieubelastend voor hun omgeving zijn dat deze aanpandig aan woningen kunnen worden uitgevoerd. De eisen uit het bouwbesluit voor scheiding tussen wonen en bedrijven zijn daarbij toereikend;
- B. Categorie B betreft de activiteiten die in gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter met een zodanige milieubelasting voor hun omgeving dat zij bouwkundig afgescheiden van woningen en andere gevoelige functies dienen plaats te vinden;
- C. Categorie C betreft activiteiten zoals genoemd onder B, waarbij vanwege de relatief grote

verkeersaantrekkende werking een ontsluiting op de hoofdinfrastructuur is aangewezen.

Voor de toelaatbaarheid van deze activiteiten gelden de volgende randvoorwaarden:

- het gaat om kleinschalige, meest ambachtelijke bedrijvigheid;
- productie en/of laad- en loswerkzaamheden vinden alleen in de dagperiode plaats;
- de activiteiten (inclusief opslag) geschieden hoofdzakelijk in pandig;
- activiteiten uit categorie C beschikken daarnaast over een goede aansluiting op de hoofdinfrastructuur.

Wanneer er wordt gekeken naar de functiemengingstaat die bijgevoegd is bij het bestemmingsplan dan kan er worden geconstateerd dat er ook detailhandel, hotels, leisure en horeca functies zijn opgenomen in deze functiemengingstaat. Voor deze functies geldt dat de functiemengingstaat niet als leidend gezien mag worden, maar is het vastgestelde beleid voor detailhandel, hotels, leisure en horeca.

De visserijsector met het visafslaggebouw, de koelhuizen, de verwerkingsbedrijven en de (detail)handel blijft geconcentreerd op het Noordelijk Havenhoofd. De visserijsector heeft aangegeven te willen uitbreiden en die ruimte krijgt ze op het Noordelijk Havenhoofd. Ook wil de sector zich meer richten op de consument en bezoekers, door te onderzoeken of (educatieve) publieksfuncties kunnen worden gerealiseerd die het verhaal van de visserijsector en van het product vis vertellen.

3.3.4.2 Detailhandel

Regionaal beleid

Op 13 december 2006 heeft het algemeen bestuur van het Stadsgewest Haaglanden de Regionale Detailhandelsstructuurvisie Den Haag vastgesteld. Voor Den Haag beoogt de nota de versterking van winkelfunctie in de Haagse binnenstad. De Haagse binnenstad moet een concurrerende trekpleister worden. Hiermee wordt de aantrekkelijkheid van de regio als geheel versterkt.

De nota geeft een toetsingskader aan voor detailhandelsplannen groter dan 1.000 m². Gemeenten die willen uitbreiden moeten bij het realiseren van verkoopvloeroppervlakte binnen het wensbeeld blijven dat in deze structuurvisie is aangegeven. In het wensbeeld zijn spelregels opgesteld voor een aantal speciale winkelcategorieën: Dit zijn onder andere:

- Voor geclusterde perifere detailhandel (PDV) en grootschalige detailhandel is in Den Haag alleen de Megastores de aangewezen locatie.
- Tuincentra en bouwmarkten zijn onder voorwaarden toegestaan, vestigingen van meer dan 3.000 m² vergen toestemming van het stadsgewest.
- Detailhandel op trafficlocaties is onder 200 m² toegestaan en alleen op de provinciaal aangewezen knooppunten voor hoogwaardig openbaar vervoer.
- Bij kleine kernen en buurt- en winkelcentra wordt het lokale beleid gevolgd.
- Solitaire megasupermarkten zijn niet toegestaan. In winkelkernen alleen als er marktruimte is. Dit wordt regionaal bijgehouden.

Het afgelopen jaar is gewerkt aan een nieuw regionaal detailhandelsbeleid. Dit wordt naar verwachting in de zomer van 2013 vastgesteld. In de nieuwe visie worden plannen van meer dan 2.000 m² bvo in bedoelde bestaande en nieuwe winkelconcentraties ter goedkeuring aan het stadsgewest. Dit betreft een hiermee een aanpassing van 1.000 m² naar 2.000 m². Het bestemmingsplan Scheveningen Haven speelt in op deze nieuwe beleidslijn.

Gemeentelijk beleid

Op 23 juni 2005 heeft de gemeenteraad van Den Haag de Detailhandelsnota Den Haag vastgesteld. De nota geeft de ontwikkelingsrichting aan voor de detailhandel in Den Haag. De concentratie op bestaande locaties in de hoofdwinkelstructuur is uitgangspunt van deze nota. Er worden geen nieuwe stadsdeelcentra en nieuwe concentraties van grootschalige solitaire detailhandel toegevoegd. De gemeente streeft ernaar dat iedere Hagenaar binnen een straal van 1.000 meter zijn dagelijkse boodschappen kan doen. In de Detailhandelsnota is verder vastgelegd dat periodiek een

detailhandelsmonitor zal worden uitgevoerd, op basis waarvan keuzes gemaakt kunnen worden. De monitor is een quickscan en wordt gehanteerd als relatief snelle methode om vast te stellen hoe de winkelgebieden in de hoofdwinkelstructuur er voor staan. Tevens ontstaat op hoofdlijnen inzicht in welke winkelgebieden kansrijk zijn om in te investeren vanuit markttechnisch perspectief.

Deze kennis is ingezet bij het opstellen van het Actieprogramma Den Haag Winkelstad (2011), waarin ook een actualisatie voor een deel van het detailhandelsbeleid is opgenomen. Leidend blijft de inzet op de versterking van de hoofdwinkelstructuur. Het Haagse retailbeleid geeft daarbij de binnenstad prioriteit, conform het haagse binnenstadsplan. Daarnaast stimuleert de gemeente vernieuwende of bijzondere marktinitiatieven, de consument staat hierbij centraal. Bij perifere detailhandelsinitiatieven kiest de gemeente voor optimale clustering en voor grootschalige detailhandel blijft de bestaande hoofdwinkelstructuur de aangewezen plek voor vestiging (zie regionale structuurvisie detailhandel). Verder zet de gemeente in op het versterken en behouden van de bestaande bijzondere winkelgebieden, de zgn 'parels'. In de buurten en wijken voor behoud van de sterke winkelkwaliteit in het belang van sociale cohesie, identiteit en leefkwaliteit. Het verbeteren van de vestigingskwaliteit voor retailers speelt hier een belangrijke rol, zoals openbare ruimte, beheer, etc.

Scheveningen Haven heeft geen winkelcentrum maar wel twee behoorlijke supermarkten. De supermarkt aan de Van Bergenstraat wordt verplaatst naar de naastgelegen nieuwbouwlocatie op de hoek van de Van Bergenstraat en de Dr. Lelykade. Aan de Dr. Lelykad is een bouwmarkt gevestigd. nieuwe perifere en grootschalige detailhandel is in Scheveningen Haven niet toegestaan.

De Frederik Hendriklaan is het stadsdeelwinkelcentrum van Scheveningen en heeft het grootste winkelgebied (ruim 14.000 m² winkelvloeroppervlak (wvo) met een bijzonder aanbod in de niet-dagelijkse sfeer.

De stedelijke winkelstraat Keizerstraat en het winkelcentrum Badhuisstraat in Scheveningen Dorp zijn op korte afstand van elkaar gelegen en hebben samen een compleet aanbod aan dagelijkse en niet-dagelijkse artikelen;

Het Actieprogramma Den Haag Winkelstad: 'De kracht van de Haagse winkelgebieden' van maart 2011 biedt ruimte voor marktinitiatieven zoals thematische concepten die zich onderscheiden van de standaard winkelcentra. In Scheveningen hebben zich al diverse (specialistische) maritieme winkels gevestigd. In Scheveningen-Haven kan de (door)ontwikkeling van een nieuw en onderscheidend sport- en outdoorconcept een impuls geven en bijdragen aan de versterking van de hoofdwinkelstructuur. Ook specifieke concepten rond het thema vis en visserij kunnen een economische versterking betekenen van het gebied.

3.3.4.3 Horeca

Toekomstvisie Horeca 2010-2015

Op 4 februari 2010 heeft de gemeenteraad de Toekomstvisie Horeca 2010-2015 vastgesteld. Bij Den Haag als internationale stad van vrede en recht hoort ook dat men kan genieten van culinaire voorzieningen. Dit vraagt om toekomstgericht beleid, dat beschreven is in de Toekomstvisie Horeca. Het gaat in deze visie niet alleen om het vastleggen van een nieuwe horecastructuur. Deze toekomstvisie geeft ook de gewenste ontwikkeling van het horeca-aanbod aan: hoe zorgt Den Haag voor nieuwe impulsen, waar ziet Den Haag kansen (segmenten, concepten, trekkers, locaties)? Horeca is een dynamische sector, dus hoe zorgt Den Haag op dit gebied voor flexibiliteit.

Centrum en Scheveningen zijn en blijven de belangrijkste horecagebieden. Voor Scheveningen Haven is er in de toekomst ruimte voor thematische concepten bij herontwikkeling van het Noordelijk Havenhoofd, zoals visrestaurants. Uitbreiding is mogelijk tot en met categorie Middelzwaar. Zie Bijlage Staat van Horeca-categorieën voor een beschrijving van de categorieën. Ook is er ruimte rond de Derde Haven voor horeconconcepten die het toekomstige verblijfsgebied met onder andere vrijetijdsvoorzieningen en winkels ondersteunen. Primair wordt ingezet op de categorie Licht, uitbreiding in de categorie Middelzwaar is mogelijk. Nachthoreca is niet mogelijk.

Hotelbeleid

Het hotelbeleid staat in de nota 'Roomservice' die in juni 2000 is vastgesteld. Dit vormt nog steeds het vigerende beleid van de stad. Periodiek wordt een voortgangsbericht vastgesteld dat de resultaten van de afgelopen jaren evalueert, recente ontwikkelingen in de sector beschrijft en de ambitie van Den Haag

op het gebied van de hotelsector plaatst binnen het grotere kader van de internationale en toeristische ambities van de stad.

Het hotelbeleid van de gemeente Den Haag is globaal geformuleerd en geeft ruimte voor een op de marktsituatie aangepaste strategie bij de uitwerking. Deze is gericht op een mix van het actief en stimulerend optreden van de gemeente, het faciliteren van initiatiefnemers in het bestaande stedelijke gebied en waar mogelijk het wegnemen van belemmeringen bij de exploitatie van de bestaande hotels. Substantiële uitbreiding van het aantal hotelkamers wordt alleen actief ondersteund indien er marktruimte bestaat voor het betreffende hotelinitiatief of het initiatief zorgt voor extra (aanvullende) marktvraag.

Speerpuntgebieden in het hotelbeleid zijn de Binnenstad en Scheveningen. Het hotelbeleid wijst geen locaties aan en de strategie geeft slechts aan waar ruimte voor bestaat, met name in kwalitatieve zin. Het bieden van ruimte aan bijzondere, kleinschalige formules vormt één van de elementen in deze strategie. Initiatieven zullen altijd beoordeeld worden op basis van de specifieke kenmerken van de initiatiefnemer, het plan, de exploitant en de locatie. Hierbij wordt veel aan de markt overgelaten.

In 2013 zal de gemeenteraad het hotelbeleid vernieuwen. De 'hotelstrategie Den Haag' vormt een aanscherping van de hotelnota uit 2000 ('Roomservice'). De hotelstrategie beschrijft het nieuwe hotelbeleid voor de stad. De uitgangspunten blijven hetzelfde als in de vorige nota waar het gaat om het belang van toerisme in het algemeen en de bijdrage van een gezonde hotelsector hieraan. In de uitwerking maakt de gemeente echter scherpere keuzes. Er is minder ruimte voor kwantitatieve uitbreiding dan bij de vorige nota. De gemeente zal in de toekomst slechts op strategische locaties actief opereren en de besluitvorming over het al dan niet faciliteren van een hotelinitiatief af laten hangen van de locatie, het concept, de initiatiefnemer en de exploitant. Hierbij wordt veel aan de markt overgelaten. Buiten de toeristische kerngebieden Binnenstad en Scheveningen is de gemeente heel terughoudend.

In de planvorming voor de herontwikkeling van Scheveningen Haven zijn een groot 5* hotel met wellness en vergaderfaciliteiten en een middelgroot 3* hotel opgenomen. Voor de locatie Talud Schiereiland op de Dr. Lelykade bestaat de mogelijkheid om een hotel van 75 kamers te ontwikkelen. De hotels dienen onderscheidend te zijn ten opzichte van het bestaande aanbod in Den Haag.

In het Nautisch Centrum Scheveningen zijn 122 hotelappartementen gerealiseerd, dat wil zeggen short stay appartementen en extended business-suites. De gemeente wil de mogelijkheid bieden deze hotelappartementen onder voorwaarden, naar woningen om te zetten.

3.3.4.4 Kantoren

Op 18 februari 2010 heeft de gemeenteraad de 'Kantorenstrategie Den Haag 2010-2030, de gebruiker centraal' vastgesteld. Met de kantorenstrategie wil de gemeente regie voeren over de dynamische ontwikkelingen in de kantoomarkt en de positie van Den Haag Kantorenstad verder uitbouwen. Deze kantorenstrategie wordt elk jaar (op delen) middels het Investeringsprogramma Stedelijke Ontwikkeling (IpSO) herzien. Voort is het kantorenbeleid in de nieuwe Kantorenstrategie Haaglanden 2012-2020 op 28 november vastgesteld.

In het kantorenbeleid staat aangegeven waar nieuwbouw van kantoren mogelijk is en welke kantoorgebieden voor toevoeging van voorzieningen in aanmerking komen. Deze voorzieningen zijn per gebied verschillend en afhankelijk van de aard en omvang van het gebied en de bestaande voorzienings situatie. De kantorenprogrammering is per gebied voor de komende jaren gepresenteerd. Daarnaast is het stedelijke kantorenbeleid er ook opgericht om het overaanbod in Den Haag en de regio te verminderen. Daarom wordt transformatie van kantoren naar ander vastgoed gestimuleerd. In dit kader is een wijzigingsbevoegdheid binnen de kantoorbestemming opgenomen op grond waarvan het college bevoegd is om overige functies toe te staan.

Volgens het provinciale beleid (conform Artikel 3.1.6, lid 2 Bro) is voor elke afwijking van het bestaande bestemmingsplan van meer dan 1000 m² bvo toevoeging aan kantoren een zgn. SER-laddertoets vereist. Deze toets vereist een aparte onderbouwing die het bouwplan ondersteunt en moet aan het bestemmingsplan c.q. bouwvergunning worden toegevoegd.

Specifieke kantoorgebouwen zijn te vinden aan de Zeekant en aan de Kranenburgweg. Verder zijn er tientallen kantoren verspreid door het gebied gevestigd. Gezien het karakter van het gebied zijn er in

Scheveningen-Haven op beperkte schaal nieuwe kantoorruimtes mogelijk. Deze komen alleen op het Adriaan Maasplein en aan de Kom. Het gaat om kleinschalige kantoren, vooral in plinten van de nieuwe bebouwing. De doelgroep zijn specifieke gebruikers, deels haven-, visserij- en watersportgebonden/gerelateerd. Daarnaast is de doelgroep kleinschalige gebruikers in de dienstverlening, creatieve sector, en maatschappelijke functies voor bewoners.

3.3.5 Onderwijs, Welzijn en Maatschappelijke Zorg

3.3.5.1 Onderwijs

De gemeente is sinds 1997 verantwoordelijk voor de huisvesting van de scholen voor primair en voortgezet onderwijs. Daarom wordt per stadsdeel een Integraal Huisvestingsplan Onderwijs (IHP-Onderwijs) gemaakt om de scholen zo goed en efficiënt mogelijk te huisvesten. Het IHP-Onderwijs voor het stadsdeel Scheveningen is begin 2003 vastgesteld (uit Stadsdeelanalyse juni 2008).

De voorzieningen voor onderwijs die in Scheveningen aanwezig zijn, vallen allemaal buiten het plangebied. Er zijn geen plannen voor onderwijsvoorzieningen in het plangebied.

Kinderopvang

Op 19 april 2001 heeft de gemeenteraad de 'Nota ruimtelijke implementatie kindercentra in Den Haag' vastgesteld. Geschikte locaties voor kinderopvang zijn moeilijk te vinden. De meeste bestemmingsplannen zijn niet afgestemd op deze grote groei van behoefte aan kinderopvangplaatsen. Met deze nota is een belangrijk instrument gecreëerd om geobjectiveerd en gestructureerd te beslissen over de vestiging van kindercentra. De belangen van omwonenden verliest het college daarbij niet uit het oog. De in de nota opgenomen voorwaarden (ruimtelijke criteria) staan borg voor een zorgvuldige afweging van belangen. In de nota staan de (stedenbouwkundige) voorwaarden waaraan locaties voor nieuwe kindercentra (kinderdagverblijven, buitenschoolse opvang en peuterspeelzalen) moeten voldoen om deze centra ruimtelijk in te kunnen passen in de stad. De volgende criteria zijn in de nota opgenomen:

- kindercentra moeten bij voorkeur in een woonbuurt liggen, in een gemengde wijk met een woonkarakter of in een gebied met concentraties van kantoren
- kindercentra in percelen met een school, welzijns- of zorgbestemming ontmoeten vanuit ruimtelijk oogpunt geen enkel bezwaar (amendement raadsvergadering 19 april 2001)
- kindercentra in vrijstaande of halfvrijstaande percelen zijn toelaatbaar (nadere eisen t.a.v. geluidoverdracht naar aangrenzende panden is mogelijk)
- kindercentra bij voorkeur niet in een rijtjeshuis of tussen aansluitende woningen
- kindercentra moeten bij voorkeur liggen nabij (of aan) een ontsluitingsweg of in ieder geval aan een doorgaande weg en er moeten voldoende mogelijkheden zijn voor het veilig halen en brengen zonder dat de doorgang van het verkeer wordt belemmerd
- het moet mogelijk zijn om een geschikte en veilige buitenspeelruimte te realiseren

Aanvullend op de bovenstaande beleidsnota heeft wethouder Dekker in brieven (november 2007 en februari 2009) aan de Commissie Jeugd en Burgerschap aangegeven welke acties van de gemeente bij de uitbreiding van buitenschoolse opvang worden ingezet. De verwachting is dat de wachtlijsten verder zullen groeien. De gemeente zal als regisseur fungeren bij het vinden van geschikte locaties om zo de groeiende wachtlijsten te verkorten. Door in dit pand kinderopvang onder te brengen wordt een bijdrage aan de doelstelling in de hierboven genoemde brief voor kinderopvang geleverd. Een bestemmingsplan is een instrument dat een dergelijke faciliterende rol kan vervullen.

Er zijn twee kinderdagverblijven en 1 peuterspeelzaal in het plangebied gevestigd.

In het voorliggende bestemmingsplan worden deze voorzieningen toegestaan. Voor nieuwe kinderdagverblijven geldt dat deze alleen zijn toegestaan in panden met de bestemming Maatschappelijk waar geluidgevoelige functies zijn toegestaan.

3.3.5.2 Welzijn en zorg

De doelstellingen en uitgangspunten van het welzijnsbeleid zijn in het meerjarenbeleidsplan maatschappelijke ondersteuning 'Zorg voor elkaar' 2011-2014 geformuleerd. Doel van het gemeentelijke welzijnsbeleid is dat Haagenaars actief deelnemen en voor elkaar klaarstaan, zich inzetten voor een ander, de buurt of een vereniging. Het gaat hierbij om:

- het in staat stellen van bewoners om verantwoordelijkheid te nemen;
- het vergroten van de solidariteit van bewoners met de kwetsbare groepen in hun buurt;
- het stimuleren van de zelfredzaamheid van bewoners.

Het welzijnswerk omvat een breed scala aan functies, zoals signalering, sociale binding, opvang, hulpverlening, informatie, advies en participatie op wijk- en buurtniveau, en wordt in onze gemeente door verschillende instellingen en organisaties uitgevoerd. Hierbij gaat het om gesubsidieerde voorzieningen en activiteiten van vrijwilligers en professionals, waarbij het professionele welzijnswerk dat is gericht op het ondersteunen van vrijwilligers is ondergebracht bij vier decentrale welzijnsorganisaties en vier zelfstandige buurthuizen. Om adequaat tegemoet te kunnen komen aan de behoefte aan ondersteuning in de wijk werkt het welzijnswerk vraaggericht, waarbij gebruik wordt gemaakt van methodieken die gericht zijn op het achterhalen van de welzijnsbehoeften van burgers.

3.3.5.3 Maatschappelijke voorzieningen

In het verlengde van de Wet Publieke Gezondheid (WPG) heeft de gemeente een taak in het realiseren van samenhang tussen diverse onderdelen van zorg- en dienstverlening, en moet zij zorgen voor voldoende toegankelijkheid van voorzieningen. Het is dus een taak van de gemeente om ervoor te zorgen dat in de stad voldoende aanbod van zorg aanwezig is en dat deze bereikbaar is voor bewoners. Het bestemmingsplan faciliteert de behoefte aan zorgvoorzieningen door in de ruimtelijke vormgeving van de wijk de 'fysieke kwaliteit' te bewaken en zo een gezonde leefomgeving voor burgers te bewerkstelligen.

Van gemeentewege wordt gestreefd naar multidisciplinaire samenwerking binnen de eerstelijnszorg. In iedere wijk is idealiter een kristallisatiepunt van zorg gesitueerd van waaruit naast zorg ook (zorg)informatie en (zorg)diensten kunnen worden geleverd.

Naast bovenstaande algemene (zorg)voorzieningen zijn er ook voorzieningen nodig voor burgers die minder bedeed zijn. Niet alleen in economische zin maar vooral mensen die vanwege verstandelijke of fysieke beperkingen moeite hebben zelfstandig te wonen. Het is belangrijk om ook voor deze mensen woningen ter beschikking te hebben waar ze al dan niet met begeleiding kunnen wonen. Daarnaast is er ook behoefte aan voorzieningen waar deze mensen gezamenlijk onderdak kunnen vinden in de vorm van een opvang.

Buurthuis van de Toekomst

Uitgangspunt van het thema 'Buurthuis van de Toekomst' is dat ten behoeve van jongeren ontmoetingsplekken, kinderdagverblijven, buitenschoolse opvang, peuterspeelzalen, scoutingruimten, verenigingsleven en sociaal cultureel werk, evenals ruimten voor kunstbeoefening, in voorkomend geval ook in gebouwen bij de sportvoorzieningen gehuisvest moeten kunnen worden.

In de bestemming 'Sport' is daarvoor een regeling opgenomen.

Levensovertuiging

Den Haag is een internationale stad. Dit komt ook tot uitdrukking in de vele religies en levensbeschouwingen die de stad rijk is. Een deel van de religieuze organisaties heeft te maken met huisvestingsproblematiek. Tijdens de raadsvergadering op 16 december 2004 bij het tweeminuten debat over "Ruimte voor gebed" is in een motie aangenomen om een feitenonderzoek te doen naar de reële behoefte aan gebedsruimten en naar mogelijkheden van bestaande en nieuwe ruimtelijke bestemmingen van kerken. Het onderzoek geeft voor de periode 5 tot 10 jaar een behoefte aan van circa 20.000 m². De omschrijving van de bestemming Maatschappelijk (M) is daarom zo omschreven dat ook gebedsruimten mogelijk zijn.

In paragraaf 2.5.5 Maatschappelijk zijn de belangrijkste maatschappelijke voorzieningen in

Scheveningen Haven benoemd. Er zijn geen plannen voor uitbreiding met nieuwe voorzieningen. Wel bestaat er een plan om het Verzorgingshuis Het Uiterjoon, een woonzorgcentrum aan de Vissershavenstraat, te vervangen door nieuwbouw.

3.3.6 Cultuur en ontspanning

3.3.6.1 Cultuur

Den Haag beschikt over een gevarieerd aanbod aan culturele voorzieningen, zoals podia en gezelschappen, filmtheaters, musea, beeldende kunstinstituten, instellingen gericht op kunst als vrijetijdsbeoefening en cultuureducatie en culturele festivals. Deze voorzieningen zijn grotendeels (boven)stedelijk georiënteerd en in ruimtelijke zin vooral geconcentreerd in de stadsdelen Centrum en Scheveningen. Het bestemmingsplan maakt op het schiereiland tussen Eerste en Tweede Haven en op het Zuidelijk Havenhoofd nieuwe culturele voorzieningen mogelijk.

Broedplaatsen

Met het programma Creatieve Stad Den Haag stimuleert de gemeente de creatieve sector in de stad. Voor de creatieve industrie zijn gebieden met gemengde 'rommelige' milieus en voldoende betaalbare bedrijfsruimte in een binnenstedelijke omgeving favoriet als vestigingsplaats. In dit bestemmingsplangebied is een geschikt milieu voor de creatieve sector aanwezig. Dat moet gekoesterd worden.

Het bestemmingsplan Scheveningen Haven biedt ruime mogelijkheden voor de vestiging van kleinschalige bedrijven dankzij de aanwezigheid van een grote hoeveelheid bedrijfsruimten onder woningen.

3.3.6.2 Leisure

Den Haag streeft met de Leisurenota Den Haag naar een optimaal en onderscheidend voorzieningenpakket in het leisedomein (voorzieningen waarvoor betaald moet worden), zowel op stedelijk als nationaal en zelfs internationaal niveau.

Onder 'leisure' worden alle (concentraties van) publieksverzorgende, commerciële vrijetijdsvoorzieningen met een (boven-) stedelijke verzorgingsfunctie verstaan. Hierbij gaat het onder meer om horeca, attracties, kunst, cultuur, sport, spel, wellness, verblijfsaccommodaties en zakelijk toerisme. Voor nieuwe initiatieven wordt concentratie binnen de leisurestructuur voorgestaan. Belangrijkste leisurelocaties zijn de kuststrook en de binnenstad. Voor nieuwe initiatieven wordt concentratie binnen de leisurestructuur voorgestaan. Door clustering van voorzieningen kunnen deze van elkaars nabijheid profiteren.

Het leisurebeleid van de gemeente Den Haag is gericht op het actief benaderen van potentiële exploitanten, het zoeken van een locatie en het wegnemen van belemmeringen bij het tot uitvoering brengen van de ideeën. Dit vergt maatwerk per initiatief en vindt plaats in wisselwerking met de initiatiefnemer.

Een goed aanbod van leisurevoorzieningen is van belang voor de economische ontwikkeling van de stad, doordat het aanbod zorgt voor bestedingen en van belang is voor het vestigings-, bezoek- en woonklimaat. Belangrijkste leisurelocaties zijn Scheveningen en de binnenstad. Voor nieuwe initiatieven wordt concentratie binnen de leisurestructuur voorgestaan. Deze is beschreven in de leisenota. Door clustering van voorzieningen kunnen deze van elkaars nabijheid profiteren.

Het leisurebeleid van de gemeente Den Haag is gericht op het actief benaderen van potentiële exploitanten, het zoeken van een locatie en het wegnemen van belemmeringen bij het tot uitvoering brengen van de ideeën. Dit vergt maatwerk per initiatief/voorziening en vindt plaats in wisselwerking met de initiatiefnemer. Daarnaast vindt er uiteraard een beoordeling plaats op basis van de specifieke kenmerken van de initiatiefnemer, het plan, de exploitant en de locatie.

Qua versterking van het aanbod ligt de prioriteit bij de congressector, de evenementenmarkt, cultuur, attracties en nieuwe trekkers. Daarnaast wordt gestreefd naar uitbreiding van het basisaanbod voor de doelgroepen kinderen, jongeren, 'nieuwe' ouderen en niet-westerse bevolkingsgroepen.

De bestedingen van toeristen, bezoekers en congresgangers zijn voor de Haagse economie heel belangrijk. Vanuit economisch perspectief is de vrijetijdssector een groeisector en een banengenerator

voor de onderkant van de arbeidsmarkt. Den Haag zal zich echter ook als toeristenstad moeten blijven bewijzen. Scheveningen Haven en Bad verdienen een kwaliteitsimpuls om ook in de komende jaren attractief te blijven voor toeristen uit binnen- en buitenland.

De ambities voor Scheveningen Haven zijn hoog: het wordt een gebied dat het hele jaar door aan bewoners en bezoekers interessante mogelijkheden biedt voor verblijf en vermaak. De bijzondere kwaliteiten die de haven onderscheidt van andere gebieden aan de kust, bieden volop mogelijkheden om een onderscheidend profiel te realiseren met een prettig verblijfsklimaat.

De nadruk zal worden gelegd op de verdere ontwikkeling van de bestaande attracties en nieuw vrijetijdsaanbod dat de aantrekkelijkheid buiten het hoogseizoen vergroot. In de mix van functies is ook plek ingeruimd voor leisurevoorzieningen, met name in de omringende bebouwing van de Derde Haven en in het vis/leisure-gebouw op het Noordelijk Havenhoofd. Dit kunnen kleinere of grotere attracties zijn, met name gericht op gezinnen met kinderen. Verder is er plek voor meer sportieve leisure-activiteiten. Leisure is in dit bestemmingsplan opgenomen als 'cultuur en ontspanning'.

3.3.7 Sport en recreatie

3.3.7.1 Sport

Het gemeentelijke sportbeleid is gericht op het creëren van een optimaal sportklimaat, zodat zoveel mogelijk Hagenaars regelmatig, intensief, verantwoord, en op een prettige manier kunnen sporten. De voorkeur van de gemeente gaat daarbij uit naar sportbeoefening in georganiseerd verband.

De gemeente wil de kwaliteit van het sportaanbod verhogen door:

- voldoende goede sportaccommodaties te realiseren die betaalbaar, toegankelijk, bereikbaar en voor sportdoeleinden geschikt zijn;
- een kwaliteitsimpuls te geven aan het sportaanbod door een sportief recreatieve inrichting van openbare ruimten;
- herkenbare topsport te faciliteren;
- maatschappelijk sterke sportverenigingen te ontwikkelen;
- sportverenigingen te ondersteunen;
- kinderopvang bij sportaccommodaties mogelijk maken.

De gemeente wil de bestaande sportvoorzieningen in de wijk behouden. Haar sportbeleid overlapt het groenbeleid daar waar sport buiten plaatsvindt. Het gaat dan niet alleen om sportvelden en buitensportaccommodaties maar ook om parken, pleinen en straten en grote groengebieden en water.

Den Haag is door zijn ligging aan zee en met zijn havens een unieke uitvalbasis voor strandporten en zeilsporten. Voor het zeezeilen op het hoogste niveau is nu al aan de Kom het nationaal trainingscentrum gevestigd, de thuisbasis van de Olympische kernploeg. Ook zijn de voorzieningen aan de Kom verbeterd, onder meer door de aanleg van een slipway om boten gemakkelijk te water te laten. Door dit alles kan Den Haag grote zeilevenementen organiseren als de North Sea Regatta en EK's en WK's Zeilen.

Om de zeilsport en dit soort evenementen nog beter te ondersteunen, komt er vlak bij de Kom een watersportgebouw. Dit bevat onder meer bedrijfs- en kantoorruimtes, opslagruimte, een werkplaats en ondersteunende voorzieningen. Deze zijn bestemd voor uiteenlopende organisaties uit de nautische wereld. De breedtesport krijgt meer armslag door de nieuwe bestemming van de Derde Haven, onder meer als jachthaven voor recreatieve zeilers en als evenementenhaven voor zeilwedstrijden.

Op het strand bij het Noordelijk Havenhoofd komt een beach-city voor de strandporten. Het strand naast de boulevard krijgt met een beach-city nog meer de sfeer van sport en surf. Daarmee ondersteunt Den Haag de plannen om die sporten te ondersteunen die passen bij de geografische ligging van Den Haag. In aanvulling op het beachstadion, krijgen aanvullende en passende sportvoorzieningen de ruimte om sporten in de openbare ruimte te ondersteunen en te stimuleren. Het plan blijft voorzien in de bouw van het beachstadion op het sportstrand, deel van het Noorderstrand, ter hoogte van het Noorderhavenhoofd. Het beachstadion is een voorziening met een basiscapaciteit van 3.000 toeschouwers met bijbehorende basisvoorzieningen aan kleedkamers, organisatieruimte,

verzorgingsruimten, opslag, toiletten en wasruimten.

Het is (semi)permanent, open, flexibel en (deels) modulair van opzet. Er is een basiscapaciteit voor het stadion van 4200 m². De hoogte is afhankelijk van onder meer de invulling van het Noordelijk Havengebied en zal later bepaald worden. In de voorschriften wordt als maximum 10 m aangehouden. Het omliggende strand is bestemd als sportstrand en daarmee specifiek geschikt voor sport. Naast sportactiviteiten zal ruimte worden geboden aan (kleinschalige) activiteiten en evenementen in de brede zin - uiteenlopend van cultuur, tot MICE (Meetings, Incentives, Conventions & Events) en commerciële events (muziekconcerten, dance-events, show-events). Het beachstadion wordt in eerste instantie gebruikt voor sportactiviteiten (trainingen en evenementen), dit betekent dat de programmering van sportevenementen, die voornamelijk in de weekenden plaats vinden, doorgaans voorrang zullen krijgen. De voorzieningen welke bedoeld zijn voor beach-city, zijn bestemd voor activiteiten in en rondom het sportstrand die een impuls geven aan de strand- surf, en brandsporten en bijdragen aan de aantrekkelijkheid van het sportstrand voor bewoners, bezoekers, recreanten en sporters.

3.3.7.2 Spelen

In 2008 heeft de gemeenteraad de nota Spelen in de Stad vastgesteld. Het vertolkt de ambitie van de gemeente om in de stad een goed aanbod te bieden aan speellocaties voor kinderen en jongeren van verschillende leeftijden. Zowel kwantiteit als kwaliteit speelt daarbij een rol.

Landelijk is het gebruikelijk om bij speelbeleid uit te gaan van een driedeling: kinderen van 0 tot 6 jaar, jeugd van 7 tot 12 jaar, en jongeren van 13 tot 18 jaar. De actieradius van deze leeftijdscategorieën verschilt. Jongere kinderen worden geacht zich zelfstandig minder ver te kunnen verplaatsen dan oudere.

Onderstaande tabel geeft invulling aan de nieuwe richtlijn:

leeftijdscategorie	aantal kinderen per speelplek	actieradius	speeloppervlakte
0 tot 6 jaar	50 tot 75 kinderen	150 meter	200 m ²
7 tot 12 jaar	75 tot 100 kinderen	500 meter	500 m ²
13 tot 18 jaar	100 tot 125 kinderen	1.000 meter	750 m ²

Bij nieuwe woningbouwlocaties dient in principe de richtlijn van 3% aan openbare speelruimte te worden gehanteerd in relatie tot het 'uitgeefbaar' gebied. Groenvoorzieningen die ook als informele speel- en/of recreatie ruimte kunnen fungeren, worden hierin meegerekend.

Bij de nieuwbouwplannen op het Norfolkterrein gebeurt het parkeren ondergronds, waardoor er ruim baan is voor spelende kinderen. Op twee locaties in dit gebied worden aparte speelvoorzieningen gerealiseerd.

In dit bestemmingsplan worden in de bestemmingen Gemengd - 1, Groen, Verkeer - Straat, Verkeer - Verblijfsstraat en Verkeer-Verblijfsgebied speelvoorzieningen toegestaan.

De gemeente Den Haag publiceert een kaart waarop is aangegeven waar honden los mogen lopen en waar honden verboden zijn. Binnen het plangebied Scheveningen Haven mogen honden niet loslopen. Dit mag wel op het strand in de periode van 1 oktober tot 15 mei.

3.3.8 Groen

Groen kleurt de stad

De nota 'Groen kleurt de stad' - beleidsplan voor het Haagse groen 2005-2015 - (2005) verwoordt het groenbeleid van Den Haag in twee doelstellingen:

- het beleidsplan biedt een kader voor duurzaamheid bij inrichting, beheer en gebruik van groen waarbij steeds meer sprake zal zijn van een gezamenlijke verantwoordelijkheid van beheerder en gebruiker;
- het beleidsplan biedt een raamwerk waarbinnen keuzes kunnen worden gemaakt bij ruimtelijke ingrepen die van invloed zijn op het groen in de stad en bij veranderende maatschappelijke ontwikkelingen die van invloed zijn op de functies van het groen.

Deze doelstellingen zijn vertaald in vier ambities:

- ruimte voor groen in en om de stad;

- aandacht voor toegankelijkheid, gebruik en beleving van het groen;
- duurzaamheid in inrichting, beheer en onderhoud van het groen;
- samen het groen beheren.

Op grond van de aanwezige waarden zijn grote delen van het groen in Den Haag van bijzonder belang voor de kwaliteit, de identiteit en de belevingswaarde van de stad alsmede voor de kwaliteit en de verspreidingsmogelijkheden van planten en dieren. Deze vormen gezamenlijk de Stedelijke Groene Hoofdstructuur. Inzet is deze stedelijke groenstructuur duurzaam in stand te houden en waar mogelijk te versterken.

In het stedenbouwkundig plan zijn diverse voorstellen voor aanleg en verbetering van de groenstructuur opgenomen. Zie hiervoor in het hoofdstuk Planbeschrijving paragraaf 5.2.6 Groen en water.

Ontwikkelingsvisie Stedelijke Ecologische Verbindingszones.

In de nota Stedelijke Ecologische Verbindingszones (2009) is de Stedelijke Ecologische Hoofdstructuur (SEHS) van Den Haag aangegeven. Deze structuur sluit aan op de provinciale en nationale ecologische hoofdstructuur. De SEHS bestaat uit kerngebieden (de grote groengebieden) met daartussen de ecologische verbindingzones. De verbindingzones bestaan uit zo veel mogelijk aaneensluitend wijk- en buurtgroen.

Het Westduinpark behoort tot de Stedelijke Groene Hoofdstructuur. Dit gebied is via een Stedelijke Ecologische Verbindingszone verbonden met de Oosduinen (Meijendel). Deze 'Scheveningse zone' loopt via onder ander de Nieuwe Scheveningse Bosjes en Zorgvliet.

Groen op achtererven (motie rv84.2011/2 over behoud groen(beleving) wijken RIS 181878)

Grote delen van Den Haag hebben een verkaveling van gesloten bouwblokken. De binnenterreinen hebben van oorsprong een rustig en groen karakter, dat waar enigszins mogelijk en geïndiceerd, behouden dient te worden. Daarnaast is het vanuit het gezichtspunt van duurzaamheid gewenst het percentage bebouwd oppervlak te matigen. Hoe hoger dit percentage bebouwd oppervlak, hoe hoger de belasting op het Haags rioolstelsel en uiteindelijk de hoeveelheid overstort van afvalwater. Het beleid is dan ook gericht op behoud van deze belangrijke elementen.

In dat streven moet echter óók worden betrokken de wens van bewoners om op het achtererf een bebouwingsmogelijkheid te krijgen in vorm van bijvoorbeeld een serre en een berging. De rijksoverheid is aan deze wens tegemoetgekomen door in een algemene maatregel van bestuur behorende bij de Wet omgevingsrecht een vergunningsvrije regeling te geven voor het bouwen van aanbouwen en bijgebouwen in het achtererfgebied. Daarbij geldt als extra voorwaarde, dat het achtererf voor niet meer dan 50% wordt bebouwd. In dit bestemmingsplan wordt bij deze regeling aangesloten.

3.4 Duurzaamheid

Deze paragraaf gaat in op het gemeentelijk beleid ten aanzien van duurzaamheid. Ingegaan wordt op de Kadernota Op weg naar een duurzaam Den Haag en de als uitwerking van de kadernota vastgestelde plannen en visies: het Klimaatplan Den Haag, de Energievisie Den Haag 2040, Uitvoeringsplan Klimaatbestendig Den Haag, Uitvoeringsplan Duurzame Stedenbouw en Uitvoeringsplan Bestaande woningen, duurzame woningen vastgesteld. Ook is er een kort overzicht opgenomen van het gemeentelijk beleid voor duurzaam bouwen. Het gebiedsgericht milieubeleid hangt nauw samen met het gemeentelijk duurzaamheidsbeleid. Een toelichting over het gebiedsgericht milieubeleid is opgenomen in paragraaf 4.14.

3.4.1 Kadernota Op weg naar een duurzaam Den Haag (2009)

In 2009 is de kadernota Op weg naar een duurzaam Den Haag (RIS 165334) vastgesteld door het college van Burgemeester en Wethouders. Dit document is een strategisch kader dat zorgt voor samenhang tussen bestaand beleid en lopende programma's. De kadernota bundelt het onderwerp 'duurzaamheid' rond de thema's Energie, Stedenbouw, Mobiliteit, Openbare Ruimte, Internationale stad en Duurzame gemeentelijke organisatie. Daarbij wordt uitgegaan van een People, Planet, Profit benadering en is het doel dat Den Haag in 2040 Klimaatneutraal Den Haag is.

3.4.2 Klimaatplan en energievisie

De ambities op het gebied van klimaat en energie zijn verwoord in het Klimaatplan Den Haag (RIS 180174) en de Energievisie Den Haag 2040 (RIS 180173). Ambitie van de gemeente Den Haag is om in 2040 als stad klimaatneutraal te zijn, met als tussenstap 30% minder CO₂-uitstoot in 2020 (ten opzichte van 1990). Een stad is klimaatneutraal wanneer schone en vernieuwbare bronnen de stad volledig voorzien in het directe energieverbruik. De kansen voor CO₂-reductie liggen vooral in de sectoren wonen en werken. Bij mobiliteit is het huidige beleid al gericht op CO₂-reductie doordat wordt ingezet op een modal shift van auto naar OV en fiets.

De Energievisie schetst een beeld van de maatregelen die nodig zijn om de Haagse energiehuishouding te verduurzamen. De energievisie geeft een streefbeeld voor 2040. De verwachting is dat in 2040 ongeveer 40% van de energievraag binnen de eigen grenzen kan worden opgewekt.

In het kader van de nieuwbouwontwikkeling in Scheveningen Haven is een duurzame energievoorziening gewenst. De volgende maatregelen uit de energievisie zijn daarbij relevant:

- Energiebesparing, door het isoleren van de bestaande voorraad en door energieneutrale nieuwbouw
- Warmte koude opslag in de bodem; deze techniek is toepasbaar in Scheveningen Haven en kan goed gecombineerd worden met de zeewaterwarmtecentrale
- Toepassing van zonne-energie; pv-panelen zijn goed te combineren met nieuwbouw, maar ook op daken van bijvoorbeeld (bestaande) bedrijfsbebouwing.
- Winning van energie uit biomassa. Dit betekent bijvoorbeeld dat energie wordt gehaald uit het verbranden van organisch materiaal (bijvoorbeeld afval uit de visverwerking).
- Uitbreiding warmte-en koudenetten. Een voorbeeld hiervan is het warmtenet dat het nabijgelegen Duindorp voorziet van duurzame warmte (afkomstig van de zeewaterwarmtecentrale).

3.4.3 Uitvoeringsplan Klimaatbestendig Den Haag

Het uitvoeringsplan 'Klimaatbestendig Den Haag' (RIS 252427) beschrijft op hoofdlijnen welke effecten van klimaatverandering voor Den Haag relevant zijn, hoe de gemeente daar mee omgaat en welke acties de komende periode worden uitgevoerd.

Een klimaatbestendige stad houdt in dat bij de inrichting en het bouwen in de stad rekening wordt gehouden met de effecten van klimaatverandering. Kort samengevat krijgt Den Haag te maken met grotere extremen in neerslag (teveel en te weinig), zeespiegelstijging en meer hete zomerse dagen. Deze effecten zijn ook van invloed op de ontwikkeling in Scheveningen Haven. Thema's en maatregelen die van belang zijn voor de planvorming zijn:

- waterrobuust bouwen. Met het oog op zeespiegelstijging en de buitendijkse ligging van Scheveningen Haven is het van belang zodanig te bouwen dat het risico op wateroverlast als gevolg van overstroming beperkt blijft.
- Beter vasthouden van water. Dit helpt om te snelle afwenteling op het watersysteem of rioolsysteem tijdens extreme neerslag te voorkomen. In Scheveningen Haven zijn er goede mogelijkheden voor bovengrondse afvoer, natuurlijke infiltratie in de bodem, kleinschalige waterbuffering in de openbare ruimte en de aanleg van groene daken.
- Communicatie en bewustwording. Om klimaatbestendigheid goed te verankeren in plannen en projecten worden er een aantal workshops georganiseerd. In dit kader is in samenwerking met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Deltaprogramma Herstructurering een proeftuin georganiseerd over waterrobuust bouwen, klimaatbestendig bouwen.

3.4.4 Uitvoeringsplan Duurzame Stedenbouw

Het Uitvoeringsplan Duurzame Stedenbouw (RIS 251776) beschrijft de belangrijkste principes van duurzame stedenbouw en gaat in op voor Den Haag relevante opgaven op het vlak van energie, kust-klimaat-groen, bewegen en bouwen en hergebruik. Duurzame stedelijke ontwikkeling betekent kiezen voor schone en gezonde systemen, rekening houden met de eindgebruiker centraal en de mogelijkheid van geleidelijke vernieuwing. Met deze voorwaarden in gedachten draagt het vakgebied stedenbouw op drie manieren bij aan duurzame ontwikkeling, ook in Scheveningen Haven:

- vormgeven aan toekomstbestendige stedelijke structuren: het doel is een adaptieve stedelijke

omgeving die zonder ingrijpende aanpassingen lang meegaat en mooi kan verouderen. Dit is een belangrijke opgave voor de stedenbouwkundige planvorming in Scheveningen Haven. Voorwaarden hiervoor zijn onder andere een robuuste maatvoering van de belangrijkste openbare ruimtes die het gebied structureren zoals de kades en de hoofdontsluiting.

- sturen op stedelijk grondgebruik van de stad: Den Haag kiest voor stedelijk en efficiënt ruimtegebruik. Compacte steden onderscheiden zich door een relatief lage milieubelasting, minder energieverbruik en beperkte mobiliteitsbehoefte. Bovendien draagt stedelijk grondgebruik bij aan het open houden van het landschap rondom de stad. Voor de ontwikkeling op het voormalige Norfolkterrein en het Noordelijk Havenhoofd zijn stedelijk grondgebruik en functiemenging uitgangspunten. Andere maatregelen die voor dit bestemmingsplan relevant zijn in het kader van stedelijk grondgebruik zijn de dakopbouwen regeling en het mogelijk maken van 5 bouwlagen langs doorgaande wegen.
- het opstellen van kaders voor duurzaam bouwen en inrichten: stedenbouw vertaalt beleid naar planontwikkeling en adviseert over de ruimtelijke inpassing van duurzaamheidsmaatregelen. Belangrijke thema's voor Scheveningen Haven zijn: waterrobuust bouwen, klimaatbestendig bouwen (in relatie tot wind en regen), toepassing van duurzame energie en toepassing van zeeklimaatbestendige materialen.

3.4.5 Uitvoeringsplan 'Bestaande woningen duurzame woningen!'

Het uitvoeringsplan "bestaande woningen duurzame woningen!" (RIS 176840) is een plan dat concrete maatregelen bevat om de bestaande woningen in de stad duurzamer te maken. Stadsbreed zijn er 110.500 woningen die tot 2020 moeten worden aangepakt. Het betreft woningen van voor 1985 die in het bezit zijn van particuliere eigenaren en verhuurders. Ook in Scheveningen Haven staan woningen die behoren tot deze groep.

Per woning moet gemiddeld € 8.000,00 geïnvesteerd worden in isolatiemaatregelen. Om dit te bereiken zet de gemeente in op het aanbieden van een subsidieregeling aan particuliere eigenaren om duurzaam investeren in de woning aantrekkelijker te maken. Daarnaast organiseert de gemeente voorlichting aan VvE's en bewonersorganisaties en gaat de gemeente actief de wijk in om bewoners over de drempel te halen om te investeren in hun woning.

3.4.6 Duurzaam bouwen in Den Haag

Bij nieuwbouwontwikkelingen in Scheveningen Haven gelden de volgende beleidskaders voor duurzaam bouwen:

- Bouwbesluit: nieuwbouw dient te voldoen aan het bouwbesluit en de daaraan gekoppelde energieprestatiecoëfficiënt (EPC). Vanaf 2012 geldt dat voldaan moet worden aan een EPC van 0,6. Bijstelling van de EPC tot 0,4 is voorzien in 2015. In 2020 wordt de EPC verder verlaagd tot het niveau van energieneutraal bouwen. Bij de ontwikkeling van nieuwbouw woningen dient tijdig rekening te worden gehouden met deze bijstelling van de EPC.
- GPR beleid: GPR staat voor Gemeentelijke Praktijkrichtlijn Duurzaam Bouwen. De Gemeente Den Haag voert als beleid dat minimaal voldaan moet worden aan een GPR-waarde van 7 voor woningbouw en een GPR-waarde van 8 voor utiliteitsbouw. Deze GPR-waarde is niet afdwingbaar. Een GPR-waarde van minimaal 7 of hoger kan opgenomen worden in de gronduitgifte. Volgens het gemeentelijk beleid mogen initiatiefnemers ook een vergelijkbaar dubo-instrument gebruiken mits minimaal een vergelijkbare ambitie geleverd wordt.
- Kantorenstrategie: voor nieuwe kantoren en andere utiliteitsgebouwen wordt minimaal een GPR van 8 gevraagd (RIS 170032).

EPC- en GPR-waarden worden niet geborgd via het bestemmingsplan. Wel is het van belang dat er bij de ontwikkelingen in het kader van dit bestemmingsplan in een vroegtijdig stadium rekening wordt gehouden met dit beleid. Omdat dit kan leiden tot keuzen die van invloed zijn op de (steden)bouwkundige uitwerking van de plannen.

Hoofdstuk 4 Milieu

4.1 Inleiding

Wat kan of moet men bij de ruimtelijke ordening onder 'milieu' verstaan? De Wet milieubeheer schaaft onder milieu het belang van de bescherming van mensen, dieren, planten en goederen, van water, bodem en lucht en van landschappelijke, natuurwetenschappelijke en cultuurhistorische waarden en van de beheersing van het klimaat. In de ruimtelijke context gaat het om het fysieke milieu, de fysieke ruimtelijke omgeving. Voor de inkadering van milieu gebruikt men dan vaak de begrippen:

- 'milieuhygiëne': gericht op het bestrijden van milieuhinder van geluid, lucht, geur, stank, bodemverontreiniging en veiligheidsrisico's;
- 'ecologische duurzaamheid': bestaat naast milieuhygiëne uit aspecten van aardkunde, hydrologie, cultuurhistorie, natuur en klimaat en energie, die bij aantasting niet of zeer moeilijk te herstellen zijn.

In dit hoofdstuk komen aan de orde: de milieueffectrapportage, de passende beoordeling, externe veiligheid, geluid, luchtkwaliteit, geur, bezonning, windhinder, groen, water, bodem, archeologie en het gebiedsgericht milieubeleid.

4.2 Milieueffectrapportage

Inleiding

Binnen de ruimtelijke ordening wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de gevolgen van ruimtelijke ingrepen voor het milieu en de beperkingen die milieuaspecten opleggen. Eén van de instrumenten die een bijdrage kunnen leveren aan het milieubelang binnen de besluitvorming van ruimtelijke ingrepen is het instrument 'milieueffectrapportage', kortweg m.e.r. Een milieueffectrapportage brengt de milieugevolgen van een besluit in beeld, voordat het besluit wordt genomen. Zo kan het bevoegd gezag die het besluit neemt (de gemeenteraad van Den Haag) de milieugevolgen op een transparante en navolgbare wijze bij haar afwegingen betrekken. In deze paragraaf zijn de resultaten van de MER-studie samengevat. Het MER is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

Wettelijk kader milieueffectrapportage

Milieueffectrapportage is gebaseerd op Europese regelgeving (richtlijn van de raad van 27 juni 1985 betreffende de milieu-effectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten). In Nederland is m.e.r. geregeld in de Wet milieubeheer (Wm) en in de uitvoeringswetgeving in de vorm van een Algemene Maatregel van Bestuur (het Besluit milieueffectrapportage). Er bestaat een beperkte en een uitgebreide m.e.r.-procedure. Welke procedure van toepassing is, hangt af van het project.

Milieueffectrapportage Scheveningen Haven

De (her)ontwikkeling van Scheveningen Haven is niet direct m.e.r.-plichtig. Dit komt, omdat de voorgenomen activiteiten niet genoemd staan in onderdeel C van het Besluit m.e.r. en omdat geen sprake is van een kaderstellend plan, zoals aangeduid in kolom 3 van onderdeel D van hetzelfde besluit (anders had een plan-m.e.r.-plicht gegolden). Wel valt de voorgenomen ontwikkeling mogelijk onder enkele activiteiten die genoemd staan in onderdeel D van het Besluit m.e.r., waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt. Dit betreft in ieder geval de activiteiten, die genoemd staan in tabel 1.2.

Nr	Activiteit	Drempelwaarden
D. 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject, met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen	▪ een oppervlakte van 100 hectare of meer; ▪ een aaneengesloten gebied en 2.000 woningen of meer omvat, of ▪ een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer
D. 10	De aanleg, wijziging of uitbreiding van.... b. Jachthavens	▪ 250.000 bezoekers of meer per jaar; ▪ een oppervlakte van 25 hectare of meer, ▪ 100 ligplaatsen of meer, of ▪ een oppervlakte van 10 hectare of meer in een gevoelig gebied
D 3.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van werken inzake kanalisering of ter beperking van overstromingen, met inbegrip van primaire waterkeringen en rivierdijken.	

tabel Overzicht relevante activiteiten in relatie tot de voorgenomen activiteiten

Bij de beoordeling of een m.e.r. verplicht/noodzakelijk is, speelt het criterium 'het op kunnen treden van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen' een doorslaggevende rol. Daarbij dient in het bijzonder te worden gekeken naar de kenmerken van het project, de plaats en de kenmerken van het potentiële effect op het milieu. Op basis van deze toets is vastgesteld dat sprake is van een m.e.r.-plicht. Daarnaast geldt op grond van artikel 7.2a, lid 1, Wet milieubeheer een plan-m.e.r.-plicht, omdat er voor het bestemmingsplan een Passende Beoordeling gemaakt moet worden. Het gaat daarom hier om een zogenaamde gecombineerde project- en plan-m.e.r. Het MER vormt een bijlage bij het bestemmingsplan Scheveningen Haven.

Voorkeursalternatief en varianten

Het nieuwe bestemmingsplan Scheveningen Haven maakt in hoofdlijnen de volgende voorgenomen activiteiten mogelijk (zie hoofdstuk 5):

- de herontwikkeling van Scheveningen Haven, conform het Stedenbouwkundig plan;
- overige bouwontwikkelingen binnen het bestemmingsplan.

Er zijn geen alternatieven voor de voorgenomen activiteiten. Realisatie van het Stedenbouwkundig plan en de overige ontwikkelingen binnen het bestemmingsplangebied vormen het voorkeursalternatief.

Binnen het Voorkeursalternatief zijn de onderstaande varianten in dit MER onderzocht:

- Een nieuw tramtracé in Scheveningen Haven.
- Het toepassen van walstroom.
- Extra programma voor het Noordelijk Havenhoofd.
- Verbinding havenhoofden.
- Meest milieuvriendelijk variant.

Onderzoeksmethodiek

In onderstaande tabel zijn de situaties opgenomen die in dit MER zijn beschouwd. Hierbij is ook aangegeven voor welk jaartal deze beschouwing heeft plaatsgevonden en voor welke thema's.

Beschouwde situatie	Jaar	Voor welke milieuthema's
Huidige situatie	2013	Alle
Referentiesituatie	2023	Alle
Voorkeursalternatief	2023	Alle
Voorkeursalternatief + tramtracé	2023	Verkeer, geluid, luchtkwaliteit, natuur, ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid, landschap, cultuurhistorie en archeologie, gezondheid, duurzaamheid
Voorkeursalternatief + walstroom	2023	Geluid, luchtkwaliteit, water (oppervlaktewaterkwaliteit), natuur, ruimtelijke kwaliteit, gezondheid, duurzaamheid
Voorkeursalternatief + extra programma Noordelijk Havenhoofd	2023	Alle
Verbinding havenhoofden	2023	Water, natuur, ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid, landschap, cultuurhistorie, archeologie en duurzaamheid
Tijdelijke situatie (tijdelijk dans- en muziektheater)	2013 - 2018	Alle
Doorkijk realisatie Masterplan Scheveningen Kust	2030 - 2035	Verkeer, geluid, luchtkwaliteit, Natura 2000

De effectenanalyse- en beoordeling is uitgevoerd ten opzichte van de referentiesituatie. In dit MER is het

jaar 2023 als referentiejaar gehanteerd. In de referentiesituatie 2023 wordt er vanuit gegaan dat alle vastgestelde plannen in de omgeving van Scheveningen Haven gerealiseerd zijn, zonder de ontwikkeling van Scheveningen Haven.

In dit MER is voor de effectenbeoordeling gebruik gemaakt van een zevenpuntsschaal, zie onderstaande figuur. Uiteindelijk leidt de beoordeling per aspect tot een samenvattende effectbeoordelingstabel waar per thema en per aspect plussen en minnen weergegeven staan. Deze plussen en minnen kunnen niet bij elkaar opgesteld worden.

Effectbeoordeling	Omschrijving
+++	zeer positief
++	positief
+	licht positief
0	neutraal
-	licht negatief
--	negatief
---	zeer negatief

Het overzicht van de effectenbeoordeling van de herontwikkeling van Scheveningen Haven ten opzichte van de referentiesituatie is in tabel 0.2 weergegeven. Hierbij is een onderscheid gemaakt in de effecten op het voorkeursalternatief en de effecten op de diverse varianten.

Effectenbeoordeling voorgenomen activiteiten Scheveningen Haven

Thema	Aspect	Voorkeursalternatief	Variant tramtracé	Variant walstroom	Variant Noordelijk Havenhoofd
Verkeer	Doorstroming	-	--	n.v.t.	-
	Bereikbaarheid met OV	--	++	n.v.t.	--
	Verkeersveiligheid	-	--	n.v.t.	-
	Parkeren	-	-	n.v.t.	-
	Langzaam Verkeer	+	++	n.v.t.	++
Geluid	Wegverkeerslawaai	--	--	--	--
	Industrielawaai	--	--	++	--
Luchtkwaliteit	Stikstofdioxide	-	-	0	--
	Fijn stof	-	-	0	--
	Geurbelasting	-	-	+	-
Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico en groepsrisico	0	n.v.t.	n.v.t.	0
	Gebruik vloeibaar gas schepen	0	n.v.t.	n.v.t.	0
	Zelfredzaamheid	0	n.v.t.	n.v.t.	0
	Bestrijdbaarheid	0	n.v.t.	n.v.t.	0
Bodem	Bodemopbouw	0	n.v.t.	n.v.t.	0
	Bodemkwaliteit	0	n.v.t.	n.v.t.	0
	Grondverzet	-	n.v.t.	n.v.t.	-
Water	Grondwaterkwantiteit	0	n.v.t.	n.v.t.	0
	Grondwaterkwaliteit	0	n.v.t.	n.v.t.	0
	Oppervlaktewaterkwantiteit	0	n.v.t.	n.v.t.	0
	Oppervlaktewaterkwaliteit	+	n.v.t.	++	+
	Waterveiligheid	+	n.v.t.	n.v.t.	+
	Toekomstbestendigheid van het plan	0	n.v.t.	n.v.t.	0
	Groen in de wijk	++	+	n.v.t.	++
Natuur	Natura 2000	0	0	0	0
	Ecologische Hoofdstructuur	0	0	0	0
	Beschermde soorten	-	-	n.v.t.	-
	Biodiversiteit	-	-	n.v.t.	-
Landschap en cultuurhistorie	Landschappelijk erfgoed	++	++	n.v.t.	++
	(Steden)bouwkundig erfgoed	+	+	+	+
Archeologie	Bekende archeologische waarden	0	0	n.v.t.	0
	Archeologische verwachtingswaarde	-	-	n.v.t.	-
Ruimtelijke kwaliteit	Gebruikswaarde	++	+++	++	+++
	Belevingswaarde	++	++	+++	++
	Toekomstwaarde	++	++	+++	++
Leefbaarheid	Barrièrewerking	++	+++	++	++
	Bezonnig	-	n.v.t.	n.v.t.	-
	Windhinder	--	n.v.t.	n.v.t.	--
	Nautische effecten	-	n.v.t.	n.v.t.	-
Duurzaamheid	Zuinig ruimtegebruik	++	++	++	0
	Duurzame energiebronnen	0	+	++	0
	Beperken energiegebruik	0	0	0	0
	Duurzame bouwmaterialen	0	0	0	0
	Gebruik van fossiele brandstoffen	0	0	0	0
	Openbare ruimte en nutsvoorzieningen	+	+	+	+
Gezondheid	Geluid	-	-	-	-
	Luchtkwaliteit - NO ₂	-	-	-	-
	Luchtkwaliteit - elementair koolstof	-	-	-	-
	Groen	++	+	n.v.t.	++
Hinder tijdens aanleg	Verkeersafwikkeling	0	-	0	0
	Stofhinder	-	-	-	-
	Geluidsoverlast	-	-	-	-
	Trillingen	0	0	0	0
	Luchtverontreiniging	-	-	-	-
	Externe veiligheidsrisico's	0	0	0	0
	Grondwater en bodemkwaliteit	0	0	0	0
	Natura 2000 en EHS	-	-	-	-
	Cultuurhistorische waarden	0	0	0	0
	Archeologische waarden	-	-	-	-
	Barrièrewerking en ruimtelijke kwaliteit	--	--	--	--
	Mogelijkheden voor duurzaamheid	++	++	++	++

De positieve milieueffecten van het voorkeursalternatief op het plan- en studiegebied zijn met name gerelateerd aan de invulling van het programma en de stedenbouwkundige opzet van de voorgenomen herontwikkeling van Scheveningen Haven. In het Stedenbouwkundig plan is veel aandacht besteed aan de ruimtelijke kwaliteit (gebruiks-, belevings- en toekomstwaarde) en behoud van erfgoedwaarden. Op deze aspecten scoort het voorkeursalternatief daarom positief tot zeer positief. Ook neemt de barrièrewerking af: de samenhang tussen Scheveningen Haven en omgeving, waaronder Duindorp, neemt toe, mede als gevolg door de realisatie van een aantal langzaam verkeersverbindingen in noord-zuidrichting. Het effect op het aspect langzaam verkeer is daarom ook positief. Daarnaast verbetert als gevolg van de uitvoering van het voorkeursalternatief de groenstructuur in de wijk en zijn er

licht positieve effecten te benoemen op de oppervlaktewaterkwaliteit en waterveiligheid. Het voorkeursalternatief scoort verder positief op mate van zuinig ruimtegebruik. Het plan biedt veel potenties om met behulp van duurzaamheidsmaatregelen, zoals duurzame energiebronnen, in Scheveningen Haven een duurzame wijk te realiseren (zie ook paragraaf 16.1.2).

De negatieve milieueffecten op het plan- en studiegebied worden met name veroorzaakt door de verkeerstoename. De extra woon-, horeca en visserijfuncties in het gebied leiden tot een toename van verkeersintensiteiten van en naar Scheveningen Haven en in het gebied zelf. Hierdoor nemen de doorstroming, de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid af. Het extra verkeer veroorzaakt bijgevolg een toename in geluidbelasting op geluidgevoelige objecten (o.a. woningen). Daarnaast is als gevolg van het wegverkeerslawaai een stijging van het aantal geluidgehinderden te zien. Hierbij dient echter opgemerkt te worden dat het aantal bewoners in het plangebied vanwege de voorgenomen ontwikkelingen met circa 1.900 bewoners toeneemt. Ook neemt het aantal geluidgehinderden door het industrielawaai toe. Verder verslechtert als gevolg van de verkeerstoename de luchtkwaliteit (stikstofdioxide en fijn stof) enigszins.

Vanwege de nabije ligging van het Natura 2000-gebied Westduinpark zijn significante effecten op stikstofgevoelige habitats als gevolg van een toename van stikstofdepositie van het autoverkeer, zonder uitvoering van mitigerende maatregelen, niet uit te sluiten. Ook is zonder uitvoering van mitigerende maatregelen sprake van negatieve effecten op de Ecologische Hoofdstructuur. Door het treffen van mitigerende maatregelen is echter geen sprake meer van (significante) negatieve effecten op de Natura 2000-gebieden en Ecologische Hoofdstructuur. Op de beschermde soorten treden licht negatieve effecten op, de gunstige staat van instandhouding van deze beschermde soorten komen echter niet in gevaar. Verder is sprake van een lichte achteruitgang van de verschillende soortengroepen, het effect op de biodiversiteit is daarom licht negatief beoordeeld.

Uit de onderzoeken naar bezonning, windhinder in bebouwde omgeving en nautische effecten (bevaarbaarheid van de haven) is gebleken dat de bebouwing negatieve effecten veroorzaakt op deze aspecten. Door optimalisatie van de bouwvolumes en nader onderzoek bij de uitwerking van de plannen kunnen deze effecten worden beperkt.

Tot slot is sprake van licht negatieve gezondheidseffecten; op de aspecten geluid en luchtkwaliteit. Ook deze effecten zijn gerelateerd aan de verkeerstoename. Daarentegen scoort de impact van groen op de gezondheidstoestand positief. De overige effecten van de voorgenomen activiteiten in de eindsituatie zijn ten opzichte van de referentiesituatie neutraal beoordeeld.

Tijdelijke situatie

De tijdelijke huisvesting van het Nederlands Danstheater en het Residentie Orkest op het Norfolk-terrein heeft geen negatieve impact op de milieu- en leefkwaliteit. De verkeersaantrekkende werking van het tijdelijk dans- en muziektheater is niet groter dan de verkeersaantrekkende werking van het museum dat op bouwblok II wordt gerealiseerd en ruim minder als ook bouwblok III (circa 100 appartementen), dat niet gerealiseerd kan worden gedurende de periode dat het tijdelijk dans- en muziektheater op het Norfolk-terrein is gevestigd, meegenomen wordt in de verkeersaantrekkende werking. Hierdoor zijn de effecten op geluid en luchtkwaliteit niet groter dan bij de effectbepaling van het voorkeursalternatief.

De effectenbeoordeling van de hinder tijdens de aanleg toont enkele licht negatieve effecten. De meest relevante effecten voor omwonenden, werknemers en bezoekers in het gebied zijn stofhinder, geluidsoverlast, luchtverontreiniging en de ruimtelijke kwaliteit. Met het laatstgenoemde thema wordt bedoeld op de overlast als gevolg van de drukte van de bouwwerkzaamheden gedurende de dag.

Variant tramtracé

De variant tramtracé toont verschillen in effecten ten opzichte van het voorkeursalternatief op de aspecten verkeer, gebruikswaarde, barrièrewerking en groen in de wijk. De verlenging van het tramtracé vanuit Scheveningen naar Scheveningen Haven heeft potentiële negatieve effecten op de doorstroming van het plangebied. Extra positieve effecten (ten opzichte van het voorkeursalternatief) zijn er daarnaast op de gebruikswaarde (efficiënt ruimtegebruik) en de barrièrewerking (verbetering samenhang tussen woonbuurt Duindorp en Scheveningen Haven / Scheveningen Centrum). Het groen in de wijk neemt als gevolg van doorsnijding van een groenstructuur langs het Verversingskanaal ten opzichte van het

voorkeursalternatief iets af. Tot slot scoort de variant op een aantal duurzaamheidsaspecten positief ten opzichte van het voorkeursalternatief, zoals zuinig ruimtegebruik en energiegebruik. De effecten van overige milieuaspecten verschillen nauwelijks ten opzichte van het voorkeursalternatief. Op deze aspecten zijn de effecten van de variant tramtracé ten opzichte van de referentiesituatie daarom gelijk beoordeeld als de effecten van het voorkeursalternatief ten opzichte van de referentiesituatie.

Variant walstroom

De variant walstroom toont verschillen in effecten ten opzichte van het voorkeursalternatief op de thema's en aspecten industrielawaai, luchtkwaliteit, belevings- en toekomstwaarde en duurzaamheid. Op het aspect industrielawaai scoort de variant walstroom zeer positief. Met name rond de Derde haven heeft het invoeren van walstroom voor de grotere zeeschepen een aanzienlijke positieve invloed, hier neemt de geluidbelasting aanzienlijk af. Ook is sprake van positieve effecten op de luchtkwaliteit ten opzichte van het voorkeursalternatief. De belevingswaarde en toekomstwaarde zijn eveneens positiever beoordeeld dan het voorkeursalternatief, mede gerelateerd aan de afname van de geluidbelasting en benzinelucht van de draaiende motoren van de schepen. Tot slot is er winst in duurzaamheid te behalen door toepassing van walstroom. Hierdoor is op een aantal duurzaamheidscriteria een positievere beoordeling toegekend dan het voorkeursalternatief. De effecten van overige milieuaspecten verschillen nauwelijks ten opzichte van het voorkeursalternatief.

Variant extra programma Noordelijk Havenhoofd

De variant extra programma op het Noordelijk Havenhoofd toont verschillen in effecten ten opzichte van het voorkeursalternatief op de thema's luchtkwaliteit, gebruikswaarde en duurzaamheid. Er is sprake van een verslechtering van de luchtkwaliteit. De gebruikswaarde neemt toe door het intensiever ruimtegebruik van het Noordelijk Havenhoofd. Tot slot is op een aantal duurzaamheidscriteria een positievere beoordeling toegekend dan het voorkeursalternatief. De effecten van overige milieuaspecten verschillen nauwelijks ten opzichte van het voorkeursalternatief.

Varianten in oeververbinding Noordelijk en Zuidelijk Havenhoofd

De varianten tonen verschillen in effecten tussen de beschouwde type verbindingen (brug, veerpont of kabelbaan) op de thema's landschap, ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid en hinder tijdens aanleg. De oeververbinding in de vorm van een brug of een kabelbaan beperkt de doorkijk vanuit de kom de buitenhaven in. De kabelbaan of een architectonische brug geeft het havengebied een meer stedelijke allure ten opzichte van een veerpont. Anderzijds past de veerpont bij de identiteit van het havengebied. De oeververbinding in de vorm van een brug beperkt de barrièrewerking tussen de havenhoofden het meest. Een veerpont of kabelbaan vermindert ook de barrièrewerking, maar kan tot wachttijden leiden. Een veerpont veroorzaakt geen bezonnings-, windhinder en nautische effecten, in tegenstelling tot een kabelbaan of een brug waarbij uit wordt gegaan van de minimale doorvaarhoogte van 50 m. In alle type verbindingen zijn duurzame ontwikkelingsmogelijkheden aan te duiden. Tot slot, een veerpont veroorzaakt geen hindereffecten tijdens de aanleg in tegenstelling tot een brug of een kabelbaan.

Uit de effectenanalyse van de type oeververbindingen heeft vanuit milieuoptiek de oeververbinding in de vorm van een veerpont de minst negatieve effecten. Deze type oeververbinding scoort op meerdere thema's positiever ten opzichte van de brug of kabelbaan.

Mitigerende maatregelen

In het MER zijn voor de diverse thema's mitigerende en/of compenserende maatregelen benoemd. Deze maatregelen maken onderdeel uit van het Voorkeursalternatief. Deze mitigerende maatregelen zijn onderstaand samengevat weergegeven.

Samenvatting mitigerende maatregelen

Verkeer	Maatregelen om effecten te voorkomen of te beperken	Toelichting	Borging	
Doorstroming	Tracéonderzoek van de tramverbinding / Nader verkeersonderzoek (potentiële) effecten op de Van Boetzelaerlaan	In combinatie met het tracéonderzoek van de tram naar het Norfolkterrein in de periode 2013 -2015 zal nader onderzoek moeten worden gedaan hoe de (potentiële) effecten op de Van Boetzelaerlaan voorkomen kunnen worden.	Bestemmingsplan: opname wijzigingsbevoegdheid voor doortrekking tramtracé (niet direct bestemmen)	
Bodem	Maatregelen om effecten te voorkomen of te beperken	Toelichting	Borging	
Bodemkwaliteit	Bodemonderzoek	Niet alle verdachte deellocaties in het plangebied zijn (voldoende) onderzocht. Voor die delen van het plangebied waar herinrichting en/of nieuwbouw plaatsvindt en waar nog geen onderzoek en/of sanering heeft plaatsgevonden, zal bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd en eventueel gesaneerd moeten worden.	Bestemmingsplan/ omgevingsvergunning bouwen	
Water	Maatregelen om effecten te voorkomen of te beperken	Toelichting	Borging	
Waterveiligheid	In een nadere uitwerking invulling geven aan de 'tweede laag' van de Meerlaagse veiligheid in relatie tot klimaatadaptief bouwen	Keuzes maken tussen 'dry-proof' (bijv. door afsluitbare deuren / extra schotten) en 'wet-proof' (bijv. een parkeergarage die na de overstroming wordt schoongespoten) bouwen Aandacht aan de hoogtes waarop transformatorhuisjes en dergelijke worden aangelegd.	Contracteringsstukken Bestemmingsplan: opname hoogte peilen per functie	
Ecologie	Effect	Effect op	Maatregelen om effecten te voorkomen of te beperken	Borging
Westduinpark & Wapendal Meijendel & Berkheide	Stikstofdepositie	H2130 Grijze duinen	Begrazing in (MB) en plaggen, maaien en verwijderen exoten (WW)	Natuur- beschermingswet- vergunning
Westduinpark & Wapendal	Recreatie (in zenderpark)	Habitattypen	Verwijderen paden, gericht aanplanten duindoorn, beperken opp nieuw pad, verwijderen bovengrondse elementen	
	Geluid, licht en mechanische effecten	Typische soorten	Werkzaamheden overdag uitvoeren en buiten het broedseizoen, voorwaarden stellen aan heiwerkzaamheden. Rijroutes en depots ze ver mogelijk weg van Natura 2000-gebied.	
Ecologische Hoofdstructuur	Recreatie, verstoring	wezenlijke waarden	Zie maatregelen Natura 2000	Zie maatregelen Natura 2000
Flora- en faunawet (beschermde soorten)	Ruimtebeslag	blauwe zeedistel	Verplaatsen	Ontheffing Flora en faunawet
	Ruimtebeslag/ verstoring	vaste verblijfplaats gewone dwergvleermuis	Alternatieve verblijfplaatsen in de omgeving realiseren Sloop gebouwen, rekening houdend met kwetsbare periode In buurt verblijfplaats die behouden blijft niet 's nachts werken	
		Geluid	zeehonden en bruinvis	
	Ruimtebeslag	jaarrond beschermde vogels	Indien aanwezig: werken in de periode september t/m maart Aanbieden nieuwe verblijfplaats mus	
	Verstoring/ ruimtebeslag	rugstreeppad, zandhagedis	Voorkomen dat geschikt gebied ontstaat Leefgebied uitrasteren Overzetten	
		Ruimtebeslag/ verstoring	Alle beschermde soorten (zorgplicht)	
Archeologie	Maatregelen om effecten te voorkomen of te beperken	Toelichting	Borging	
Archeologische verwachtings-waarde	Archeologisch vooronderzoek	Om zicht te krijgen op de feitelijke effecten van de ontwikkelingen op eventuele archeologische waarden in het gebied is het verplicht archeologisch vooronderzoek (booronderzoek en eventueel proefsleuvenonderzoek) uit te voeren in het geval de ontwikkelingen een verstoring groter dan 50 m² en dieper dan 50 cm onder maaiveld veroorzaken (zie ook bijlage 2 van het gemeentelijk archeologiebeleid). Wanneer archeologische waarden worden aangetroffen kunnen de effecten gemitigeerd worden door het nemen van maatregelen, zoals planaanpassing of het opgraven van de archeologische resten.	Bestemmingsplan: opname dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie'	

Leefbaarheid	Maatregelen om effecten te voorkomen of te beperken, alleen bij nadere uitwerking van de bouwplannen	Toelichting	Borging
Bezonning	Aanpassing dakopbouwen t.b.v. optimalisatie bezonning	Aanpassing van de nieuwbouw die te veel schaduw in de omgeving geeft, zodat de bezonning bij de woningen en pleinen binnen de normstelling blijft	Bestemmingsplan: opname nadere eisen in bouwregels
Windhinder	Optimalisatie bouwvolumes / nader onderzoek bouwplannen vijfsterrenhotel bij Zuidelijk Havenhoofd en bouwplannen Uiterjoon, Weduwe van der Toorn en Zeezicht toren in woonbuurt Havenkwartier-Noord	Optimalisatie van de bouwvolumes en nader onderzoek bij de verdere uitwerking van de bouwplannen vijfsterrenhotel bij Zuidelijk Havenhoofd en bouwplannen Uiterjoon, Weduwe van der Toorn en Zeezicht toren in woonbuurt Havenkwartier-Noord ter beperking van het slechte windklimaat als gevolg van deze bouwplannen	Bestemmingsplan: opname nadere eisen in bouwregels
Nautische effecten	Optimalisatie bouwvolume vijfsterrenhotel en RWS-kavel op Zuidelijk Havenhoofd / nader onderzoek met windtunnel naar bevaarbaarheid	Optimalisatie van de bouwvolumes en nader onderzoek bij de verdere uitwerking van de bouwplannen vijfsterrenhotel en de bebouwing op de RWS-kavel op het Zuidelijk Havenhoofd om de bevaarbaarheid van schepen te verbeteren.	Bestemmingsplan: opname nadere eisen in bouwregels

Samenstelling Meest Milieuvriendelijk Variant

Uit de maatregelen en de onderzochte varianten is een Meest Milieuvriendelijke Variant samengepakt. Het Meest Milieuvriendelijk Variant bestaat uit de uitvoering van de variant tramtracé en de variant walstroom in combinatie met de uitvoering van de kansrijke en zeer kansrijke maatregelen. Volledigheidshalve zijn de kansrijke en zeer kansrijke maatregelen in onderstaande tabel weergegeven.

Samenstelling kansrijke en zeer kansrijke maatregelen voor Meest Milieuvriendelijk Variant

Thema	Invloed op criterium	Maatregel	Borging
Verkeer	Parkeren	Stimuleren gebruik van P+R in combinatie met aanleg tramverbinding (positieve beïnvloeding van modal split) Koppelen beschikbare parkeerplaatsen aan info uit Dynamisch Verkeersmanagement	Communicatieplan
Geluid	Wegverkeerslawaaï	Innovatieve geluidwerende maatregelen	Actieprogramma omgevingslawaaï
	Industrielawaaï	Stil asfalt op Houtrustweg (zeezijde) en Westduinweg Toepassen van walstroom	Contracteringsstukken
Lucht-kwaliteit	Uitstoot stikstofdioxide	Toepassen van walstroom	Contracteringsstukken
Water	Grondwater-kwantiteit	Verwerking van hemelwater en infiltratie ervan in de bodem ter aanvulling van het grondwater	Basisriolerings-plan
	Waterveiligheid	Uitwerken 'derde laag' van de Meerlaagse veiligheid: de organisatie van maatregelen bij een overstromingscrisis	Calamiteitenplan
Natuur	Natura 2000 / EHS	Stimuleren dat de doorgang naar het strand vooral ter hoogte van het plangebied mogelijk is en voorkomen dat bezoekers het Westduinpark gebruiken als doorgang naar het strand. Realiseren speelgelegenheden in zone tegen woongebied aan. Gebruik gerichte verlichting om uitstraling naar het duingebied te vermijden. Het duin tussen het Natura 2000-gebied en de toekomstige hotellocatie kan zo veel mogelijk natuurlijk worden ingericht en beheerd. Stimuleren gebruik parkeergarages en het gebruik van openbaar vervoer (tram). Actief opheffen van wilde paden door begin en einde onzichtbaar te maken (aanplant duindoornstruwelen) (reeds ook in kader van mitigatieplan) H2150 Duinheiden met struikheide: Extra begrazen, plaggen, chopperen, maaien en branden van H2160 Duindoorn-struwelen: Kappen, dynamisch kustbeheer	Contracteringsstukken
	Vleermuizen	Aanleg vleermuiskasten, ruimte laten achter singels, ruimte bij uitbouw, ruimte achter metselwerk, toegang onder dakpannen, toegang tot spouwmuren. Aanplanten lijnvormige groenelementen.	Contracteringsstukken
	Broedvogels (jaarrond)	Extra verblijfplaatsen creëren in de nieuwbouwwoningen.	
	Biodiversiteit	Toevoegen lijnvormige elementen Groenstructuren in de woonwijk.	Contracteringsstukken
Duurzaamheid	Algemeen	Toepassen duurzaamheidsinstrumentaria om duurzaamheidsprestaties van bouwplan te meten (bijv. GPR (Steden)Bouw of BREEAM)	Energievisie / contracteringsstukken
	Duurzame energie-opwekking en voorziening	Lokaal warmte- en elektriciteitsnet (smart grid) en duurzame energiebronnen met o.a.: - Zeewatercentrale - Restwarmte of biomassa - Zonne-energie	
	Beperken energiegebruik	Energiebesparende maatregelen, veelal op gebouwniveau: - Isolatie en luchtdichtheid van de woning of bedrijfspand - Compact bouwen - Zonneverkaveling/passief bouwen - Dimmen straatverlichting	
	Duurzame bouwmaterialen en materiaalgebruik in relatie tot fossiele brandstoffen	Duurzame bouwmaterialen in combinatie met de realisatie van elektriciteits- of waterstofoplaadpunten voor (vracht)auto's en verbetering van langzaam verkeersverbindingen	
	Duurzame inrichting openbare ruimte en nutsvoorzieningen	Maatregelen ter bevordering van duurzame inrichting openbare ruimte: - Bovengrondse afvoer van hemelwater (zie ook onder thema water) - Groene daken - Gebruik gezuiverd bedrijfsafvalwater - Duurzame inpassing van kabels en leidingen	Waterhuishoudingsplan
Gezondheid	Luchtkwaliteit	Toepassing beleid gevoelige bestemmingen (bijv. verplaatsen kinderdagverblijf nabij een doorgangsroute)	Actiepunt gevoelige bestemmingen
Effecten tijdelijke situatie	Geluidsoverlast	Gangbare werkzaamheden in dagperiode	Nationale wetgeving Contracteringsstukken
	Geluidsoverlast	Bij heikwerkzaamheden een stille hei-installatie gebruiken, en het heien beperken tot de dagperiode tijdens werkdagen	
	Luchtverontreiniging	Zoveel mogelijk gebruik van elektrisch materieel	
	Ruimtelijke kwaliteit	Afschermen bouwplaats	
	Stofhinder	Vochtig houden bouwplaats (bij grote droogte kans op verstuivingen)	

4.3 Passende beoordeling

Het plangebied grenst aan de zuidzijde aan het Natura 2000-gebied Westduinpark & Wapendal. De Natura 2000-gebieden Meijndel & Berkheide en Solleveld & Kapittelduinen (incl. Spanjaards Duin) liggen respectievelijk 2 km ten noorden en 4 km ten zuiden van het plangebied. Doordat op voorhand significante effecten op deze Natura 2000-gebieden niet zijn uit te sluiten, is, conform de Natuurbeschermingswet 1998, een Passende beoordeling uitgevoerd. Deze Passende beoordeling is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

In de Passende beoordeling zijn drie Natura 2000-gebieden beschreven en getoetst. Geconcludeerd is dat voor twee Natura 2000-gebieden mitigerende maatregelen nodig zijn (Westduinpark & Wapendal en Meijndel & Berkheide). Het betreft maatregelen voor het beperken van de effecten van:

- verstoring in de realisatiefase (Westduinpark & Wapendal);
- stikstofdepositie (beide Natura 2000-gebieden);
- de inrichting van het Zenderpark (Westduinpark & Wapendal);
- de aanwezigheid van de hoteltoeren (Westduinpark & Wapendal).

De mitigerende maatregelen zijn beschreven in een afzonderlijk mitigatieplan; dit mitigatieplan is een afzonderlijk rapport bij de Passende beoordeling en maakt, als bijlage, deel uit van dit bestemmingsplan.

De volgende mitigerende maatregelen worden uitgevoerd in Westduinpark & Wapendal:

a) in relatie tot het beperken van de effecten van verstoring in de realisatiefase:

- het toepassen van alternatieve heimethoden (schroeven of boren) bij de heiwerkzaamheden in het zuidwestelijk deel van het plangebied;
- het overdag uitvoeren van heiwerkzaamheden met inachtneming van een rustperiode van ten minste 8 uur gedurende de nacht;
- het situeren van rijroutes en depots zo ver mogelijk van het Natura 2000-gebied

b) in relatie tot het beperken van de effecten van stikstofdepositie:

- het plaatselijk en gefaseerd over enkele jaren afplaggen van duingrasland op zeegerichte zuidhellingen;
- het jaarlijks maaien van duingrasland;
- het reduceren van duinvreemde soorten;
- het toepassen van begrazing in het zenderpark binnen het hek zolang dit nog aanwezig is (tot de eerste bewoners van het plan Scheveningen Haven in het plangebied wonen, gepland in 2017);
- het verwijderen van de compostlaag (10 cm dik) ter plaatse van het habitatype grijze duin in de (Duin) Bosjes van Poot.

c) in relatie tot het beperken van de effecten van de inrichting van het zenderpark:

- het verwijderen van de zendmasten;
- het behoud enkele gebouwen met een natuureducatieve functie;
- het laten liggen van de ondergrondse inductielussen en verankeringspunten en laten overwoekeren (door het verwijderen zou de ondergrond nog veel meer ongewenst verstoord worden);
- het verwijderen van de meeste paden;
- het verbreden van 1 pad dwars door het gebied en aanleggen van een nieuw stukje pad voor de aansluiting van het bestaande pad door het zenderpark op de routestructuur door het Westduinpark;
- het aanplanten van duindoorn bij de in- en uitgang van bestaande paden om te voorkomen dat deze alsnog gebruikt worden;
- het pas openstellen van het zenderpark als de eerste woningen bewoond worden.

d) in relatie tot het beperken van de effecten van de aanwezigheid van de hoteltoeren:

- het vergroten van de zichtbaarheid en zorgen dat het gebouw wordt herkend als een obstakel door het aanbrengen van stickers of folie;
- het aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting;
- het voorkomen van nachtelijke botsingen met gebouwen door het licht zo veel mogelijk uit te doen.

De volgende mitigerende maatregelen worden uitgevoerd in Meijndel & Berkheide:

- het laten begrazen van het zuidelijke deel van het gebied door een schaapskudde;
- het voorafgaand aan de begrazing lokaal eenmalig plaggen ter plaatse van het habitatype grijze duin.

Op grond van de Passende beoordeling wordt geconcludeerd dat de natuurlijke kenmerken van de onderzochte Natura 2000-gebieden (ook de 'oude' BN-doelen') als gevolg van het plan Scheveningen Haven niet worden aangetast mits de beheermaatregelen ten uitvoer worden gebracht. De gemeente Den Haag is, in overleg met de beheerder, verantwoordelijk voor de uitvoering van de maatregelen en zal de beheermaatregelen in een overeenkomst vastleggen. Hiermee is de zekerstelling van de uitvoering van het project vanuit het oogpunt van de Natuurbeschermingswet voldoende gewaarborgd.

4.4 Externe veiligheid

Wet- en regelgeving en beleid

Algemene beginselen externe veiligheid

Burgers mogen voor de veiligheid en hun woonomgeving rekenen op:

- een minimum beschermingsniveau, uitgedrukt als het plaatsgebonden risico (PR) en
- een expliciete afweging en verantwoording van de kans op een groot ongeluk met veel slachtoffers, uitgedrukt als het groepsrisico (GR).

In de Wet milieubeheer wordt voor het plaatsgebonden risico een grenswaarde gehanteerd van 10^{-6} (kans op een miljoen). De aanvaardbaarheid van het groepsrisico wordt beoordeeld op basis van de kans op een ongeval in relatie tot een aantal dodelijke slachtoffers. Het aantal slachtoffers is niet recht evenredig aan de kans: bij een vertienvoudiging van het aantal slachtoffers moet de kans op een dergelijk ongeval honderd keer kleiner zijn. Op deze manier is bij de normstelling rekening gehouden met de beleving van de bevolking: een groter ongeval wordt meer dan evenredig ernstiger ervaren. De relatie tussen de kans en het effect van een calamiteit wordt de oriënterende waarde, of oriëntatiewaarde (OW) genoemd. Dit is geen harde norm. De gemeente heeft beleidsruimte om hiervan af te wijken.

Voor het berekenen van het groepsrisico is het vaststellen van het invloedsgebied van belang. Dit gebied wordt doorgaans bepaald door de berekening van het grootst mogelijke ongeval waar nog bij 1% van de blootgestelde personen dodelijk letsel optreedt (1% letaliteit). Dit geldt zowel voor stationaire bronnen als voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (weg, spoor, water en buisleidingen). Voor LPG-tankstations wordt echter het invloedsgebied bepaald door de 100% letaliteitsgrens.

De afweging voor de aanvaardbaarheid van het groepsrisico is gebaseerd op de specifieke invloedsgebieden (inventarisatieafstanden) van de risicobron. Wanneer kwetsbare bestemmingen buiten de invloedsgebieden liggen behoeft het groepsrisico niet te worden vastgesteld (minimale effecten als gevolg van een calamiteit).

Vervoer gevaarlijke stoffen

Op grond van de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen moet bij een bestemmingsplan de risicobenadering worden toegepast. Dit geldt wanneer de ontwikkeling binnen 200 m van de transportas is gelegen. Dit is niet het geval. Het plan ligt bovendien buiten het invloedsgebied van snelwegen, de route gevaarlijke stoffen en het spoortraject Delft-Leiden. Een nadere verantwoording is niet noodzakelijk.

Buisleidingen

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden.

De noodzaak voor het verantwoorden van het groepsrisico is beoordeeld op grond van de invloedsgebieden zoals deze zijn vastgelegd in het Handboek buisleiding in bestemmingsplannen van maart 2010. Het plangebied ligt buiten het invloedsgebied van de meest nabijgelegen aardgastransportleiding. Het groepsrisico behoeft daardoor niet te worden berekend en verantwoord.

Er zijn geen plaatsgebonden risicocontouren die voor dit plan van belang zijn.

Inrichtingen

Het plangebied ligt buiten het invloedsgebied van LPG-installaties (150 m) of andere risicovolle objecten waarvoor het Besluit externe veiligheid inrichtingen van toepassing is.

Het plangebied ligt evenmin binnen de effectafstanden van een inrichting voor de opslag van explosieven of binnen een veiligheidscontour van een inrichting waarvoor het Besluit algemene regels inrichtingen milieubeheer van toepassing is. Bevi-inrichtingen zijn uitsluitend toegestaan binnen het gezoneerde industrieterrein, voor zover de pr-contour binnen de grens van de inrichting valt. Voor het overige zijn Bevi-inrichtingen uitgesloten.

In het plangebied liggen twee bunkerschepen (de Geo en de Ria). Deze schepen liggen in de tweede haven langs de Dr. Lelykade (zijde schiereiland). De Ria is een opslagschip dat (min of meer) vast aan de kade ligt en de Geo meert daarnaast af. Dit laatste schip wordt ingezet voor de bevoorrading van klanten. De schepen worden niet aangemerkt als Bevi-inrichting.

De bestaande windturbine wordt ontmanteld vanwege de bouw van de geprojecteerde woningen in het plangebied. Hiermee komen ook de veiligheidscontouren te vervallen.

4.5 Geluid

De Wet geluidhinder (Wgh) stelt eisen met betrekking tot de geluidbelasting van geluidsgevoelige objecten - bijvoorbeeld woningen - door drie verschillende (geluid)bronsoorten: industrie, spoorwegverkeer en wegverkeer.

- Industrielawaai: Het plangebied bevat een gezoneerd industrieterrein.
- Spoorweglawaai: In of nabij het plangebied zijn geen spoorverbindingen aanwezig.
- Wegverkeerslawaai: In of nabij het plangebied zijn verkeerswegen en geluidsgevoelige functies aanwezig.

Industrielawaai

Huidige situatie

Het bedrijventerrein Scheveningen Haven is een op grond van de Wet geluidhinder gezoneerd industrieterrein. Bij de vaststelling van het vigerende bestemmingsplan is de aanwezigheid van een inrichting die in belangrijke mate geluidhinder kan veroorzaken niet uitgesloten. Daarom zijn bij dat besluit, overeenkomstig de geldende voorschriften van de Wet geluidhinder, de grenzen van het industrieterrein alsmede een (geluid)zone rondom het industrieterrein vastgesteld.

Een gezoneerd industrieterrein biedt extra ruimte aan bedrijven op het gebied van geluid. Alle bedrijven gezamenlijk binnen het terrein mogen op de grens van de geluidzone – industrie een bepaalde geluidsbelasting veroorzaken. Hierbij worden zowel de bijdragen van de schepen, de activiteiten op de kade en installaties in en op de bebouwing in beschouwing genomen.

Om te voorkomen dat bedrijven, die ten tijde van de vaststelling van de zone al waren gevestigd op het industrieterrein, zich vanwege de omliggende woonbebouwing niet meer konden ontwikkelen, zijn destijds maatwerkvoorschriften opgesteld. Daarbij is voor de meeste bedrijven een uitbreidingsruimte van 3 dB(A) is opgenomen. Voor enkele bedrijven, die dicht bij bestaande woningen waren gelegen, zijn uitbreidings-ruimten van 2 of 1 dB(A) opgenomen.

De geluidzone industrie ligt om het gezoneerd industrieterrein heen. Binnen deze zone gelden voor bestaande en nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen specifieke voorschriften met betrekking tot het geluid afkomstig van het industrieterrein. Zo is het mogelijk om onder voorwaarden voor geluidsgevoelige functies ontheffing van de Wet geluidhinder voor industrielawaai te verlenen. Dat wil zeggen dat bij die

functies een bepaalde mate van overlast moet worden geaccepteerd.

Ontwikkelingen

De scheepshelling, waar metalen schepen langer dan 25 meter konden worden gerepareerd en onderhouden, was zo'n inrichting die in belangrijke mate geluidhinder kan veroorzaken. Deze scheepshelling is thans echter niet meer in het gebied aanwezig. Omdat het wenselijk is de mogelijkheid te hebben om metalen schepen van 25 meter of langer te kunnen onderhouden in het havengebied, wordt bij het nieuw vast te stellen bestemmingsplan opnieuw de mogelijkheid van het vestigen van een inrichting die in belangrijke mate geluidhinder kan veroorzaken niet uitgesloten.

De Norfolkline was prominent aanwezig in het zuid-westelijke deel van het havengebied. Het was gelegen op het gezoneerde industrieterrein en de geluidbelasting van het bedrijf op de gevels van de omliggende woningen was aanzienlijk. Thans is dit bedrijf niet meer in dit gebied gevestigd.

Nieuwe situatie

Het vertrek van de Norfolkline biedt ruimte voor andere ontwikkelingen, waaronder woningbouw.

Teneinde woningbouw op het terrein waarop vroeger de Norfolkline was gevestigd mogelijk te maken, wordt thans het industrieterrein verkleind en wordt eveneens de (geluid)zone aan die zijde van het gebied aangepast.

De wijzigingen van de grenzen van het industrieterrein betreft dus met name het zuid-westelijke deel. De wijziging van de zonegrens betreft naast het zuid-westelijke deel ook een kleine aanpassing aan de zee-zijde (noordelijk havenhoofd). In onderstaande figuren zijn zowel het oude industrieterrein met bijbehorende zone als het nieuwe industrieterrein met bijbehorende nieuwe zone weergegeven.



Vigerende grens van het industrieterrein (rode lijn) met omliggende zone (blauwe lijn)



Nieuwe grens van het industrieterrein (rode lijn) met omliggende (nieuwe) zone (blauwe lijn)

Door de aanpassing van het industrieterrein en de zone wordt de beschikbare ontwikkelruimte voor de bestaande bedrijven op het nieuw vast te stellen industrieterrein niet aangetast.

Net als in de huidige situatie hebben de meeste bedrijven een uitbreidingsruimte van 3 dB (milieugebruiksruimte). Hierin is ten opzichte van de huidige (vigerende) situatie geen verandering opgetreden. In het kader van het nieuw vast te stellen bestemmingsplan zullen wederom maatwerkvoorschriften worden opgelegd teneinde deze milieugebruiksruimte te borgen.

Voor bedrijven die voorheen op het industrieterrein lagen en na vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan niet meer, zullen indien nodig maatwerkvoorschriften worden opgesteld, waarbij

wederom rekening zal worden gehouden met de benodigde groeimogelijkheden van deze bedrijven.

Ten opzichte van het voorheen geldende bestemmingsplan worden, onder meer door wijzigingen in de wetgeving, nu meer mogelijkheden geboden voor een combinatie van wonen en bedrijvigheid. Dit wordt bereikt door toepassing van de in de Wet geluidhinder opgenomen zeehavennorm (deze norm biedt voor nieuw te ontwikkelen woningen binnen het invloedsgebied van de haven de mogelijkheid om een maximaal 5 dB hogere norm toe te passen) en het in diezelfde wet opgenomen instrument 'redelijke sommatie'.

Zeehavennorm

Bij het vaststellen van hogere waarden voor nieuw te bouwen woningen in de zone van een industrieterrein met activiteiten die zeehavengebonden zijn en die noodzakelijkerwijs in de open lucht plaatsvinden, kan voor woningen waarvan de geluidbelasting (industrielawaai) in hoofdzaak wordt bepaald door die activiteiten, een waarde worden vastgesteld van ten hoogste 60 dB(A). Achterliggende gedachte daarbij is dat voor die activiteiten een effectieve bronbestrijding niet goed mogelijk is.

Op Scheveningen Haven is sprake van dergelijke omstandigheden, zodat voor dit soort woningen bij het vaststellen van een hogere waarde gebruikt gemaakt wordt van deze zogeheten zeehavennorm.

Redelijke sommatie

In het tweede tot en met vierde lid van artikel 2.3 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 is de toepassing van het concept van de redelijke sommatie bij gezoneerde industrieterreinen geregeld. Bij redelijke sommatie wordt rekening gehouden met het effect dat de cumulatieve geluidbelasting van bedrijven gemiddeld gezien lager is dan in rekenmodellen wordt bepaald. Anders gezegd: niet alle geluidbronnen van alle bedrijven produceren tegelijkertijd geluid. Onder bepaalde voorwaarden mag dan een correctie (aftrek) worden toegepast van maximaal 3 dB op de berekende geluidbelasting.

Uit onderzoek (Rapport "industrielawaai MER en bestemmingsplan Scheveningen Haven" van Grob en Oranjewoud, kenmerk 250854IL, d.d. 30 mei 2013) is gebleken dat voor de situatie op het gezoneerde industrieterrein Scheveningen Haven 1 dB aftrek op de berekende geluidbelasting kan worden toegepast als gevolg van redelijke sommatie. Deze aftrek past binnen de gewenste optimale akoestische en ruimtelijke indeling op en rond het industrieterrein. De aftrek van 1 dB wordt toegepast op de berekende waarden voordat getoetst wordt aan grenswaarden of een hogere waarde wordt verleend.

Door het toepassen van zowel de zeehavennorm als de redelijke sommatie ontstaan niet alleen extra mogelijkheden voor woningbouw, maar ook ontstaat extra geluidruimte voor bedrijven. Deze extra geluidruimte zal worden betrokken bij de nog op te leggen maatwerkvoorschriften voor de bestaande bedrijven, daarbij rekening houdend met de benodigde ruimte voor toekomstige bedrijfsontwikkelingen.

Voor de realisatie van de nieuwe woningen in het gebied, zowel op het voormalige terrein van de Norfolkline als in Havenkwartier -noord, worden, met gebruikmaking van de zeehavennorm en de redelijke sommatie, hogere waarden Wet geluidhinder vastgesteld tot een maximum van 60 dB. Hiermee is woningbouw mogelijk zonder dat de bestaande bedrijven in hun bedrijfsvoering worden beperkt. Bij het bepalen van deze hogere waarden is uitgegaan van de situatie dat er (nog) geen walstroom aanwezig is voor de grote zeeschepen in de 1e en 3e haven.

Een extra mogelijkheid voor woningbouw betreft, naast de bovengenoemde nieuwbouwontwikkelingen, bijvoorbeeld het bestaande Nautisch Centrum. Op deze locatie zijn thans hotel-appartementen (geen officiële woonbestemming) aanwezig. Uit het vermelde akoestische onderzoek blijkt dat met het aangepaste industrieterrein op deze plek de Wet geluidhinder woningbouw niet in de weg staat en dat de bestemming wonen de bestaande bedrijvigheid in de haven of de ontwikkeling daarvan niet relevant belemmert.

Vanwege de aanpassing van de zone worden ook voor bestaande woningen in het plangebied, met gebruikmaking van de redelijke sommatie, hogere waarden Wet geluidhinder vastgesteld.

Wegverkeerslawaaai

Wegen met een maximum snelheid van 50 km/u of hoger hebben op grond van de Wet geluidhinder een zone. De geluidbelasting als gevolg van deze wegen moeten bij nieuw te bouwen woningen of appartementen binnen deze zones worden getoetst aan grenswaarden. Bij de aanleg van een nieuwe weg moet de geluidbelasting bij bestaande woningen worden getoetst aan grenswaarden. Eventueel

kunnen onder voorwaarden hogere (grens)waarden worden verleend. De Wgh schrijft voor dat hogere grenswaarden per geluidsbron (per weg) worden verleend. Als een woning binnen meerdere geluidszones (van verschillende bronsoorten) ligt, dan moet op grond van de Wet geluidhinder de gecumuleerde waarde van alle bronsoorten worden bepaald. De gecumuleerde waarde is voor de Wgh van belang om te kunnen vaststellen of deze niet leidt tot een onaanvaardbaar geluidniveau, zodat geluidreducerende maatregelen nodig zijn. Verder wordt de gecumuleerde waarde gebruikt bij het bepalen van de geluidwerende eigenschappen van de gevel volgens het Bouwbesluit en de daarin opgenomen eis ten aanzien van het binnenniveau.

Voor het nieuwe bestemmingsplan Scheveningen Haven is een geluidonderzoek uitgevoerd om te bepalen of de nieuw te bouwen woningen en de nieuwe weg volgens de bepalingen van de Wet geluidhinder kunnen worden gerealiseerd (Rapport "wegverkeerslawaaier MER en bestemmingsplan Scheveningen Haven" van Oranjewoud, kenmerk 250854VL, d.d. 30 mei 2013).

Voor wegen met een maximumsnelheid van 30 km/u geldt geen zoneringsplicht Wgh. Voor de woningen en geluidgevoelige bestemmingen langs deze wegen is er geen wettelijk toetsingskader en zijn er geen grenswaarden. Omdat er niettemin niet mag worden voorbijgegaan aan de mogelijk optredende geluidhinder langs deze wegen, zijn ook deze wegen met een maximum snelheid van 30 km/u in het geluidonderzoek betrokken.

Voor alle nieuwe situaties (aanleg nieuwe weg en nieuwe woningen) zijn de geluidbelastingen op de gevel zodanig dat hogere grenswaarden moeten worden verleend. Eventuele maatregelen ter vermindering van de geluidbelasting (toepassen van geluidschermen of stil asfalt) is niet toereikend/effactief en stuiten op bezwaren van financiële en stedenbouwkundige aard.

Ter beoordeling of sprake is van ontoelaatbare geluidhinder is de gecumuleerde geluidbelasting van alle wegen (inclusief het scheepvaartverkeer) en het industrielawaai bepaald. In geen van de gevallen was de gecumuleerde geluidbelasting dermate hoog dat maatregelen noodzakelijk waren.

Voor de nieuwe situaties (nieuwe weg en nieuwe woningen) worden dan ook hogere grenswaarden verleend.

Onderzoeken en ontheffingen

Bij het ontwerp bestemmingsplan worden de akoestische onderzoeken voor wegverkeerslawaaier en industrielawaai gevoegd. Gelijktijdig met de procedure voor het bestemmingsplan wordt een procedure voor de benodigde ontheffingen (hogere grenswaarden) van de Wet geluidhinder doorlopen.

4.6 Milieuzonering

De milieuhygiënische gevolgen voor de omgeving door bedrijfsmatige activiteiten, wordt beperkt door de Wet milieubeheer. Daarbij maakt de Wet milieubeheer onderscheid tussen inrichtingen waarvoor een op maat geschreven vergunning moet worden verleend en inrichtingen die onder de algemene regels van het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer vallen. Voor het merendeel van de inrichtingen binnen het plangebied geldt dat deze onder de werkingssfeer van het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (kortweg Activiteitenbesluit) vallen. Deze algemene regels richten zich op de volgende milieucompartmenten:

4. lozingen,
5. luchtkwaliteit,
6. bodemkwaliteit,
7. afvalbeheer,
8. energiebeheer,
9. verkeer en vervoer (met ingang van 1-1-2014),
10. geluidhinder,
11. trillingshinder,
12. gebruik van oplosmiddelen.

Het merendeel van deze voorschriften (lozingen, luchtkwaliteit, bodemkwaliteit, afvalbeheer, energiebeheer, verkeer en vervoer en gebruik van oplosmiddelen) zijn inrichtingsgebonden. Alleen de

voorschriften om geur-, geluid- en trillingshinder tegen te gaan zijn gerelateerd aan de afstand tussen de inrichting en omliggende gevoelige objecten. Dit met uitzondering van de geluidvoorschriften voor inrichtingen die op een gezoneerd industrieterrein liggen. In het voorgaande is onder het thema 'Geluid' al ingegaan op de gevolgen van deze zonering voor het bestemmingsplan. Bij het vaststellen van de met het bestemmingsplan vast te leggen bestemmingen is primair uitgegaan van de VNG-handreiking Bedrijven en milieuzonering. In deze brochure worden afstanden aangegeven, die bij het mengen van functies (bedrijvigheid en gevoelige objecten) een goede ruimtelijke kwaliteit waarborgen. Deze afstanden zijn zodanig gekozen, dat – als daaraan wordt voldaan – ook aan de grenswaarden voor de betreffende bedrijven die op grond van het Activiteitenbesluit gelden wordt voldaan. Door het volgen van deze systematiek wordt dus voor de bedrijven binnen het bestemmingsplan de continuering van de bestaande bedrijfsvoering geborgd en wordt bovendien een goed woon- en leefklimaat gewaarborgd.

In een aantal gevallen wordt niet voldaan aan de in de VNG-handreiking genoemde afstanden. In die gevallen geldt dat de specifieke op de inrichting toepasselijke grenswaarden uit het Activiteitenbesluit een kortere afstand toelaten dan de generieke afstanden uit de VNG-handreiking. Waardoor alsnog een goed woon- en leefklimaat, alsook de continuering van de bedrijfsactiviteiten is gewaarborgd.

In het geval van Boeg B.V. gevestigd aan de Hellingweg 196 geldt dat binnen de daaraan toekomstende geluidruimte een geluidgevoelig object geprojecteerd wordt. In het navolgende wordt op deze situatie ingegaan.

Milieuruimte Boeg B.V.

Binnen de inrichting van Boeg B.V. aan de Hellingweg 196 worden pleziervaartuigen en beroepsvaartuigen vervaardigd, onderhouden en gerepareerd. Voor deze inrichting is door de gemeente Den Haag op 25 maart 2008 een omgevingsvergunning milieu verleend. Bij het verlenen van deze vergunning is uitgegaan van een geluidruimte, die kan worden uitgedrukt als een contour van 40 dB(A) voor het equivalente geluidniveau op 80 meter van het hart van de inrichting. Daarnaast is in de voorschriften bepaald dat de emissies naar de lucht vanwege het in werking zijn van de inrichting, zodanig moeten worden geëmitteerd dat daarmee een voldoende verspreiding van de emissies is gewaarborgd.

Op grond van het bestemmingsplan geldt voor de gronden waarop de inrichting is gevestigd de bestemming 'Bedrijf-2'. De planregels laten hier een inrichting toe dat past binnen categorie 3.2 volgens de bij het bestemmingsplan behorende Staat van Bedrijven. Volgens deze staat en de daarbij beschreven richtafstanden, moet voor deze bedrijfscategorie een richtafstand van 100 meter tot gevoelige objecten aangehouden worden in verband met de daarmee gepaard gaande geluidbelasting. In geval van een gemengd gebied waarvan hier sprake is, bedraagt deze afstand 50 meter. Voor het verrichten van werkzaamheden aan schepen wordt in deze Staat van Bedrijven een richtafstand van 15 tot 50 meter tot omliggende gevoelige objecten aanbevolen.

Voor het direct ten zuidwesten van het bedrijfspand van Boeg gelegen kavel, dat wordt begrensd door de Hellingweg en de Kranenburgweg, wordt een woonbestemming vastgesteld. Dit kavel ligt op een aanzienlijk kortere afstand van het terrein van Boeg, dan de voornoemde 100 meter (ongeveer 10 meter). Daarom is ter voorbereiding van dit bestemmingsplan nader onderzoek gedaan naar onder meer de geluidbelasting ter hoogte van dit kavel door het in werking zijn van Boeg.

Geluidbelasting

In het zonebeheersplan dat voor het industrieterrein Scheveningen Haven is opgesteld, is de geluidruimte van Boeg en het ten zuidoosten daarvan (indertijd) gevestigde kranenbedrijfje opgenomen. Op grond van deze gegevens is een berekening gemaakt van de geluidbelasting ter hoogte van het ten zuidwesten van deze bedrijven gelegen kavel ingetekende bouwblok (verder aangeduid als Havenhoofd). Uit deze berekening blijkt dat door deze geluidsbronnen ter hoogte van de noordoostelijke begrenzing van dit bouwblok een geluidbelasting optreedt van ten hoogste 55 dB(A). Ter hoogte van de zuidoostelijke begrenzing van het bouwblok treedt een geluidbelasting op van ten hoogste 61 dB(A). Een (gecumuleerde) geluidbelasting van 55 dB(A) door beide bedrijven leidt niet tot een onaanvaardbaar akoestisch woon- en leefklimaat. Op grond van de op Boeg van toepassing zijnde 'Handreiking industrielawaai en vergunningverlening' kan voor bestaande inrichtingen zoals Boeg een geluidruimte tot 55 dB(A) worden vergund. Bovendien biedt de Wet geluidhinder voor zoneringplichtig industrielawaai de

mogelijkheid tot een ontheffing tot 55 dB(A). De vergunningvoorschriften voor Boeg hoeven op dit punt niet aangepast te worden omdat deze, volgens de huidige redactie, al ruimte bieden aan deze geluidbelasting ter hoogte van Havenhoofd. Dit maakt dat – ondanks de aanzienlijk kortere afstand dan 50 meter, zoals geadviseerd in de Staat van Bedrijven – sprake is van een aanvaardbaar akoestisch woon- en leefklimaat ter hoogte van de noordoostgevel van het bouwblok van Havenhoofd. De gecumuleerde geluidbelasting ter hoogte van het zuidoostelijke deel van dit bouwblok is echter wel hoger dan wenselijk. Daarom wordt in de planregels voorgeschreven dat daar moet worden voorzien in een zogenoemde 'dove gevel'. Hiervan kan worden afgezien indien de geluidbelasting ter hoogte van het feitelijke bouwplan, waarmee invulling wordt gegeven aan de vastgestelde bestemming, daar geen aanleiding toe geeft.

Luchtkwaliteit

De werkzaamheden die binnen de inrichting van Boeg aan de Hellingweg 196 worden uitgevoerd beperken zich op grond van de verleende milieuvergunning tot las-, slijp- en overige metaalbewerkingswerkzaamheden. Er is geen vergunning verleend voor het verrichten van spuitwerkzaamheden. Dit maakt dat de emissies naar de lucht, die samenhangen met het in werking zijn van Boeg, relatief beperkt zijn. Er wordt niet op grote schaal oplosmiddelen geëmitteerd, zoals het geval zou zijn als binnen de inrichting gebruik zou worden gemaakt van een spuitcabine of spuitwand. Bovendien is voor het afvoeren van de emissies naar de lucht die ontstaan door de laswerkzaamheden een luchtbehandelingssysteem in gebruik. Dit maakt dat de resterende emissies naar de lucht, wat betreft de milieuvloed daarvan voor de omgeving, tot een minimum worden beperkt. Tot slot is van belang dat het bouwblok van Havenhoofd ten zuidwesten van de inrichting van Boeg ligt. Door de overheersende zuidwesten wind worden de emissies naar de lucht, die door het in werking zijn van Boeg optreden, door deze overheersende zuidwesten wind van het bouwblok weggevoerd. Het voorgaande maakt dat – hoewel feitelijke afstand korter is dan de richtafstand zoals genoemd in de Staat van Bedrijven – sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ter hoogte van Havenhoofd gelet op de gevolgen van Boeg voor de luchtkwaliteit.

Resumerend kan worden gesteld gelet op de milieugevolgen door het in werking zijn van Boeg ter hoogte van Havenhoofd, sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Dit met dien verstande dat de geluidbelasting ter hoogte van het zuidoostelijk te realiseren geveldeel aanleiding kan zijn om dit een zogenoemde 'dove gevel' te doen laten zijn. Dit voorbehoud is in de regels van de bestemming Gemengd - 9 opgenomen.

4.7 Luchtkwaliteit

4.7.1 Wetgeving en beleid

NSL (Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit)

Op basis van het Ontwerp Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) heeft de Europese Commissie op 7 april 2009 aan Nederland derogatie verleend voor fijn stof (PM10) tot 11 juni 2011 en voor stikstofdioxide (NO₂) tot 1 januari 2015. Het NSL is door de Minister van VROM, met inachtneming van de opmerkingen van de Europese Commissie en in overeenstemming met het gevoelen van de ministerraad en gehoord de Tweede Kamer der Staten-Generaal, op 30 juli 2009 vastgesteld en op 1 augustus 2009 in werking getreden. Het project Scheveningen Haven is aangemeld voor het NSL (projectnummer 1443). De opgenomen omvang van het project is op een aantal punten gewijzigd (hoeveelheid woningen en m² b.v.o.), waardoor het project niet volledig meer past in de omschrijving van het NSL.

Wet milieubeheer

Op 15 november 2007 is de Wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) in werking getreden. De luchtkwaliteitseisen zijn opgenomen in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm). De luchtkwaliteit in een bepaald gebied wordt bepaald door de achtergrondconcentratie van fijn stof (PM10, deeltjes <10 µm) en stikstofdioxide (NO₂) plus de bijdragen van lokale bronnen die bij de

achtergrondconcentratie opgeteld worden.

4.7.2 Toets aan wettelijke grenswaarden

In het kader van het MER en het bestemmingsplan is een regulier luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek blijkt dat de ontwikkelingen bij Scheveningen Haven voldoen aan de eisen uit Titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Op grond van artikel 5.16, lid 1 onder a van de Wet milieubeheer vormen luchtkwaliteitseisen dan ook geen belemmering voor de vaststelling van het onderhavige bestemmingsplan.

Een nadere toelichting op de onderzoeksresultaten is weergegeven in het achtergrondrapport. Het achtergrondrapport is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

4.8 Geur

Er is geïnventariseerd of in de omgeving van de te realiseren gevoelige bestemmingen bedrijven aanwezig zijn die kunnen leiden tot geurhinder. Uit deze inventarisatie blijkt dat ter plaatse van de afvalwaterzuiveringsinstallatie Houtrust (AWZI) voor twee bronnen sprake is van geuremissie. Het betreft:

- de nabezinktanks op het terrein van de inrichting;
- de schoorsteen, die zich in de duinen op ongeveer 2 km afstand van de inrichting bevindt.

De bij deze bronnen behorende geurcontouren hebben geen invloed op de te realiseren en bestaande gevoelige functies.

4.9 Bezonnning

In januari 1996 is door de toenmalige raadscommissies voor Ruimtelijke Ordening, Stadsvernieuwing en Volkshuisvesting en voor Verkeer en Vervoer, Binnenstad en Monumenten, een norm vastgesteld voor bezonnning in de omgeving van een geprojecteerde ontwikkeling. De Haagse bezonningsnorm gaat er vanuit dat de ondergrens op tenminste twee mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari tot 21 oktober, uitgaande van een zonhoogte van meer dan 10 graden, moet liggen. In afwijking van de lichte TNO-norm is in de Haagse norm de bezonnning van gevels maatgevend, onafhankelijk van de plaats van de ramen. Bij de lichte TNO-norm werd namelijk de bezonnning op het midden van de vensterbank van de binnenkant van het raam gerekend. Bij besluit van het college op 9 februari 2010 is deze norm geactualiseerd. Dit is besproken met de raadscommissie Ruimte op 22 september van dat jaar. Het besluit behelst de bestaande bezonningsnorm (uit 1996) op hoofdlijnen te handhaven en - waar nodig - aan te passen en aan te scherpen. Onderzoek is vereist indien sprake is van een bouwhoogte van meer dan 25 meter of als de nieuwbouw ten minste 1½ keer de hoogte heeft van de gemiddelde hoogte van de omgeving. Het betreft onder meer gevels van hoofdgebouwen, waarin, in de breedste zin, wordt gewoond. Bij de gevel van een woning is in de berekening sprake van bezonnning, indien een denkbeeldig punt (het 'meetpunt') op de gevel in de zon ligt. Het meetpunt ligt op 0,75 meter hoogte, op het midden van de gevel.

In opdracht van de gemeente wordt door Peutz bv een rekenkundig bezonningsonderzoek uitgevoerd voor Scheveningen Haven. Doel van het onderzoek is het vaststellen en beoordelen van de mogelijke invloed van realisatie van de bebouwing volgens het stedenbouwkundig plan en de in het bestemmingsplan opgenomen individuele ontwikkelingen, op de bezonnning van de omliggende bebouwing. Daarnaast is de te verwachten bezonningsduur ter plaatse van de te realiseren woningen binnen het plangebied bepaald. Het onderzoeksrapport is als bijlage bijgevoegd.

Doel van het onderzoek is het beoordelen van de invloed van de nieuwbouw op de bezonnning van de omliggende woonbebouwing in relatie tot de huidige bezonningsituatie. De beoordeling van de bezonningsituatie wordt uitgevoerd conform de bezonningsnorm zoals gesteld door de gemeente Den Haag. Bij de schaduwwerking ten gevolge van de dakopbouwen geldt naast een absolute toetsing tevens de excessenregeling voor situaties waarbij de bezonnning met meer dan 50% afneemt.

Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van een door de gemeente aangeleverd 3D-computermodel van de betreffende bebouwing. In overleg met de gemeente is het model op een aantal plaatsen aangevuld

en verfijnd. In het 3D-model zijn in totaal 2121 meetpunten geplaatst bij onder meer 828 woningen die in het invloedsgebied vallen van de geplande nieuwbouw. De beoordeling vindt plaats op basis van de bezonningsduur ter plaatse van de meetpunten. Tevens is onderzoek verricht naar de bezonning van in totaal vier pleinen bij onder meer scholen. Hier is sprake van voldoende bezonning indien gedurende 2 uur meer dan 50% van de oppervlakte (meer dan 50% van het aantal meetpunten) in de zon ligt. Daarnaast zijn ter indicatie van de te verwachten bezonningssituatie meetpunten geplaatst bij de geplande woningen op het Norfolk-terrein. Aangezien de bezonningsduur ter plaatse van nieuwe woningen buiten het toetsingskader van de gemeentelijke bezonningsnorm valt zijn de resultaten zonder verdere beoordeling opgenomen in de bijlage van de rapportage.

Uit de resultaten kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- De nieuwbouw geeft bij een deel van de gevels van omliggende woningen extra schaduw. De invloed is vastgesteld op de toetsingsdatum 19 februari. De zonnestanden op deze datum komen met een verschuiving van een uur in verband met de zomertijd vrijwel overeen met die op 21 oktober. Behoudens de maanden november, december en januari is in de rest van het jaar door hogere zonnestanden doorgaans een veel kleinere invloed te verwachten.
- In de huidige bebouwingssituatie voldoet bij 63 (8%) van de onderzochte woningen en één van de onderzochte pleinen de bezonning niet aan de gemeentelijke bezonningsnorm. Bij 33 van deze woningen en op het plein treedt een verdere verslechtering op van de bezonningssituatie als gevolg van de geprojecteerde nieuwbouw. Deze situatie wordt in de resultaten gemarkeerd met de kleur blauw.
- Bij 42 woningen (5%) waarbij in de huidige bebouwingssituatie voldoende zon ontvangen wordt volgens de gemeentelijke bezonningsnorm is een dusdanige verslechtering als gevolg van de nieuwbouw te verwachten dat de bezonningsduur onder de grenswaarde van 2 uur komt. De bezonningssituatie voldoet hiermee niet aan de bezonningsnorm. In de weergegeven tabellen en situatietekeningen is deze situatie gemarkeerd met de kleur rood.
- In het kader van de excessenregeling is daarnaast bij 9 (1%) van de onderzochte woningen sprake van een afname van de bezonningsduur van meer dan 50% ten gevolge van geprojecteerde dakopbouwen. Dit wordt eveneens in de tabellen en afbeeldingen geaccentueerd met de kleur rood. Bij een deel van deze woningen is tevens sprake van een bezonningsduur van minder dan 2 uur.
- De 'blauwe' en 'rode' meetpunten bij in totaal 84 woningen en één pleinen zoals bovenstaand beschreven zijn gegroepeerd. Zo zijn in totaal 14 aandachtsgebieden vastgesteld waarbij de bezonning niet voldoet aan de gemeentelijke bezonningsnorm ten gevolge van de geprojecteerde nieuwbouw.
- De nieuwbouw in de aandachtsgebieden die volgens de resultaten van het onderzoek te veel schaduw geeft is in het 3D-model aangepast om zo te komen tot een situatie waarbij de bezonning bij alle onderzochte woningen en pleinen binnen de normstelling blijft. Hiertoe is dat deel van de schaduwgevende nieuwbouw dat bepalend is voor overschrijding van de norm uit het 3D-model verwijderd.
- De bezonningsduur is aan de hand van de aangepaste nieuwbouwsituatie opnieuw berekend. Bij alle onderzochte woningen en pleinen wordt door de aanpassingen minimaal 2 uur zon ontvangen of bij woningen waarbij dit in de huidige bezonningssituatie al niet mogelijk is treedt geen verdere verslechtering op. De afname van de bezonningsduur als gevolg van dakopbouwen bedraagt in verband met de excessenregeling maximaal 50%.

Conclusie

De resultaten van het onderzoek, in het bijzonder de gegevens die volgen uit de optimalisatie, zijn gehanteerd bij het verfijnen van de bestemmingsplankaart (verbeelding). Er is daardoor conform het gemeentelijk beleid direct uit de plankkaart op te maken op welke locatie een dakopbouw/bebouwing kan worden gerealiseerd.

4.10 Windhinder

In januari 1996 is door de toenmalige raadscommissies voor Ruimtelijke Ordening, Stadsvernieuwing en Volkshuisvesting en voor Verkeer en Vervoer, Binnenstad en Monumenten, een norm vastgesteld voor windhinder in de omgeving van een geprojecteerde ontwikkeling. Bij besluit van het college op februari 2010 is deze norm geactualiseerd. Dit is besproken met de raadscommissie Ruimte op 22 september van dat jaar. Het besluit behelst de hantering van de norm NEN 8100.

Ten behoeve van het bestemmingsplan Scheveningen Haven is door Peutz b.v. met behulp van Computational Fluid Dynamics (CFD) een indicatief onderzoek verricht naar de te verwachten windklimaatssituatie rond een aantal geplande hoogbouw projecten in het gebied. Daarnaast zijn toetsingscriteria opgesteld voor de effecten van nieuwbouw op de bevaarbaarheid van de haven. De berekeningen aan het windklimaat zijn daarbij gebruikt voor een eerste evaluatie van deze toetsingscriteria. Tenslotte is een indicatie gegeven van de te verwachten windeffecten op de geplande oeververbinding tussen de twee havenhoofden. Het onderzoeksrapport is als bijlage bijgevoegd.

Voor het vervaardigen van de CFD-modellen is gebruik gemaakt van de door de gemeente Den Haag aangeleverde 3D modellen van de bestaande en de geplande bebouwing in het gebied, alsmede van de aangeleverde data van de maaiveldhoogtes in het gebied.

Het doel van het windklimaatonderzoek was het geven van een beoordeling van het te verwachten windklimaat rondom de verschillende geplande hoogbouw projecten binnen het bestemmingsplan en het opstellen van criteria voor de bevaarbaarheid van de haven. Door het windklimaat zowel te berekenen voor de bestaande als de geplande situatie wordt inzicht gegeven in de invloed van de geplande nieuwbouw op het windklimaat in de omgeving.

Voor de opzet van het onderzoek en de beoordeling van het windklimaat is uitgegaan van de Nederlandse norm NEN 8100:2006 Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving.

Uit de resultaten van het onderzoek kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

Windklimaat

Bij realisering van het bestemmingsplan volume van het vijf sterren hotel op het zuidelijke havenhoofd is in de omgeving van het gebouw een zeer slecht windklimaat te verwachten, waarbij in een fors gebied het criterium voor windgevaar wordt overschreden.

Door optimalisatie van het volume, in combinatie met het aanbrengen van windafschermende maatregelen is het windklimaat, beoordeeld als doorloopgebied, in het gehele gebied te verbeteren tot matig. Ter plaatse van entrees zal extra aandacht voor het windklimaat noodzakelijk zijn.

Bij realiseren van het bestemmingsplanvolume van het drie sterrenhotel op het noordelijk havenhoofd wordt met name rond de zuidwestgevel een slecht windklimaat met kans op windgevaar verwacht. Er wordt geadviseerd bij de verdere uitwerking van het plan hier nader onderzoek naar te verrichten.

Rond het bestemmingsplanvolume van het project Uiterjoon wordt lokaal een zeer slecht windklimaat verwacht, waarbij windgevaar te verwachten is. Er wordt geadviseerd bij de verdere uitwerking van het plan hier nader onderzoek naar te verrichten.

Rond het bestemmingsplanvolume van het project Weduwe van der Toorn wordt een zeer matig, op een aantal punten slecht windklimaat verwacht, waarbij windgevaar niet uit te sluiten is. Er wordt geadviseerd bij de verdere uitwerking van het plan hier nader onderzoek aan te verrichten.

Rond de Zeezicht toren wordt bij realiseren van het bestemmingsplan volume rond de hoeken van het plan een voor doorloopgebied zeer matig, voor slentergebied (entrees e.d.) slecht, windklimaat verwacht. Er wordt geadviseerd bij de verdere uitwerking van het plan hier nader onderzoek naar te verrichten.

Nautische effecten

De bevaarbaarheid van de haven voor grote schepen wordt bepaald door de maximaal te verwachten windsnelheden boven de vaarroute.

Voor kleine, zeilende, schepen zijn zowel de maximale vaagsnelheid als variaties in de windrichting

bepalend of de haven te bezeilen is.

Op basis van het indicatieve CFD onderzoek kan geconcludeerd worden dat bij realisatie van het bestemmingsplanvolume met driehoekige toren de bevaarbaarheid van de havenmond voor zowel de grootste als de kleinste schepen nadelig beïnvloed wordt.

Door optimalisatie van het hotel volume zijn problemen met de bevaarbaarheid voor grote schepen naar alle waarschijnlijkheid te minimaliseren.

Teneinde de bevaarbaarheid bij de havenmond voor kleine schepen te optimaliseren is een lage plint voor het vijf sterrenhotel en een geminimaliseerd volume op de RWS-kavel noodzakelijk. Een goede bevaarbaarheid is op basis van het huidige onderzoek echter niet te garanderen.

Ook in de rest van het havengebied kan de bevaarbaarheid voor met name kleine schepen beïnvloed kan worden door de geplande nieuwbouw rond de haven.

Bij de verdere uitwerking van de plannen is een nader onderzoek met de windtunnel naar de bevaarbaarheid noodzakelijk.

Oeververbinding

Door de snelheid van de aanstromende wind is er boven een hoogte van ca. 25 meter ter plaatse van de oeververbinding een slecht windklimaat te verwachten. Boven ca. 40 m is er daarbij ook kans op windgevaar. Hier dient bij het ontwerp van de verbinding rekening mee gehouden te worden. Daarbij kan gedacht worden aan het aanbrengen van voldoende hoge schermen langs de rand in geval van een brug of voldoende dichte gondels in geval van een kabelbaan.

Interactie met de omringende bebouwing kan lokaal tot een hoge windbelasting op de oeververbinding leiden.

Het windklimaat en de windbelasting op de geplande oeververbinding dienen bij het nader uitwerken van de plannen nader onderzocht te worden.

Conclusie

Het uitgevoerde windhinderonderzoek is bedoeld om de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan als bedoeld in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening te onderbouwen. Daar waar uit dit onderzoek blijkt dat bij de nadere uitwerking van de planvorming maatregelen zullen moeten worden getroffen om tot een aanvaardbaar windklimaat te komen is dit geborgd in de planregels. Daarbij is onder andere gebruik gemaakt van een nadere eisen regeling. Op grond van die regeling is het college van burgemeester en wethouders bevoegd om nadere eisen te stellen aan de situering en vorm van de gebouwen ter beperking van windhinder. Indien de maatregelen noodzakelijk zijn op een locatie waarvoor een wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan is opgenomen zijn de maatregelen opgenomen in de aan deze bevoegdheid verbonden wijzigingsregels

4.11 Groen

Natuurbeschermingswet

De gebiedsbescherming van bijzondere natuurgebieden, de zogenoemde Natura 2000-gebieden, is geregeld in de Natuurbeschermingswet. Activiteiten in of nabij de Natura-2000 gebieden dienen volgens de Natuurbeschermingswet getoetst te worden op negatieve gevolgen. Zie verder paragraaf 4.3.

Ecologische Hoofdstructuur

De Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is een netwerk van natuurgebieden, agrarische beheersgebieden en verbindingzones. Hierbinnen kan de uitwisseling van soorten plaatsvinden en wordt de instandhouding van de biodiversiteit ondersteund. De begrenzing van de EHS is aangegeven in de provinciale Verordening Ruimte. De realisatie van de EHS is aangemerkt als een nationaal en provinciaal belang met als doel de bescherming, instandhouding en verdere ontwikkeling van de biodiversiteit.

De Stedelijke Ecologische Hoofdstructuur (SEHS) van Den Haag is aangegeven in de nota Stedelijke

Ecologische Verbindingszones (2009), zie paragraaf 3.3.8.

In het bij het MER behorende Achtergronddocument ecologie zijn de (mogelijke) effecten op de beschermde gebieden in het kader van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) beschreven.

Het plangebied voor de bebouwing grenst aan de zuidzijde aan het EHS-gebied Westduinpark, maar ligt buiten de EHS. De EHS kent geen externe werking. Alleen het zenderpark (ook onderdeel van het bestemmingsplan) bevindt zich binnen de EHS (EHS gebied Westduinpark). Op circa 100 meter ten zuiden van het plangebied ligt het EHS-gebied Bosjes van Poot. Op circa één kilometer ligt het EHS-gebied Zorgvliet.

De openstelling van het zenderpark heeft effecten op de EHS-kenmerken. Indien gekeken wordt naar de drie basiskkenmerken van de EHS, blijkt dat het plan een effect heeft op de kwaliteit en niet op de andere basiskkenmerken:

- uitwisselingsmogelijkheden (doel 'verbinden'): er is geen sprake van (toename van de) barrièrewerking in EHS-gebieden of tussen EHS-gebieden;
- natuurlijke eenheid en aaneengeslotenheid (doel 'vergroten'): er is geen sprake van netto ruimtebeslag met verlies van EHS-gebied tot gevolg. Eventuele verbreding van paden in de Natura 2000-gebieden hebben ruimtebeslag tot gevolg maar het verwijderen van de zendmasten en bijbehorende constructies levert ruimte voor natuurontwikkeling op;
- kwaliteit van de EHS en van leefgebied van soorten (doel 'kwaliteitsverbetering'). De basis vormen de natuurdoeltypen (= beheertype Open duin). Dit beheertype uit het natuurbeheerplan (2012) wordt in het kader van de Verordening Ruimte gebruikt om mede de wezenlijke kenmerken en waarden te bepalen. De kwaliteit van de EHS wordt aangetast door de openstelling van het zenderpark. De effecten kunnen worden gemitigeerd door de recreatie zo goed mogelijk in te passen.

Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkelingen in het zenderpark door het treffen van mitigerende maatregelen een neutraal effect hebben op de EHS. De mitigerende maatregelen ten aanzien van het zenderpark zijn opgenomen in het mitigatieplan Scheveningen Haven. Zie hiervoor paragraaf 4.3.

Flora- en Faunawet

De Flora- en Faunawet regelt de bescherming van planten- en diersoorten. De Flora- en Faunawet legt een zorgplicht op voor alle dieren en planten in Nederland, bijvoorbeeld door de wijze en het tijdstip van uitvoering van bouwplannen waarbij men rekening houdt met het voortplantingsseizoen en met winterverblijfplaatsen en waardoor dieren niet onnodig worden verontrust. Ook legt de Flora- en Faunawet een beschermingsplicht op voor een groot aantal met name genoemde soorten. De wet bevat verbodsbepalingen voor het verwijderen van beschermde plantensoorten van hun groeiplaats, het beschadigen, vernielen, wegnemen of verstoren van voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen van beschermde diersoorten en het opzettelijk verontrusten van een beschermde diersoort. Voor de algemene beschermde soorten geldt sinds februari 2005 bij ruimtelijke ontwikkelingen een algemene vrijstelling, voor andere soorten die strenger zijn beschermd (veermuizen, vogels, eekhoorns) kan onder voorwaarden een ontheffing worden verleend.

In het bij het MER behorende Achtergronddocument ecologie is het voorkomen van beschermde soorten in en nabij Scheveningen Haven en het gebruik van hun leefgebied in kaart gebracht. Hierbij is gebruik gemaakt van het in 2010 uitgevoerde verkennend onderzoek flora en fauna (Royal Haskoning, 2010), de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF, 2013) en het invoerportaal waarneming.nl.

Tot de in het plangebied aanwezige en te verwachten flora en fauna zijn diverse beschermde en Rode Lijstsoorten, waaronder de Blauwe zeedistel, diverse zoogdieren (waaronder veermuizen), diverse zeezoogdieren (waaronder de grijze zeehond) en broedvogels (waaronder de huismus).

In het Achtergronddocument ecologie zijn het voorkomen van beschermde soorten in en nabij Scheveningen Haven en het gebruik van hun leefgebied uitgebreid beschreven. Tevens is getoetst aan de bepalingen uit de Flora- en Faunawet. Uit deze beoordeling is gebleken dat de aanleg van Scheveningen Haven leidt tot een lichte achteruitgang van de verschillende soortgroepen in de omgeving die onder de Flora- en Faunawet vallen of op de Rode Lijst als beschermd zijn opgenomen. Het plangebied bestaat nu voornamelijk uit verharding asfalt, klinkers en beton. De planontwikkeling brengt echter ook verschillende kansen met zich mee.

Behalve vanuit de Passende beoordeling (zie paragraaf 4.3) zijn ook vanuit de toets aan de Flora- en Faunawet mitigerende maatregelen voorgesteld. Ook deze maatregelen zijn opgenomen in het mitigatieplan voor Scheveningen Haven, dat - als bijlage - deel uitmaakt van dit bestemmingsplan.

Mitigerende maatregelen zijn nodig voor de blauwe zeedistel, de gewone dwergveermuis, de grijze zeehond, de gewone zeehond, de bruinvis, de huismus, de rugstreeppad en de zandhagedis.

De volgende mitigerende maatregelen worden uitgevoerd ten aanzien van beschermde soorten:

- het voorafgaand aan de werkzaamheden uitgraven van de aanwezige blauwe zeedistels en het zo snel mogelijk opnieuw uitplanten naar geschikte locaties in de directe omgeving van het plangebied;
- in de buurt van vaste verblijfplaatsen van de gewone dwergveermuis niet 's nachts werken;
- het voorafgaand aan de sloop van gebouwen waarin vaste verblijfplaatsen van de gewone dwergveermuis aanwezig zijn realiseren van alternatieve verblijfplaatsen in de directe omgeving;
- het, ter bescherming van de gewone zeehond en bruinvis, uitvoeren van heiwerkzaamheden in de ochtend, middels de slow start methode;
- het voorafgaand aan de sloop van gebouwen waarin vaste verblijfplaatsen van de huismus aanwezig zijn realiseren van voldoende alternatieve broedlocaties in de directe omgeving ;
- bij sloopwerkzaamheden rekening houden met de kwetsbare periode ten aanzien van de gewone dwergveermuis en de huismus;
- het tijdens de werkzaamheden voorkomen dat er geschikt voortplantingsbiotoop ontstaat voor de rugstreeppad;
- het afzetten van voor de rugstreeppad potentieel geschikte leefgebied met amfibieënscherm;
- het ongeschikt maken van te bebouwen locaties voor zandhagedissen (leefgebied uitrasteren).

Uitgaande van de hierboven genoemde mitigerende maatregelen mag worden aangenomen dat voor de in het plangebieden voorkomende beschermde soorten ontheffingverlening mogelijk is. Vanuit de Flora- en faunawet zijn er derhalve geen belemmeringen voor de uitvoering van de Scheveningen haven, mits gepaste mitigerende maatregelen worden genomen.

Kapvergunningen

Volgens de Algemene plaatselijke verordening (APV) van Den Haag, artikel 2.80 e.v., is voor het kappen van bomen een omgevingsvergunning nodig (RIS 174540_100914). Door deze verordening kunnen belangen zorgvuldig worden afgewogen voordat een kapvergunning wordt afgegeven dan wel geweigerd. Daarnaast is een mogelijkheid opgenomen om monumentale bomen aan te wijzen. Binnen het plangebied Scheveningen Haven zijn geen monumentale bomen aanwezig.

Boswet

In 1998 zijn de Haagse grote groengebieden buiten de zogenaamde "bebouwde kom Boswet" geplaatst. Daardoor vallen de grote groengebieden nu onder de werking van de Boswet. Dit betekent dat duurzame instandhouding van het bos is verzekerd en wat bos is ook bos moet blijven. Financiële tegemoetkomingen (subsidies) van Rijk en Provincie zijn mogelijk. Bescherming vindt plaats door middel van een meldings- en herplantplicht. Voorafgaand aan een velling geldt de meldingsplicht. Het areaal bos per locatie mag niet afnemen. Gevelde opstanden moeten daarom binnen drie jaar worden herplant of natuurlijk verjongd, waardoor de duurzaamheid gehandhaafd blijft. Voor dunningen is de meldings- en herplantplicht niet van toepassing.

Buiten de 'bebouwde kom Boswet' zijn zowel de Boswet als de gemeentelijke Bomenverordening van toepassing. De grens 'bebouwde kom Boswet' kent geen relatie met de bebouwde kom Wegenverkeerswet noch met de gemeentegrens. De Boswet is niet van toepassing als gronden, vastgelegd in een goedgekeurd bestemmingsplan, geen bosbestemming hebben.

In Scheveningen Haven zijn geen grote groengebieden aanwezig. Ook hebben de gronden waarop het onderhavige bestemmingsplan betrekking heeft geen bosbestemming.

De Boswet is niet van toepassing op Scheveningen Haven.

Achtergronddocument ecologie

In het kader van de m.e.r.-procedure is tevens een Achtergronddocument ecologie opgesteld. Het

achtergronddocument is eveneens als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd en:

- geeft inzicht in de (mogelijke) effecten op de omliggende Natura 2000-gebieden;
- geeft inzicht in de (mogelijke) effecten op de beschermde gebieden in het kader van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS);
- geeft inzicht in de (mogelijke) effecten op soorten welke zijn beschermd in het kader van de Flora en faunawet en de Rode Lijstsoorten;
- geeft inzicht in de (mogelijke) effecten op groen in de wijk en de gemeentelijke groenstructuren;
- draagt mogelijkheden en kansen aan om de biodiversiteit in het zoekgebied te vergroten.

4.12 Water

Het Hoogheemraadschap van Delfland is verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer in het plangebied. Bevoegd gezag voor het waterstaatswerk Noordzee is Rijkswaterstaat. Bij het opstellen van dit bestemmingsplan is in het kader van de watertoets meerdere malen in overleg gevoerd over deze waterparagraaf, de plankaart en de voorschriften met het Hoogheemraadschap van Delfland. Ook is afgestemd met Rijkswaterstaat. In het kader van de MER voor Scheveningen Haven is een 'achtergronddocument water' opgesteld. Hierin wordt uitgebreid ingegaan op de effecten van de planontwikkeling op het watersysteem. Het 'achtergronddocument water' is afgestemd met de waterbeheerders. In de onderstaande tekst wordt dan ook voor de behandeling van de effecten van de voorgenomen ontwikkelingen op het water verwezen naar het 'Achtergronddocument Water' welke is opgenomen in de bijlage.

4.12.1 Beleidskader

Ten aanzien van het thema water zijn er diverse beleidsstukken van kracht. De belangrijkste worden hieronder behandeld.

Europees

De Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) is op 22 december 2000 in werking getreden. De richtlijn heeft tot doel de chemische en ecologische kwaliteit van al het oppervlakte- en grondwater in Europa te verbeteren. De richtlijn stelt daartoe eisen aan het waterbeheer in alle lidstaten. Hiertoe hebben de waterbeheerders oppervlaktewaterlichamen geclassificeerd. Aan de classificatie hangt een maatregelenpakket om de kwaliteit te verbeteren. Streefdatum voor het bereiken van gewenste waterkwaliteit is 2015, met eventueel uitstel tot 2027. De doelstellingen worden uitgewerkt in (deel)stroomgebiedsbeheerplannen. In deze plannen staan de ambities en maatregelen beschreven. De Europese Kaderrichtlijn heeft, waar het de gemeente betreft, consequenties voor riolering, afkoppelen, toepassing van bouwmaterialen en het ruimtelijke beleid (inrichting van watergangen en oevers). Zowel het verversingskanaal als de Noordzee zijn aangewezen als waterlichaam.

Nationaal

algemeen

Het Nationaal waterbeleid is vastgelegd in het Nationaal Waterplan 2009-2015. Kern is dat het waterbeheer in Nederland gericht moet zijn op een veilig en goed bewoonbaar land met gezonde, duurzame watersystemen. Belangrijk is om de drietrapsstrategie vasthouden, bergen en afvoeren als afwegingsprincipe te hanteren. Tevens is in het Nationaal Bestuursakkoord Water en middels het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) vastgelegd, dat de watertoets een verplicht te doorlopen proces is in waterrelevante ruimtelijke planprocedures. Voor waterkwaliteit geldt als uitgangspunt dat verontreiniging van het water voorkomen dient te worden. Hier geldt de trits 'schoonhouden, scheiden, zuiveren'.

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. Een achttal wetten is samengevoegd tot één wet, de Waterwet. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de Watervergunning. Bij voorgenomen activiteiten zoals benoemd in de Waterwet dient

een melding te worden gedaan of een vergunning aangevraagd. Door de ligging van Scheveningen-Haven en de dubbelbestemming Waterstaat zijn voor veel (bouw)activiteiten een vergunning of melding in het kader van de Waterwet vereist: bouw- of graafwerkzaamheden, activiteiten bij een waterstaatswerk, het dempen en/of graven van open water, het aanbrengen van verharding, het lozen van water of stoffen in oppervlaktewater, het onttrekken van grondwater, het plaatsen van beschoeiingen of de aanleg van drainage of kabels en leidingen zijn vergunning- of meldingsplichtig. Als met een melding kan worden volstaan moet worden voldaan aan algemene regels zoals opgenomen in het Waterbesluit, de Waterregeling en de keur van het hoogheemraadschap.

Beleidslijn Kust

De Beleidslijn Kust is van toepassing op voorgenomen ontwikkelingen langs de Nederlandse kust. Onderscheid wordt gemaakt in twee zones: bestaand bebouwd (stedelijk) gebied en onbebouwd gebied. Voor bebouwd gebied, waartoe het plangebied behoort, geldt het 'ja, mits'-principe. De Beleidslijn Kust is erop gericht duurzaam met de ruimte in het kustfundament om te gaan en rekening te houden met de benodigde ruimte voor toekomstige versterking van de zeewering. In paragraaf 4.4 van de Beleidslijn Kust is aandacht besteed aan buitendijks bouwen. Schade als gevolg van hoogwater in buitendijks gebied komt altijd voor rekening van de initiatiefnemer aldaar; zij zijn zelf verantwoordelijk voor het nemen van maatregelen om zich tegen potentiële schade te beschermen. Het is aan de provincies, gemeenten en waterschappen om burgers nader te informeren over de feitelijke situatie. De desbetreffende bestuursorganen kunnen zelf besluiten meer veiligheid te bieden of eisen te stellen aan buitendijkse bebouwing. Voor Scheveningen Haven zijn dergelijk afspraken gemaakt. Rijkswaterstaat heeft voor het voorgenomen 5 sterren-hotel aangegeven dat deze onder het 'ja, mits'-principe valt. De voorwaarden worden ingevuld vanuit de waterstaatswetgeving. De eisen vanuit de waterstaatswetgeving betreffen:

- Er is geen sprake van feitelijke belemmering van het meegroeien met de zeespiegel, van de kustlijnverzorging of van de versterking van het zandige kustfundament. De wijze waarop mogelijke consequenties worden ondervangen, is helder vooraf geregeld.
- Er is sprake van een zodanige situering, ontwerp en uitvoering van de ingreep dat voldaan wordt aan 'zacht waar het kan, hard waar het moet'.
- Er is geen sprake van een feitelijke belemmering van het onderhoud, de huidige veiligheid of de toekomstige versterking van de primaire waterkering inclusief de ruimte nodig voor 200 jaar zeespiegelstijging. De wijze waarop mogelijke consequenties worden ondervangen, is helder vooraf geregeld.

Indien de waterkeringbeheerder een waterschap is, dient te worden voldaan aan de eisen van de Keur en legger.

Rijkswaterstaat

Bevoegd gezag voor het waterstaatswerk Noordzee is Rijkswaterstaat. De ligging van het waterstaatswerk Noordzee is weergegeven in onderstaande figuur. Dit betreft ten eerste het groen/blauw ingekleurde water. Opgemerkt wordt dat de Tweede Haven dus geen deel uitmaakt van het waterstaatswerk Noordzee. Verder is het strand tot aan de duinvoet (globaal weergegeven met rode stippellijn) onderdeel van het waterstaatswerk Noordzee. In het overlappende gebied stemmen Delfland en Rijkswaterstaat onderling af welke partij trekker is en welke partij adviserend. Doorslaggevend is de vraag welke waterbelangen het meest worden beïnvloed en over welke deskundigheid het betrokken bestuursorgaan beschikt. De bij samenloop betrokken bestuursorganen die niet bevoegd zijn, moeten in de gelegenheid worden gesteld om advies uit te brengen over het te nemen besluit. De eisen vanuit waterstaat zijn in de voorgaande paragraaf (beleidslijn kust) aangegeven.



Provinciaal

Het beleid van de provincie Zuid-Holland met betrekking tot water is vastgelegd in het provinciaal Waterplan Zuid-Holland 2010 - 2015. Dit waterplan is 11 november 2009 door Provinciale Staten vastgesteld. In het Provinciaal Waterplan zijn de opgaven van de Europese Kaderrichtlijn Water, het Nationaal Bestuursakkoord Water en het Nationale Waterplan vertaald naar strategische doelstellingen voor Zuid-Holland. Het Waterplan heeft vier hoofdopgaven: Waarborgen waterveiligheid; Zorgen voor mooi en schoon water; Ontwikkelen duurzame zoetwatervoorziening; Realiseren robuust en veerkrachtig watersysteem. Relevant op provinciaal niveau voor water in het plangebied is daarnaast de Verordening Ruimte. Hierin zijn regels opgenomen over bebouwingscontouren en waterkeringen. Uit overleg met de Provincie Zuid-Holland is gebleken dat voor beach-city en het vijfsterrenhotel er sprake is van een afwijking van de verordening.

Hoogheemraadschap van Delfland

Waterbeheersplan Hoogheemraadschap van Delfland

Het Waterbeheerplan 2010-2015, 'Keuzes maken en kansen benutten' is het document waarin Delfland de ambities voor de komende jaren heeft vastgelegd. Het plan beschrijft de doelen voor het waterbeheer en de financiële consequenties daarvan. Delfland investeert de komende jaren volop in het vergroten van de veiligheid, het verbeteren van de waterkwaliteit, het tegengaan van wateroverlast en het optimaliseren van de zuivering van afvalwater. Klimaatverandering, zeespiegelstijging verzilting en nieuwe wetten en regels gaan het waterbeheer de komende decennia ingrijpend veranderen. Bovendien dwingen de complexiteit van het gebied en de omvang van de noodzakelijke investeringen tot het stellen van prioriteiten. Delfland spreidt daarom de maatregelen in de tijd, zodat het tempo aansluit bij de mogelijkheden van de organisatie en het gebied.

Eén van de instrumenten om het nieuwe waterbeleid voor de 21e eeuw vorm te geven is de watertoets. Delfland heeft de Handreiking watertoets voor gemeenten (Delfland 2012) opgesteld. In de handreiking worden de randvoorwaarden en uitgangspunten voor een plan per thema toegelicht.

Delflands Algemeen Waterkeringenbeleid (2010)

Het Delflands Algemeen Waterkeringenbeleid geeft op hoofdlijnen het algemene beleidskader aan voor het beheer van de waterkeringen. Met beheer wordt bedoeld 'alle activiteiten die nodig zijn om de waterkeringen op het vereiste veiligheidsniveau te houden, nu en in de toekomst. De veiligheid is hierbij altijd een harde randvoorwaarde. Hierbij wordt ook rekening gehouden met onzekerheden in klimaat en bodemdaling. Er zijn verder ook criteria gesteld voor medegebruik van de waterkeringen, bijvoorbeeld voor recreatie. Delfland participeert voorts actief in toegepast onderzoek en stimuleert innovaties.

Keur Delfland 2010 en bijbehorende Algemene regels

De Keur Delfland 2010 is een verordening die Delfland heeft opgesteld op basis van de Waterschapswet. De Keur bevat bepalingen die nodig zijn voor de behartiging van de opgedragen taken. Deze taken betreffen in ieder geval de zorg voor het watersysteem en de zorg voor het zuiveren van afvalwater. De Keur bevat onder andere verbodsbepalingen en daarin is bepaald voor welke handelingen een watervergunning nodig is. Het college van Dijkgraaf en Hoogheemraden is bevoegd deze watervergunning te verlenen. Ook is in de Keur de bevoegdheid opgenomen voor het college tot het stellen van algemene en nadere regels. Deze regels kunnen een vrijstelling van de watervergunningplicht inhouden of een algeheel verbod op het verrichten van bepaalde handelingen. De algemene regels zijn opgenomen in de Algemene regels behorende bij de Keur Delfland 2010. Voor de zeewering zijn plannen voor een leggerwijziging. Deze zal hoogstwaarschijnlijk binnen de geldigheidsperiode van het bestemmingsplan plaatsvinden.

Gemeente Den Haag

Wateragenda (2012)

De gemeente Den Haag en het Hoogheemraadschap van Delfland werken gezamenlijk aan een goed Waterbeheer. De gezamenlijke Wateragenda is hier een belangrijk onderdeel van. Het beschrijft hoe de komende jaren omgegaan zal worden met water in de stad en welke acties hiervoor nodig zijn. Belangrijk nieuw element in de Wateragenda is dat het zich behalve op de waterkwaliteit en waterveiligheid óók op de veiligheid, recreatie en ruimtelijke ontwikkelingen richt. De gemeente streeft naar het realiseren van een duurzaam vitale en aantrekkelijke leefomgeving. Daarom is de lange termijndoelstelling voor dit waterplan geformuleerd: Het realiseren van een duurzaam schoon en gezond watersysteem, dat bijdraagt aan een aantrekkelijke en veilige (leef)omgeving, waar bewoners en bezoekers van Den Haag op een bewuste manier mee omgaan.

Waterbergingsvisie Den Haag

In 2006 hebben het Hoogheemraadschap van Delfland en de gemeente Den Haag de Waterbergingsvisie Den Haag vastgesteld. Hierin is aangegeven welke ruimtelijke en technische maatregelen er genomen moeten worden om het watersysteem in Den Haag op orde te brengen. De visie bestaat uit acht deelgebiedsrapportages. De waterbergingsvisie zal naar verwachting in 2013/2014 worden geactualiseerd.

Gemeentelijk Rioleringsplan 2011-2015

Uitgangspunt voor het rioleringsbeleid is "het Gemeentelijk Rioleringsplan 2011-2015. Duurzaamheid staat centraal in het denken en doen van de gemeente Den Haag. Werken aan duurzaamheid betekent voor riolering dat meer rekening gehouden dient te worden met het voorkomen dan wel het scheiden van afvalwaterstromen aan de bron, meer oog te hebben voor hergebruik en het terugdringen van energiegebruik en het voorkomen dat schoon water vuil wordt. Hierbij is het gebruik van voor het oppervlaktewater schadelijke stoffen zoals koper, zink en bitumineuze dakbedekking niet toegestaan. Afkoppelen van hemelwater is een voorbeeld van een aanpak, waarmee zoveel mogelijk bij de bron wordt voorkomen dat water vuil wordt, dat water wordt vastgehouden op de plaats waar het valt en waarmee gemalen en zuiveringsinstallaties niet onnodig worden belast met het verwerken van schoon hemelwater.

4.12.2 Planbeschrijving

In deze paragraaf is de planbeschrijving voor water opgenomen. Onderstaande planbeschrijving beperkt zich tot de hoofdlijnen. In hoofdstuk vier van het 'Achtergronddocument Water' (zie bijlage) wordt uitgebreid ingegaan op effecten van de voorgenomen ontwikkelingen. Het gaat om:

Waterkering:

- Bovengrondse parkeergarage bij Visafslag
- Relatie reservering voor mogelijke toekomstige verlegging waterkering en ontwikkelingen (Zuidelijk havenhoofd, Derde haven, beach-city, Noordelijk Havenhoofd)
- Stroomlijnen Verversingskanaal.
- Herinrichting Houtrustweg

Oppervlaktewater:

- Demping klein deel haven en havenmond.
- Lozing hemelwater op de haven.

Buitendijks beleid

Het havengebied van Scheveningen ligt buitendijks. Het buitendijks beleid zoals onder meer beschreven in het Nationale Waterplan (2009) houdt het volgende in: Er zijn geen wettelijke normen voor de bescherming van buitendijkse gebieden. Buitendijks zijn initiatiefnemers, bewoners en gebruikers zelf verantwoordelijk voor het treffen van gevolg beperkende maatregelen en zij dragen zelf het risico van waterschade. Decentrale overheden wel afspraken maken over hoe de bescherming tegen hoogwater geregeld wordt bij buitendijkse ontwikkelingen. De gemeente Den Haag vindt het belangrijk dat er in het havengebied risicobewust wordt gebouwd. Daarom zullen de afspraken die eerder gemaakt zijn voor het buitendijkse gebied van Scheveningen Haven ook gelden voor het Norfolk terrein. Deze afspraken zijn tot stand gekomen in overleg met de provincie Zuid-Holland en het Hoogheemraadschap van Delfland. Concreet betekent het dat de minimale aanleghoogte voor functies anders dan wonen is vastgesteld op 4,20 meter + NAP. Daarnaast is een hoogte voor de toegang tot ondergrondse parkeergarages vastgesteld van minimaal 4,50 meter + NAP. De parkeergarages dienen in noodgevallen met extreem hoog water volledig waterdicht te kunnen worden afgesloten. Wonen is toegestaan vanaf 6,90 meter + NAP. De hoogte voor woonfuncties, NAP +6,9 m, is het huidige 'rekenpeil' bij de norm (kans 1x per 10.000 jaar) met daarbij opgeteld een zeespiegelstijging van 1,2 m. Deze stijging geldt voor het midden scenario over 200 jaar. Als verdere invulling kan voor de lagere delen een uitwerking middels 'wet-proof' en 'dry-proof' plaatsvinden. Keuzes hierin zullen bij de nadere uitwerking van de ontwikkelingen plaats gaan vinden. Een voorbeeld van wet-proof bouwen is dat een gebouw zodanig ontworpen wordt dat een laag water niet tot schade leidt. Dry-proof is het zodanig bouwen dat bijvoorbeeld door afsluitbare deuren / extra schotten dat het water niet het gebouw binnen kan komen. Ook kunnen in de openbare ruimte maatregelen genomen worden om schade en overlast te voorkomen.

Door de afspraken over bouwhoogten worden de risico's van buitendijks bouwen beperkt. Mocht zich extreem hoog water voordoen dan kunnen bewoners en bedrijven tijdig worden gewaarschuwd. Een eventuele evacuatie is mogelijk via de Houtrustweg welke op 8+ NAP komt te liggen. Bovengenoemde minimale peilhoogten van de verschillende functies zijn in de algemene bouwregels van het bestemmingsplan opgenomen.

Waterveiligheid

Voor Scheveningen Haven geldt dat vrijwel het gehele gebied binnen het bestemmingsplan als waterstaatswerk is aangewezen. De begrenzing ligt op de Houtrustweg en de Westduinweg. De waterkering loopt verder door het naastgelegen Scheveningen-Dorp. Het betreft bestaand bebouwd gebied, waardoor bij ruimtelijke ontwikkelingen het 'ja, mits'-principe geldt. Bij werken binnen de zeewering is op grond van de Keur van Delfland een vergunning vereist. Bij de beoordeling van een vergunning wordt hier specifiek gekeken of de werken invloed hebben op de standszekerheid van de zeewering. Om dit te kunnen garanderen is het onder meer niet toegestaan zand uit de zeewering te verwijderen. Uitgangspunt bij dergelijke werken is dat het zand ter plaatse wordt verwerkt. Bij ruimtelijke afwegingen in een gebied waarvoor de dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering geldt staat het veiligheidsbelang voorop.

In de planontwikkeling wordt in overleg met Delfland een reservering opgenomen voor een mogelijk toekomstige verlegging van de zeewering. Afhankelijk van de klimaatontwikkelingen zou de huidige kering nog zeker 100 jaar voldoen, maar aanscherping van de veiligheidsnormen door zeespiegelrijzing in de toekomst kan problemen opleveren voor de versterking van de bestaande waterkering op de

Westduinweg. In dat geval is verlegging van de waterkering naar zee noodzakelijk. Ter hoogte van Scheveningen Dorp en Scheveningen Bad is recent de Boulevarddijk heringericht en versterkt. Een logische voortzetting van deze versterking ter hoogte van Scheveningen Haven zou een verzwaring van de kust op de overgang van het strand naar het bebouwde gebied zijn, in combinatie met een afsluitbare havenmond. De ontwikkeling van Scheveningen-Haven mogen dit niet feitelijk belemmeren.

Waterkwantiteit in het plangebied

Op basis van de Waterbergingsvisie is geconcludeerd dat er in het plangebied geen waterbergingsopgave aanwezig is. In de huidige situatie is het plangebied vrijwel volledig verhard. In de toekomstige situatie zal dat overwegend ook het geval zijn. Alleen in de nieuwe bouwblokken langs de Houtrustweg is een nieuwe groenstrook voorzien en zijn grondgebonden woningen gepland. Hier wordt een deel van de huidige verharding dus vervangen door groen, waar neerslag in de bodem kan infiltreren. Het hemelwater van de nieuwe ontwikkelingen op het Norfolkterrein, aan de Houtrustweg, zal (voor zover het niet direct in de bodem infiltreert) worden opgevangen en geloosd op de haven.

Riolering

Het rioolbemaalingsgebied Scheveningen voldoet aan de eisen voor overstorten uit het stelsel op het oppervlaktewater, de zogenaamde basisinspanning. Eventuele nieuwe ontwikkelingen zullen niet leiden tot extra overstortingen vanuit de riolering op het oppervlaktewater. Volgens de leidraad riolering West-Nederland en de beslisboom afkoppelen dienen, bij nieuwbouw, het hemelwater en het vuilwater gescheiden te worden aangeleverd tot aan de erfgrens.

Aan de Dr. Lelykade is een gemaaltje van het Hoogheemraadschap van Delfland aanwezig, dat water verpompt naar het gemaal aan de Houtrustweg. Dit gemaaltje zal worden verplaatst naar een locatie in Scheveningen-Dorp. De leiding onder de Dr. Lelykade blijft liggen en wordt verlengd naar de nieuwe locatie. Zowel de huidige als de te verlengen leiding worden met een dubbelbestemming in het bestemmingsplan opgenomen, zodat deze beschermd wordt voor werkzaamheden.

De effluentleidingen van afvalwaterzuiveringsinstallatie Houtrust lopen onder de Houtrustweg naar zee. Na de laatste bebouwing aan de zuidzijde komen de leidingen samen in de 'wisselput' en daarvandaan lopen meerdere leidingen naar zee. De rooilijn van de bebouwing aan de westzijde van het Norfolkterrein dien het leidingtracé vrij te houden ten behoeve van onderhoud en calamiteiten.

Aanleghoogten & Waterrobuust bouwen

In Scheveningen Haven worden door het Hoogheemraadschap van Delfland en Rijkswaterstaat om veiligheidsredenen eisen gesteld aan de bouw en het afgraven van grond in het gebied (gesloten grondbalans). Voor de aanleghoogtes van nieuwbouw zijn eisen afgesproken. Woningbouw moet op minimaal 6,9 meter boven NAP plaatsvinden. Voor overige functies is dat minimaal 4,2 meter boven NAP, voor de entree naar een parkeergarage geldt minimaal 4,5 meter boven NAP. Waterrobuust bouwen is daarom hier een belangrijk thema. Bij de uitwerking van bouwplannen rond de Derde Haven en op de havenhoofden zijn 'wet proof' bouwen en 'dry proof' bouwen aandachtspunten (zie paragraaf 5.2.3).

4.12.3 Vergunningverlening

Activiteiten en maatregelen kunnen van invloed zijn op het waterstaatkundig systeem. Voor veel van deze activiteiten en maatregelen is een vergunning van Hoogheemraadschap Delfland vereist. Voor alle bouw- en graafactiviteiten, die zijn gelegen binnen het waterstaatswerk, is een watervergunning nodig. Dit betreffen de bouwplannen op het Noordelijk Havenhoofd, het Zuidelijk Havenhoofd, de oeververbinding, het Norfolkterrein, De Kom en het Schiereiland, alsook een aantal bouwinitiatieven in het Havenkwartier-Noord nabij de kustlijn die binnen de zeewering zijn gelegen. De vereiste van een watervergunning is gebaseerd op de Waterwet. Enkele jaren geleden werden voor verschillende beleidsregels, zoals de Keur en de Beleidslijn Kust afzonderlijke vergunningen benodigd. Door de Waterwet zijn de verschillende regelingen samengevoegd waardoor met één watervergunning kan worden volstaan.

Indien een aanvraag om watervergunning handelingen van meerdere bevoegde bestuursorganen (zoals Rijkswaterstaat en Delfland) omvat, is de samenloopbepaling (artikel 6.17) van de Waterwet van toepassing en krijgt de aanvrager met één bevoegd gezag te maken. De hoofdregel is dat dit het

hoogste bestuursorgaan is dat bij de aanvraag is betrokken, tenzij de betrokken bestuursorganen hebben bepaald dat een ander dan het hoogste bevoegd gezag de vergunning verleent. Voor delegatie van de bevoegdheid kan worden gekozen als inhoudelijke betrokkenheid van het hoogste bestuursorgaan bij de samenloop relatief gering is, of wanneer de doelmatigheid of dienstverlening daarmee zijn gediend. Doorslaggevend is de vraag welke waterbelangen het meest worden beïnvloed en over welke deskundigheid het betrokken bestuursorgaan beschikt. De bij samenloop betrokken bestuursorganen die niet bevoegd zijn, moeten door het behandelende bevoegd gezag in de gelegenheid worden gesteld om advies uit te brengen over het te nemen besluit.

Met betrekking tot de procedure voor het verkrijgen van een watervergunning (vanwege de fasering en verschillende initiatiefnemers kunnen dit ook meerdere watervergunningen zijn) is in overleg met het Hoogheemraadschap van Delfland en met Rijkswaterstaat besproken dat het Hoogheemraadschap van Delfland zal fungeren als coördinerend bevoegd gezag.

Proceduretermijn

Het bestuursorgaan dat een watervergunning verleent kan zelf besluiten om de uniforme openbare voorbereidingsprocedure (UOV – de uitgebreide procedure van afdeling 3.4 Awb) toe te passen. In het algemeen wordt hiertoe besloten vanwege indien de aard van de betrokken belangen, mogelijke nadelige gevolgen voor derden, etc. daartoe aanleiding geven. Als de uitgebreide voorbereidingsprocedure wordt gevolgd geldt een beslistermijn van 6 maanden na ontvangst van de vergunningaanvraag. In geval van het volgen van de reguliere voorbereidingsprocedure geldt in beginsel een beslistermijn van 8 weken.

4.13 Bodem

Op 1 januari 2006 is de wijziging van de Wet bodembescherming (Wbb) in werking getreden. Vertrekpunt van de nieuwe Wbb is dat in het merendeel van de gevallen van bodemverontreiniging, de daadwerkelijke bodemsanering wordt meegenomen in de ontwikkeling dan wel herontwikkeling van plangebied of projectlocatie.

De wettelijke doelstelling is voortaan functiegericht. Vroeger moesten alle functies van de bodem worden hersteld maar dit bleek in de praktijk lastig haalbaar. Hoge kosten en langdurige saneringen zorgden van stagnatie. De gewijzigde wet houdt rekening met het gebruik van de bodem en de (im)mobiliteit van de verontreiniging. De volgende uitgangspunten overheersen:

- a. het geschikt maken van de bodem voor het voorgenomen gebruik;
- b. het beperken van blootstelling aan en de verspreiding van de verontreiniging;
- c. het wegnemen van actuele risico's.

Saneringsverplichtingen zijn gekoppeld aan ontoelaatbare risico's die samenhangen met het huidige en toekomstige gebruik van de bodem. De uitvoering van deze verplichte saneringen wordt een stuk flexibeler. Het is niet meer altijd nodig de hele locatie aan te pakken. Er kan ook sprake zijn van deelsaneringen of een gefaseerde aanpak. Wanneer economische of maatschappelijke omstandigheden rond de vervuilde locatie uitstel vragen, kunnen tijdelijke maatregelen worden genomen, op voorwaarde dat risico's voldoende worden beheerst.

Het plangebied is gelegen in het stadsdeel Scheveningen en omvat de buurt Visserhaven en een deel van de buurt Oud-Scheveningen van de gelijknamige wijk Scheveningen, een deel van de gelijknamige wijk en buurt Duindorp en de buurt Geuzenkwartier van de wijk Geuzen en Statenkwartier. De Scheveningse Haven en een klein deel van het Westduinpark maken deel uit van het plangebied dat grofweg begrensd wordt door het Westduinpark, Kompasstraat, Doomstraat, Statenlaan, Westduinweg, Kranenburgweg, Houtrustweg, Strandweg en Zeekant.

Het gaat hierbij ter plaatse van het plangebied om afvalinzamelingbedrijven, metaalconstructiebedrijven, brandstofdetailhandels, tankstations, wasstraten, een drukkerij, autogarages, een chemische wasserij, een autospuiterij, een metaalgieterij, lasinrichtingen, smederijen, visrokerijen, visverwekkende bedrijven, een stoomketelfabriek, een verfmolen, een verzinkerij, koelpakhuizen, schildersbedrijven, een galvaniseerinrichting, een kraanverhuurbedrijf, een transportbedrijf, een scheepswerf en een opslagterrein van Rijkswaterstaat. Daarnaast zijn vanaf het midden van de vijftiger jaren in een deel van het Westduinpark de duintoppen afgedekt met rioolslib om verstuiving tegen te gaan. Het is niet duidelijk hoelang deze activiteit heeft plaatsgevonden. Verder zijn bij diverse gebouwen ondergrondse huisbrandolietanks bekend. De meeste van deze tanks zijn reeds gesaneerd.

In en in de directe omgeving van het plangebied zijn bodemonderzoeken uitgevoerd in verband met aangetroffen verontreinigingen, herinrichting en/of bouwplannen. Bij elf locaties is geconstateerd dat er sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging (hiervan is sprake bij een gemiddelde overschrijding van de interventiewaarde in meer dan 25 m³ vaste bodem en/of 100 m³ grondwater (bodenvolume). Van deze gevallen zijn er 7 gesaneerd. Van de overige 4 gevallen is de sanering van 2 in uitvoering. De laatste 2 gevallen zijn (nog) niet gesaneerd en de sanering daarvan is niet urgent / spoedeisend. Hieronder is een overzicht opgenomen van de locaties.

Afgerond

- Locatie Westduinweg/Baden Powellweg, ook bekend als de puinduinen, een geval van ernstige bodemverontreiniging welke bestaat uit vier bronnen, te weten:
 1. Westduinpark I: voormalige stortplaats met circa 34.200 m³ grond verontreinigd met koper, lood, zink en PAK tot boven interventiewaarde over een oppervlakte van circa 8000 m²;
 2. Westduinpark II: voormalige stortplaats met circa 5.500 m³ grond verontreinigd met koper, lood, zink en PAK tot boven interventiewaarde over een oppervlakte van circa 2000 m²;
 3. Baden Powellweg: voormalige stortplaats met circa 396.000 m³ grond verontreinigd met lood en PAK tot boven interventiewaarde over een oppervlakte van circa 110.000 m²;
 4. Duintoppen: circa elf duintoppen waarbij in totaal circa 2.475 m³ grond met lood en PAK tot boven interventiewaarde.
Bij geen van de bronnen is het grondwater verontreinigd tot boven interventiewaarde. Van dit geval is de sanering afgerond. Het geval bevindt zich slechts voor een zeer klein deel ter plaatse van het plangebied.
- Locatie Kranenburgweg 120 (Dr. Lelykade), een geval van ernstige bodemverontreiniging met circa 75 m³ grond verontreinigd met PAK tot boven interventiewaarde over een oppervlakte van circa 75 m². Het grondwater is niet verontreinigd. Van dit geval is de sanering afgerond.
- Locatie Kranenburgweg 177, een geval van ernstige bodemverontreiniging met circa 200 m³ grond verontreinigd met zware metalen, PAK en minerale olie tot boven interventiewaarde. De verontreiniging is gelegen onder een laag puin en afval. Het grondwater is niet boven interventiewaarde verontreinigd. Van dit geval is de sanering afgerond.
- Locatie Treilerweg 2-12, een geval van ernstige bodemverontreiniging met circa 40 m³ grond verontreinigd met lood tot boven interventiewaarde over een oppervlakte van circa 80 m². Het grondwater is niet verontreinigd. Van dit geval is de sanering afgerond.
- Locatie Hellingweg tegenover 120, 123, 125 en 127. Hier zijn drie gevallen van ernstige bodemverontreiniging, te weten:
 1. circa 360 m³ grond verontreinigd met zink tot boven interventiewaarde over een oppervlakte van circa 600 m². Het grondwater is niet boven interventiewaarde verontreinigd. Van dit geval is de sanering afgerond;
 2. een verontreiniging met minerale olie en vluchtige aromatische koolwaterstoffen. De totale omvang van de verontreiniging is in de grond circa 1.500 m³ en in het grondwater circa 2.600 m³. Van dit geval is de sanering afgerond;
 3. circa 30 m³ grond verontreinigd met zink tot boven interventiewaarde over een oppervlakte van circa 50 m². Het grondwater is niet verontreinigd. Van dit geval is de sanering afgerond.
- Locatie Kapitein de Rijkstraat 34, een geval van ernstige bodemverontreiniging met circa 800 m³ grond en 3.900 m³ grondwater verontreinigd met minerale olie en vluchtige aromatische koolwaterstoffen tot boven interventiewaarde. Van dit geval is de sanering afgerond.
- Locatie Doornstraat 170, een geval van ernstige bodemverontreiniging met lood en PAK in de grond. In totaal is circa 460 m³ grond verontreinigd boven interventiewaarde. Het grondwater is niet verontreinigd. Van dit geval is de sanering afgerond.

Nog in uitvoering

- Locatie Duinstraat 16, een geval van ernstige bodemverontreiniging met over een oppervlakte van circa 330 m², circa 600 m³ grond en 200 m³ grondwater verontreinigd met minerale olie en vluchtige aromatische koolwaterstoffen tot boven interventiewaarde. Van dit geval is de sanering in uitvoering.
- Locatie Strandweg 3, een geval van ernstige bodemverontreiniging met circa 1450 m³ grond verontreinigd met rhodamine-b tot boven interventiewaarde. Het grondwater is niet boven

interventiewaarde verontreinigd. Van dit geval is de sanering in uitvoering.

Nog niet gesaneerd

- Locatie Dr. Lelykade 110-120, een geval van ernstige bodemverontreiniging met circa 1.125 m³ grond verontreinigd met PAK tot boven interventiewaarde. Het grondwater is niet verontreinigd. Dit geval is nog niet gesaneerd.
- Locatie Zeesluisweg 115, een geval van ernstige bodemverontreiniging met circa 150 á 200 m³ grond en grondwater verontreinigd met minerale olie en vluchtige aromatische koolwaterstoffen tot boven interventiewaarde over een oppervlakte van circa 50 m². Dit geval is nog niet gesaneerd.

Niet alle verdachte deellocaties in het plangebied zijn (voldoende) onderzocht. Voor die delen van het plangebied waar herinrichting en/of nieuwbouw plaatsvindt en waar nog geen onderzoek en/of sanering heeft plaatsgevonden, zal bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd en eventueel gesaneerd moeten worden. Naast het feit dat nog niet overal binnen het plangebied bodemonderzoek heeft plaatsgevonden, zijn er ook locaties waar het uitgevoerde bodemonderzoek sterk verouderd is (ouder dan vijf jaar). Indien voor deze locaties bouwplannen/herinrichtingsplannen zijn zullen de bodemonderzoeken geactualiseerd moeten worden.

Uit de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Den Haag blijkt dat het plangebied deels gelegen is in bodemkwaliteitszones 1, 4, 6 en 7.

- Voor zone 1 geldt dat de bovengrond (0,0-0,5 m-maaiveld) gemiddeld licht is verontreinigd met lood, zink, minerale olie en PAK (teerachtige stoffen). De ondergrond (0,5-2,0 m-maaiveld) is gemiddeld licht verontreinigd met minerale olie.
- In zone 4 zijn zowel de bovengrond als de ondergrond gemiddeld licht verontreinigd met minerale olie en PAK.
- Voor zone 6 geldt dat de bovengrond en ondergrond gemiddeld licht zijn verontreinigd met minerale olie.
- In zone 7 is de bovengrond gemiddeld licht verontreinigd met lood, zink, minerale olie en PAK. De ondergrond is gemiddeld licht verontreinigd met minerale olie en PAK.

Voorafgaand aan het verlenen van een omgevingsvergunning (activiteit bouwen) voor gevoelige functies zal de initiatiefnemer aan moeten tonen dat de grond geschikt is voor de beoogde functie.

4.14 Archeologie

Gemeenten hebben de taak om bij de vaststelling van bestemmingsplannen rekening te houden met aanwezige en te verwachten archeologische waarden (Monumentenwet, artikel 38a). Voor het gehele grondgebied van Den Haag heeft de gemeente een Archeologische Waarden- en Verwachtingenkaart (AWVK) opgesteld. In de Beleidsnota Archeologie geeft de gemeente aan hoe de gemeente zorg wil dragen voor de archeologische sporen en resten in de Haagse ondergrond. In dit hoofdstuk wordt toegelicht hoe het gemeentelijk archeologiebeleid is vertaald in het bestemmingsplan Scheveningen Haven.

4.14.1 Gemeentelijk beleid

Op de gemeentedekkende AWVK komen drie eenheden voor waaraan de gemeente beleid heeft gekoppeld:

1. Terreinen met een archeologische waarde, dat wil zeggen: waarvan is vastgesteld dat er zich belangrijke archeologische sporen en resten bevinden. In het kader van de archeologische monumentenzorg stelt de gemeente hier voorwaarden aan bodemverstoring activiteiten dieper dan 50 cm onder maaiveld;
2. Gebieden waar archeologische resten en sporen kunnen worden verwacht (op basis van de bodemopbouw en/of historische kaarten). Bij activiteiten met een bodemverstoring groter dan 50 m² en dieper dan 50 cm onder maaiveld stelt de gemeente hier voorwaarden voor onderzoek en bescherming van mogelijk aanwezige sporen en resten.

3. Gebieden waar geen archeologische sporen/resten (meer) worden verwacht. Hier verbindt de gemeente op het gebied van de archeologie geen voorwaarden aan bodemversturende activiteiten.

In het bestemmingsplan Scheveningen Haven is sprake van gebieden met een archeologische verwachting en van gebieden waar geen archeologische resten/sporen meer worden verwacht. In het bestemmingsplan is voor de gebieden met archeologische verwachting een dubbelbestemming opgenomen. Aan de dubbelbestemming zijn bouwregels en een omgevingsvergunningstelsel (activiteit aanleg) gekoppeld.

Van initiatiefnemers van activiteiten met bodemverstoringen in zones met een archeologische waarde of verwachting wordt in het kader van vergunningverlening gevraagd om de archeologische waarde van het terrein dat door de bodemingreep verstoord wordt in voldoende mate vast te stellen. In gebieden waarvan de archeologische waarde al is vastgesteld wordt ook gekeken naar de mate van bedreiging van de archeologische waarden door het bouwplan. Als blijkt dat er sprake is van een bedreiging van behoudenswaardige archeologische resten, kunnen aan de uitvoering van de geplande bodemingreep voorwaarden worden verbonden, zoals:

- technische aanpassingen zodat archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
- het laten verrichten van een opgraving teneinde behoudenswaardige resten die verstoord zullen worden, te documenteren en veilig te stellen; of
- de activiteit die tot de bodemverstoring leidt, archeologisch te laten begeleiden.

In alle gevallen blijft de archeologische meldingsplicht van kracht (art. 53 Monumentenwet 1988). Dit houdt in dat wanneer bij graafwerkzaamheden vondsten worden aangetroffen waarvan de vinder redelijkerwijs moet kunnen weten dat het archeologie betreft, dit gemeld moet worden bij het bevoegd gezag. De meldingsplicht leidt niet tot een bepaling in het bestemmingsplan.

De afdeling Archeologie van de Dienst Stadsbeheer verricht namens het bevoegd gezag de taken en besluitvorming inzake de archeologische monumentenzorg. De kosten van vooronderzoek en indien noodzakelijk opgraving of begeleiding zijn voor de initiatiefnemer. Alle archeologische werkzaamheden dienen te worden uitgevoerd door een erkende archeologische partij.

4.14.2 Archeologische waarden in het plangebied

De gedeeltes waar sprake is van een archeologische verwachting hebben een dubbelbestemming gekregen en staan op de plankaart vermeld als 'Waarde - Archeologie'.

4.15 Gebiedsgericht Milieubeleid

Tien voor milieu

De nota Tien voor milieu (2006) is het richtinggevend document voor de hoofdlijnen van milieubeleid van de gemeente Den Haag in de periode 2006-2010. In deze contourennota zijn ambities vastgesteld voor de speerpunten lucht, klimaat, water en geluid en voor de aandachtspunten vergunningverlening en handhaving, externe veiligheid, afval, binnenmilieu, bodem en sturing.

Handleiding Gebiedsgericht Milieubeleid

Een belangrijk instrument bij samenwerking tussen ruimtelijke ordening en milieu is het Gebiedsgericht Milieubeleid (2005). Er is een indeling van Den Haag gemaakt met gebieden van eenzelfde functie. Gebieden met eenzelfde functie behoren tot hetzelfde gebiedstype. Per gebiedstype is de gewenste milieukwaliteit vastgesteld. De gebiedsspecifieke kenmerken en de mogelijkheden bepalen de toekenning van de ambitie per milieudoel: geluid, lucht, bodem, afval, water, ecologie en groen, energie, mobiliteit, externe veiligheid en binnenmilieu. Met het vaststellen van milieuambities per gebiedstype wordt richting gegeven aan de kwaliteit die de verschillende onderdelen van het milieu op een bepaald tijdstip dienen te hebben. Er is een zestal gebiedstypen gedefinieerd. Het plangebied behoort tot de gebiedstypen "Gemengd Wonen, Wonen en Groen".

Het gebiedsgericht milieubeleid maakt onderscheid tussen 3 verschillende ambitieniveaus:

- Milieu Basis: ambities die aansluiten bij de bestaande wet- en regelgeving en het bestaande

gemeentelijk beleid.

- Milieu Extra: ambities die een stuk verder gaan dan het wettelijke minimum.
- Milieu Maximaal: de maximaal haalbare ambitie voor een thema.

De volgende ambities zijn voor de gebiedstypen van belang.

Bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied zijn de bovengenoemde milieuambities richtinggevend.

Thema	Ambitie Gebiedstype Gemengd Wonen	Ambitie Gebiedstype Wonen	Ambitie Gebiedstype Groen
Bodem	Extra	Extra	Extra
Externe veiligheid	Maximaal	Maximaal	Extra
Geluid	Extra	Maximaal	Extra
Lucht	Extra	Maximaal	Extra
Mobiliteit	Extra	Extra	Maximaal
Schoon	Extra	Extra	Extra
Water	Water dat behaagt	Water dat behaagt	Water dat leeft
Natuur	Extra	Extra	Maximaal
Klimaat	Maximaal	Maximaal	Maximaal

In het MER is uitgebreid ingegaan op het gebiedsgericht milieubeleid.

Hoofdstuk 5 Planbeschrijving

5.1 Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken zijn de bestaande situatie (hoofdstuk 2), het beleidskader (hoofdstuk 3) en de milieukwaliteitseisen (hoofdstuk 4) uiteengezet. In dit hoofdstuk worden het stedenbouwkundig plan en enkele overige ontwikkelingen beschreven (paragraaf 2 en 3). In paragraaf 4 van dit hoofdstuk is een toelichting gegeven op de verbeelding en de regels van dit bestemmingsplan.

5.2 Stedenbouwkundig plan

In Scheveningen Haven is gebiedsontwikkeling voorzien op het voormalige Norfolkterrein, het zuidelijk havenhoofd, het gebied rond de Kom en het noordelijk havenhoofd. Deze locaties ondergaan een transformatie die betrekking heeft op de stedenbouwkundige structuur, functies, bebouwingsopzet en de inrichting van de openbare ruimte. De uitgangspunten hiervoor zijn beschreven in Stedenbouwkundig Plan Scheveningen Haven 2025.

In het verlengde van het stedenbouwkundige plan voor de haven heeft de vissector zelf een businesscase met stedenbouwkundig voorstel ontwikkeld voor het Noordelijk Havenhoofd. De hieruit volgende uitgangspunten zijn opgenomen in het bestemmingsplan, gedeeltelijk 'bij recht' en gedeeltelijk bij wijzigingsbevoegdheid.

5.2.1 Functionele structuur

De nieuwe stedenbouwkundige ontwikkeling in Scheveningen Haven is erop gericht om het plangebied te versterken als authentiek centrum met een mix van visserij, watersport, horeca, leisure en wonen. Uitgangspunt daarbij is een duidelijk profiel voor de verschillende havens. De Eerste Haven is exclusief voorbehouden aan vis en transport, terwijl de Tweede Haven trefpunt wordt voor toerisme, recreatie en watersport. De Derde Haven krijgt een flexibele maritieme bestemming, namelijk als jachthaven voor grote zeilschepen met medegebruik door bedrijfsschepen (niet milieuhinderlijk).

Oriëntatie op kust en haven

Het versterken van de oriëntatie op kust en haven is de gemeenschappelijke deler voor de verschillende ontwikkelingen binnen het plangebied. De aan het water gebonden functies zijn dan ook de dragers en de sfeermakers in het gebied. Dat geldt vooral voor de visserijsector en de strand- en zeilsporten. In aanvulling daarop is er een ambitieus programma vastgesteld voor vrijetijdsbesteding, met hotels, horeca, winkels en andere publiek aantrekkende functies. Bezoekers worden straks aangetrokken door de beleving van de haven gecombineerd met gebruik van één van de horecagelegenheden, een bezoek aan een winkel en het proeven aan cultuur. Diversiteit, een interessante functiemix en een openbaar karakter maken Scheveningen Haven tot een aantrekkelijke woonwijk en een duurzame en belangrijke toeristische bestemming, levendig in alle seizoenen.

Programma

Op het Norfolkterrein en het Noordelijk Havenhoofd zullen circa 700 woningen en circa 75.000 m² commercieel programma worden gerealiseerd, met daarbij 23.000 m² zelfrealisatie binnen het viscluster. In de regels van de bestemmingen die betrekking hebben op deze gronden zijn het aantal woningen en toegestane metrages van de verschillende functies in de specifieke gebruiksregels opgenomen.

Scheveningen Haven integraal onderdeel van de kuststrook

Scheveningen Haven wordt in de toekomst een integraal onderdeel van de kuststrook. Dat is de inzet van de stedelijke ontwikkeling in het gebied. Uitgangspunt voor de functionele hoofdopzet is daarom het toevoegen van publiekstrekkende functies op de beide havenhoofden en in de plinten van de bebouwing rond de Derde Haven. Dit geeft een impuls aan de aantrekkingskracht van de looproute langs de boulevard tussen Scheveningen Bad en -Haven. Ook een verbinding voor langzaam verkeer tussen de

havenhoofden draagt daar aan bij.

Zonering en deelgebieden

Bij de nieuwe ontwikkelingen in de Haven is gekozen voor een heldere zonering van de verschillende programmaonderdelen. Het zoveel mogelijk concentreren van de functies in de haven maakt dat deze elkaar versterken en dat ze eenvoudiger te vinden en te bereiken zijn. Door de gekozen zonering ontstaan er deelgebieden die herkenbaar zijn in functie en sfeer. In de nieuwe ruimtelijk-functionele structuur worden de volgende deelgebieden onderscheiden:

Zuidelijk Havenhoofd en kop Noordelijk Havenhoofd

Het Zuidelijk Havenhoofd en de kop van het Noordelijk Havenhoofd vormen samen een deelgebied. Deze locaties hebben samen een bovenstedelijke betekenis, tot uitdrukking komend in bijzondere publiekstrekkende programma's, hoogwaardige architectuur en openbare ruimte. Bijzondere functies op deze locatie zijn een vijfsterrenhotel met bijhorende voorzieningen, een publiekstrekkende voorziening zoals een museale functie en een driesterrenhotel met bijhorende voorzieningen. Nieuwe huisvesting voor Rijkswaterstaat is een onderdeel van de ontwikkeling op het Zuidelijk Havenhoofd. Om de functionele samenhang tussen het Zuidelijk Havenhoofd en de kop van het Noordelijk Havenhoofd te versterken is er tussen de beide havenhoofden een verbinding voorzien voor voetgangers en fietsers.

Noordelijk Havenhoofd

Op het Noordelijk Havenhoofd wordt de viscluster aan weerszijden van de Visafslagweg vernieuwd. Dit draagt bij aan een efficiëntere bedrijfsvoering bij het verwerken van grotere aanvoervolumes. De visserijsector krijgt meer ruimte, de visafslag wordt gerenoveerd en uitgebreid en de aanlegsteiger van de Eerste Haven wordt verbreed en opgeknapt. Met deze ingrepen worden alle stappen van de visketen rond de Eerste Haven aan elkaar gekoppeld. De aanvoer, het sorteren, de afslag, de verwerking, de verkoop en uiteindelijk de levering van verse vis aan detailhandel en consumenten.

Aan de achterkant van de bedrijven aan de Visafslagweg, tussen de bestaande bebouwing en de dijk, komt een parkeergarage van drie verdiepingen. Het dak daarvan sluit qua hoogte aan op de kruin van de bestaande dijk. Op het dakniveau (en daarboven) is een gemengd toeristisch-recreatief programma voorzien met een sterke oriëntatie op de boulevard, het strand en de zee. Voorzien zijn onder meer vishoreca, de publiekstrekker "FISH", hotelappartementen (recreatiewoningen), sportfaciliteiten en sportretail. Het bestemmingsplan maakt deze functies mogelijk bij wijzigingsbevoegdheid.

Aansluitend op de genoemde indoor sportfaciliteiten komt er een beach-city op het strand bij het Noordelijk Havenhoofd, bestaande uit seizoensgebonden strandbebouwing ten behoeve van uiteenlopende strandsporten. Beach-city geeft een extra impuls aan het sportstrand en de evenementen die daar plaatsvinden.

Rond de Derde Haven

De Derde Haven krijgt een flexibele maritieme bestemming, met een combinatie van een bedrijfsmatig gebruik en gebruik als jachthaven voor grote zeilschepen. De kades rond de Derde Haven worden ingericht als verblijfsgebied: een aantrekkelijke plek om de schepen te bekijken en te bewonderen. Langs de kades komt stedelijke kadebebouwing, waarvan de plinten zijn gereserveerd voor detailhandel, horeca en recreatie. Op de verdiepingen wordt gewoond, met zicht op de haven en zee.

Voor de inrichting van de Derde Haven geldt als uitgangspunt dat Rijkswaterstaat zijn huidige kade blijft gebruiken met twee schepen. Ook komt er ruimte voor minimaal een schip van Rederij Groen.

Het gebruik van de Derde Haven als jachthaven richt zich op grotere zeilschepen die vanwege hun diepgang niet de Tweede Haven in kunnen. Te denken valt hierbij aan schepen vergelijkbaar met de schepen die deelnemen aan de Volvo Ocean Race. Maar ook bij de jaarlijkse North Sea Regatta doen dergelijke schepen Scheveningen aan. Bij dergelijke evenementen wordt er rekening mee gehouden dat de kades daarvoor nodig zijn. Hierdoor ontstaat een aantrekkelijke zeezeilhaven op een strategische

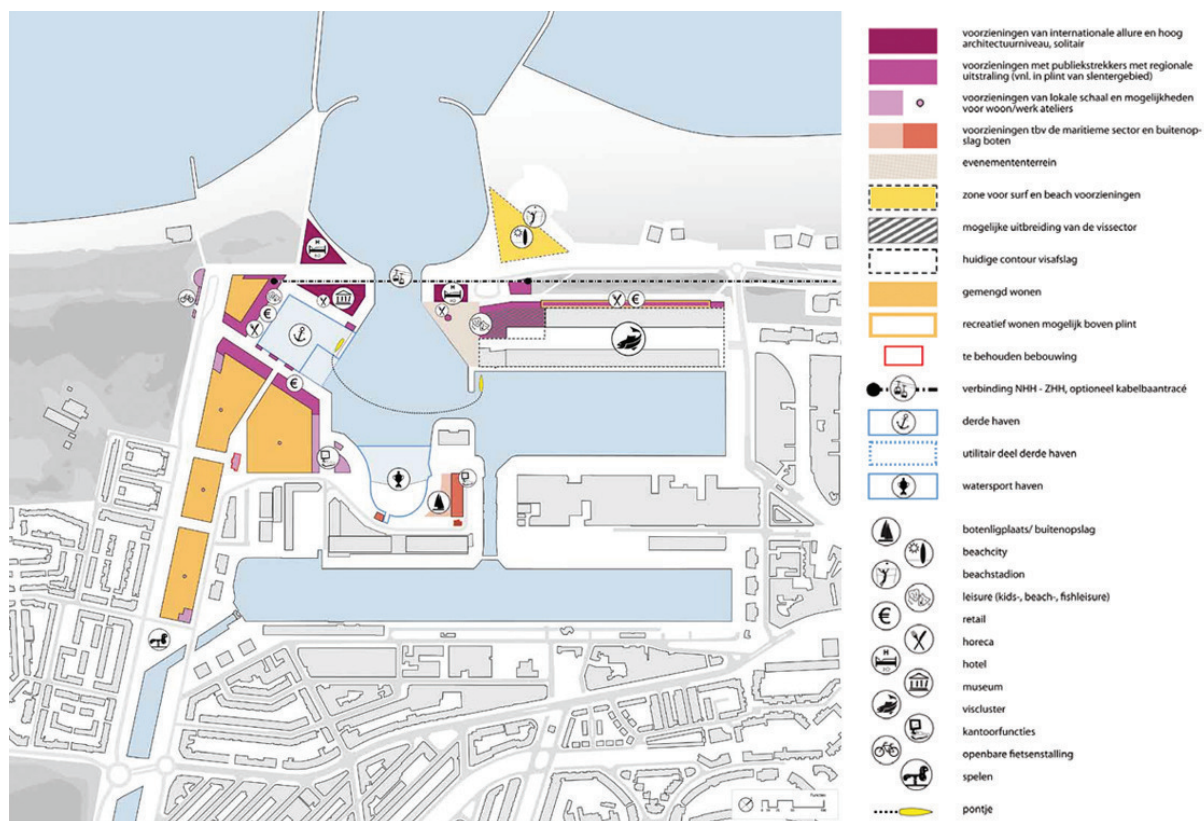
locatie aan de kust.

Voormalige Norfolkterrein

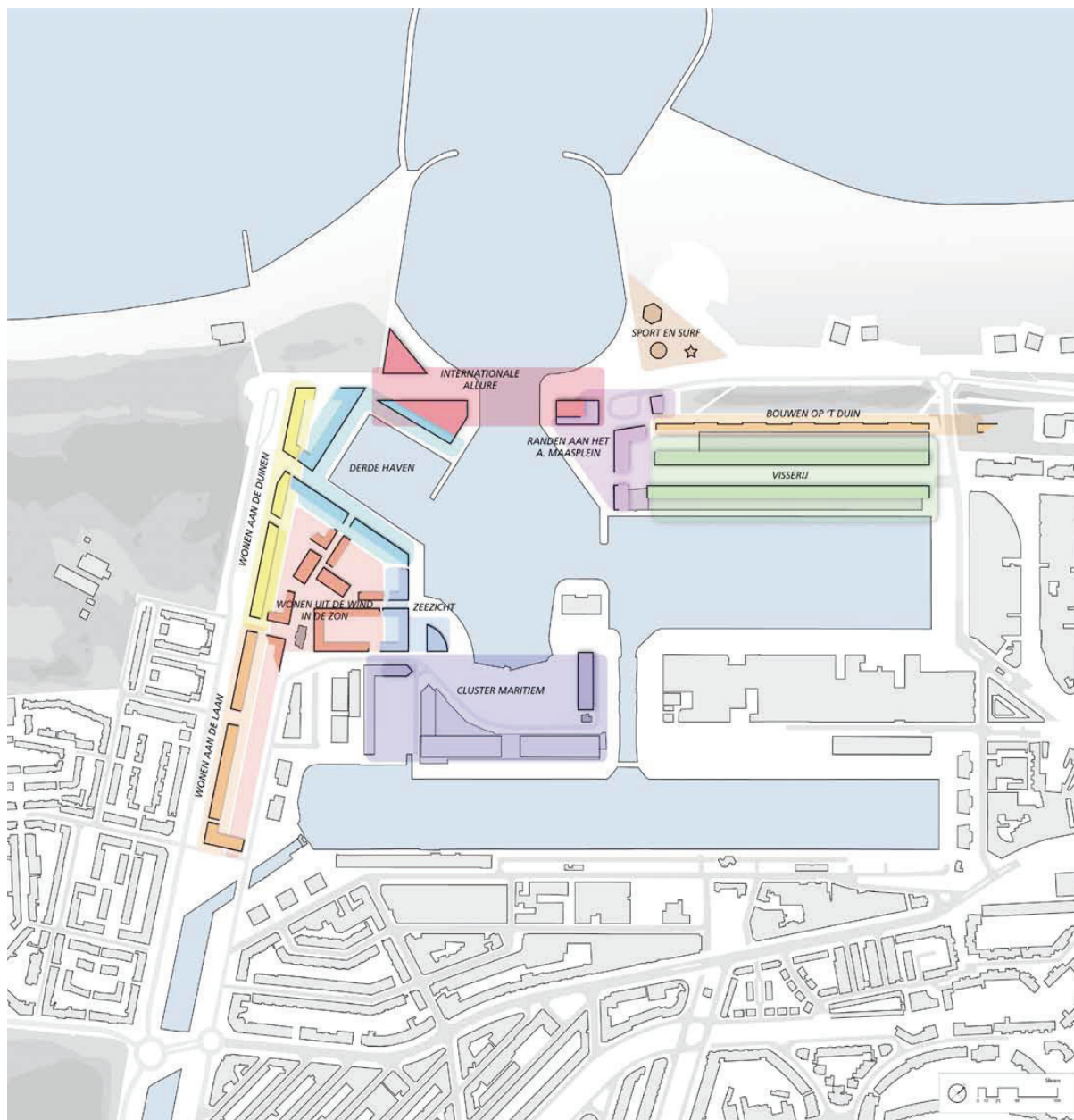
Op het deel van het voormalige Norfolkterrein achter de kadebebouwing ligt de nadruk op de woonfunctie met beperkte ruimte voor ondersteunende voorzieningen op lokale schaal en mogelijkheden voor woon/werk ateliers. Het woonmilieu is te typeren als centrum stedelijk, gekenmerkt door de mix van wonen, werken en voorzieningen. Het woonprogramma bestaat uit een mix van grondgebonden woningen en appartementen. Bij de uitwerking van het woonmilieu wordt een onderscheid gemaakt tussen de rand langs de Houtrustweg ('wonen aan de duinlaan') en een in de luwte gelegen kleinschalig woonmilieu ('uit de wind, in de zon').

De Kom

De Kom krijgt een nautische bestemming, in aansluiting op de slipway (scheepshelling) die er al ligt. Het programma bestaat uit een zeilcentrum met trainingsfaciliteiten. De zeilsporten die nu al hun thuisbasis hebben aan de Kom krijgen nog meer de ruimte.



afbeelding – functiekaart

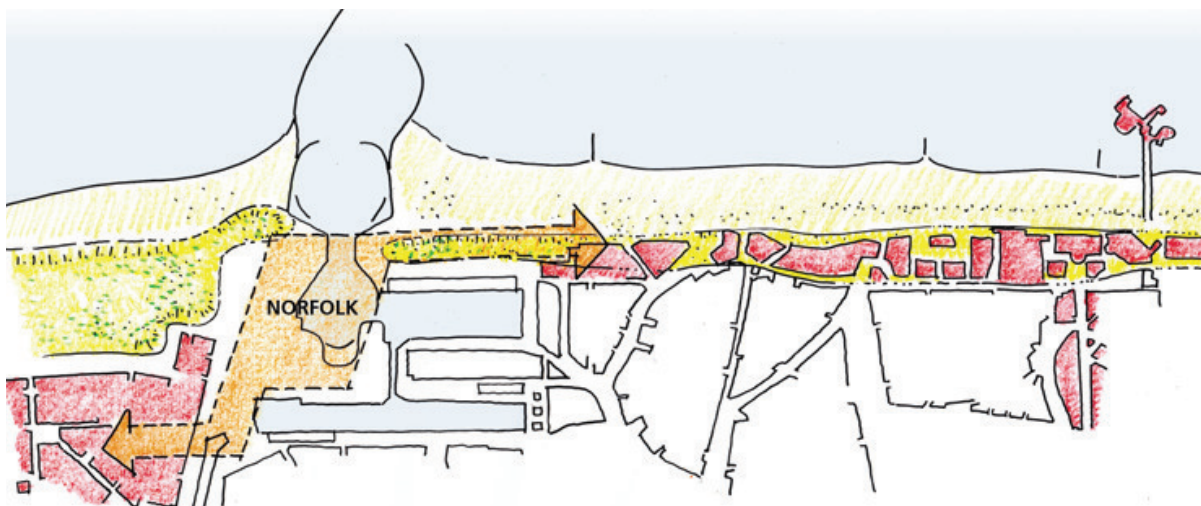


afbeelding - deelgebieden

5.2.2 Stedenbouwkundige structuur

Positie Scheveningen Haven in groter verband

De nieuwe stedenbouwkundige structuur speelt in op de bijzondere positie van Scheveningen Haven aan de kustlijn. Scheveningen Haven vormt de overgang tussen de 'stad achter de duinen' (de wijken Duindorp, Vogelwijk en Kijkduin ten zuiden van de haven) en de 'stad óp de duinen' (Scheveningen-Dorp en –Bad aan de noordkant van de haven). De nieuwe stedenbouwkundige structuur en invulling is erop gericht om deze twee losliggende gebieden aan elkaar te hechten. Aan de ene kant wordt de boulevard op de duinen doorgetrokken op het Zuidelijk Havenhoofd. Aan de andere kant krijgt het Norfolkterrein een stedelijke invulling waardoor de stad zich in de toekomst uitstrekt tot aan de zuidzijde van de havenmond.

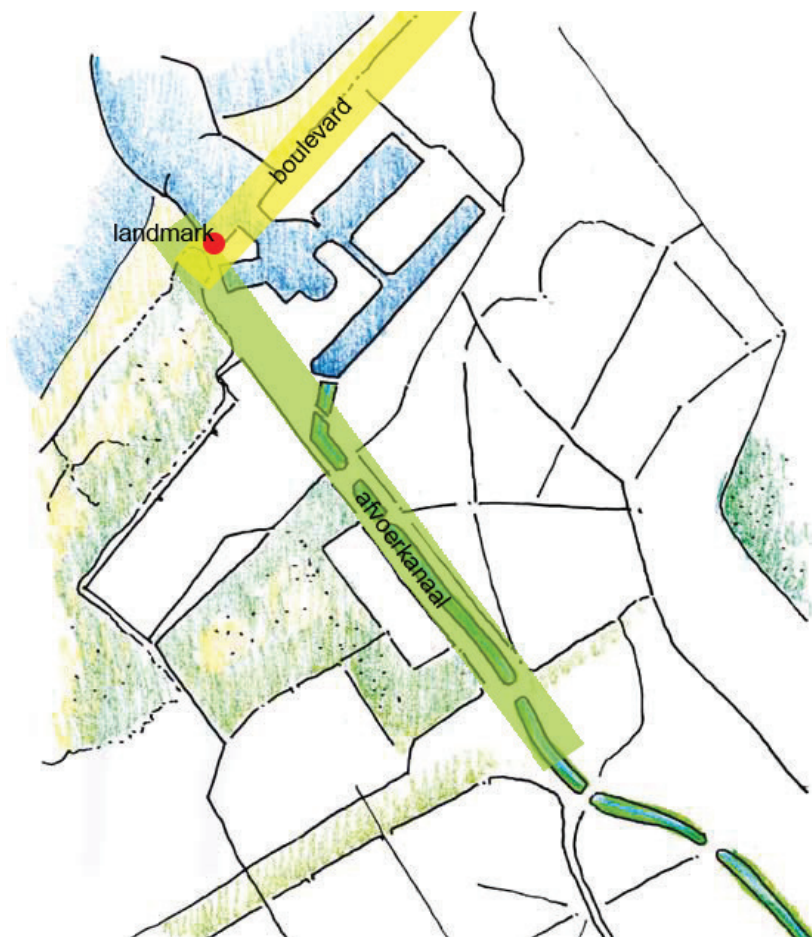


afbeelding - positie van Scheveningen Haven in groter verband

Samenkomst van verbindingssassen

Bepalend voor de nieuwe stedenbouwkundige structuur zijn twee verbindingssassen die samenkomen bij het Zuidelijk Havenhoofd. De eerste as is de boulevard die in Scheveningen-Bad begint en doorloopt tot het Noordelijk Havenhoofd. Op het Zuidelijk Havenhoofd krijgt de boulevard een vervolg tot aan de strandafslag. De tweede verbindingssas bestaat uit de Houtrustweg en Kranenburgweg, met daartussen het verversingskanaal. Deze as is de groene en stedenbouwkundige verbinding met de andere delen van Den Haag.

De plannen voor Scheveningen Haven zijn erop gericht de samenkomst van beide assen te versterken en accentueren. Dit draagt bij aan een betere inbedding van Scheveningen Haven in stedelijk verband en vergroot de herkenbaarheid van bijzondere plek aan de kustlijn, passend bij de gewenste internationale allure. De nieuwe opzet van het Zuidelijk Havenhoofd en het Noordelijk Havenhoofd speelt hierbij een centrale rol. De nieuwe bebouwing op deze locaties zal de continuïteit van het zeefront versterken en de bijzondere betekenis van het gebied rond de havenmond accentueren. Dit geldt in het bijzonder voor het 90 meter hoge vijfsterrenhotel. De samenhang wordt versterkt door het maken van een verbinding tussen de havenhoofden.



afbeelding - verbindingssassen

Stedenbouwkundige opzet havenhoofden

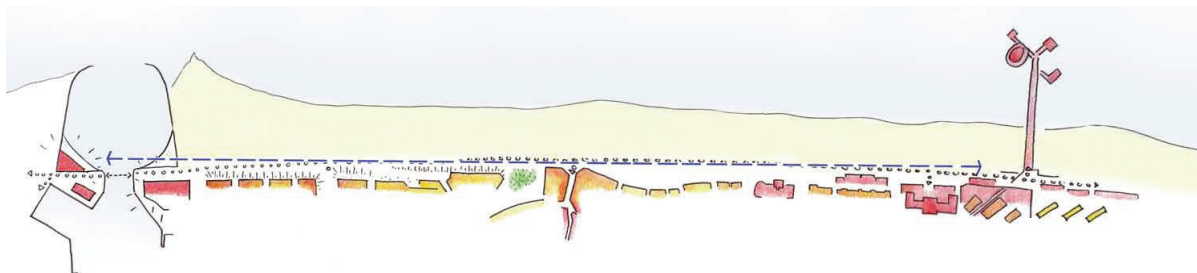
Ter plaatse van het Noordelijk Havenhoofd en het Zuidelijk Havenhoofd krijgt Scheveningen Haven een gezicht aan de kustlijn van Scheveningen. De ontwikkeling op deze locaties zal de continuïteit van het zeefront versterken en de oriëntatie op de kust versterken. Op het Noordelijk Havenhoofd wordt een eind gemaakt aan de harde scheiding tussen boulevard en het achterland als gevolg van het huidige (puin)duin. Het talud van het (puin)duin wordt heringericht tot duinlandschap en er komt nieuwe bebouwing met zicht op boulevard en zee, bovenop de parkeergarage achter het duin.

Het Zuidelijk Havenhoofd en de kop van het Noordelijk Havenhoofd vormen samen een deelgebied met bijzondere bebouwing. Dit bijzondere karakter komt tot uiting in de functie, vorm en hoogte van de gebouwen. De bijzondere bebouwing binnen dit deelgebied markeert de omslag van de 'stad op de duinen' naar de 'stad achter de duinen', twee gebieden die door de ontwikkeling in Scheveningen Haven aan elkaar worden gehecht. Dit wordt ruimtelijk voelbaar gemaakt door bijzondere bebouwing aan weerszijden van de havenmond en door het 90 meter hoge vijfsterrenhotel dat het havengebied al op grote afstand markeert. De samenhang tussen de havenhoofden komt ook tot uiting in de aanleg van een boulevard over het Zuidelijk Havenhoofd, in het verlengde van de boulevard op het Noordelijk Havenhoofd. Ook is er een verbinding voor fietsers en voetgangers voorzien tussen de havenmonden.

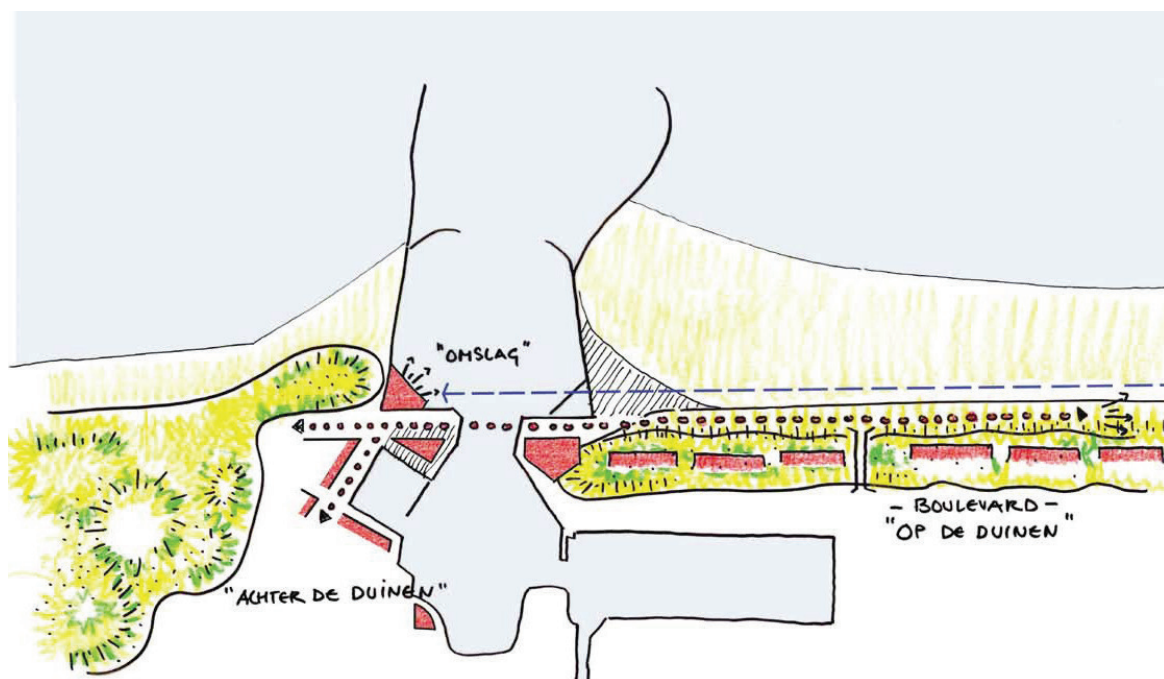
Locatie vijfsterrenhotel

Het vijfsterrenhotel krijgt een plek in de holte van de zuidelijke havenarm, op het kruispunt van zee, duinen en haven. Het gebouw komt direct aan zee te staan en wordt ontsloten vanaf de boulevard op het Zuidelijk Havenhoofd. Door de keuze voor deze locatie zal het vijfsterrenhotel goed zichtbaar zijn vanaf de boulevard bij Scheveningen Bad en accentueert het gebouw de beëindiging van de boulevard. Bij een meer landinwaarts gelegen ligging op het Zuidelijk Havenhoofd of het Norfolkterrein zou dit niet het geval

zijn omdat het gebouw dan vanaf de boulevard bij Scheveningen Bad uit beeld raakt als gevolg van de kromming in de kustlijn.



afbeelding – stedenbouwkundige opzet havenhoofden in samenhang met Scheveningen Kust



afbeelding - stedenbouwkundig principe voor het aanhechten van 'stad op de duinen' en 'stad achter de duinen'

Naast de stedenbouwkundige betekenis op grotere schaal speelt ook de kwaliteit van de plek zelf een rol bij de keuze voor de locatie van het vijfsterrenhotel. Het vijfsterrenhotel is onderdeel van de economische doelstelling om het toeristische programma in Scheveningen Haven te versterken met hoogwaardige voorzieningen. Daarom is gezocht naar een unieke plek op het kruispunt van zee, duin en haven die daarbij past. De combinatie van de bijzondere functie en de speciale omgevingskenmerken geeft aanleiding voor een gebouwontwerp van internationale allure.

Structurende routes

Dragers van de nieuwe stedenbouwkundige structuur is een netwerk van openbare ruimtes dat Scheveningen Haven verbindt met de omgeving en dat de verschillende deelgebieden binnen het Havengebied met elkaar verbindt. De belangrijkste verbindende openbare ruimtes zijn: de Houtrustweg als stedelijke hoofdroute van de kust naar de stad, de boulevard als verbinding tussen Haven en Scheveningen Bad en het stelsel van kades dat zorgt voor verbinding van de verschillende plekken binnen het havengebied.

Als onderdeel van de ontwikkeling op het Noordelijk Havenhoofd wordt een impuls gegeven aan de ruimtelijke kwaliteit van de boulevard. In aansluiting op de nieuwe boulevard van Morales vanaf het fietspad een nieuw duinlandschap aangelegd. Uitgangspunt is het versterken van de ruimtelijke relatie

tussen strand, boulevard, (puin)duin en de nieuwe wandelboulevard aan de bovenzijde van het duin. De ontsluiting van de parkeergarage loopt over dit duinlandschap. Net als op andere delen van de boulevard worden niveauverschillen geïntroduceerd om auto, voetgangers en fietsers uit elkaar te trekken.

De Houtrustweg, waarvan het gedeelte tussen de Duindorpdam en de kust op dit moment een erftoegangsweg is, en de kades krijgen ruime maten die bijdragen aan een toekomstbestendige inrichting, waarbinnen veranderingen in verkeersdruk en gebruik kunnen worden gefaciliteerd.

Uitgangspunt voor de Houtrustweg is een vormgeving als een wijkontsluitingsweg (circa 40 meter breed), met een vrijliggend fietspad, een maximumsnelheid van 50 km/uur en een voorrangsweg. De kade rond de Derde haven krijgt een breedte van 20 meter. In paragraaf 5.2.5 wordt hier nader op in gegaan.

Vooraf de boulevard en de kades zijn van belang om bezoekers op een aantrekkelijke en logische manier door het gebied te geleiden, langs de verschillende plekken met publieksvoorzieningen en met zicht op de diverse schepen en activiteiten op het water. Uitgangspunt is een zo goed mogelijke aansluiting van de kades rond de Derde Haven naar de boulevard en naar de Tweede Haven. De verbinding tussen de havenhoofden en een beweegbare brug over de Pijp dragen daar aan bij.

5.2.3 Bebouwing

Deze paragraaf bevat een toelichting op de bebouwing die gerealiseerd gaat worden binnen de nieuwe stedenbouwkundige structuur voor Scheveningen Haven. Eerst wordt beknopt een visie gegeven op het beoogde karakter van de bebouwing. Daarna wordt ingegaan op de stedenbouwkundige uitgangspunten die via het bestemmingsplan worden geborgd. Onderdeel daarvan is een algemene beschrijving van de bouwhoogtes in het gebied en een beschrijving over waterrobuust bouwen. Daarna volgt een toelichting van de bebouwingskenmerken per deelgebied.

Beoogde bebouwingstypologie en karakter

Bij de uitwerking van de plannen voor Scheveningen Haven staat voorop dat de nieuwe bebouwing de ruimtelijke samenhang en identiteit van de Scheveningse kuststrook in zijn geheel versterkt en bijdraagt aan de specifieke sfeer en betekenis van Scheveningen Haven. Zodat Haven binnen de Scheveningse Kuststrook een onderscheidend én aanvullend gebied blijft ten opzichte van Scheveningen Dorp en -Bad.

Gewenst is dat de nieuwe bebouwing aansluit op het havenkarakter en goed inspeelt op de verschillende kwaliteiten van zee, duinen en haven. De beoogde bebouwingskenmerken die hierbij horen worden beschreven en gevisualiseerd in het concept-Beeldkwaliteitsplan Scheveningen Haven. Dit beeldkwaliteitsplan wordt in de tweede helft van 2013 vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders als uitwerking van de Welstandsnota. Onderstaande algemene punten uit het concept-beeldkwaliteitsplan geven een indruk van het beoogde karakter van het toekomstige Scheveningen Haven:

- een gevarieerd bebouwingsbeeld. Er zal veel variatie ontstaan in de korrelgrootte van de bebouwing. De grootste blokken staan aan de kade, in het achterliggende gebied is ruimte voor geparcelleerde bebouwing.
- De bebouwingstypologie is afgestemd op de verschillende sferen binnen het gebied. Hierdoor is er een onderscheid tussen laanbebouwing, kadebebouwing, meer kleinschalige woonbebouwing in het binnengebied (uit de wind, in de zon) en zogenaamde 'specials' op betekenisvolle plekken met een bijzonder programma
- een sterke relatie tussen gebouwen en openbare ruimte, dit komt tot uiting in de vormgeving van plinten, de situering van entrees aan het openbare gebied (straat, kade) en in een aantal gevallen herkenbare overgangszones tussen openbaar gebied en voorgevel.
- parkeervoorzieningen zijn onderdeel van de architectuur. Parkeergarages worden zo vanzelfsprekend mogelijk opgenomen in de blokken door de hoogteverschillen in het terrein te benutten.
- de gevels kenmerken zich door overwegend lichte kleuren die aansluiten bij de tinten van de boulevardzone. Het materiaalgebruik dient geschikt te zijn voor het ruwe klimaat aan zee en het zout.

Bouwhoogtes en oriëntatiepunten

De bouwhoogtes zijn weergegeven op de verbeelding. De bouwhoogtes zoals genoemd in deze paragraaf betreffen de bouwhoogte ten opzichte van maaiveld. Op de verbeelding zijn deze vertaald naar bouwhoogtes ten opzichte van NAP.

De gekozen bouwhoogtes zijn gemotiveerd vanuit de stedenbouwkundige betekenis van de verschillende locaties, en vanuit de gewenste samenhang tussen de bebouwing en de structuur van de openbare ruimte. De schaal en afmetingen van de verschillende openbare ruimtes spelen daarbij een rol.

De nieuwe stedenbouwkundige opzet kent een onderscheid tussen drie categorieën bouwhoogtes. De eerste categorie bestaat uit de bebouwing in de randen langs de kade van de Derde Haven en de Houtrustweg. Deze bebouwing krijgt overwegend een hoogte van maximaal 20 meter. De maximale hoogte van de rand van de viscluster aan het Adriaan Maasplein bedraagt 15 meter. Deze hoogte is lager vanwege de aard van het beoogde programma en met het oog op de samenhang met de kop van het Visafslaggebouw.

De tweede categorie bestaat uit de bebouwing die niet aan de rand van een hoofdroute of havenbekken ligt. De bouwhoogtes binnen het woongebied 'uit de wind, in de zon' is hiervan een voorbeeld. De bouwhoogte is met 2,5 tot maximaal 4 bouwlagen lager dan de bebouwing aan de randen.

De derde categorie bestaat uit de bijzondere bebouwing die onderdeel is van het zeefront of gelegen is op een plek waar een stedenbouwkundig accent gewenst is. Door bouwhoogte, vorm en hoogwaardige architectuur zal de bebouwing op deze plekken bijdragen aan de herkenbaarheid van Scheveningen Haven en de ruimtelijke oriëntatie binnen het gebied. De betreffende plekken en bijhorende bouwhoogtes zijn:

- het Zuidelijk Havenhoofd: 90 meter hoog vijfsterrenhotel en een 25 meter hoog gebouw met een combinatie van een publiekstrekkende voorziening en huisvesting voor Rijkswaterstaat.
- de kop van het Noordelijk Havenhoofd: een driesterren hotel met een hoogte van circa 40 meter
- aan de verbrede duinstrook tussen Noordelijk Havenhoofd en boulevard: ten opzichte van het voetgangersgebied van de boulevard (6,5 meter + NAP) bedraagt de bouwhoogte van de nieuwbouw bovenop de parkeergarage 15 tot 20 meter, ter plaatse van de verbrede duinstrook zijn drie hogere volumes met hotelappartementen voorzien van circa 25 tot 35 meter
- een zeezichttoren op de rand van het Norfolkterrein bij de Kom, met een hoogte van circa 40 meter.
- een zes tot achttlaags gebouw op de plek aan het einde van Afvoerkanaal. Dit gebouw markeert de beëindiging van deze groene structuur en het begin van het nieuwe stedelijk gebied op het Norfolkterrein.

De seizoensgebonden bebouwing van beach-city en het zeilcentrum bij de Kom buiten de genoemde categorieën. De hoogte van deze bebouwing komt voort uit het bijzondere programma en wordt nader toegelicht bij de beschrijving per deelgebieden. Daarnaast maakt het bestemmingsplan op een aantal plekken paviljoens mogelijk. De bouwhoogte hiervan blijft beperkt tot een bouwlaag.

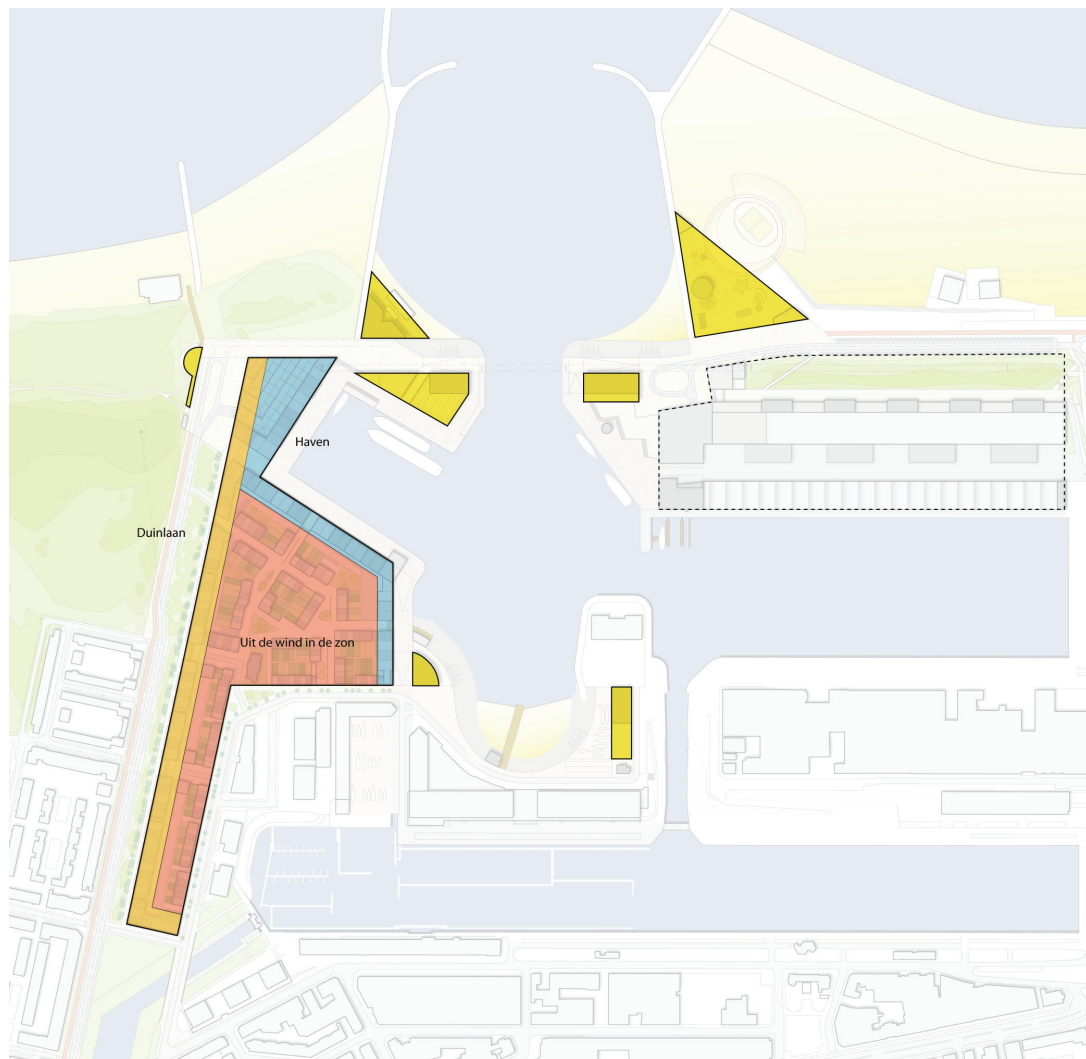
Waterrobuust bouwen

Bij de nieuwbouw in Scheveningen-Haven wordt rekening gehouden met de buitendijkse ligging van het gebied. Klimaatadaptief en waterrobuust bouwen is daarom hier een belangrijk thema. Het Hoogheemraadschap van Delfland, Rijkswaterstaat, provincie Zuid Holland en de gemeente hebben afspraken gemaakt over de aanleghoogtes van nieuwbouw. Woningbouw moet op minimaal 6,9 meter boven NAP plaatsvinden. Voor overige functies is dat minimaal 4,2 meter boven NAP, voor de entree naar een parkeergarage geldt minimaal 4,5 meter boven NAP. Door het aanhouden van deze hoogtes wordt het risico op wateroverlast beperkt.

Bij de uitwerking van bouwplannen rond de Derde Haven en op de havenhoofden zijn 'wet proof' bouwen en 'dry proof' bouwen aandachtspunten. 'Wet proof' bouwen betekent dat ontstane schade door wateroverlast snel hersteld kan worden. Bij een overstroming mag water in het gebouw stromen. Na de overstroming kan het gebouw weer snel in gebruik worden genomen, na een schoonmaak van de begane grond. De gebouwconstructie dient bestand te zijn tegen waterdruk. 'Dry proof' bouwen wil zeggen dat het water bij een overstroming buiten het gebouw wordt gehouden. Bij 'dry proof' bouwen is de gevelconstructie bestand tegen waterdruk. Gedacht wordt aan bijvoorbeeld toepassing van

waterkerende borstweringen en deuren. Ook wordt rekening gehouden met het waterrobuust realiseren van nutsvoorzieningen.

Beschrijving van de bebouwing per deelgebied



Zuidelijk Havenhoofd en kop Noordelijk Havenhoofd

Het Zuidelijk Havenhoofd vormt samen met de kop van het Noordelijk Havenhoofd een deelgebied dat zich uitstrekt over weerszijden van de havenmond. Door de ligging heeft dit deelgebied een bovenstedelijke betekenis, wat tot uitdrukking komt in bijzondere publiekstrekkende programma's, hoogwaardige architectuur en openbare ruimte. In de tekst onder de volgende kopjes wordt dit nader toegelicht.

Vijfsterren hotel

Het 90 meter hoge vijfsterrenhotel wordt een markeringspunt dat aan het einde van de boulevard de overgang van de stad op de duinen naar de stad achter de duinen markeert. De ambitie is een gebouw van internationale allure, op het kruispunt van zee, duinen en haven. Het beoogde uiterlijk voor het hotel is een ranke toren met een sculpturale vorm.

De entree tot het vijfsterrenhotel ligt aan de boulevard die op het zuidelijk havenhoofd wordt aangelegd, als voortzetting van de door Morales ontworpen boulevard ten noorden van de havenmond. De entree tot het hotel ligt in het zicht van de Derde haven. Met het oog op zeewaterveiligheid en waterrobuust bouwen worden het maaiveld van de boulevard op het zuidelijk havenhoofd en de begane grond van het hotel aangelegd op 8 meter boven NAP.

De belangrijkste uitgangspunten voor het gebouw zijn:

- 20.000 m² vijfsterrenhotel en 5000 m² bijhorende voorzieningen waaronder vergaderfaciliteiten, restaurant, wellness en leisure
- bouwhoogte maximaal 90 meter
- het gebouw wordt alzijdig ontworpen. De hoofdrichting van het gebouw is georiënteerd op zee.
- het vloerpeil van de eerste laag wordt aangelegd op minimaal 8 meter boven NAP
- het parkeren moet worden opgelost binnen de bouwvelop
- aan of voor het gebouw moeten technische voorzieningen komen voor de scheepvaart: een lichtlijn en een aanvaarbeveiliging.

Gebouwcomplex Zuidelijk Havenhoofd

Het bestemmingsplan bevat een wijzigingsbevoegdheid voor de Rijkswaterstaatkavel op het Zuidelijk Havenhoofd. De wijzigingsbevoegdheid is gericht op het mogelijk maken van een gebouwcomplex dat plek biedt aan een publiekstrekkende voorziening en de nieuwe huisvesting van Rijkswaterstaat. Voor de publiekstrekkende voorziening wordt gedacht aan een museale functie. De beoogde plek voor de publiekstrekkende functie is aan de zuidkant van de locatie, bij de trap tussen boulevard en kade. De museale functie kan gecombineerd worden met een uitspanning, zoals horeca met een uitkijkterras aan de Derde Haven. De beoogde plek voor de nieuwe huisvesting van Rijkswaterstaat, bestaande uit kantoor en opslagruimtes, is aan de zijde van de havenmond. Het nieuwe gebouwcomplex kan uit verschillende delen bestaan, maar het is gewenst dat deze als een eenheid worden ontworpen. Uitgangspunt is dat het 'complex' als totaal een ensemble vormt met de architectuur van het driesterren hotel aan de overzijde van de havenmond. In het stedenbouwkundige plan voor Scheveningen Haven is uitgegaan van een openbare kade rond de Derde Haven inclusief het Zuidelijk Havenhoofd. In de uitwerking wordt onderzocht hoe dit verenigbaar is met het programma van eisen van Rijkswaterstaat.

Naast het bovenstaande gelden voor het Zuidelijk Havenhoofd de bovenstaande uitgangspunten:

- 4000 m² publieksvoorziening, 750 m² horeca en circa 1800 m² huisvesting Rijkswaterstaat
- de maximale bouwhoogte is 25 meter
- het gebouwcomplex wordt alzijdig ontworpen
- aan de haven vormt de bebouwing een gevelwand aan de haven.
- de hoofdentrees van de functies liggen aan de kade van de Derde Haven

Kop Noordelijk Havenhoofd

Op de kop van het Noordelijk Havenhoofd gaat de boulevard over in het Adriaan Maasplein. Dit is een havenplein dat bestaat uit een voetgangersplein en een lager gelegen kade met werkplein. Het voetgangersplein biedt uitzicht over de havenmond en op de afgemeerde schepen aan de lager gelegen kade. Aan het voetgangersplein ligt een driesterrenhotel met horeca in de plint. Uitgangspunt is een markant gebouw met een sterke oriëntatie op de havenmond en de voorhaven. In volume en uitstraling vormt het driesterrenhotel gebouw een ensemble met de het gebouwcomplex op het Zuidelijk Havenhoofd. De vorm en plaatsing van het hotel dient aan de waterzijde veel ruimte over te laten voor verblijfsgebied, terrasfunctie en mogelijk enkele paviljoens.

Naast het bovenstaande gelden de volgende uitgangspunten:

- het programma bestaat uit: 10.260 m² driesterrenhotel, 500 m² horeca in plint
- de maximale bouwhoogte is 40 meter
- het gebouw wordt alzijdig ontworpen, de plint is georiënteerd op het voetgangersplein en het water van de voorhaven en havenmond
- het huidige havenkantoor kan ingepast worden in de nieuwe situatie

Noordelijk Havenhoofd, viscluster

De visserijsector met het visafslaggebouw, de koelhuizen, de verwerkingsbedrijven en de detailhandel krijgt meer ruimte op het Noordelijk Havenhoofd. Voorzien is een uitbreiding voor de visserijsector met ruim 10.000 m² bedrijfsoppervlak, renovatie en uitbreiding van het karakteristieke visafslaggebouw en verbreding van de aanlegsteiger in de Eerste Haven. De uitbreiding van het visafslaggebouw is gesitueerd in een bouwvolume naast de huidige kop van gebouw, in hoogte daarop afgestemd. Dit

bouwwolume grenst aan het werkplein bij de kade en biedt ook ruimte aan de KNRM.

Uitgangspunt is een scheiding van toeristisch verkeer en bedrijfsmatig verkeer. In de nieuwe opzet is de Visafslagweg vooral bestemd voor (vracht) verkeer van de daar gevestigde bedrijven. Aan de visbedrijven gerelateerde retail en horeca is zoveel mogelijk gesitueerd bij het begin van de Visafslagweg (zijde Vissershavenweg).

Uitgangspunt voor het programma is:

- programma: 10.600 m² bedrijfsruimte, 1.500 m² kantoorruimte bij bedrijf, 400 m² KNRM

Noordelijk Havenhoofd, parkeergarage en bebouwing aan de duinstrook

Aan de achterkant van de bedrijven aan de Visafslagweg, tussen de bestaande bebouwing en de dijk, komt een parkeergarage van drie verdiepingen. Deze garage krijgt een capaciteit van circa 1.000 plaatsen. Het dak van de garage sluit qua hoogte aan op de kruin van de bestaande dijk, waarvan het talud aan de boulevardzijde tot aan het fietspad wordt verbreed met het zand dat vrijkomt bij de aanleg van de parkeergarage. Het talud wordt ingericht als duinstrook en via wandelpaden toegankelijk gemaakt. Ook de ontsluiting van de parkeergarage loopt door de duinstrook. Uitgangspunt is dat de entree voor auto's ligt op de derde parkeerlaag, op 10 m + NAP.

Bovenaan de duinstrook, over het dak van de parkeergarage loopt een nieuwe wandelboulevard met uitzicht over strand en zee, in aansluiting op de bestaande monumentale trap. Aan deze wandelboulevard is bebouwing voorzien die in functie en uitstraling passen bij de toeristische kustsfeer. Deze bebouwing is gesitueerd bovenop de garage en deels boven de aangrenzende visbedrijven langs de Visafslagweg. De bebouwing aan de duinstrook bestaat uit drie delen:

Het eerste deel bestaat uit het verbrede duin met 'FISH', terras en hotelappartementen langs de wandelboulevard met uitzicht op zee en aan het strand. Het duinlandschap loopt op deze plek door tot op het dak van de parkeergarage. "FISH" is een publiekstrekkende functie, waar kan kennis maken met alles wat met vis en de rijkdom van de Noordzee te maken heeft. De hoofdentree van FISH en de hotelappartementen ligt aan de verbrede duinstrook. Het bestemmingsplan maakt een loopbrug over de Visafslagweg en het Visafslaggebouw mogelijk ten behoeve van 'FISH'.

Uitgangspunten zijn:

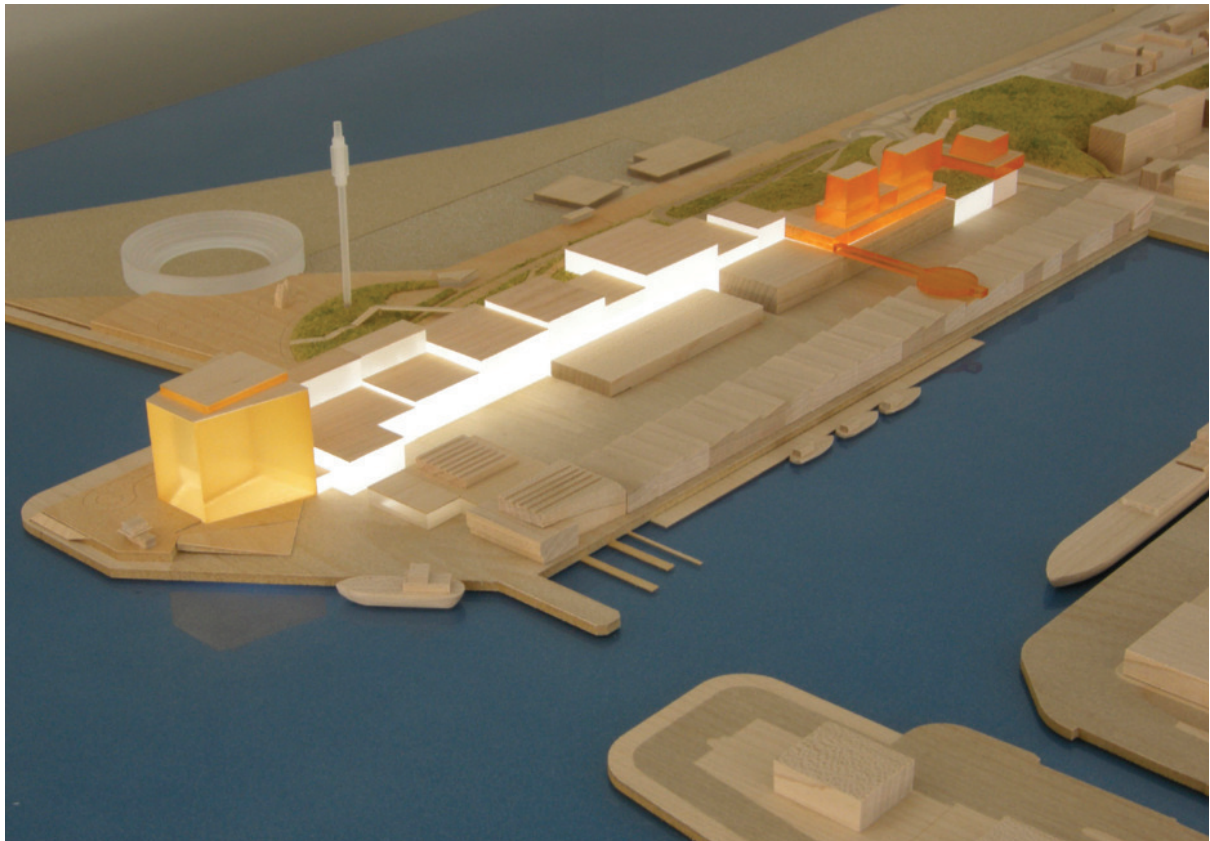
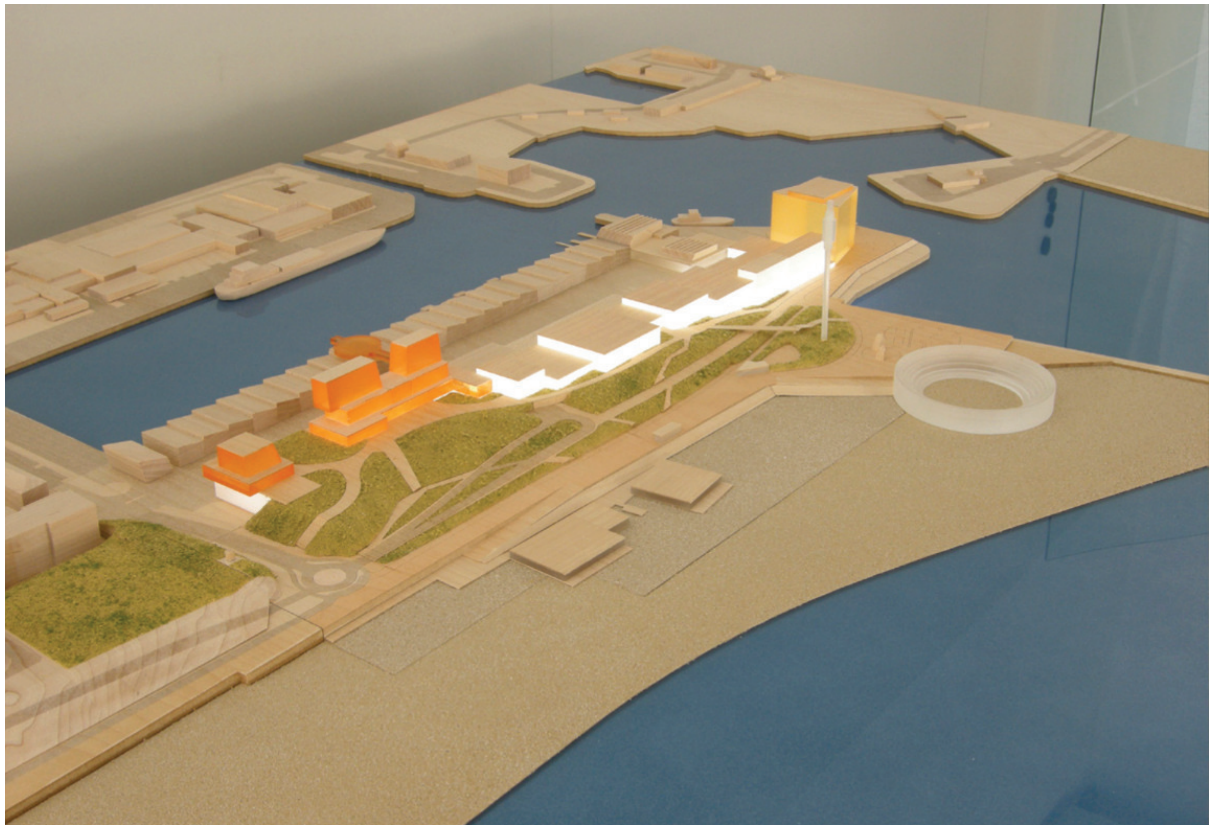
- Het programma bestaat uit 5000 m² "FISH", 8000 m² hotelappartementen en 5.000 m² horeca.
- de maximale bouwhoogte van de nieuwbouw bovenop de parkeergarage en aangrenzende bedrijfsbebouwing bedraagt 15 tot 20 meter (ten opzichte van het voetgangersgebied van de boulevard, gelegen op 6,5 meter + NAP). Ter plaatse van de verbrede duinstrook zijn drie hogere volumes met hotelappartementen voorzien van circa 25 tot 35 meter.
- De hotelappartementen en overige functies krijgen een sterke oriëntatie op de boulevard en zee. De hotelappartementen hebben hun adres aan de zeezijde en horen bij de toeristische sfeer.
- Een bebouwingsopzet bestaande uit meerdere volumes met open tussenruimte, een opzet die past bij Scheveningen Haven en zorgt voor transparantie in het zeefront.

Het tweede deel bestaat uit het sportprogramma aan het duinlandschap en wandelboulevard op het duin met een brugverbinding naar Beach City. Uitgangspunten zijn:

- Programma: circa 3.700 m² indoor sportaccommodatie plus kantine, 700 m² horeca, 1.100 m² sportgerelateerde detailhandel, 1.800 m² cultuur en ontspanning.
- de maximale bouwhoogte van de nieuwbouw bovenop de parkeergarage en aangrenzende bedrijfsbebouwing bedraagt 15 tot 20 meter (ten opzichte van het voetgangersgebied van de boulevard, gelegen op 6,5 meter + NAP).
- Alle programmaonderdelen hebben hun voorkant en ingangen aan de wandelboulevard
- Geleding in bouwvolumes met verspringingen in voorgevel en daklandschap, als afgeleide van het relief in het duinlandschap

Het derde deel bestaat de overgang van de duinstrook naar het Adriaan Maasplein. Op deze plek wordt de openbare ruimte versmald en begint de haven. Uitgangspunt is dat er een gevarieerde bebouwde rand ontstaat met actieve voorkanten met een publieke functie aan de openbare ruimte, in de loop naar het driesterrenhotel.

- bouwhoogte: circa 15 meter
- programma: in de plint publieke functies zoals horeca met terrassen, op de verdiepingen bedrijfsgerelateerde kantoorfunctie.



Afbeelding - maquette stedenbouwkundig voorstel Noordelijk Havenhoofd (bron: businesscase

Noordelijk Havenhoofd, Viscluster Scheveningen / VolkerWessels)

Voor de ontwikkeling van de parkeergarage en de bebouwing aan de duinstrook geldt dat aangetoond dient te worden dat het belang van de waterkering niet wordt geschaad. Daarnaast is voor graafwerkzaamheden in de zeewering een watervergunning van het Hoogheemraadschap van Delfland vereist. Graven in de zeewering is in de huidige situatie op basis van vigerend beleid niet mogelijk. Delfland werkt momenteel aan een actualisatie van het beleid voor medegebruik in de zeewering. Delfland is bereid gezamenlijk te onderzoeken op welke wijze ontwikkelingen gerealiseerd kunnen worden die de economische vitaliteit of ruimtelijke kwaliteit van het gebied versterken. Delfland stelt hierbij randvoorwaarden vanuit waterveiligheid (zie reacties Hoogheemraadschap van Delfland in hoofdstuk 7).

Beach-city

Beach-city is een toevoeging aan het sportstrand bij het Noordelijk Havenhoofd, grenzend aan de boulevard en de noordelijke havenarm. Uitgangspunt is seizoensgebonden bebouwing met faciliteiten die een aanvulling vormen op het beachstadion, een impuls geven aan de strandporten, watersporten (onder andere surfsporten) en buitensporten (zoals boulderen en skaten). Deze strandbebouwing ten behoeve van uiteenlopende strandporten sluit in maat, schaal en uitstraling aan bij de strandsfeer. Het gaat daarbij om het beachstadion voor de strandporten met daaraan gerelateerde horeca, sportvoorzieningen en detailhandel. Beach-city draagt bij aan de aantrekkelijkheid van het sportstrand voor bewoners, bezoekers, recreanten en sporters. Gewenst is dat de organische ontwikkeling tot uitdrukking komt in een informele opzet met een ongedwongen sfeer en een open uitstraling. In samenspraak met OCW/Sport wordt met betrokken partijen het programma voor een beach-city verder uitgewerkt. Het betreft particuliere initiatieven die aansluiten bij het sportbeleid en de locatie.

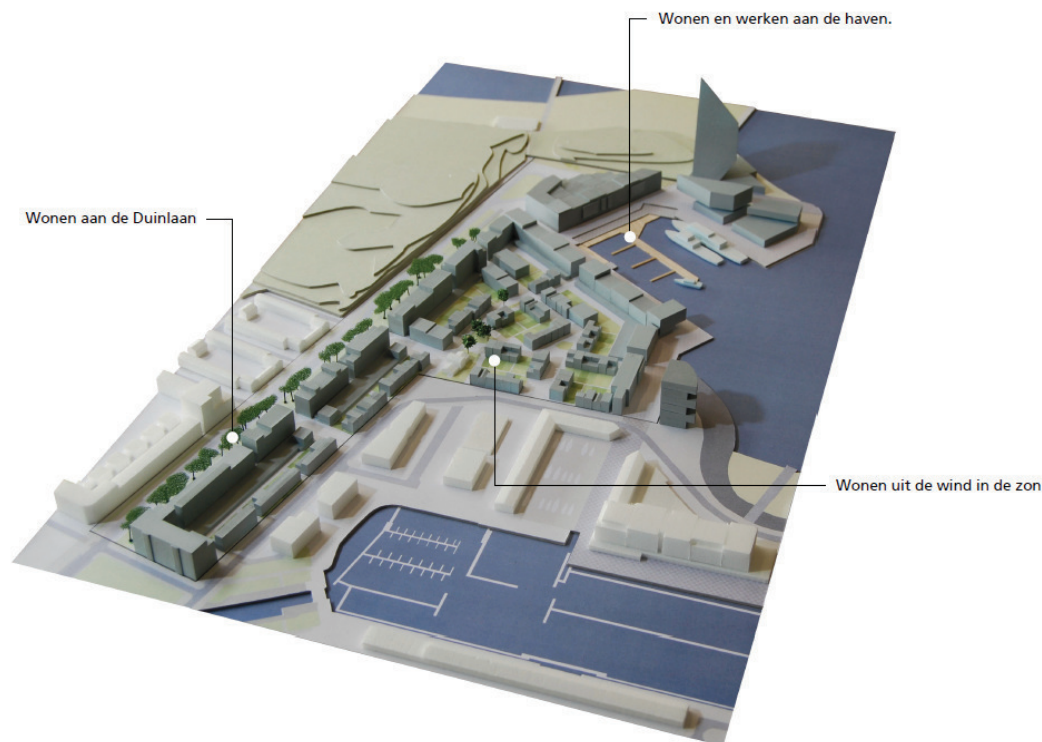
De ontwikkeling van beach-city kan starten vanaf 2014 en zal doorgroeien als na 2015 de tijdelijke parkeerziening bij de noordelijke havenarm komt te vervallen.

- programma: 1.000 m²

Voormalig Norfolkterrein

Het programma voor het voormalige Norfolkterrein bestaat uit:

- 550 appartementen en 150 grondgebonden woningen
- in de plint rond de Derde Haven: 2000 m² detailhandel, 2400 m² horeca, 3.100 m² cultuur en ontspanning, 2.000 m² bedrijven
- ca 1.100 m² voorzieningen op lokale schaal
- in de blokken rond de Derde Haven twee openbare parkeervoorzieningen met een gezamenlijke capaciteit van circa 415 parkeerplaatsen
- de benodigde parkeervoorzieningen voor bewonersparkeren



Afbeelding - uitwerking stedenbouwkundig Plan Scheveningen Haven (bron: concept-beeldkwaliteitsplan, gemeente i.s.m. Urbis bureau voor stadsontwerp)

Op het voormalige Norfolkterrein wordt onderscheid gemaakt tussen kadebebouwing rond de Derde Haven, laanbebouwing langs de Houtrustweg, kleinschalig woongebied 'uit de wind, in de zon' en de zeezichttoren. Hierna volgend wordt de bebouwing van deze deelgebieden kort beschreven.

Rond de Derde Haven

Langs de kade van de Derde Haven bestaat de gewenste bebouwing uit heldere, grote blokken met een stoere uitstraling. De geleding van de blokken doet recht aan de grote maat van de haven. De kadebebouwing bestaat uit een voorzieningenplint met daarboven 3 tot 5 lagen woningen. Uitgangspunt is dat de plint een hoogte krijgt van minimaal 4,5 meter en dat er in de plint langs de kade naast de voorzieningenruimten ook plek is voor de hoofdentrees naar de woningen. Boven de voorzieningenplint biedt het bestemmingsplan ruimte voor uitkragingen tot 2 meter buiten de voorgevel. Hierdoor zijn er goede mogelijkheden om de woningen van beschutte buitenruimtes en serres te voorzien.

De belangrijkste kenmerken van de kadebebouwing zijn:

- een voorzieningenplint met daarboven 3 tot 5 lagen woningen, met een maximale bouwhoogte van 23 meter
- de plint van de bebouwing staat hoofdzakelijk in de rand van het bouwvlak of hooguit 1 meter terugliggend.
- bij de hoek van de Derde Haven naar de kom is 1 keer ruimte voor een groot overstek, ter beëindiging en omkadering van de haven. Dit overstek begint vanaf de 2e verdieping (ca. vanaf 7,5m)

Houtrustweg: 'wonen aan een duinlaan'

Het beoogde karakter van de Houtrustweg is dat van een duinlaan, die een breed profiel krijgt met vrijliggend fietspad, maximum snelheid van 50 km/uur en voorrangsfunctie (wijkontsluitingsweg) met representatieve woonbebouwing. Gewenst is een gevarieerd straatbeeld waarin de bouwblokken zijn onderverdeeld in gebouwen van 40 tot 70 meter. Uitgangspunt is dat entrees aan de laan liggen en herkenbaar zijn in het gevelbeeld. Binnen de voorschriften van het bestemmingsplan kunnen er

woningen gerealiseerd worden die maximaal profiteren van het uitzicht en de bezonning door grote serres en terrassen aan de Laan.

De belangrijkste kenmerken van de laanbebouwing zijn:

- De bouwhoogte bedraagt 4 tot 6 bouwlagen, op een maximale plint van 1.30 meter. Zo bedraagt de maximale hoogte 20 meter. Om een gevarieerd straatbeeld mogelijk te maken zijn bovenop de aangegeven bouwhoogte incidentele accenten van 2 bouwlagen toegestaan. Op deze plekken bedraagt de maximale bouwhoogte 26 meter.
- Het kopgebouw aan het einde van het Afvoerkanaal krijgt een hoogte van maximaal 26 meter (8 lagen op een plint van 1.30 meter). Deze hoogte sluit aan op de nieuwe bebouwing van Duindorp (5-8 lagen).
- Tussen het openbare gebied en de voorgevel ligt een overgangszone van 2 meter. Binnen deze zone mogen (half)verdiepte parkeergarages worden gebouwd met een hoogte van maximaal 1.30 meter. Ook uitkragingen van balkons, terrassen en erkers zijn er toegestaan.
- Uitgangspunt is dat het parkeren plaatsvindt in (half)verdiepte parkeergarages. De parkeergarages van de laanbebouwing worden ontsloten via de Verlengde Kranenburgweg. Alleen de garages van de laatste twee blokken bij de haven worden ontsloten vanaf de Houtrustweg. Hierbij wordt rekening gehouden met de voorrangregeling op de Houtrustweg zelf. Deze garages bieden ook plek aan bezoekersparkeren.

Uit de wind, in de zon

In de luwte van de laanbebouwing langs de Houtrustweg en de kadebebouwing aan de Derde Haven ligt deelgebied 'uit de wind, in de zon'. Trefwoorden voor het beoogde karakter zijn kleinschaligheid, dorps en kindvriendelijk. De stedenbouwkundige opzet is gevarieerd, besloten pleintjes en straatjes wisselen elkaar af. Door de afwezigheid van auto's gaat het openbaar gebied functioneren als verblijfs- en speelgebied, ter aanvulling op de individuele tuin. De bebouwing binnen het deelgebied vormt een stedenbouwkundig ensemble, maar het is gewenst dat het individuele pand daarbinnen herkenbaar blijft. Het bestemmingsplan biedt ruimte aan grondgebonden eengezinswoningen, maar ook aan kleine appartementencomplexen of beneden- en bovenwoningen.

De belangrijkste bebouwingskenmerken zijn:

- de bebouwing is 2,5 tot 4 lagen hoog
- een bouwhoogte van 3 of 4 bouwlagen op overgangspoten naar de aangrenzende hogere laanbebouwing.
- Om een afwisselend straatbeeld te krijgen zijn verspringingen van de voorgevel toegestaan binnen een marge van 2 meter vanaf de rand van het bouwvlak.
- Langs de Kranenburgweg en Hellingweg is er een overgangszone tussen voorgevel en trottoir van 1.70 meter breed, op andere plekken heeft de overgangszone een breedte van 1.20 meter.

Zeezicht toren

De Zeezicht toren is een 40 meter hoge appartemententoren op de hoek van de Kom, bij het begin van de kade rond de Derde Haven. De zeezicht toren is naast de hotels en de publieksfunctie op het zuidelijk havenhoofd één van de oriëntatiepunten in het gebied direct grenzend aan het water. Het beoogde karakter van de zeezichttoren is dat van een stoer en robuust gebouw dat stevig op de kade staat. Uitgangspunt is dat het gebouw als één geheel ontworpen wordt en een eenvoudige vorm krijgt met een alzijdige uitstraling. De voorgevels dienen daarom gebouwd te worden in de randen van het bouwvlak. In de plint is ruimte voor een publieksfunctie of kantoor. Het benodigde parkeren wordt mogelijk opgelost in het de parkeergarage van het naastgelegen blok op het voormalige Norfolkterrein of binnen de kavel op een volledig verdiepte garage.

Zeilcentrum

Aan de Kom is een Zeilcentrum voorzien met bedrijfsruimte voor nautische organisaties en zeilsportorganisaties. Het zeilcentrum zal mogelijk worden ontwikkeld in combinatie met uitbreiding van de bedrijfsbebouwing op de aangrenzende bedrijfskavel. Uitgangspunt is een gebouw met een herkenbare hoofdvorm, mogelijk in de vorm van een hal. De bouwhoogte is 12 tot 20 meter. De

uitstraling van het gebouw dient aan te sluiten bij de functie. Gewenst is een nauwe relatie met de kade door toepassing van grote openingen, deuren of ramen.

Naast het bovenstaande gelden de volgende uitgangspunten:

- het programma op de locatie van het zeilcentrum bestaat uit: 2.430 m² kantoren, 2.430 m² bedrijfsvoorziening maritiem (inclusief bestaande pand), 500 m² overdekte hal voor bootopslag, 1.600 m² afsluitbare buitenopslag voor boten en 150 m² leisure (bij de helling)
- op de naastgelegen bedrijfskavel wordt rekening gehouden met uitbreiding van kantoorruimte en opslagloods.
- het gebouw bestaat uit twee delen met verschillende bouwhoogtes. Aan de kant van het Nautische Centrum is de maximale bouwhoogte 12 meter (de hal voor bootopslag). De maximale bouwhoogte van het overige deel is 20 meter.
- Uit- en inlaat van boten vindt plaats aan de kom.

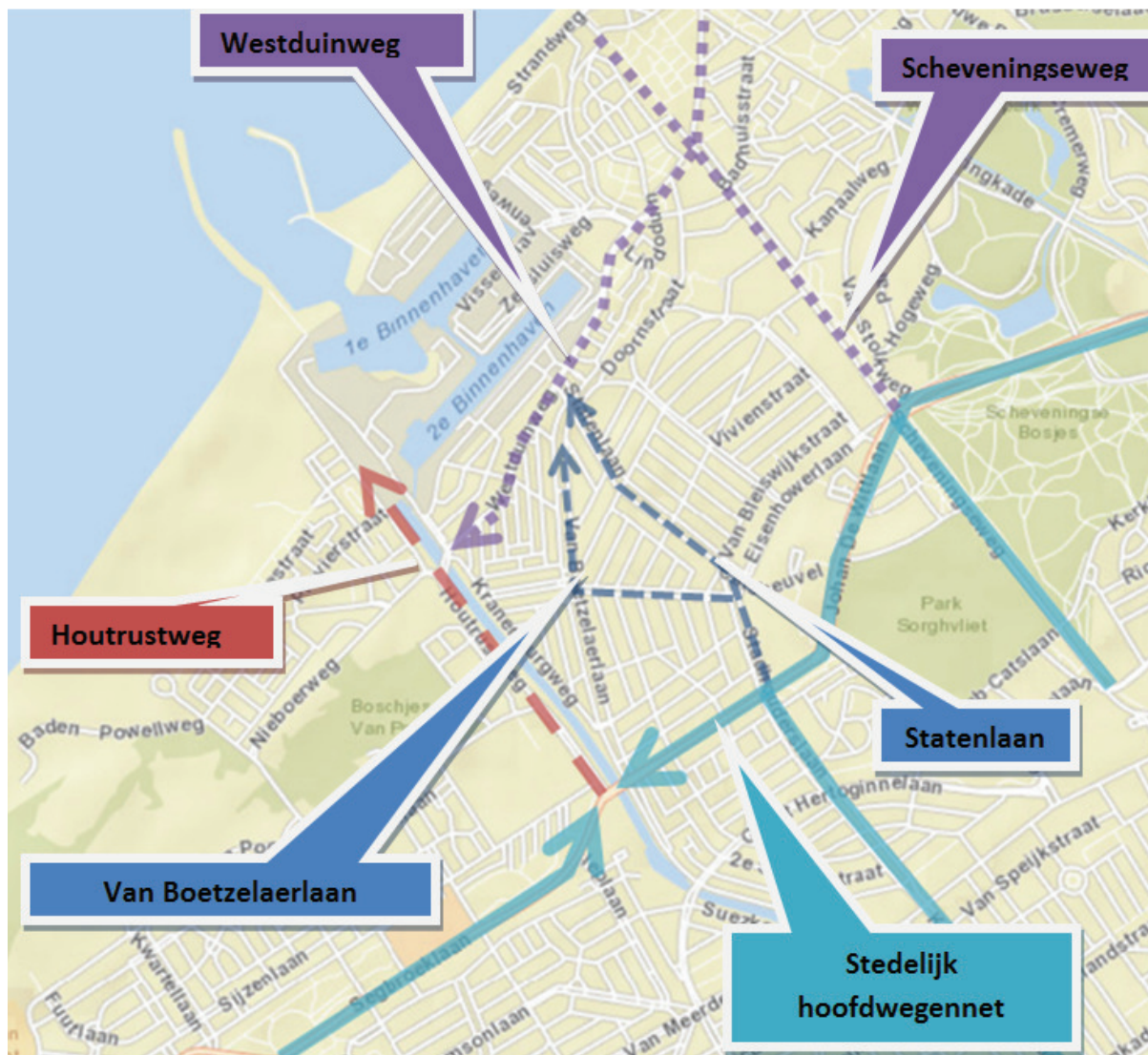
5.2.4 Verkeer en parkeren

In het achtergrondrapport Verkeer wordt uitgebreid ingegaan op de effecten voor het wegverkeer, het openbaar vervoer en het langzaam verkeer. In onderstaande passages is hier een korte samenvatting van weergegeven.

Effecten wegverkeer als gevolg van de realisatie van de voorgenomen activiteiten

In Scheveningen Haven ligt in de huidige situatie en de referentiesituatie het merendeel van de functies die veel verkeer voor de reguliere avondspits op een werkdag opleveren rond de eerste en met name tweede haven. Op het Norfolk-terrein zijn alleen evenementen. Het verkeer naar en van de woningen in Duindorp en rond de haven leveren de meeste verkeersbewegingen op de beschouwde wegen. In het weekend (in de zomer) komt hier het strandverkeer bij.

Het verkeer dat van en naar Scheveningen Haven rijdt, maakt vooral gebruik van het stedelijke hoofdwegennet. Dit vormen de Johan de Wittlaan, de President Kennedylaan en de Segbroekweg. Deze wegen sluiten aan op de centrumring van Den Haag of op de diverse inprickers vanaf het hoofdwegennet, zoals de Utrechtsebaan, N14 en N211. Vanaf dit stedelijke hoofdwegennet maakt het verkeer vooral gebruik van de Houtrustweg en in mindere mate van de Scheveningseweg, Statenlaan en de Van Boetzelaerlaan. Daarnaast is ook een deel van het verkeer afkomstig uit Scheveningen Dorp/Bad, dat via de Westduinweg rijdt.



Op een reguliere werkdag zijn de intensiteiten op de diverse wegen in onderzoek niet hoog en zijn er in de avondspits geen doorstromingsproblemen. Op de diverse stedelijke hoofdwegen liggen de I/C-verhoudingen onder de 0.8 (hetgeen inhoudt dat de capaciteit op deze wegen afdoende is). Uit de Monitor Haagse Nota Mobiliteit (2013) blijkt dat de gemiddelde streefsnelheid op de route Johan de Wittlaan - de President Kennedylaan – Segbroekweg in meer dan 95% van de ritten wordt gehaald. Andere wegen in het studiegebied worden in deze Monitor niet beschouwd.

In de weekenden in de zomerperiode kunnen in de huidige situatie op de Westduinweg doorstromingsproblemen ontstaan. Deze hangen samen met de kruisingen bij de Statenlaan en de Zeesluisweg. Het kruispunt Duinstraat / Prins Willemstraat is op deze momenten ook druk bezet. De hoofdroutes naar Scheveningen Haven voldoen in het algemeen ook in de weekenden in de zomerperiode. Alleen op de topdagen (zeer warm strandweer in het weekend) is het op deze routes, als onderdeel van alle routes naar het strand, extra druk en kan het verkeer congestie ondervinden.

Als gevolg van de planontwikkeling neemt het verkeer toe op de diverse wegen van en naar Scheveningen Haven. Dit blijkt ook uit onderstaande figuur. Met name op de Houtrustweg, Kranenburgweg, Westduinweg en Scheveningseweg duidelijk toeneemt. Dit geldt ook voor de stedelijke hoofdwegen: Johan de Wittlaan, Segbroekweg en de President Kennedylaan. De grootste toenames zijn berekend op de Houtrustweg en Kranenburgweg. Dit zijn de primaire ontsluitingsroutes voor het programma op het Norfolk-terrein. Opwaardering van deze wegen, zodat het verkeer hier geen doorstromingsproblemen ondervindt vormt onderdeel van de voorgenomen activiteiten. Ook op de Schokkerweg, Vissershavenweg en Zeesluisweg vindt een grote relatieve groei plaats. Voor deze wegen levert dit geen problemen op omdat het in absolute zin niet om grote aantallen gaat, zie ook onderstaande tabel.



<u>Wegen</u>	<u>Wegvakken</u>	<u>Intensiteiten (mvt/ uur)</u> <u>Referentiesituatie (2023)</u>	<u>Intensiteiten (mvt/ uur)</u> <u>Voorkeursalternatief (2023)</u>	<u>Toe- / afname (%)</u>
<u>Houtrustweg</u>	<u>tussen Nieboerweg en strand</u>	<u>125</u>	<u>325</u>	<u>160%</u>
<u>Houtrustweg</u>	<u>tussen Nieboerweg en P.Kennedylaan</u>	<u>1.150</u>	<u>1.375</u>	<u>20%</u>
<u>Dr. Lelykade</u>	<u>tussen Kranenburgweg en Westduinweg</u>	<u>275</u>	<u>275</u>	<u>0%</u>
<u>Westduinweg</u>	<u>tussen Kranenburgweg en Douzastraat</u>	<u>1.300</u>	<u>1.675</u>	<u>29%</u>
<u>Westduinweg</u>	<u>tussen Statenlaan en Schokkerweg</u>	<u>1.475</u>	<u>1.775</u>	<u>20%</u>
<u>Statenlaan</u>	<u>tussen Westduinweg en Van Boetzelaerlaan</u>	<u>425</u>	<u>475</u>	<u>9%</u>
<u>Kranenburgweg</u>	<u>tussen Dr.Lelykade en Westduinweg</u>	<u>325</u>	<u>475</u>	<u>46%</u>
<u>Nieboerweg</u>	<u>tussen Houtrustweg en Tesselsestraat</u>	<u>675</u>	<u>775</u>	<u>15%</u>
<u>Kranenburgweg</u>	<u>tussen Westduinweg en van Boetzelaerlaan</u>	<u>275</u>	<u>375</u>	<u>36%</u>
<u>van Boetzelaerlaan</u>	<u>tussen Willem de Zwijgerlaan en Kranenburgweg</u>	<u>375</u>	<u>350</u>	<u>-7%</u>
<u>Scheveningseweg</u>	<u>tussen Duinstraat en van Dorpstraat</u>	<u>650</u>	<u>825</u>	<u>27%</u>
<u>Schokkerweg</u>	<u>tussen Westduinweg en Vissershavenweg</u>	<u>300</u>	<u>550</u>	<u>83%</u>
<u>Vissershavenweg</u>	<u>Vissershavenweg</u>	<u>325</u>	<u>475</u>	<u>46%</u>
<u>Zeesluisweg</u>	<u>tussen Schokkerweg en Westduinweg</u>	<u>475</u>	<u>725</u>	<u>53%</u>
<u>Duinstraat</u>	<u>tussen Doornstraat en Scheveningseweg</u>	<u>1.150</u>	<u>1.475</u>	<u>28%</u>
<u>Segbroeklaan</u>	<u>tussen Ieplaan en Houtrustweg</u>	<u>2.450</u>	<u>2.525</u>	<u>3%</u>
<u>pres. Kennedylaan</u>	<u>tussen Stadhouderslaan en Johan de Wittlaan</u>	<u>2.375</u>	<u>2.375</u>	<u>0%</u>
<u>Zwolsestraat</u>	<u>tussen Gentsestraat en Harstenhoekweg</u>	<u>1.600</u>	<u>1.650</u>	<u>3%</u>

De doorstroming op het stedelijk wegennet blijft op wegvakniveau in orde, ondanks de diverse toenames

op enkele wegvakken. Dit komt omdat de capaciteit van de wegen voldoende is om de toename aan intensiteiten te kunnen verwerken. De doorstroming op wegen wordt echter niet alleen beïnvloed door de capaciteit van de wegen. Met name de verwerkingscapaciteit van kruisingen kan leiden tot congestie. Op de meeste kruisingen in het studiegebied leidt dit naar verwachting niet tot doorstromingsproblemen. Wel wordt voorgesteld om de diverse kruisingen in het studiegebied te monitoren gedurende de realisatie van het Voorkeursalternatief. Hier kunnen indien noodzakelijk kleine aanpassingen (opstelstroken aanpassingen, verkeerslichtcyclus aanpassen) voor worden doorgevoerd.

Een aandachtspunt vormt mogelijk wel de toename van het verkeer op de Westduinweg en de Duinstraat. Hier kunnen mogelijk doorstromingsproblemen ontstaan op de kruisingen met de Schokkerweg, Zeesluisweg en Statenlaan). Deze kruisingen zijn momenteel ongeregeld (geen verkeerslichten). Vanwege de relatief lage intensiteiten op de Schokkerweg, Zeesluisweg en de Statenlaan is het echter niet erg dat mensen hier mogelijk iets langer moeten wachten om de Westduinweg en Duinstraat op te kunnen rijden. Als maatregel wordt voorgesteld om deze drie kruisingen gedurende de realisatiefase van het Voorkeursalternatief te monitoren en indien noodzakelijk de kruisingen licht aan te passen, zodat afslaande bewegingen niet leiden tot opstoppen op de Westduinweg en Duinstraat zelf.

De reistijd tussen Scheveningen Haven en de drie belangrijke 'toegangspoorten' tot de Haagse regio zijn in onderstaande tabel weergegeven. De reistijd van en naar de poort 'N211 Nieuweweg' betreft na realisatie van de voorgenomen activiteiten circa 11,05 minuten. Dit is 9% langer dan in de referentiesituatie. De reistijd tussen Scheveningen Haven en de poort 'N14 aansluiting Rijksweg' betreft in na realisatie van de plannen 12,15 minuten. Dit is 8% langer dan in de referentie. Ten slotte betreft de reistijd tussen Scheveningen Haven en de poort 'A4/A12' is 18,95 minuten. Dit is 5% langer dan in de referentiesituatie. Deze toename is het gevolg van de toename van het verkeer door de realisatie van de voorgenomen activiteiten die dit plan mogelijk maakt. De toename van de reistijd is beperkt.

<u>Trajectreistijden in minuten (gemiddeld / avondspits)</u>	<u>Referentiesituatie</u>	<u>Voorkeursalternatief</u>	<u>% verschil met reistijd huidige situatie</u>
<u>Scheveningen Haven - N211 Nieuweweg</u>	<u>10,15</u>	<u>11,05</u>	<u>9%</u>
<u>Scheveningen Haven - N14 Rijksweg</u>	<u>11,3</u>	<u>12,15</u>	<u>8%</u>
<u>Scheveningen Haven - A4/A12 Prins Clausplein</u>	<u>18</u>	<u>18,95</u>	<u>5%</u>

Autoverkeer

Bij de ontwikkeling van Scheveningen-Haven zijn de ingrepen in de verkeerstructuur bedoeld om het autoverkeer naar de verschillende deelgebieden via de daarvoor meest geschikte routes te leiden.

Ontsluiting Norfolkterrein

Het havengebied van Scheveningen is vanaf de noordwestelijke hoofdroute bereikbaar via de opgewaardeerde Houtrustweg en de Westduinweg. Het Norfolkterrein is via de Kranenburgweg en de Duindorpdam aangesloten op de Houtrustweg. Via de Kranenburgweg zijn tevens de Hellingweg en de Dr. Lelykade (Tweede Haven) bereikbaar. In de toekomst blijft het Norfolkterrein bereikbaar via twee ontsluitingswegen (inpridders) vanaf de Duindorpdam. Namelijk de Houtrustweg (50 km) en de Kranenburgweg (30 km).

De Houtrustweg zal vanuit de huidige functie als erftoegangsweg worden opgewaardeerd tot een nieuwe hoofdontsluiting voor het autoverkeer naar de woningen en functies rond de Derde Haven en het strand bij het Zuidelijk Havenhoofd. Het wegprofiel zal hiervoor worden opgewaardeerd. Deze opwaardering houdt in dat de weg een maximumsnelheid krijgt van 50 km/uur, een vrijliggend fietspad en een voorrangsfunctie. Ook de overige principes van deze weg worden conform de kenmerken vanuit Duurzaam Veilig voor een wijkontsluitingsweg toegepast. Door de opwaardering van deze weg ter hoogte van Duindorp krijgt de Houtrustweg het statige karakter van een duinlaan. Deze hoofdontsluiting eindigt aan het eind van de Houtrustweg, ter hoogte van de Derde Haven. Hier is ook de entree tot de

publieksgarages te vinden.

De Kranenburgweg wordt de ontsluitingsweg voor de woonblokken tussen de Houtrustweg en de Kranenburgweg. Ook ontsluit deze weg de Hellingweg en de Dr. Lelykade.

Het nieuwe stedenbouwkundige plan gaat er vanuit de Houtrustweg en de Kranenburgweg ter hoogte van de Pluierstraat met elkaar te verbinden. Dit is gunstig voor de flexibiliteit van de nieuwe wegenstructuur. De mogelijkheid om het aantal aansluitingen op de Houtrustweg vanuit Duindorp te verminderen zal onderzocht worden. Doel hiervan is parkeer- en verkeersoverlast in deze wijk tegen te gaan.

Het nieuwe stedelijke woongebied wordt zoveel mogelijk autoluw ontworpen. De parkeervoorzieningen worden ontsloten via de randen en het parkeren vindt hoofdzakelijk plaats binnen de bouwblokken. De openbare ruimte binnen het deelgebied 'uit de wind, in de zon' en de kades rond de Derde Haven worden ingericht als verblijfsgebied.

Ontsluiting Noordelijk Havenhoofd

Aan de zijde van het Noordelijk Havenhoofd is de Treilerdwarsweg samen met de Zeesluisweg en Vissershavenweg de belangrijkste route voor het autoverkeer. Deze route biedt toegang tot de Strandweg, waar tussen de Zeesluisweg en het Adriaan Maasplein tweerichtingsverkeer mogelijk blijft.

Op het Noordelijk Havenhoofd komt een parkeergarage tussen de bestaande bedrijfsbebouwing en het (puin)duin. De parkeergarage wordt ontsloten via de Strandweg waar om de doorstroming van het autoverkeer op de Strandweg zoveel mogelijk te waarborgen een rotonde wordt aangelegd. Deze krijgt een voldoende lange opstelstrook richting de parkeergarage.

In de nieuwe situatie worden op het Noordelijk Havenhoofd bedrijfsmatig verkeer en recreatief autoverkeer zoveel mogelijk gescheiden. De Visafslagweg is daarom vooral bestemd voor (vracht)verkeer van de daar gevestigde bedrijven en geen onderdeel meer van het circuit voor recreatieve autoverkeer. De boulevard is in de toekomst slechts beperkt toegankelijk voor vrachtverkeer, namelijk alleen voor nood- en hulpdiensten en voor expeditieverkeer (strandtenten en beach-city). Het werkplein bij de kade is via de Visafslagweg voor vrachtverkeer en bestemmingsverkeer bereikbaar voor het laden en lossen van schepen. Bij calamiteiten kunnen de hulpdiensten vanaf de Strandweg via de kade naar de Visafslagweg rijden. Het Adriaan Maasplein zelf wordt overwegend autovrij, waarbij uiteraard het hotel bereikbaar zal zijn voor het afzetten en ophalen van haar gasten.

Reconstructie Duindorpdam

Herinrichting van de Duindorpdam is nodig om de toekomstige hoeveelheid autoverkeer te kunnen verwerken. Uit een studie naar de verkeersafwikkeling lijkt een rotonde op de kruisingen Houtrustweg-Nieboerweg en Westduinweg-Kranenburgweg de beste verkeerskundige oplossing. Dit past binnen de op de plankaart (verbeelding) opgenomen verkeersbestemming.

Langzaam verkeer

De hoofdroute voor het fietsverkeer vanuit het centrum komt langs de Houtrustweg te liggen, in het verlengde van de bestaande fietsroute tussen de Houtrustbrug en de Duindorpdam. Deze sterfietsroute is de belangrijkste verbinding vanuit de stad langs het verversingskanaal naar Scheveningen-Haven en het strand.

Tussen het Westduinpark en Scheveningen-Dorp wordt een langzaamverkeerverbinding aangelegd. Deze komt vanaf de Wieringsestraat en loopt via de Hellingweg langs het Nautisch Centrum Scheveningen naar de Tweede Haven en via een beweegbare brug over de Pijp naar de Zeesluisweg. Vandaar kan men over de Schokkerweg en de Vissershavenweg naar de boulevard fietsen of via een andere route naar Scheveningen-Dorp.

Grote delen van het gebied krijgen een autoluw karakter. Dit betekent veel ruimte voor voetgangers rond de Derde Haven en in het gebied ten zuidoosten van de Derde Haven. Ook de (verlengde) boulevard op het Zuidelijk Havenhoofd en de hoge boulevard op het Noordelijk Havenhoofd zijn alleen toegankelijk voor langzaam verkeer (behalve bij calamiteiten). De voetgangersgebieden en hun onderlinge verbindingen vormen een netwerk van wandelroutes langs de kades en de bijbehorende recreatieve functies. De

kades blijven wel bereikbaar voor laden en lossen en voor nood- en hulpdiensten. Grote delen van de wandelroutes zijn ook toegankelijk voor fietsverkeer.

Een goede verbinding tussen de kades van de Tweede Haven is van groot belang voor de sfeer en de recreatie in het havengebied. De beweegbare brug over de Pijp maakt onderdeel uit van de route voor langzaam verkeer langs de waterkant. Het streven is om schepen voorrang te geven op voetgangers en fietsers. Dit wordt nader uitgewerkt in nauw overleg met de gebruikers van de Tweede Haven. De routes door de autoluwe binnenterreinen van het woongebied zijn vooral voor de direct omwonenden van belang.

Openbaar vervoer

Een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer is belangrijk voor de herontwikkeling van Scheveningen-Haven. In het stedenbouwkundig plan wordt daarom rekening gehouden met een reservering voor een hoogwaardige openbaarvervoerverbinding (RandstadRail-kwaliteit) in het nieuwe, verbrede profiel van de Houtrustweg. Ter hoogte van het Meeuwenhof buigt dit tracé af naar de Kranenburgweg, om ter hoogte van de Kranenburgweg de Duindorpdam te kruisen.

In de huidige situatie is Scheveningen Haven matig tot redelijk bereikbaar met het openbaar vervoer. In onderstaande figuur is het openbaar vervoersysteem nabij Scheveningen Haven weergegeven. De eerste en tweede haven zijn bereikbaar met tramlijnen 11 en 17. Langs het havengebied ligt het tracé van buslijn 22 (Westduinweg).

- Lijn 11 verbindt Scheveningen Haven via een route langs het afvoerkanaal, De Verademing en de Haagse Markt met station HS;
- Lijn 17 verbindt Scheveningen Haven via het World Forumgebied met de binnenstad en de stations CS en HS en verder via Laakkwartier en Rijswijk met Wateringse Veld;
- Bus 22 verbindt Scheveningen Haven enerzijds met Duindorp en anderzijds via Scheveningen Dorp en Scheveningen Bad met de binnenstad, met station CS en met Duinzicht (Benoordenhout).

In de Haagse Nota Mobiliteit zijn streefwaarden voor reistijden vastgelegd voor OV-verbindingen tussen toplocaties in Den Haag en de OV-poorten. Scheveningen Haven is benoemd als een Randstedelijke toplocatie. Van de benoemde OV-poorten zijn de stations HS, CS het belangrijkste. Als streefwaarde voor Scheveningen Haven is in de Haagse Nota Mobiliteit een maximale reistijd vanuit deze toplocatie naar een van de genoemde OV-poorten vastgesteld op 20 minuten in de spits. Dit is inclusief de wachttijd bij de halte. In de huidige situatie wordt de streefwaarde van 20 minuten tussen Scheveningen Haven enerzijds en de stations Den Haag CS en Den Haag HS anderzijds niet gehaald.

Voor een reis tussen Scheveningen Haven en station CS kan men het best gebruik maken van tramlijn 17. Deze tram heeft tijdens de avondspits tussen de halte Van Boetzelaerlaan en de halte CS een rijtijd van 19 minuten. Vanuit een groot deel van Scheveningen Haven is de looptijd tot de halte Van Boetzelaerlaan groter dan 10 minuten. De wachttijd is gedefinieerd als de helft van de frequentie, hetgeen in dit geval bij een frequentie van elke 7,5 minuten een tram uitkomt op ruim 3,5 minuten wachttijd. De totale reistijd komt daarmee (incl. wachttijd) uit op bijna 33 minuten.

Als alternatief voor tramlijn 17 richting station CS kan buslijn 22 worden genomen. Deze buslijn heeft meer haltes die dicht bij het havengebied zijn gelegen, waardoor de looptijd verkort kan worden tot 5 minuten. Op de route van buslijn 22 tot station CS zijn meer bushaltes gelegen, waardoor de rijtijd tussen Scheveningen Haven en station CS met buslijn 22 uitkomt op 30 minuten. Buslijn 22 rijdt maar 2 keer per uur (wachttijd: 15 minuten), waardoor de gemiddelde reistijd uitkomt op 50 minuten.

Voor een reis tussen Scheveningen Haven en station HS is tramlijn 11 het meest geschikt. Tijdens de avondspits heeft deze tramlijn een rijtijd van 18 minuten naar station HS. Voor de looptijd vanuit het havengebied naar de dichtstbijzijnde haltes op lijn 11 wordt uitgegaan van 10 minuten; de wachttijd komt in dit geval tijdens de avondspits bij een frequentie van elke 12 minuten een tram uit op 6 minuten. De totale reistijd komt daarmee (incl. wachttijd) uit op 34 minuten.

In 2012 is in nauw overleg met het stadsgewest Haaglanden en de HTM een verkennende studie uitgevoerd naar het doortrekken van lijn 11 naar het Norfolkterrein in combinatie met het doortrekken van lijn 16 naar de Strandweg. De conclusie van het onderzoek is positief. Met de ontwikkeling van het vastgestelde programma in het stedenbouwkundig plan Scheveningen Haven, zijn de extra inkomsten uit de groei van het aantal reizigers uit inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers (ruimschoots) voldoende voor een kostendekkende wijziging in de lijnvoering van lijn 11 en lijn 16. Het doortrekken van lijn 11 zorgt voor een goede bereikbaarheid van Scheveningen Haven via het regionale en landelijke openbaar vervoer. De reistijd naar station Hollands Spoor is minder dan 20 minuten.

Het doortrekken van lijn 11 wordt, voor zover gelegen binnen het plangebied, mogelijk gemaakt via een in het bestemmingsplan opgenomen wijzigingsbevoegdheid.

Verbinding tussen de havenhoofden

Onderdeel van de stedelijke ontwikkeling in het havengebied is het maken van een verbinding tussen de havenhoofden. Deze verbinding draagt bij aan een betere ruimtelijke en functionele samenhang van het Zuidelijk Havenhoofd en het gebied rond de Derde haven met de Scheveningse Kuststrook. De verbinding tussen de havenhoofden zorgt voor een betere bereikbaarheid van de voorzieningen in het havengebied en maakt 'een rondje' door de haven mogelijk.

Dit is een verbetering ten opzichte van de huidige situatie: voor wandelende en fietsende bezoekers die komen vanuit Scheveningen Bad en –Dorp is het Adriaan Maasplein niet langer het eindpunt van de boulevard. Op grotere schaal draagt de verbinding over de havenmond bij aan een betere bereikbaarheid van de Scheveningse kust via openbaar vervoer. Door de nieuwe verbinding liggen straks ook het Noordelijk Havenhoofd en sportstrand op loopafstand van de toekomstige RandstadRail lijn 11 (eindhalte Houtrustweg ter hoogte van de Derde Haven).

Het bestemmingsplan maakt de verbinding tussen de havenhoofden mogelijk. De wijze waarop de verbinding vorm zal krijgen is nog in onderzoek. Een kabelbaanvariant is onderzocht, maar niet alle mogelijkheden zijn uitputtend geïnventariseerd en onderzocht. Er zijn meerdere technieken denkbaar, bijvoorbeeld een zweefbrug. Op basis van het beschikbare budget zal de gemeente een creatieve uitdaging doen, waar marktpartijen aan kunnen deelnemen met een technisch haalbaar idee om de oeververbinding te realiseren en deze ook te exploiteren.

Parkeren

Bij de inrichting van de verkeerswegen en het aanbod van parkeerfaciliteiten hanteert de gemeente als grondslag de gemiddelde drukte, niet de piekdruk. Voor evenementen wordt bekeken of er aanvullende faciliteiten nodig zijn. Bijvoorbeeld in de vorm van extra parkeervoorzieningen voor trailers bij zeilevenementen of een pendelexpress.

Het plangebied is grotendeels autoluw. Het parkeren wordt hoofdzakelijk opgelost in parkeergarages op eigen terrein. Om overlast in de omgeving zoveel mogelijk te beperken, wordt betaald parkeren op termijn in Scheveningen-Haven en Duindorp ingevoerd. In de openbare ruimte komt slechts een beperkt aantal parkeerplaatsen voor, namelijk de bestaande parkeerplaatsen langs de Houtrustweg bij de bebouwing van Duindorp en langs de Kranenburgweg en de Hellingweg.

Bewonersparkeren

In de blokken rond de Derde Haven komen publieksgarages, met ook een deel van de parkeerplaatsen voor de woningen. De woonblokken tussen de Houtrustweg en de Kranenburgweg krijgen onder elk bouwblok garages voor de woningen erboven.

Publieksgarages

De grootste van de drie voor het publiek toegankelijke parkeergarages komt op het Noordelijk Havenhoofd, op het smalle gedeelte van de Visafslagweg tussen de bestaande bebouwing en de dijk. Deze krijgt een capaciteit van circa 1000 plaatsen. Het huidige tijdelijke parkeerterrein op het strand telt

400 plaatsen. Dit aantal wordt teruggebracht tot 87 wanneer de nieuwe garage bij het Noordelijk Havenhoofd gereed is. De andere twee publieksgarages bevinden zich in de bebouwing rond de Derde Haven, met een gezamenlijke capaciteit van circa 420 plaatsen. Hierbij wordt uitgegaan van dubbel gebruik door bezoekers van de diverse functies in het gebied.

5.2.5 Openbare ruimte

De openbare ruimte heeft een samenbindende functie die ervoor zorgt dat de verschillende deelgebieden binnen Scheveningen Haven samen een geheel vormen en goed aansluiten op de bredere omgeving. Het bestemmingsplan legt de hoofdstructuur en maatvoering van de openbare ruimte vast. De openbare ruimte krijgt in de meeste gevallen een bestemming als verkeersgebied (in verschillende gradaties), water of groen. De gekozen bestemming sluit aan bij de beoogde sfeer en inrichting, zoals nader uitgewerkt in het beeldkwaliteitsplan Scheveningen Haven. In deze paragraaf wordt ingegaan op de belangrijkste openbare ruimten in het gebied.

Boulevard

Onderdeel van de planvorming voor Scheveningen Haven is het doortrekken van de boulevard naar het Zuidelijk havenhoofd, tot aan het eindpunt van de Houtrustweg. De samenhang tussen beide havenhoofden wordt daarmee versterkt, passend bij het meer toeristische karakter van deze gebieden. De boulevard krijgt de bestemming verkeer-verblijfsstraat. De maatvoering is zo gekozen dat verblijfsfunctie gecombineerd kan worden met bestemmingsverkeer. De beoogde inrichting en materialenpalet van de doorgetrokken boulevard sluit aan op het uitgevoerde boulevardontwerp van Morales.

Als onderdeel van de ontwikkeling op het Noordelijk Havenhoofd wordt een impuls gegeven aan de ruimtelijke kwaliteit van de boulevard. In aansluiting op de nieuwe boulevard van Morales vanaf het fietspad een nieuw duinlandschap aangelegd. Uitgangspunt is het versterken van de ruimtelijke relatie tussen strand, boulevard, (puin)duin en de nieuwe wandelboulevard aan de bovenzijde van het duin. De ontsluiting van de parkeergarage loopt over dit duinlandschap. Net als op andere delen van de boulevard worden niveauverschillen geïntroduceerd om auto, voetgangers en fietsers uit elkaar te trekken. Wandelpaden door de duinstrook verbinden de nieuwe wandelboulevard met het voetgangersdeel van de boulevard en het strand.

Derde Haven

De beoogde sfeer rond de Derde Haven en het direct aangrenzende woonmilieu achter de kadebebouwing is robuust en op verblijf gericht. De inrichting en materialisering van de kades en de openbare ruimte in het aangrenzende woonmilieu passen daarbij. De kades vormen een belangrijke attractie in het gebied. De beoogde inrichting nodigt de voetganger uit om te flaneren, te zitten en om van het water en de schepen te genieten. Het beeldkwaliteitsplan voorziet daarom onder meer op de kop van de Derde Haven in een lage kade die contact biedt met het water. Uitgangspunt is dat de kade een autovrije inrichting krijgt, waarbij de kade wel toegankelijk blijft voor laad- en losverkeer. De kades rond de Derde Haven krijgen de bestemming Verkeer-verblijfsstraat. De breedte van de kades zoals opgenomen op de verbeelding van het bestemmingsplan is 20 meter. Deze maat maakt een flexibel gebruik mogelijk.

Laan naar Zee (Houtrustweg)

De Houtrustweg wordt vormgegeven als Laan naar Zee. De Laan naar Zee is een stedelijke hoofdroute van de stad naar de kust en Scheveningen Haven, zowel voor auto, fiets en in de toekomst mogelijk ook voor randstadrail. Daarbij past de bestemming Verkeer-Hoofdverkeersweg. De laan krijgt dwarsprofiel met een breedte van circa 40 meter. Dit is een royale maat die naast rijstroken ook ruimte biedt aan een sterfietsroute, een groenstrook, trottoirs een reservering voor de toekomstige randstadrail (in de groenstrook). De beoogde inrichting van de groenstrook sluit aan op het duinlandschap. De groenstrook is als zodanig bestemd. Bij het beoogde laanprofiel wordt rekening gehouden met de aanwezige ondergrondse leidingen.

Tweede Haven (incl. Hellingweg en Kranenburgweg)

De Hellingweg en de Kranenburgweg zijn secundaire ontsluitingsstraten en krijgen de bestemming Verkeer-Straat. De inrichting van de Hellingweg en de Kranenburgweg sluiten aan bij de huidige sfeer en inrichting van de Tweede Haven.

Speelvoorzieningen

Bij de uitwerking van de openbare ruimte worden speelvoorzieningen voorzien op het autoluwe Adriaan Maasplein bij de Derde Haven, in de groenvoorziening aan het einde van het verversingskanaal en binnen het autoluwe woongebied 'uit de wind, in de zon'.

Hoogtes

De hoogteligging van de openbare ruimte is in veel gevallen bepalend voor de vloerpeilen van de aangrenzende bebouwing. Het gebied kent relatief grote hoogteverschillen, die slim benut kunnen worden bij de aanleg parkeergarages en bij de afvoer van regenwater, wat

rechtstreeks via goten naar het oppervlaktewater kan worden afgevoerd, zodat een hemelwater riool overbodig is. In de uitwerking van de openbare ruimte zoals opgenomen in het concept-beeldkwaliteitsplan wordt uitgegaan van de volgende maaiveldpeilen:

- de hoogte van de recent heringerichte Houtrustweg (ca. 8 m + NAP), ter hoogte van de nieuwbouw van Duindorp, wordt zo ver mogelijk wordt doorgetrokken richting zee en het zuidelijk havenhoofd.
- binnen het deelgebied 'uit de wind, in de zon' is de maaiveldhoogte ca. 8 m+ NAP, maar kent plaatselijk wel enige variatie om de afstroming van het regenwater mogelijk te maken.
- de kades rond de derde haven liggen tussen de 4,5 en 5 m.+ NAP. Aan één zijde van de haven ligt daarnaast ook een lage kade van ca. 2.5 m+ NAP. Hellingbanen en trappen verbinden de verschillende niveaus en lopen op een plek zelfs zoveel mogelijk door tot in het water.
- voor de Hellingweg / Kranenburgweg gelden de bestaande hoogtes (ca. 6,5 m + NAP) als uitgangspunt.

Regenwater

Uitgangspunt voor de inrichting van de openbare ruimte is het opvangen en zichtbaar afvoeren of laten infiltreren van regenwater. De bodemgesteldheid in Scheveningen Haven leent zich voor het direct laten infiltreren van regenwater, door het aanwezige verloop en de aanwezigheid van het havenbekken is het bovengronds afvoeren van regenwater een goede mogelijkheid. Beide opties maken een hemelwaterriool overbodig en dragen bij aan de belevingswaarde van de openbare ruimte.

5.2.6 Groen en water

De transformatie van Scheveningen-Haven heeft gevolgen voor de openbare ruimte. De vraag naar recreatief gebruik ervan door bewoners en bezoekers neemt toe. Daarnaast biedt de openbare ruimte mogelijkheden voor de tijdelijke ruimtebehoefte bij evenementen.

Groen en natuur

Bij de verbreding van de Houtrustweg is het uitgangspunt om de groene taluds van het verversingskanaal zoveel mogelijk te behouden. Deze verbreding zal op termijn nog nader worden uitgewerkt. Zoals aangegeven in de beantwoording van de vooroverlegreactie van de Wijkvereniging Vogelwijk (zie hoofdstuk 7) zijn overigens de taluds ter plaatse geen onderdeel meer van de ecologische hoofdstructuur, uitsluitend het water is op die locatie nog onderdeel van de stedelijke ecologische hoofdstructuur. Het verversingskanaal eindigt bij een aantrekkelijke groene zone (het groene theater) met speelvoorziening. De Houtrustweg zelf wordt ingericht als laan met duinstruweel om het duinkarakter te benadrukken. De natuurlijke begrenzing van de Houtrustweg en het duingebied en de doorsteek naar het strand worden verbeterd.

Het groen in de luwte van de woningblokken past eveneens bij het karakter van het duingebied. De paden in het Westduinpark, dat voor de bewoners op wandelafstand ligt, worden verbeterd in het kader van het beheerplan.

Openstelling zenderpark

Het in het Westduinpark gelegen zenderpark (Radio Scheveningen) is in de huidige situatie gesloten. Omdat het zenderpark wordt opgeheven, zal dit deel feitelijk onderdeel uit gaan maken van het EHS- en Natura 2000-gebied. Naar verwachting zal het zenderpark op termijn worden opengesteld. Om ongecontroleerd gebruik tegen te gaan, wordt het terrein gereguleerd opengesteld, vanaf het moment dat de eerste mensen in het gebied komen wonen (volgens planning 2017). Tevens wordt het aantal paden beperkt en worden delen van het gebied ontoegankelijk gemaakt. Ten aanzien van het openstellen van het zenderpark zijn de volgende mitigerende maatregelen opgenomen in het mitigatiesplan Scheveningen Haven (zie ook paragraaf 4.3):

- het verwijderen van de zendmasten;
- het behoud van enkele gebouwen met een natuureducatieve functie;
- het laten liggen van de ondergrondse inductielussen en verankeringspunten en laten overwoekeren (door het verwijderen zou de ondergrond nog veel meer ongewenst verstoord worden);
- het verwijderen van de meeste paden;
- het verbreden van 1 pad dwars door het gebied en aanleggen van een nieuw stukje pad voor de aansluiting van het bestaande pad door het zenderpark op de routestructuur door het Westduinpark;
- het aanplanten van duindoorn bij de in- en uitgang van bestaande paden om te voorkomen dat deze alsnog gebruikt worden;
- het pas openstellen van het zenderpark als de eerste woningen bewoond worden.

5.2.7 Duurzaamheid

Duurzaamheid is een belangrijk uitgangspunt voor de nieuwe ontwikkeling in Scheveningen Haven. Deze paragraaf gaat in op de belangrijkste duurzaamheidsaspecten met een ruimtelijke component, zoals stedelijk ruimtegebruik, toekomstbestendige structuren (flexibiliteit) en duurzame bereikbaarheid.

Stedelijk grondgebruik

De op de verbeelding aangegeven bebouwingsvlakken en bouwhoogten maken een stedelijk grondgebruik en bouwen in hoge dichtheid mogelijk. Langs de kades van de Derde Haven en op het Noordelijk Havenhoofd is sprake van meervoudig ruimtegebruik door stapeling van functies. Het efficiënt benutten van de beschikbare ruimte wordt onder meer mogelijk door toepassing van gebouwde parkeervoorzieningen binnen de bebouwingsvlakken.

Menging van functies biedt in Scheveningen Haven kansen voor uitwisseling van warmte en koude tussen functies. Zo zijn er op het Noordelijk Havenhoofd goede condities voor het benutten van restwarmte van koelhuizen voor de verwarming van de nieuwe voorzieningen die ontwikkeld gaan worden.

Toekomstbestendige ruimtelijke structuren

De stedenbouwkundige hoofdstructuur is zo toekomstbestendig mogelijk ontworpen. De Houtrustweg en de kades krijgen een robuuste maatvoering die flexibiliteit bieden. Onvoorziene toekomstige veranderingen in (verkeers)gebruik, ondergrondse infrastructuur en hemelwateropvangsystemen kunnen hierdoor worden ingepast.

Klimaatbestendigheid is een onderdeel van toekomstbestendige ruimtelijke structuren. Door de buitendijkse ligging van Scheveningen Haven is waterrobuust bouwen een belangrijk thema. In de plannen is hier rekening mee gehouden bij de keuze van de maaiveldpeilen en vloerpeilen. Dit speelt een rol op de havenhoofden en bij de kades aan de Derde Haven. Maaiveldpeilen en vloerpeilen zijn zo gekozen dat het risico op wateroverlast dooroverstroming beperkt blijft. Bij de uitwerking van de openbare ruimte is een klimaatbestendige inpassing van nuts-voorzieningen zoals trafo's een aandachtspunt.

Leefbare en sociaal veilige openbare ruimte

De gekozen stedenbouwkundige opzet biedt goede condities voor een leefbare en sociaal veilige openbare ruimte. De structuur van de openbare ruimte is zo ontworpen dat er een netwerk van langzaam verkeersroutes ontstaat, veelal langs de waterkant. In het bestemmingsplan is geborgd dat entrees tot de voorzieningen en woningen gelegen zijn aan verblijfsgebied, zodat ze bijdragen aan levendigheid en sociale controle.

In de nieuwe ontwikkeling is het aantal parkeerplaatsen op straat beperkt. Dat draagt bij aan de

leefbaarheid in de openbare ruimte. Op het voormalige Norfolkterrein ontstaat hierdoor een grotendeels autoluw woonmilieu. De nieuwe bezoekersparkeergarage op het Noordelijk Havenhoofd draagt bij aan verbetering van het verblijfsklimaat aan de boulevard.

Het gebied kent veel hoogteverschillen. Bij de uitwerking van het openbare ruimte ontwerp, die als onderlegger is gebruikt voor de maatvoering van de verbeelding, is rekening gehouden met toegankelijkheidseisen voor mensen met een beperking.

Duurzame Bereikbaarheid en parkeren

Onderdeel van stedelijk grondgebruik is een duurzame bereikbaarheid. Naast het waarborgen van de bereikbaarheid per auto draagt de ontwikkeling in de Haven bij aan een betere bereikbaarheid per openbaar vervoer. In het bestemmingsplan is rekening gehouden met het doortrekken van RandstadRail naar Scheveningen Haven, met een eindhalte aan de Houtrustweg ter hoogte van de Derde Haven. Bij de maatvoering van de Houtrustweg op de Verbeelding is zodanig dat naast RandstadRail ook de sterfietsroute vanuit het centrum naar Scheveningen Haven ingepast kan worden.

Het bestemmingsplan maakt de oeververbinding tussen de havenhoofden en de verbinding over de Pijp mogelijk. Beiden verbeteren het netwerk van langzaam verkeer routes door het havengebied. Door de oeververbinding valt ook een groter gebied binnen het bereik van de eindhalte van de toekomstige RandstadRail-lijn.

Ook bij de uitwerking van de plannen voor Scheveningen Haven speelt duurzaamheid een rol. Als onderdeel van de planvorming heeft de gemeente samen met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Deltaprogramma Nieuwbouw en Herstructurering in het eerste kwartaal van 2013 een proeftuin georganiseerd voor Scheveningen Haven. Deze proeftuin bestond uit twee sessies met deelnemers van betrokken overheidsinstanties en marktpartijen. Onderzocht zijn de mogelijkheden voor duurzame energie, waterrobuust bouwen en klimaatbestendigheid. Hoewel de uitkomsten van de proeftuin buiten het kader van dit bestemmingsplan vallen, geeft onderstaand overzicht een beeld van de mogelijkheden.

Energie

Het bestemmingsplan maakt inpassing van de huidige (tijdelijke) zeewaterwarmtecentrale mogelijk. In het kader van de planuitwerking voor Scheveningen Haven stelt de gemeente met betrokken partijen een energievisie op. Daarbij worden onder andere de volgende maatregelen onderzocht:

- Lokaal warmte- en elektriciteitsnet (smart grid)
- Inpassing en uitbreiding van de Zeewatercentrale Scheveningen Haven
- Aanleg hoog- en laagspanningsnet
- Benutten van aanwezige restwarmte en biomassa in het gebied
- Zonne-energie

Klimaatbestendigheid

Uit de proeftuinensessies is een aantal ideeën naar voren gekomen dat bijdraagt aan een duurzame inrichting van de openbare ruimte en nutsvoorzieningen.

- Bovengrondse afvoer van hemelwater
- Toepassing van groene daken
- Gebruik van gezuiverd afvalwater (ten behoeve van drinkwaterbesparing)
- Duurzame inpassing van kabels en leidingen

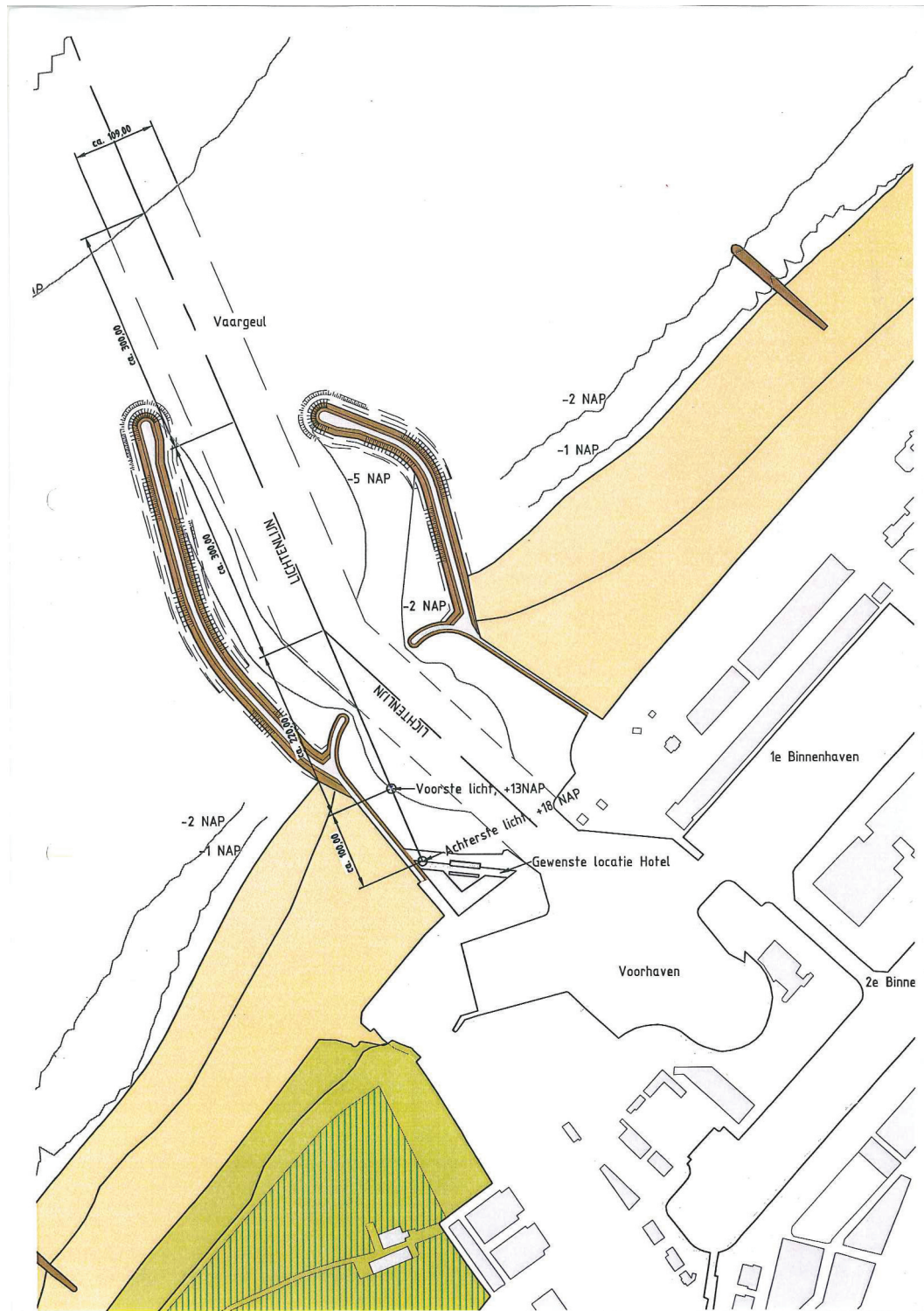
5.2.8 Lichtlijnen

Samenhangend met de stedelijke ontwikkeling op het Norfolkterrein en het gebied rond de Derde Haven zullen de lichtmasten van de witte lichtlijn worden verplaatst. Uitgangspunt voor de planontwikkeling is dat de witte lichtlijn in de toekomst functioneel intact blijft. De gemeente gaat bij de verplaatsing van de lichtmasten van de witte lichtlijn van het volgende uit:

- Situering van het voorste licht in de buitenhaven op circa 220 meter vanaf het kruispunt van de groene lichtlijn en de witte lichtlijn. Voorstel is dat het voorste licht op 13 meter plus NAP wordt aangelegd.

- Situering van het achterste licht op circa 100 meter vanaf het voorste licht, in de rand van het bestemmingsvlak van het vijfsterrenhotel. Het licht kan geïntegreerd worden in de gevel van het gebouw. Voorstel is dat het achterste licht op 18 meter plus NAP wordt aangelegd.

Over de nieuwe locatie van de lichtmasten van de witte lichtlijn dient nog overeenstemming worden bereikt met Rijkswaterstaat. De voorgestelde nieuwe positie van de lichtmasten van de witte lichtlijn is weergegeven op onderstaande afbeelding.



afbeelding - voorstel verplaatsing lichtmasten van de witte lichtlijn

5.3 Overige ontwikkelingen

Naast de ontwikkeling zoals beschreven in paragraaf 5.2 zijn er ook bouwinitiatieven in het bestaand stedelijk gebied van Scheveningen Haven. Deze ontwikkelingen worden in de hierna volgende tekst kort toegelicht. De initiatieven zijn opgenomen op onderstaande kaart. De nummers in de tekst verwijzen naar de nummers op de onderstaande kaart.



5.3.1 Bouwinitiatieven

5.3.1.1 Bouwmogelijkheden vigerend bestemmingsplan

Zeesluisweg 78/Westduinweg 230 (A)

Planvorming voor deze locatie bevindt zich in de initiatieffase. Uitgangspunt is het ontwikkelen van een bouwplan binnen het kader van het vigerende bestemmingsplan. Het programma bestaat uit circa 50 woningen, circa 450 m² commerciële ruimte ten behoeve van zakelijke dienstverlening en kleinschalige

bedrijvigheid, met bijhorende parkeervoorzieningen op eigen terrein.

De Havenmeester (B)

Bouwplan 'de Havenmeester' betreft een appartementengebouw met circa 80 woningen en commerciële voorzieningen in de plint aan de Dr. Lelykade. Onderdeel van het bouwplan is een gebouwde parkeervoorziening op eigen terrein. Het bouwplan past in het vigerend bestemmingsplan Scheveningen Haven. De gemeente heeft de benodigde bouwvergunning voor het project verleend. Bijzonder aan het bouwplan is de rooilijnverlegging waardoor de bebouwingswand aan de Tweede Haven wordt recht getrokken. In ruimtelijk opzicht wordt de Tweede Haven daardoor duidelijker omzoomd met bebouwing. Deze beoogde 'stedenbouwkundige verbetering' komt voort uit het bestemmingsplan uit 1998. Samenhangend met de realisatie van het bouwplan zal de hellingbaan waarmee de Dr. Lelykade aansluit op de Westduinweg worden verlegd. De openbare ruimte rondom het bouwplan wordt heringericht.

De Reder aan de Dr. Lelykade, de Menninckstraat, Koppelstokstraat en de Van Bergenstraat (C)

Bouwplan De Reder betreft een sloop-nieuwbouw ontwikkeling bestaande uit twee delen. Deel A bestaat uit de nieuwbouw van circa 60 woningen, winkeloppervlak op de begane grond ten behoeve van o.a. de verhuizing van de Jumbo en een gebouwde parkeervoorziening. De bouwvergunning is verleend. De aanvraag voor deel B bestaat uit omvat 26 woningen, ca. 230 m² commerciële ruimte en een parkeervoorziening. Beide delen van het bouwplan passen binnen het vigerend bestemmingsplan.

Dr. Lelykade / paviljoens (D)

Volgens het vigerend bestemmingsplan mogen op de Dr. Lelykade (oostzijde) maximaal zeven paviljoens worden gerealiseerd. Momenteel zijn er vijf paviljoens gerealiseerd. Er is nog ruimte voor twee nieuwe paviljoens.

Dr. Lelykade / Schiereiland / Vierde Mast (E)

Op deze locatiemaakt het bestemmingsplan de realisatie van een complex mogelijk waarin ruimte is voor een hotel, horeca, leisure (cultuur en ontspanning), detailhandel, bedrijfsruimten en bijbehorende parkeervoorzieningen. Het programma past qua functies en volume reeds in het vigerende bestemmingsplan. De bestaande hellingbaan tussen de Dr. Lelykade en de Zeesluisweg komt te vervallen.

5.3.1.2 Bij recht opgenomen bouwmogelijkheden

Toner (1)

Op het voormalige Norfolkterrein is een tijdelijk theater voorzien ter hoogte van de Derde Haven, vooruitlopend op de stedelijke ontwikkeling in dit gebied zoals beschreven in paragraaf 5.2. Dit theater zal gebruikt voor het tijdelijk onderbrengen van het Nederlands Danstheater (NDt), het Residentie Orkest (RO) en het Dans en Muziekcentrum (DMC) gedurende de sloop van de huidige zalen en de nieuwbouw van het Spuiforum. Uitgangspunt is het bouwen van een tijdelijk theater met 1 zaal met 1200 zitplaatsen met de daarbij behorende voorzieningen. De speelfaciliteiten van de zaal moeten geschikt zijn om de grote producties van de gezelschappen uit te voeren, hetgeen betekent dat het speelveld van het toneel tenminste 200 m² bedraagt en dat een toneeltoren van voldoende hoogte (ca. 20 meter) onderdeel uitmaakt van het complex. De duur van de exploitatie is gekoppeld aan de geldigheidsstermijn van de voorlopige bestemming.

Uiterjoon, Vissershavenstraat 277 (2)

De Respect Zorggroep heeft het voornemen om de huisvesting van Woonzorgcentrum Het Uiterjoon te willen vernieuwen. De planvorming bevindt zich in de initiatieffase maar er is nog geen concreet plan. Om de planvorming optimaal te faciliteren is bij het opstellen van het nieuwe bestemmingsplan onderzocht of de bebouwingsmogelijkheden op deze locatie kunnen worden verruimd door het vergroten van de bouwhoogte of bouwvlak. Uit wind- en bezonningsmogelijkheden blijkt dat er bij verhoging van het bouwvolume in de omgeving al snel situaties ontstaan die niet voldoen aan de Haagse bezonningsnormen. Deze optie is daarom niet meegenomen in het bestemmingsplan. Als

initiatiefnemers in het kader van een WABO-procedure kunnen aantonen dat een hoger bouwvolume wel verenigbaar is met de Haagse bezonningsnormen staat de gemeente hier positief tegenover. Vanuit stedenbouwkundige optiek zijn hoogteaccenten op dakopbouwen op deze locatie goed voorstelbaar.

De Naald (3)

In de bestemming Gemengd - 8 is de welzijnsaccommodatie De Naald opgenomen met een beperkte uitbreiding van functies (o.a. dienstverlening en cultuur en ontspanning). Deze verruiming heeft plaatsgevonden is opgenomen naar aanleiding van de vooroverlegreactie van het Wijkoverleg Scheveningen-dorp (zie hoofdstuk 7).

Weduwe van der Toorn aan de Vissershavenweg/Treilerdwarsweg (4)

Planvorming voor de Weduwe van der Toorn-locatie bevindt zich in de initiatieffase.

Dit initiatief betreft een voorstel voor sloop- en nieuwbouw op de zogenaamde Weduwe van der Toornlocatie. De planvorming bevindt zich in de initiatieffase. Het programma bestaat uit 76 appartementen en circa 1800 m² commerciële ruimte op de begane grond en eerste verdieping. Onderdeel van het plan is een gebouwde parkeervoorziening op eigen terrein, gelegen op de begane grond en eerste verdieping, aan de Vissershavenweg en Treilerdwarsweg omzoomd door de commerciële ruimtes. De bestaande winkel en horeca komen terug in de commerciële ruimte, het overige deel zal worden ingevuld met bedrijfsruimte. Onderdeel van het bouwplan is een hoogteaccent van circa 40 meter (ten opzichte van maaiveld) op de hoek Vissershavenweg en Treilerdwarsweg. De stedenbouwkundige motivatie voor dit hoogteaccent komt voort uit de ligging aan de Eerste Haven, in de bocht van de Treilerdwarsweg en de Vissershavenweg.

Radio Holland (5)

De planvorming voor deze locatie bevindt zich in de initiatief fase. Er is een voorstel in ontwikkeling voor vernieuwing van het bestaande gebouw en een beperkte uitbreiding. Het programma bestaat uit kantoor ten behoeve van een bank, bedrijfsruimte en horeca.

Nautisch Centrum (6)

Zoals in paragraaf 3.3.4.3 beschreven zijn in het Nautisch Centrum Scheveningen 122 hotelappartementen gerealiseerd, dat wil zeggen short stay appartementen en extended business-suites. De gemeente wil de mogelijkheid bieden deze hotelappartementen onder voorwaarden, naar woningen om te zetten.

PGS-terrein, aan de Hellingweg 220 (7)

Op deze locatie tussen de Hellingweg en de Tweede Haven is een plan in voorbereiding bestaande uit circa 15 bedrijfsunits, circa 20 woningen en een horeca-inrichting in de categorie licht met parkeren op eigen terrein. Een combinatie van bedrijvigheid en woningbouw op deze locatie draagt bij aan het verzachten van overgang tussen de aangrenzende bedrijfskavels en de woningbouwontwikkeling op het voormalige Norfolkterrein. Ten opzichte van het vorige bestemmingsplan is de bedrijfsbestemming op deze locatie verruimd met woningbouw. Dit is mogelijk omdat bij de realisatie van de bedrijfsbebouwing (voor een bedrijf in milieucategorie 3) op de naastgelegen kavel rekening is gehouden met de komst van woningbouw in de directe omgeving. Er zijn bouwtechnische voorzieningen getroffen waardoor er geen sprake is van geluidsoverlast. In de nieuwe situatie komt de bebouwing aan de Kranenburgerweg (het deel van de weg achter het kantoor van de voormalige Norfolkline) te staan, met een kopvolume aan de Hellingweg. De toegestane maximale bouwhoogtes volgen uit het vorige bestemmingsplan.

5.3.1.3 Wijzigingsbevoegdheden

RWS-kavel (1)

De Rijkswaterstaatkavel ligt op het Zuidelijk Havenhoofd. De gewenste ontwikkeling op deze locatie is omschreven in paragraaf 5.2.3. Uitgangspunt bij deze ontwikkeling is dat in overleg met Rijkswaterstaat wordt uitgegaan van intensivering van het Zuidelijk Havenhoofd door naast een gebouw voor

Rijkswaterstaat ook ontwikkelruimte te creëren voor een publieksattractie of museale functie. Gemeente en Rijkswaterstaat zijn hierover in overleg.

DSB-locatie Vissershavenstraat (II)

De locatie van de Dienst Stadsbeheer aan de Vissershavenstraat zal waarschijnlijk sluiten. Het meest overlastgevend gedeelte van de locatie, het afvalbrengstation, zal wegens de overlast op de naastgelegen woningen moeten sluiten. De overige faciliteiten van de Dienst Stadsbeheer op het terrein worden mogelijk verplaatst. Daarom is voor de locatie een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de locatie om te zetten naar woningbouw. Alhoewel er nog geen concreet plan voor is, is het stedenbouwkundig gewenst om aan te sluiten op de bestaande woonbebouwing. De wijzigingsbevoegdheid bestaat uit het doortrekken van de bestaande rooilijnen en het mogelijk maken van een bouwstrook van 12m diepte vanuit deze rooilijn.

Kop Treilerdwarsweg (III)

De gronden op deze locatie kunnen gewijzigd worden in een de bestemming 'gemengde doeleinden-4'. De bestemmingsomschrijving, bouwregels en specifieke gebruiksregels uit artikel 13 zijn hierop overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat op de gronden bebouwing tot maximaal 25 m is toegestaan en langs de Treilerweg op de begane grond geen woningen zijn toegestaan.

Tramverbinding Norfolkterrein (IV)

De in paragraaf 3.3.2 beschreven tramverbinding (in het MER opgenomen als variant) is in het bestemmingsplan opgenomen als een wijzigingsbevoegdheid.

Noordelijk Havenhoofd (V)

Een deel van de in paragraaf 5.2 beschreven ontwikkeling van het viscluster op het Noordelijk Havenhoofd wordt in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt via een wijzigingsbevoegdheid. Het betreft de hotelappartementen, sportvoorziening en horeca in de categorie zwaar. Gelijktijdig met het toepassen van die wijzigingsbevoegdheid kan de maximale bouwhoogte worden verhoogd tot 40 meter + NAP.

Transformatie kantoorgebouwen (VI)

Het bestemmingsplan maakt de transformatie van kantoorgebouwen mogelijk via een in de kantoorbestemming opgenomen wijzigingsbevoegdheid. Het betreft het kantoor aan de Zeekant (voormalige archiefruimte van het Joegoslavië tribunaal) en twee kantoren aan de Kranenburgweg. Na toepassing van de wijzigingsbevoegdheid zijn de functies wonen, dienstverlening en cultuur en ontspanning mogelijk. Hiermee wordt invulling gegeven aan de in paragraaf 3.3.4.4 beleidsmatige inzet op transformatie van kantoorgebouwen.

5.3.2 Dakopbouwen en extra bouwlagen

Het gemeentelijk beleid is erop gericht dat bewoners zoveel mogelijk hun wooncarrière in hun eigen wijk kunnen maken. Het vergroten van de woning is daarin een belangrijk instrument, reden waarom het bestemmingsplan voor zoveel mogelijk woningen in deze bouwmogelijkheid voorziet.

Uitgangspunt is dat dakopbouwen in de hele stad zijn toegestaan, tenzij het uit stedenbouwkundig en/of cultuurhistorisch oogpunt niet verantwoord is. Voor dit plangebied is een afweging gemaakt waar dakopbouwen wel en niet mogelijk worden gemaakt. Dit kader biedt zowel voor potentiële aanvragers als voor omwonenden duidelijkheid waarom er wel of geen dakopbouw wordt toegestaan. De cultuurhistorische verantwoording komt met name tot uiting in de hieronder beschreven ensemblewaarde. Bij deze stedenbouwkundige en cultuurhistorische verantwoording spelen de volgende aspecten een rol:

- Straatprofielen: het betreffende straatprofiel moet voldoende ruim bemeten zijn om dakopbouwen aan één of twee kanten toe te voegen. Hierbij speelt enerzijds de lichtinval en de bezonning van de gevels een rol, maar ook de verhoudingen tussen straatbreedte en hoogte van de omliggende bebouwing.
- Binnenterreinen: het betreffende binnenterrein moet voldoende maat hebben om ophoging van de aanliggende bebouwing mogelijk te maken. Hierbij spelen met name lichtinval en de mate van bezonning van de gevels een rol.
- Hoogte stedelijke omgeving: (1) hoe hoog zijn de omliggende panden? Hoe verhoudt zich het toevoegen van een dakopbouw tot het omliggend stedelijk gebied? De behoefte aan dakopbouwen speelt met name bij twee of drie bouwlagen in de bestaande situatie.
- Dakvormen: dakopbouwen liggen het meest voor de hand bij platte daken en zeer flauw hellende daken (Vieringen; geen stahoogte). Ook bij schuine daken worden dakopbouwen echter niet uitgesloten.
- Ensemblewaarde: hier wordt met name gekeken naar de stedenbouwkundige samenhang en het cultuurhistorisch belang van het betreffende gebied. In straten met een sterke eenheid en hoogwaardige architectuur zal een dakopbouw niet altijd mogelijk zijn. Waar van toepassing vormen de waarden zoals die zijn vastgelegd in het aanwijzingsbesluit tot beschermd stadsgezicht een centrale rol (redengevende omschrijving).
- Architectuur: de architectuur van het pand kan van invloed zijn op de positionering van de dakopbouw op het dakvlak. Zo kan de specifieke architectuur aanleiding geven om te verlangen dat de dakopbouw wordt opgemetseld op de bestaande voorgevel. Dit doet zich bijvoorbeeld voor bij dakopbouwen in de Bloemenbuurt. Op die manier kan het aspect 'architectuur' onderdeel worden van de stedenbouwkundige verantwoording.

In de stedenbouwkundige verantwoording wordt geen onderscheid gemaakt tussen woningen in particulier eigendom of corporatiebezit. Voor de woningen waar na bovenstaande stedenbouwkundige en cultuurhistorische afweging een dakopbouw mogelijk is, is bij de totstandkoming van dit bestemmingsplan door een extern bureau een bezonningsonderzoek uitgevoerd (zie paragraaf 4.9).

De rechten van de vigerende bestemmingsplannen in het gebied zijn ruimer dan in de rest van de stad. Daardoor is op veel plekken in de oude regeling al een dakopbouw mogelijk. Deze vigerende rechten zijn in het huidige plan overgenomen.

De straten in het plangebied hebben een sterk wisselende breedte. Een aantal straten rond de haven, zoals de Treilerweg en de Korbootstraat, zijn opvallend breed, terwijl de achterliggende straten in bijvoorbeeld de Kompasbuurt opvallend smal zijn. De regeling voor dakopbouwen is daarop aangepast. Dit betekent dat in de volgende straten vanwege de geringe breedte en/ of de verhouding tussen de hoogte van de bebouwing en de breedte van de straat geen dakopbouwen mogelijk worden gemaakt:

1. Vuurtorenweg.
2. De straten van de Kompasbuurt: Hoekerstraat (alleen de even zijde), Hoogaarsstraat, Windasstraat, Reepstraat, Korbootstraat (alleen de even zijde), Zeesluisweg 1-13 (alleen oneven zijde) en Kompasstraat 99-177. Dit buurtje vormt tevens een ensemble (zie hieronder) en is daarom als één geheel behandeld.
3. Koppelstokstraat, Menninckstraat en Datheenstraat (vanaf nummer 61 oneven zijde en nummer 38 even zijde).

Het straatprofiel is in de overige straten geen reden om dakopbouwen te verbieden. Wel is op enkele plekken het binnenterrein vrij krap; daar waar de bezonning ook problematisch wordt is geen mogelijkheid voor dakopbouwen opgenomen.

Er zijn enkele ensembles in het gebied, die als geheel zijn bekeken. Voor een aantal van deze ensembles geldt dat er vanwege de beperkte maten van het binnenterrein, de smalle straten of de typologie (in het geval van het Vissershof) geen dakopbouwen mogelijk zijn. Behalve het Vissershof gaat het om de hierboven genoemde complexen onder de punten 2 en 3. Bij de overige ensembles zijn dakopbouwen in bijna alle gevallen wel mogelijk.

Er zijn twee soorten dakopbouwen in dit bestemmingsplan opgenomen. In de eerste plaats is er de mogelijkheid opgenomen om op de bestaande bebouwing een extra bouwlaag van maximaal 3,50 m

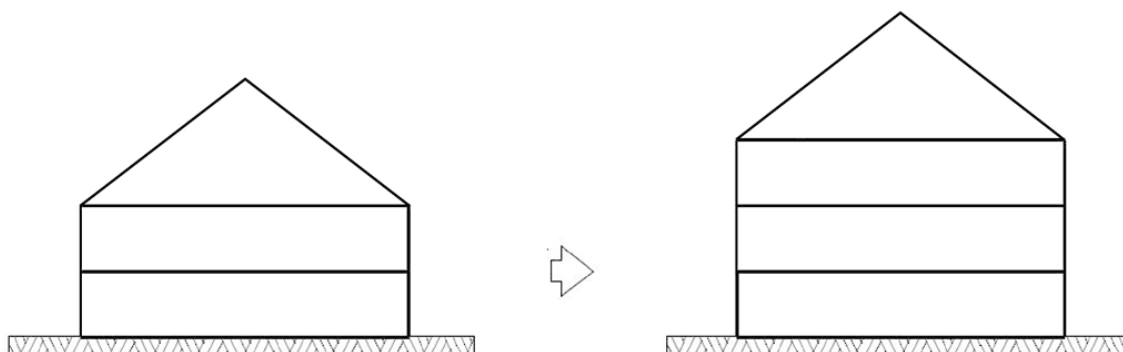
hoogte te bouwen. Dit geldt voor twee- en drielaagse bebouwing met een plat dak of een grotendeels plat dak met een of meer schuine dakschilden. De diepte (en mate van teruglegging ten opzichte van de voor- en achtergevel) van de mogelijke dakopbouwen is bepaald door het bezonningsonderzoek. Daarbij zijn bouwblokken die architectonisch één geheel vormen als eenheid bekeken. Dit betekent dat de meest kritische maat uit het bezonningsonderzoek maatgevend is voor de rest van het bouwblok. Deze dakopbouwen zijn op de plankaart opgenomen met de aanduiding 'sba-dob1'.

Een tweede mogelijkheid, die niet eerder in deze vorm is opgenomen in bestemmingsplannen, is het geheel optrekken van een kapverdieping. Dit houdt in dat de kap één laag wordt opgetild, zodat een extra bouwlaag als tussenverdieping kan worden gebouwd. Een voorbeeld hiervan is gebouwd aan de Harstenhoekweg (zie foto). Deze verhoging van de kapverdieping is overigens gebouwd in overeenstemming van het oude bestemmingsplan, dat al een verhoging van het gebouw mogelijk maakte. Het gaat in dit geval om een plat dak met een schuin dakschild, maar geeft wel een goed beeld van de mogelijkheid om een kap of dakschild één laag op te trekken.



Dakopbouw aan de Harstenhoekweg

In onderstaande tekening is schematisch aangegeven hoe de mogelijkheid voor het optrekken van een kap is verwerkt in de regels van het bestemmingsplan. Net als bij de dakopbouwen met platte daken is rekening gehouden met een extra bouwlaag van 3,50m hoogte. Op de plankaart staan de mogelijkheden voor het optrekken van een kapverdieping aangeduid met 'sba-dob2'.



Schematische weergave van de mogelijkheid om een kap in zijn geheel op te trekken

Vijf bouwlagen

In de uitwerking van de Structuurvisie Den Haag 2020 in de Agenda voor de Haagse Verdichting is voorgesteld dat langs doorgaande wegen en groen een bouwhoogte van minimaal vijf lagen mogelijk zou moeten zijn. De nadere uitwerking van dit principe leidt ertoe dat binnen het plangebied de Westduinweg, de Statenlaan, de Van Bergenstraat, de Kapitein de Rijkstraat en de Kranenburgweg in aanmerking komen voor een hoogte van minimaal vijf bouwlagen. Hieronder wordt per straat/ weg aangegeven hoe dit beleid is verwerkt.

Westduinweg

De even zijde van de Westduinweg, tussen de Kranenburgweg en de Oesterstraat, bestaat uit karakteristieke drielaagse bebouwing met hoge kappen. De nokhoogte varieert van circa 14 tot 16m en is daarmee al ongeveer even hoog als 5 bouwlagen van 3m. Om het karakteristieke beeld van hoge kappen te behouden is wel de mogelijkheid opgenomen om de kap in zijn geheel één laag op te trekken, maar niet om een vijflaags gebouw met plat dak te realiseren. Op de verbeelding staat de mogelijkheid voor het optrekken van een kapverdieping aangeduid met 'sba-dob-2'.

Uit het bezonningsonderzoek blijkt dat bij ongeveer de helft van de bovengenoemde bouwblokken een probleem ontstaat bij het toevoegen van een extra bouwlaag.

Op de koppen van de lange bouwblokken, ter plaatse van het einde van de Statenlaan en de Kranenburgweg, is wel een verhoogde kapverdieping mogelijk. Het tussenliggende gedeelte - aan weerszijden van de Datheenstraat - valt af.

Ten noorden van de Oesterstraat is voor de even zijde van de Westduinweg de bezonning onderzocht door de bestaande bebouwing op te trekken tot 5 bouwlagen. Daarbij is 3,5m aangehouden voor elke extra bouwlaag. Het blok tussen de Schokkerweg en de Zeesluisweg is in zijn geheel onderzocht op 5 bouwlagen. Voor hetzelfde bouwblok geldt dat in het vigerende bestemmingplan al 5 bouwlagen (25m+NAP) zijn toegestaan aan de Schokkerweg en de Zeesluisweg. Uit het bezonningsonderzoek blijkt dat voor het buitenterrein van het kinderdagverblijf aan de Zeesluisweg 30 (Nina Nino) de situatie verslechterd. Van de 14 onderzochte punten verandert bij 5 punten de bezonning niet, bij 5 punten vindt een afname plaats maar wordt nog wel aan de norm voldaan en bij 4 punten verslechterd de situatie terwijl niet aan de norm kan worden voldaan. Samenvattend kan worden geconcludeerd dat 4 van de 15 punten niet aan de norm voldoen, waarmee de afname gemiddeld minder dan 50% is. Daarmee is de ophoging tot 5 lagen aan de Westduinweg ter plaatse van dit bouwblok mogelijk.

Aan de oneven zijde van de Westduinweg is alle bebouwing lager dan 5 bouwlagen onderzocht op het recht optrekken tot 5 bouwlagen, met uitzondering van de kopwoningen aan de Oesterstraat en de Schelvisstraat. Deze kopwoningen zijn onderdeel van de kleinschalige bebouwing van deze 2 straatjes en zijn daarom net als de rest van de woningen alleen onderzocht op de mogelijkheid voor dakopbouwen. In dit buurtje treden grote verschillen op. Van de randbebouwing, die onderzocht is op 5

bouwlagen, kan op de kop van de Statenlaan zelfs geen dakopbouw worden gebouwd. Daarom is voor het hele buurtje de hoogte maximaal 2 of 3 bouwlagen.

Statenlaan

De bebouwing van de Statenlaan 143b-159 sluit aan op de bebouwing aan de Westduinweg en is meegenomen in het bezonningsonderzoek naar 5 bouwlagen.

Van Bergenstraat en Kapitein de Rijkstraat

De korte Van Bergenstraat en Kapitein de Rijkstraat zijn als uitlopers van de Statenlaan meegenomen in het onderzoek naar 5 bouwlagen. Op de noordelijke hoek met de Dr. Lelykade is al een opvallende dakopbouw gemaakt tot 5 bouwlagen. De blokken die aansluiten op de koppen van de Westduinweg zijn onderzocht op het optrekken van een kapverdieping tot 5 bouwlagen.

Kranenburgweg

Van de twee bouwblokken aan de Kranenburgweg tussen de Westduinweg en de Dr. Lelykade is alleen het blok tussen de Menninckstraat en de Westduinweg onderzocht (zie het bovenstaande stuk over de Westduinweg). Het andere blok is nogal kort en loopt door in de Dr. Lelykade. Om de eenheid van het blok te behouden is de bestaande situatie opgenomen op de verbeelding.

5.4 Toelichting op de verbeelding en regels

Scheveningen Haven heeft een ingewikkelde terreinopbouw. Enerzijds zijn er veel hoogteverschillen, anderzijds zal het maaiveld op een aantal locaties ten behoeve van de ontwikkelingen (zoals ter plaatse van het Norfolkterrein) nog worden verhoogd. Vanwege deze hoogteverschillen en het nog op te hogen maaiveld is het niet mogelijk om de maximale goot- en nokhoogten van de gebouwen op de verbeelding aan te geven ten opzichte van het maaiveld. Om die reden zijn alle hoogten die op de verbeelding zijn aangegeven, gemeten ten opzichte van het Normaal Amsterdams Peil (NAP). Het NAP is een referentiehoogte die voor heel Nederland toepasbaar is. Deze referentiehoogte is overigens ook al in het vigerende bestemmingsplan gebruikt.

Door het gebruiken van de hoogte ten opzichte van NAP is een hogere goot- en bouwhoogte op de verbeelding opgenomen dan het geval zou zijn dan bij het meten ten opzichte van het maaiveld. Voorbeelden hiervan zijn het vijf-sterren hotel (98 m) en de Zeezichttoren (47 m) aan de Kom. Dit betekent echter niet dat de feitelijke goot- en bouwhoogten ook hoger mag zijn. Ter plaatse van het vijf-sterren hotel zal bijvoorbeeld het maaiveld met het oog op zeewaterveiligheid en waterrobuust bouwen worden opgehoogd tot 8 meter boven NAP. De feitelijke bouwhoogte van het vijf-sterrenhotel mag dan ook niet meer bedragen dan 90 meter.

Omdat in de toelichting de nieuwe ontwikkelingen worden beschreven (in hoogten of bouwlagen) is hier uitgegaan van de (toekomstige) feitelijke goot- en bouwhoogten van de gebouwen ten opzichte van het maaiveld. Hiermee wordt ook duidelijk hoe hoog de gebouwen worden (zie hiervoor paragraaf 5.2.3.). In de regels zijn de goot- en bouwhoogten, tenzij anders vermeld, ook ten opzichte van het maaiveld beschreven. Doordat deze gebouwen (zoals bijvoorbeeld een bijgebouw in de bestemming Wonen) op verschillende locaties in het plangebied mogelijk zijn, zijn deze hoogten ten opzichte van maaiveld aangegeven.

Het bestemmingsplan bestaat uit een digitale verbeelding (plankaart), regels en een toelichting. De eerste twee onderdelen zijn juridisch bindend, de toelichting is juridisch niet bindend maar helpt bij de interpretatie van de digitale verbeelding en de regels.

Een belangrijk onderdeel van Wet ruimtelijke ordening (Wro) vormt de digitaliseringsverplichting. De Wro bepaalt dat een bestemmingsplan digitaal raadpleegbaar en uitwisselbaar moet zijn. Dit heeft onder meer geleid tot de introductie van twee nieuwe begrippen: 'analoge verbeelding' en 'digitale verbeelding'.

Onder analoge verbeelding wordt verstaan: alle te verbeelden informatie van een ruimtelijk plan op papier. De term analoge verbeelding is dus een synoniem voor de tot nu toe altijd gebruikte term plankkaart.

De 'digitale verbeelding' is een interactieve raadpleegomgeving via het internet (www.ruimtelijkeplannen.nl) die de gehele inhoud van het bestemmingsplan ontsluit overeenkomstig de Standaard voor Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2008). Door een muisklik op een bepaalde plek verschijnen de bijbehorende regels voor die plek in beeld. Onder de term digitale verbeelding wordt

dan ook niet alleen het ruimtelijk beeld, maar ook de daarbij behorende juridische informatie (regels) verstaan. Indien de digitale en de analoge verbeelding tot interpretatieverschillen leiden is de digitale verbeelding beslissend.

Op de bij het onderhavige bestemmingsplan behorende verbeelding zijn alle noodzakelijke en op grond van het Besluit ruimtelijke ordening vereiste gegevens ingetekend. Er is daarbij onderscheid gemaakt in bestemmingen en aanduidingen op de verbeelding. De bestemmingen zijn de belangrijkste elementen. Elk stuk grond van het plangebied heeft een bestemming. Deze wordt zichtbaar gemaakt door middel van een kleur, op de analoge verbeelding al dan niet in combinatie met een letter, ter aanduiding van de bestemming en een getal dat de maximale toegestane (goot- en nok)hoogte en/of bebouwingspercentage aangeeft. Daardoor is het mogelijk om te zien welke bestemmingen zijn gegeven aan de gronden en opstellen binnen het plangebied. Elke op de verbeelding ingetekende bestemming is gekoppeld aan een bestemmingsartikel in de regels. De regels laten vervolgens bij elke bestemming zien op welke wijze gronden binnen de desbetreffende bestemming gebruikt mogen worden. Daarbij wordt onder meer verwezen naar aanduidingen op de plankaart. Aanduidingen geven dientengevolge, in samenhang met de regels, duidelijkheid over wat binnen een bestemmingsvlak al dan niet is toegestaan.

Op de digitale en analoge verbeelding van de verbeelding zijn bouwhoogten aangegeven. Gekoppeld aan bouwvlakken is een maatvoering voor (goot- en nok)hoogte, afgerond in meters en conform SVBP 2008, bijlage 9, opgenomen. De waarde op de verbeelding geeft de maximaal toegelaten (goot- en nok)hoogte van een gebouw ten opzichte van NAP aan. Daarnaast wordt ook in de bouwregels van het bestemmingsplan een en ander bepaald over bouwhoogten.

Bij het bepalen van de daadwerkelijke hoogte van bestaande gebouwen is gebruik gemaakt van stereokartering met behulp van luchtfoto's. De maximaal toegelaten bouwhoogte kan afwijken van de daadwerkelijke hoogte van een gebouw: aan het vaststellen van een maximale bouwhoogte liggen stedenbouwkundige overwegingen ten grondslag.

De regels zijn als volgt ingedeeld:

- Inleidende regels. De inleidende regels (artikelen 1 en 2) lichten de begrippen toe die in de regels voorkomen en ook de wijze van meten (hoogte, diepte et cetera) die moet worden gehanteerd.
- Bestemmingsregels. De bestemmingsregels (artikelen 3 tot en met 17) bevatten voor elke bestemming een omschrijving van de doeleinden en bouwregels.
- Algemene regels. De algemene regels (artikelen 18 tot en met 22) bevatten algemene – voor alle bestemmingen geldende – regels zoals algemene regels ten aanzien van het bouwen, ten aanzien van het gebruik van gronden en bouwwerken en algemene ontheffingsregels.
- Overgangs- en Slotregels. De laatste regels (artikelen 23 en 24) betreffen achtereenvolgens het overgangsrecht en de slotregel.

5.4.1 Inleidende regels

In artikel 1 worden belangrijke begrippen die in het plan voorkomen, nader gedefinieerd. In artikel 2 is aangegeven hoe afstanden en maten die in de regels worden voorgeschreven, moeten worden gemeten. Het definiëren van begrippen en de aanwijzingen voor het meten vergroten de duidelijkheid en de rechtszekerheid.

5.4.2 Bestemmingsregels

De artikelen 3 tot en met 8 bevatten regelingen voor de bedrijfsfuncties. De bestemmingen Bedrijf - 1, Bedrijf - 2 (deels) en Bedrijf - 3 liggen op het gezoneerde industrieterrein. Het overige deel van de bestemming Bedrijf - 2 betreft meerdere bedrijven, behorende tot een lichte milieucategorie, gevestigd in een bedrijfsverzamelgebouw. Tevens zijn binnen deze bestemming twee solitaire bedrijfsvestigingen mogelijk, waarvan één in een zwaardere milieucategorie. Deze is met een aanduiding op de verbeelding aangegeven. De bestemming Bedrijf - 4 betreft een maatbestemming ten behoeve van verkooppunt motorbrandstoffen zonder LPG. Ook de bestemmingen Bedrijf - 5 en Bedrijf - 6 betreffen maatbestemmingen voor respectievelijk de vuurtoren en het milieudepot.

In het daarop volgende artikel (9) Cultuur en Ontspanning is het clubgebouw van de jachthaven opgenomen.

De daaropvolgende artikelen 10 Tot en met 18 omvatten een gemengde bestemming. In al deze bestemmingen zijn meerdere functies opgenomen. De bestemming Gemengd - 1 is met name voorzien voor de gronden die de herontwikkeling van het Norfolkterrein betreffen. De bestemmingen Gemengd - 2 en Gemengd - 3 zijn opgenomen voor de bouwblokken langs de randen van de haven. De bestemming Gemengd - 4 heeft betrekking op de bouwblokken die op grotere afstand van de haven zijn gelegen. Binnen de bestemmingen Gemengd - 5 en Gemengd - 6 is de herontwikkeling van het Noordelijk Havenhoofd voorzien. De bestemming Gemengd - 7 is gesitueerd bij de Kom en is met name bedoeld voor sportvoorzieningen en de daarbij behorende functies. In de bestemming Gemengd - 8 is de welzijnsaccommodatie De Naald opgenomen met een beperkte uitbreiding van functies (o.a. dienstverlening en cultuur en ontspanning). Tot slot is in Gemengd - 9 de herontwikkeling van de PGS-kavel opgenomen.

In de artikelen 20 en 21 zijn de horecabestemmingen opgenomen. De bestemming Horeca - 1 betreft het vijfsterren-hotel met de daarbij behorende faciliteiten. De bestemming Horeca - 2 is opgenomen voor de bouwblokken die volledig voor een horecafunctie worden gebruikt.

De bestemming Kantoor is opgenomen voor de huidige bestaande kantoren. In deze bestemming is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen die het mogelijk maakt om deze functie te wijzigen in een woonbestemming, de functies dienstverlening en cultuur en ontspanning.

De bestemming Maatschappelijk is opgenomen voor de maatschappelijke voorzieningen aan de Vissershavenstraat (o.a. Uiterjoon) en de Westduinweg (Malle Mok en de kerk).

Voor het (voormalig) zenderpark van Defensie in het Westduinpark is de bestemming Natuur opgenomen. Deze locatie is gelegen in het Natura 2000-gebied Westduinpark. De bestaande bebouwing is voorzien van een bouwvlak en mede bestemd voor de aan de natuurfunctie gerelateerde functies zoals natuur en -milieueducatie.

De bestemming Recreatie is toegekend aan het gedeelte van het strand dat in het plangebied is gelegen. De bij deze bestemming behorende regeling maakt beach-city en beachstadion mogelijk.

Voor de sporthal Lindoduin is de bestemming Sport opgenomen. In de regels zijn de uitgangspunten voor het in het beleidshoofdstuk beschreven buurthuis van de toekomst opgenomen.

In de artikelen 19 en 27 tot en met 32 zijn bestemmingen opgenomen die toezien op de inrichting van de openbare ruimte in het plangebied. Het betreft de bestemmingen 'Groen' en 'Verkeer'. De bestemming 'Verkeer' is nader onderverdeeld in hoofdverkeersweg, openbaar vervoer, straat, verblijfsstraat en verblijfsgebied. Bij hoofdverkeersweg ligt de nadruk meer op het doorgaande verkeer. Bij straat is vooral sprake van een ontsluitingsfunctie van de verblijfsstraten. De verblijfsstraten zijn voor de ontsluiting van de hieraan gelegen bouwpercelen. Verblijfsgebieden zijn niet toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer. De bestemming openbaar vervoer is voor de gronden waarop uitsluitend sprake is van openbaar vervoer. Binnen de bestemming 'Groen' mag het bestaande gebruik voor de school- en kindertuinen worden voortgezet. Verder zijn wegen, voet- en fietspaden, alsmede water binnen deze bestemming toegestaan.

De bestemming Water is opgenomen voor het verversingskanaal en het water van de Haven. Het gebruik van het water van de Haven wordt gereguleerd door de havenverordening.

De bestaande woonbuurten hebben de bestemming wonen gekregen. Afwijkende bestaande functies zijn in deze bestemming met een aanduiding mogelijk gemaakt. In de regels is voorts een regeling opgenomen voor aan-, bijgebouwen, overkappingen, garages en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

In het bestemmingsplan zijn drie voorlopige bestemmingen opgenomen. De termijn voor de voorlopige bestemmingen Recreatie en Verkeer is gesteld op 31 december 2015. Vanaf deze datum gaat de definitieve bestemming gelden. In het geval van de voorlopige bestemming Recreatie is dit ook Recreatie met dien verstande dat de aanduiding 'stadion' op dit gedeelte komt te vervallen. In het geval van de voorlopige bestemming Verkeer wordt deze bestemming Recreatie met inbegrip van de aanduiding 'stadion'. Op deze wijze is het mogelijk gemaakt om gedurende het gebruik van het strand als tijdelijke parkeervoorzieningen de locatie van het beachstadion daarop aan te passen. De voorlopige bestemming Cultuur en Ontspanning is opgenomen ten behoeve van het tijdelijk onderkomen van het Nederlands Danstheater en het Residentieorkest.

De artikelen 19, 20 en 21 hebben betrekking op de dubbelbestemmingen, te weten 'Leiding', 'Waarde' en

'Waterstaat'. In de betreffende artikelen zijn regels opgenomen om de belangen die betrekking hebben op de dubbelbestemming te beschermen. Het belang van de bestemmingen 'Leiding', 'Waarde' en 'Waterstaat' gaat op deze gronden voor op de andere bestemmingen die aan dezelfde gronden zijn toegekend. Ander gebruik en andere bebouwing binnen de zones zijn slechts mogelijk als de belangen van de dubbelbestemmingen zich er niet tegen verzetten en als vooraf schriftelijk advies is ingewonnen bij de betreffende beheerder.

5.4.3 Algemene regels

In de hierop volgende artikelen zijn algemene regels omtrent bouwen en gebruik opgenomen. Ook zijn er algemene aanduidings- en afwijkingsregels opgenomen.

De algemene bouwregels zijn bouwregels die in de regel gelden voor alle bestemmingen. Hierin is onder meer voorgeschreven dat bouwwerken beneden peil uitsluitend zijn toegestaan binnen een bouwvlak, en dat deze ondergrondse bebouwing uit niet meer dan één bouwlaag mag bestaan. Verder is de bouw van installaties voor mobiele telecommunicatie in principe toegestaan op alle gebouwen. Mogelijke afwijkingen van deze algemene bouwregels worden geregeld in de algemeen afwijkingsregels.

In de algemene bouwregels is tevens een regeling opgenomen ten behoeve van de akoestische kwaliteit van het gebied. Er wordt een verwijzing gemaakt naar de voor dit bestemmingsplan afgegeven beschikking hogere grenswaarden (Wet geluidhinder) en de bij het daarvoor uitgevoerde akoestisch onderzoek gehanteerde uitgangspunten.

In de algemene gebruiksregels is een algemeen gebruiksverbod opgenomen: het is verboden de in het plan begrepen gronden en de zich daarop bevindende opstallen te gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met de bestemming of met de regels van het plan. Er is expliciet aangegeven dat onder zulk gebruik ook wordt begrepen het gebruik als opslagplaats voor voorwerpen, stoffen en materialen die niet meer bruikbaar zijn of niet meer worden gebruikt waarvoor ze zijn bedoeld en het gebruik als sekswinkel, seksinrichting, kamerverhuurbedrijf, paddoshop, belwinkel of garagebedrijf: functies die voorheen in de Leefmilieuverordening werden verboden of althans gereguleerd.

De algemene aanduidingsregels bevatten bepalingen ten aanzien van het gezoneerd industrieterrein en de geluidzone-industrie.

De algemene afwijkingsregels hebben in de eerste plaats betrekking op afwijkingen van de algemene bouwregels: het bouwen van beneden peil gelegen ruimtes in één bouwlaag, voor zover gelegen buiten het bouwvlak en het plaatsen van installaties voor mobiele telecommunicatie op andere gebouwen. Verder is ontheffing mogelijk voor geringe afwijkingen van maten en bestemmings- en bebouwingsgrenzen en kleine bouwwerken voor nutsvoorzieningen. In de tweede plaats hebben de algemene afwijkingsregels betrekking op ontheffing van de algemene gebruiksregels.

Het plan is voorzien van een aantal wijzigingsbevoegdheden. In de regels is opgenomen welke functies na toepassing van de wijzigingbevoegdheid mogelijk zijn (zie paragraaf 5.3).

5.4.4 Overgangs- en slotregels

De laatste artikelen hebben betrekking op het overgangsrecht en de slotregel. Dit artikel geeft aan onder welke naam de regels van het bestemmingsplan moeten worden aangehaald: 'Regels van het bestemmingsplan 'Scheveningen Haven'.

Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid

6.1 Algemeen

Voor de nieuwe ontwikkelingen die in het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt is beoordeeld of er sprake is van een bouwplan als bedoeld in art.6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, zie hieronder.

- Als bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, eerste lid, van de wet, wordt aangewezen een bouwplan voor:
- de bouw van een of meer woningen;
- de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen;
- de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1.000 m² bruto vloeroppervlakte met met één of meer woningen;
- de verbouwing van een of meer aangesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
- de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen, die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies tenminste 1.500 m² bruto vloeroppervlakte bedraagt;
- de bouw van kassen met een oppervlakte van tenminste 1.000 m².

Indien sprake is van een bouwplan zoals bedoeld in art. 6.2.1 Bro is de gemeente verplicht een exploitatieplan op te stellen. De raad kan op basis van art. 6.12, tweede lid Wro echter besluiten om geen exploitatieplan vast te stellen wanneer:

- het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is;
- het bepalen van een tijdvak of fasering als bedoeld in art. 6.13, eerste lid, onder c, 4° en 5°, niet noodzakelijk is;
- het stellen van eisen, regels of een uitwerking van regels als bedoeld in art. 6.13, tweede lid onder b, c en d, niet noodzakelijk is.

Dit kostenverhaal kan worden verzekerd via:

- een gemeentelijke grondexploitatie, waarbij sprake moet zijn van gemeentelijke gronduitgifte;
- meerwaardesuppletie via de erfpachtcanon;
- een anterieure overeenkomst met de eigenaar over de ontwikkeling.

6.2 Bouwplanontwikkelingen conform Stedenbouwkundig Plan

Voor het gebied met bouwplanontwikkelingen is een stedenbouwkundig plan vastgesteld waarvoor een financieel-economische haalbaarheidstoets is gedaan en waarvan de uitgangspunten zijn vastgelegd in een grondexploitatie (RIS 246577). Voor het tekort van deze grondexploitatie is bij vaststellen van de grondexploitatie een voorziening getroffen (Voorziening Negatieve Plannen) van € 12,5 miljoen op Netto Contante Waarde. Op basis van de financiële toets en vaststellen van de gehanteerde uitgangspunten mag worden geconcludeerd dat sprake is van haalbare bouwplannen. Risico's op de grondexploitatie worden opgevangen door de Reserve Grondbedrijf (RGB). Bij vaststellen van de grondexploitatie is daarvoor een bedrag in de RGB gestort. Het totale investeringsniveau van de bouwplanontwikkeling bedraagt circa € 0,5 miljard.

De grondkosten zijn extern geraamd door onafhankelijke (advies) bureaus en de grondopbrengsten zijn grotendeels samen met een marktpartij bepaald. Met dezelfde marktpartij is ook reeds een realisatieovereenkomst aangegaan voor een groot deel van het programma, met afspraken over onder andere de fasering en eerste gronduitgifte in 2016. Het overig deel van het programma wordt gerealiseerd op gronden in eigendom van de gemeente. Hierbij is kostenverhaal anderszins verzekerd door middel van gronduitgifte. De ramingen zijn getoetst door interne gemeentelijke deskundigen of middels een second opinion. Aan de basis van de plankosten ligt een plankostenplan.

Rijkswaterstaat

De kavel wordt voornamelijk bestemd conform het huidige gebruik. Tevens wordt een wijzigingsbevoegdheid opgenomen op grond waarvan het in het stedenbouwkundig plan opgenomen programma kan worden gerealiseerd. Er wordt met Rijkswaterstaat overleg gevoerd over de verwerving van de RWS-kavel aan de Derde Haven. Ook is het denkbaar dat voor de uitvoering van dit gedeelte van het stedenbouwkundig plan een anterieure overeenkomst met Rijkswaterstaat wordt gesloten. Bij de toepassing van de wijzigingsbevoegdheid voor de RWS-kavel (wro-wijzigingszone 1) zal te zijner tijd worden besloten op welke wijze het kostenverhaal zal worden verzekerd.

Hellingweg

Op de nog te verwerven bedrijfskavel aan de Hellingweg kan slechts een beperkt deel van het in het stedenbouwkundig plan beoogde bouwplan worden ontwikkeld vanwege de eis om het gebouw in zijn totaliteit te realiseren. Het is derhalve voor de private eigenaar niet mogelijk om een deel van het stedenbouwkundig plan middels zelfrealisatie te realiseren. Er is derhalve geen sprake van een zelfstandig te realiseren bouwplan conform art. 6.2.1 Bro. Met het reeds gevestigde voorkeursrecht zal deze locatie actief worden verworven om het beoogde totaalprogramma te kunnen realiseren. Het kostenverhaal is daarmee anderszins verzekerd.

Oeververbinding

In de vastgestelde gemeentelijke grondexploitatie is € 3,0 mln. gereserveerd voor deze verbinding. Begin 2013 is gestart met een bijzondere aanbestedingsprocedure voor een verbinding met de hoogst mogelijk kwaliteit. Afhankelijk van de capaciteitsbehoefte, kwaliteit en kosten zal een van de oeververbinding varianten worden gerealiseerd.

Vanwege het voeren van een gemeentelijke grondexploitatie is in het kader van art. 6.12, tweede lid Wro, het kostenverhaal “anderszins verzekerd”. De gemeenteraad neemt bij vaststelling van dit bestemmingsplan dan ook het besluit om geen exploitatieplan vast te stellen.

6.3 Overige bouwplanontwikkelingen

De bouw mogelijkheden, zoals beschreven in paragraaf 5.3.1.1 (A t/m E) zijn mogelijk binnen het vigerende bestemmingsplan en is er derhalve geen sprake van een bouwplan als bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening (art. 6.2.1).

Voor de mogelijke bouwplanontwikkelingen in paragraaf 5.3.1.2 (1, 2, 4 t/m 7) biedt dit bestemmingsplan nieuwe (bebouwings)mogelijkheden. Bij benutten van deze extra mogelijkheden is het kostenverhaal verzekerd middels meerwaardesuppletie of uitgifte van toepassing, waarmee kostenverhaal anderszins verzekerd is. De verruiming van functies voor locatie 3 (De Naald) is geen sprake van een bouwplan conform art. 6.2.1. Bro.

Voor de locaties waar sprake is van een wijzigingsbevoegdheid wordt de mogelijke verplichting tot het vaststellen van een exploitatieplan uitgesteld tot het moment van daadwerkelijke wijziging. Het betreft de locaties zoals beschreven in paragraaf 5.3.1.3. Het kostenverhaal voor deze locaties zal te zijner tijd worden verzekerd middels erfpachtsuppletie, een anterieure overeenkomst of het vaststellen van een exploitatieplan. Ten aanzien van de tramverbinding Norfolkterrein wordt hierbij nog het volgende opgemerkt:

Eind 2012 is er een haalbaarheidsstudie afgerond met betrekking tot de ontsluiting van Norfolk en het Noordelijk Havenhoofd met een Openbaar Vervoer verbinding. Langs het Verversingskanaal en de Houtrustweg is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor het doortrekken van tramlijn 11 tot aan het zuidelijke havenhoofd. Het doortrekken van de tramverbinding naar Norfolk is opgenomen in de Investeringsagenda Openbaar Vervoer (gefinancierd uit verkoop aandelen HTM). De in de investeringsagenda opgenomen bedragen zijn taakstellend. Eventuele aanloopverliezen worden gefinancierd uit de middelen opgenomen in de investeringsagenda.

Het kostenverhaal is derhalve verzekerd voor alle locaties waar sprake is van bouwplannen. Daarnaast is het niet noodzakelijk om een tijdvak of fasering te bepalen of om eisen, regels of een uitwerking van regels te stellen als bedoeld in art. 6.13 tweede lid onder b, c en d van de Wro. Daar het kostenverhaal verzekerd is en aanvullende eisen niet noodzakelijk zijn wordt – op grond van artikel 6.12 tweede lid Wro – besloten geen exploitatieplan vast te stellen.

6.4 Belangen van derden

De voor de uitvoering van het plan benodigde gronden zijn deels in eigendom en/of in gebruik bij derden. Deze gronden zullen zo mogelijk gefaseerd worden verworven waarbij de gemeente zorgvuldig te werk zal gaan en de hiervoor geldende beginselen en (wettelijke) regels in acht zal nemen.

Daarbij zijn de volgende categorieën te onderscheiden:

- A. Gronden en/of panden in eigendom van de gemeente Den Haag welke zijn verhuurd of in gebruik zijn gegeven aan derden danwel in gebruik zijn bij derden;
- B. Gronden in eigendom van de gemeente waarvoor een standplaatsvergunning aan derden is afgegeven;
- C. Gronden in eigendom van derden c.q. gronden die in erfpacht aan derden zijn uitgegeven.

Bij de beantwoording van de vooroverlegreacties en ingekomen zienswijzen wordt naar deze categorieën verwezen.

Hoofdstuk 7 Overleg en inspraak

Het maatschappelijke draagvlak van het bestemmingsplan is getoetst door middel van wettelijk vooroverleg, een informele consultatieronde en de ter inzage legging van het ontwerp bestemmingsplan voor zienswijzen.

7.1 Vooroverleg

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) bepaalt dat het bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een bestemmingsplan daarbij overleg pleegt met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn met de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het bestemmingsplan in het geding zijn. Het concept ontwerp bestemmingsplan wordt t.b.v. het wettelijke vooroverleg verzonden aan diverse vooroverlegpartners. Het concept is op 3 april 2013 in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening aan de volgende instanties toegezonden:

1. Ministerie van Infrastructuur en Milieu/Rijkswaterstaat
2. Ministerie van Defensie
3. Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties/Rijksvastgoed en Ontwikkelingsbedrijf
4. Ministerie van Economische Zaken
5. Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap
6. Provincie Zuid-Holland
7. Stadsgewest Haaglanden
8. Hoogheemraadschap van Delfland
9. Dunea
10. Politie Haaglanden
11. Veiligheidsregio Haaglanden, Regionale Brandweer
12. Veolia Transport Haaglanden
13. HTM Infra
14. Stedin B.V.
15. TenneT Regio West
16. N.V. Nederlandse Gasunie

Van de onder 1, 6, 8, 11 en 13 genoemde instanties zijn de hierna opgenomen reacties ontvangen. Van de overige instanties is geen reactie ontvangen.

1. Ministerie van Infrastructuur en Milieu/Rijkswaterstaat

Hierbij ontvangt u de reactie van Rijkswaterstaat, West-Nederland Zuid op het bovengenoemd bestemmingsplan dat ter inzage ligt tot 2 mei 2013.

Kustbeheer

Rijkswaterstaat is beheerder van de Noordzee en het strand binnen uw plangebied en ziet toe op de waterveiligheid.

Artikel 29 Verkeer - Verblijfsstraat

In artikel 29.2.e3 wordt aangegeven dat een kelder is toegestaan.

Kelders zijn op het strand niet toegestaan op grond van ons beleid, zoals is verwoord in de Beleidslijn Kust.

Ik verzoek u het toestaan van een kelder, zoals genoemd in artikel 29.2.e3, te verwijderen uit artikel 29.

Daarnaast verzoek ik u aan de bouwregels van dit artikel toe te voegen dat de fundering van de jaarrond paviljoens op palen moet staan en dat de bovenzijde funderingspaal minimaal op NAP + 4 meter moet liggen. Een hogere ligging dan deze 4 meter is geen probleem.

Artikel 33 Voorlopige bestemming- Verkeer

Deze tijdelijke bestemming kan op een aantal onderdelen strijdig zijn met de Beleidslijn Kust. Vooral de

verharding door parkeervoorzieningen hebben een negatieve invloed op het vrij verplaatsen/verstuiven van zand. Echter omdat dit een tijdelijke situatie betreft tot 1 januari 2016 en het om een minder erosie gevoelig deel van de kust gaat, kan ingestemd worden met deze tijdelijke bestemming.

Ook voor dit artikel geldt voor de bouwwerken dat een onderkeldering niet is toegestaan.

Daarnaast kan Rijkswaterstaat voorwaarden stellen aan de vloerhoogte van de fundering. Dit is afhankelijk van het soort bouwwerk, seizoensgebonden of jaarrond.

Beachstadion

In artikel 33.3.1.e wordt gesproken over “ter plaatse van de aanduiding 'stadion'”. Deze specifieke aanduiding is op de verbeelding niet terug te vinden. Ik verzoek u de verbeelding hierop aan te passen.

Gezien de huidige ligging valt mijns inziens het stadion onder de bestemming “Recreatie”, artikel 24.

Ik verzoek u duidelijk aan te geven waar het Beachstadion is gepland. Tevens is niet duidelijk waar Beach-city is gepland en of de city gelijk is aan het stadion. In de toelichting worden beide onderwerpen besproken. In de regels wordt enkel gesproken over het Beachstadion.

Gezien de verwachte ligging van het geplande Beach-city wil Rijkswaterstaat graag betrokken blijven bij de ontwikkeling van Beach-city. U kunt hiervoor contact opnemen met mijn collega, mevrouw L. de Boer, telefoonnummer 06 – 15609638.

Tot slot een tekstuele opmerking. Ik verzoek u in artikel 33.1 de tekst “BestemmingsomschrijvingRecreatie” te wijzigen in “Bestemmingsomschrijving Verkeer” in overeenstemming met het betreffende artikel.

Waterbeheer

Rijkswaterstaat is waterbeheerder van de Scheveningen Haven en ziet toe op een goede kwalitatieve en kwantitatieve toestand van het watersysteem.

In de toelichting staat dat er plannen zijn om een deel van de haven te dempen.

Ter informatie wijs ik u er op dat voor de uitvoering van eventuele baggerwerkzaamheden en/of bemalingswaterlozingen er een melding moet komen conform het Besluit lozen buiten inrichtingen (Blbi). Voor het mogelijk toepassen van zand, grond ed. bij een demping zal een melding conform het Besluit bodemkwaliteit (Bbk) nodig zijn.

Voor vragen of opmerkingen over deze meldingen kunt u contact opnemen met de heer B. van der Meer van Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid.

Rijkswaterstaatkavel

Rijkswaterstaat (RWS) heeft vanuit de rol als beheerder/eigenaar van de zogenoemde “RWS-kavel” de volgende opmerkingen:

- Ik wil u er op wijzen dat de combinatie van alle functies (zoals museum, hotel, woningbouw, jachthaven, wonen, detailhandel en RWS), geen belemmering mag zijn, in welke zin dan ook, voor de goede en veilige uitvoering van de (wettelijke) taken/ verantwoordelijkheden van Rijkswaterstaat, zoals deze op dit moment en in de toekomst uitgevoerd worden. Inclusief het daarvoor benodigde gebruik van water, kade, buitenruimte, kantoor, opslag en de goede bereikbaarheid van de locatie zowel over water als via het land. Ik verzoek u in het bestemmingsplan hier rekening mee te houden.
- De opzet van de kavel en een eventueel nieuw te ontwikkelen gebouw ten behoeve van o.a. RWS moet voldoen aan het door RWS opgestelde Programma van Eisen (PvE) wallocatie Scheveningen d.d. 21 december 2012 en de daarbij behorende Ruimtestaat wallocatie Scheveningen Rijkswaterstaat, d.d. 21 december 2012.
Ik wijs u er op dat de omschrijvingen in de toelichting en de regels van het bestemmingsplan dit mogelijk dient te maken.
- Het bestemmingsplan verwijst naar de Staat van bedrijven op Bedrijventerreinen, zoals opgenomen in bijlage 3. De gronden worden bestemd ten behoeve van bedrijven in de categorieën 1 en 2. Onduidelijk is of de activiteiten van RWS binnen deze categorie vallen. In de bijlage is niet een vergelijkbaar type bedrijf opgenomen.
Ik verzoek u in het plan hierover helderheid te verschaffen en zowel de toelichting als de regels aan

te passen.

- Artikel 42 “Algemene wijzigingsregels”: “42.1 Wro - wijzigingszone 1” gaat in op de bestemming van de gronden, ter plaatse van de aanduiding ‘wro-zone-wijzigingsgebied 1’, met toepassing van artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening te wijzigen in een gemengde bestemming en de bestemming Verkeer – Verblijfsstraat. Deze wijzigingsbevoegdheid heeft betrekking op de kavel van RWS. Hier wordt niet gesproken over de ontwikkeling van de huisvesting ten behoeve van RWS. RWS heeft conform haar PvE ten minste 2.300 m² BVO aan kantoor en loods nodig (excl. benodigde buitenruimte (circa 3.600 m²)).

Ik verzoek dit op te nemen in de toelichting, regels en de verbeelding van uw bestemmingsplan.

- De kwaliteitseisen die gesteld worden aan de locatie (een uitstraling van internationale allure) is controversieel met de huidige en de toekomstige noodzakelijke uitstraling van het pand en perceel van RWS. De noodzakelijke extra investeringen als gevolg van eisen met betrekking tot hoogwaardige architectuur die RWS moet doen, passen niet binnen de exploitatieplannen van RWS en zullen de financiële haalbaarheid, van sec de RWS ontwikkeling in het geding brengen. Het omlaag bijstellen van de hoogwaardige architectonische uitstraling is voor de haalbaarheid van RWS dan ook noodzakelijk. Ik verzoek u in uw plan deze kwaliteitseisen bij te stellen.
- De eis van RWS is dat er aan de kade ruimte is voor twee afmeerplaatsen waar schepen beladen en afgeladen kunnen worden. De minimale kadeafmetingen bedragen eenmaal 127 * 9,5 meter en eenmaal 60 * 6 meter inclusief rijbaan (zie ook PvE). Ook hier geldt dat de werkzaamheden van RWS niet belemmerd mogen worden door andere vaartuigen (zie ook punt 1). Ik verzoek u het vorenstaande in de toelichting op te nemen.
- De in de toelichting omschreven openbaarheid van de kavel voor voetgangers mag niet de uitvoering van de taken/ verantwoordelijkheden van RWS belemmeren. Daarnaast mag de veiligheid van voetgangers niet in het geding worden gebracht als gevolg van de werkzaamheden van RWS ter plaatse.
Daarom verzoek ik u om de formulering in het bestemmingsplan met betrekking tot de openbaarheid van de kavel ten behoeve van voetgangers aan te passen.
- De maximale bouwhoogte op de plankaart (17 m¹) komt niet overeen met de hoogte zoals omschreven in de toelichting en de regels van het bestemmingsplan (25 m¹). Ik verzoek u de maximale bouwhoogte op de verbeelding aan te passen naar 25 m¹.
- De bebouwingsvoorschriften van het vigerende bestemmingsplan geven meer ruimte voor het bebouwen van het perceel (20% van het vlak met de aanduiding III). De omschrijving van het perceel in het nieuwe bestemmingsplan (zonder wijzigingsbevoegdheid) wijkt hier van af.

Ik verzoek u het bebouwingsvlak in het nieuwe bestemmingsplan te vergroten zodat dit vergelijkbaar is met de mogelijkheden conform het vigerende bestemmingsplan.

Voor vragen of opmerkingen over de Rijkswaterstaatkavel kunt u contact opnemen met de heer W. Daalderop van Rijkswaterstaat Corporate Dienst.

Lichtlijnen

Het nautisch beheer van de Scheveningse Haven is de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat, Zee en Delta. Voor vragen over de lichtlijnen en andere nautische aspecten kunt u contact opnemen met de heer M. Hofsteede, Rijkswaterstaat, Zee en Delta.

Ten aanzien van het zogenoemde Stap 3-besluit neem ik binnenkort contact met u op. Indien u verder nog vragen heeft, kunt u met mij contact opnemen.

Reactie

In reactie op de ingekomen vooroverlegreactie merkt het college het volgende op.

Kustbeheer

- Verkeer – verblijfsstraat: deze bestemming is toegekend aan de nieuwe boulevard en heeft dan ook geen betrekking op het strand.
- Voorlopige bestemming – verkeer: deze bestemming bevat geen specifieke regeling voor

gebouwen. Er zijn dan ook geen kelders toegestaan. Daarnaast is het in dat verband niet noodzakelijk rekening te houden met de vloerhoogte van funderingen e.d.

- *Beachstadion: de aanduiding 'stadion' is op de verbeelding opgenomen binnen de bestemming Recreatie (zowel de voorlopige als de definitieve bestemming). Door de begrenzing van de aanduiding wordt duidelijk waar het beach stadion mogelijk wordt gemaakt. Overigens wordt het stadion ook al in het vigerende bestemmingsplan 'Strand' mogelijk gemaakt. In de toelichting zijn de plannen rondom beach-city duidelijker uiteen gezet. Bij de uitwerking van de plannen wordt contact opgenomen met mevrouw De Boer.*
- *De tekstuele opmerking is verwerkt.*

Waterbeheer

Bij de uitwerking van de plannen zal een deel van de haven worden gedempt. Voorafgaand aan de werkzaamheden wordt/worden de benodigde melding(en) worden gedaan.

Rijkswaterstaatkavel

- *Uitvoering wettelijke taken:
De via de wijzigingsbevoegdheid mogelijk gemaakte functies mogen inderdaad geen belemmering vormen voor de goede en veilige uitvoering van de (wettelijke) taken/ verantwoordelijkheden van Rijkswaterstaat. De toegekende bestemming maakt die taken mogelijk. Bovendien is het gezoneerde industrieterrein ten opzichte van het concept ontwerp bestemmingsplan zodanig aangepast, dat de RWS kavel (en het water) hier onderdeel van uitmaakt. De genoemde voorwaarden zijn tevens in de wijzigingsregels opgenomen.*
- *Programma van Eisen:
Het genoemde Programma van Eisen en de daarbij behorende ruimtestaat zijn verwerkt in de wijzigingsregels en bijbehorende toelichting.*
- *Activiteiten RWS:
De activiteiten op de RWS-kavel zijn naar aanleiding van de ingekomen vooroverlegreactie duidelijker bestemd.*
- *Huisvesting RWS in wijzigingsregels:
De huisvesting ten behoeve van RWS is in de wijzigingsregels en bijbehorende toelichting opgenomen. In hoeverre het in de wijzigingsregels opgenomen programma ook volledig zal worden opgenomen in het op te stellen wijzigingsplan is nog afhankelijk van de ruimtelijke studie die in samenwerking met Rijkswaterstaat wordt gedaan.*
- *Kwaliteitseisen:
De toelichting van het bestemmingsplan bevat voor de nieuwe ontwikkellocaties een beschrijving van de bebouwing die binnen het kader van het bestemmingsplan gerealiseerd kunnen worden. De toelichting beschrijft per ontwikkellocatie de belangrijkste stedenbouwkundige motieven en uitgangspunten (zoals bouwhoogtes, rooilijnen, typologie). Daarnaast geeft de toelichting een doorkijk naar de beoogde uitwerking (ambitieniveau, sfeer). Deze worden niet geborgd via het bestemmingsplan maar via het beeldkwaliteitsplan en via afspraken bij gronduitgifte. In het bestemmingsplan zijn geen kwaliteitseisen gespecificeerd. Voor de ontwikkeling van Scheveningen Haven is een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Dit betreft een nadere uitwerking van de welstandsnota. Het deelgebied van Internationale Allure omvat naast de herhuisvesting van Rijkswaterstaat ook de ontwikkeling van een vijfsterrenhotel, een driesterrenhotel, een publiekstrekken voorziening en een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte. Tezamen dienen deze functies vorm te geven aan het gewenste ambitieniveau. In samenwerking met Rijkswaterstaat zal onderzocht worden hoe de herhuisvesting van Rijkswaterstaat hieraan kan bijdragen. De gemeente en Rijkswaterstaat sluiten daartoe een intentieovereenkomst.*
- *Ruimte aan kade:
In de huidige bestemming blijven de twee afmeerplaatsen en de benodigde kaderuimte gehandhaafd. De afmetingen van de toekomstige kade en de mate van openbaarheid van de kade volgen uit het traject van planuitwerking zoals wordt afgesproken in de intentieovereenkomst tussen gemeente en Rijkswaterstaat. Uitgangspunt daarbij is de afmeerplaats voor de twee RWS-schepen en de benodigde ruimte voor laden en lossen. Dit is in de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen.*
- *Openbaarheid kade:*

Zie vorige punt. In de uitwerkingsfase zal onderzocht worden op welke manier de door gemeente gewenste openbaarheid en door RWS gewenste afscherming gecombineerd kunnen worden.

- De op de verbeelding opgenomen maximale bouwhoogte betreft de hoogte van de huidige bebouwing ten opzichte van NAP. In de wijzigingsregels wordt ten behoeve van de nieuwbouw een hoogte van 25 meter ten opzichte van NAP mogelijk gemaakt.*
- Op basis van het vigerende plan was voor het gehele perceel een bouwpercentage opgenomen. Een deel van het perceel kon feitelijk niet bebouwd worden vanwege de aanduiding van de lichtlijnen op de verbeelding. Omdat de lichtlijnen verplaatst moeten worden, zijn deze niet op de verbeelding opgenomen (zie paragraaf 'lichtlijnen' in hoofdstuk 5). Om die reden is ervoor gekozen om het huidige gebouw in een bouwvlak op te nemen. Omgerekend wordt hiermee een bebouwingspercentage van ruim 16% mogelijk gemaakt.*

Lichtlijnen

Bij de verdere uitwerking van het project wordt contact opgenomen met de heer Hofsteede in verband met de lichtlijnen en overige nautische aspecten.

6. Provincie Zuid-Holland

De provincie Zuid Holland heeft op de volgende punten een reactie ingediend.

Water

Met verwijzing naar artikel 11 van onze Verordening Ruimte stellen wij dat het onduidelijk is op welke wijze de bestemming primaire waterkering is uitgewerkt. Het betreffende plangebied ligt grotendeels buitendijks, de waterkering loopt achter dit gebied langs. Voor zover te beoordelen is, is de kering niet als zodanig in het bestemmingsplan opgenomen. Dit dient alsnog plaats te vinden.

Kantoren

In het plan is onvoldoende aangegeven of de opgenomen kantorenontwikkelingen is afgestemd met de regio en of deze ontwikkelingen in overeenstemming is met de meest recente Kantorenstrategie Haaglanden. Dit is in strijd met ons beleid zoals dat is verwoord in artikel 7 van de Verordening Ruimte. U wordt verzocht dat in het ontwerp bestemmingsplan nader te motiveren en te onderbouwen.

In hoofdstuk 5 van de toelichting van het plan is een programma voor het Norfolkterrein en Noordelijk havenhoofd opgenomen. In dat programma is 7.000 m² kantoren ontwikkeling beraamd. Het wordt in het plan niet aangegeven waarvoor en voor wie die 7.000m² kantoor reservering bedoeld is en of dit regionaal is afgestemd. Ook dit dient nader gespecificeerd te worden.

Detailhandel

In meerdere bestemmingen in het bestemmingsplan wordt detailhandel mogelijk gemaakt. Een deel hiervan zal bestaan zijn, een deel nieuw. Een deel heeft betrekking op verplaatsing bestaande supermarkt, zonder dat duidelijk is of deze kan vergroten. In het plan ontbreekt een totaal overzicht van de nieuwe meters, en een onderbouwing daarvan. De in het plan opgenomen mogelijkheden zijn derhalve niet-onderbouwd en een advies van het Regionaal Economisch Overleg (REO) ontbreekt.

Dit is in strijd met artikel 9, lid 4 en lid 5, van onze Verordening Ruimte (VR). Dit artikel schrijft een Distributie Planologisch Onderzoek (DPO) en een advies van het REO voor.

Definities:

De in artikel 1 Begrippen opgenomen punten 1.9 ambacht/ambachtelijk bedrijf en 1.93 perifere detailhandelsbedrijven zijn in strijd met artikel 9, lid 2 van de VR. In punt 1.9 dient detailhandel te worden uitgesloten en punt 1.93 dient in overeenstemming te worden gebracht met artikel 9, lid 2 VR.

Reactie

In reactie op de ingekomen vooroverlegreactie merkt het college het volgende op.

Water

In de verordening is regelgeving opgenomen voor de regionale en primaire waterkeringen. Dit geldt voor de beschermingszone en de kernzone. Voor Scheveningen Haven geldt dat vrijwel het gehele gebied

binnen het bestemmingsplan als waterstaatswerk is aangegeven (door middel van de dubbelbestemming Waarde-Waterstaat). De begrenzing ligt op de Houtrustweg en de Westduinweg. De waterkering loopt verder door het naastgelegen Scheveningen-Dorp (zie paragraaf 4.12 van de toelichting).

Kantoren

Ook voor de gemeente is Scheveningen Haven geen kantoorlocatie. Het bestemmingsplan maakt hier dan ook geen (grootschalige) kantoorontwikkelingen mogelijk. Doelgroep is primair haven-, visserij- en watergebonden bedrijven en kantoren. Een locatie elders in de stad is voor deze doelgroep niet logisch/mogelijk. In het gebied wordt onder andere voorzien in de nieuwbouw voor het (gemeentelijk) havenkantoor, inclusief verkeerscentrale, en uitbreiding van de visserijsector, die ook behoefte heeft aan (ondersteunende) kantoorruimte. Daarnaast worden plannen ontwikkeld voor een zeezeil/watersportcentrum voor de versterking van de watersportambitie van de stad, en behelst bedrijfs- en kantoorruimte. Dit wordt samen met de Watersportverbond ontwikkeld.

Het betreft voor het overige deel kleinschalige gebruikers, deels voor zakelijke dienstverlening of creatieve bedrijvigheid. Dit is door middel van een maximum bruto oppervlak van 250 m² per vestiging in de regels opgenomen. Daardoor past het binnen het beleid van het stadsgewest en de provincie. Tot slot wordt ook ruimte geboden voor transformatie, zoals het voormalige kantoor van Norfolk.

Detailhandel

De reactie van de provincie is gebaseerd op het voorontwerp bestemmingsplan. Inmiddels is het plan al op onderdelen nader gespecificeerd en aangepast. Voor elk van de deelgebieden Norfolk en Noordelijk Havenhoofd wordt ingezet op maximaal 2.000 m² detailhandel. Hiermee speelt de gemeente in op het nieuwe regionale detailhandelsbeleid dat binnenkort wordt vastgesteld. Dit betreft maximum percentages in een gemengde bestemming waar ook andere functies mogelijk zijn. De detailhandel is beperkt tot niet-dagelijks. Uitgangspunt is dat Scheveningen Haven geen wijkwinkelcentrum wordt, maar dat bijzondere concepten zoals de reeds gevestigde nautische detailhandel mogelijk zijn. Bijzondere concepten versterken de kwaliteiten en het karakter van de haven als verblijfsgebied. Het plan heeft, naar onze mening dan ook geen invloed op de stedelijke of regionale detailhandelsstructuur. De verplaatsing van de supermarkt betreft een vertaling van een reeds verleende omgevingsvergunning.

Definities

De definitie van perifere detailhandelsbedrijven is aangepast. De definitie voor ambacht/ambachtelijk bedrijf is geschrapt.

8. Hoogheemraadschap van Delfland

In het kader van de Wet ruimtelijke ordening heeft u het Hoogheemraadschap van Delfland het voorontwerp bestemmingsplan Scheveningen Haven in Den Haag toegezonden. U verzoekt Delfland advies te geven op het concept ontwerpbestemmingsplan.

Advies

Wij verzoeken u om de opmerkingen op de pagina hierna te verwerken in het ontwerpbestemmingsplan en de mer. Onze reactie is beschreven per document. De aangepaste waterparagraaf kunt u aan ons sturen via het watertoetsportaal

(<http://www.hhdelfland.nl/watertoetsportaal/>).

Milieueffectrapportage

Wij verzoeken u in de mer ons belang van de afvalwaterzuiveringsinstallatie Houtrust mee te nemen in de afweging die niet in het Achtergronddocument Water worden opgenomen. De belangen zijn:

- vergunning voor geur
- schoorsteen in het duingebied waardoor de lucht van de zuivering wordt afgevoerd
- vergunning voor geluid
- bereikbaarheid van de zuivering vanaf de Houtrustweg

Toelichting

Wij verzoeken u om op blz. 60 te verwijzen naar de actuele versie van de Handreiking Watertoets voor gemeenten', Delfland 2012. Op blz. 62 onder het kopje 'riolering' verzoeken wij u de informatie aan te vullen met onderstaande:

" De effluentleidingen van awzi Houtrust lopen onder de Houtrustweg naar zee. Na de laatste bebouwing aan de zuidzijde komen de leidingen samen in de 'wisselput' en daarvandaan lopen meerdere leidingen naar zee. De rooilijn van de bebouwing aan de westzijde van het Norfolkterrein dient het leidingtracé vrij te houden ten behoeve van onderhoud en calamiteiten. "

Op blz. 78 wordt de mogelijkheid van een parkeergarage ter plaatse van de visafslagweg beschreven. Wij verzoeken u hieraan toe te voegen dat dit slechts mogelijk is indien het belang van de waterkering niet wordt geschaad. Graven in de zeewering is hier niet mogelijk. Met 'Beach City' wordt extra tijdelijke bebouwing toegevoegd aan de bestaande mogelijkheden. Deze bestemming is niet nader uitgewerkt op de Verbeelding en in de Regels. Beach City is alleen mogelijk indien voldaan wordt aan:

- de Beleidslijn Kust
- Delflands Algemeen Waterkeringenbeleid
- de Strandnota of de Beleidsregel Medegebruik Zeewering. Deze laatste wordt naar verwachting in 2013 vastgesteld waarmee de Strandnota zal komen te vervallen.

Verbeelding

- Op de afbeelding op blz. 6 van het Achtergronddocument Water is te zien dat de begrenzing van de beschermingszone tot voorbij de strekdammen van de haven reikt. Wij verzoeken u dit aan te passen op de verbeelding en indien van toepassing in de verwijzingen hiernaar en/of beschrijvingen hiervan in de Regels en de Toelichting.
- De vlek op de plankaart met de bestemming 'Natuur' ligt ook in de zeewering. Wij verzoeken u daar ook de dubbelbestemming WS-WK weer te geven.
- Bouwhoogten : De bebouwing GD-5 op het noordelijk havenhoofd heeft in de toelichting op blz. 75 een hoogte van 40m. De bebouwing aan de noordzijde van de kom is op de verbeelding weergegeven tot max. 17 meter, in de toelichting (blz. 75) staat het maximum op 40 meter. Op de verbeelding is de bebouwing van het 5-sterrenhotel max. 98 meter, in de Toelichting op blz. 76 wordt een hoogte van max. 90 meter genoemd. Vanwaar deze verschillen?
- De seizoensgebonden bebouwing van Beach City is niet nader aangegeven op de Verbeelding.
- De aanduiding 'stadion' ontbreekt op de verbeelding.
- Ter plaatse van het meest zuidwestelijke bouwblok dient het leidingtracé naar zee vrij te houden ten behoeve van onderhoud en calamiteiten. Wij verzoeken u de breedte van de leidingstroken onder de Houtrustweg zodanig weer te geven dat er aan weerszijden 5 m vrij wordt gehouden en rekening te houden met de diameter van de buis zelf die volgens mijn gegevens 2,8 meter bedraagt.

Achtergronddocument Water

- 4.3.2 noordelijk havenhoofd en beach city op blz. 22:
Wij verzoeken u hier het volgende toe te voegen: "Naar verwachting wordt in 2013 de Beleidsregel Medegebruik Zeewering vastgesteld. Zodra deze is vastgesteld zal de Strandnota komen te vervallen.
- 4.3.6 Houtrustweg.
De rooilijn van de bebouwing aan de westzijde van het Norfolkterrein dient het leidingtracé naar zee vrij te houden ten behoeve van onderhoud en calamiteiten.

Naast advisering in het kader van de watertoets over deze omgevingsvergunning, kan het zo zijn, dat een watervergunning of melding nodig is. Voor meer informatie over deze watervergunning of melding verwijzen wij u naar <http://www.hhdelfland.nl/digitaal-loket/vergunning-melding/>. Voor meer informatie of vragen kunt u terecht bij de contactpersoon, vermeld onderaan het voorblad van deze brief.

Bij brief van 30 mei 2013 heeft het Hoogheemraadschap een nuancering van de bovenvermelde vooroverlegreactie uitgebracht

In het kader van artikel 3.1.1 van de Wet ruimtelijke ordening heeft u het Hoogheemraadschap van Delfland het voorontwerp bestemmingsplan Scheveningen Haven in Den Haag toegezonden. Delfland heeft daarop een reactie gegeven in een brief met kenmerk 1064998 dd. 2 mei 2013.

Op verzoek van zowel de initiatiefnemer als de gemeente sturen wij u hierbij een nuancering van dit advies.

Nuancering advies voor bebouwing ter zeezijde van de huidige visafslag

Op blz. 78 van de Toelichting wordt de mogelijkheid van een parkeergarage ter plaatse van de visafslagweg beschreven. Wij verzoeken u hieraan toe te voegen dat bebouwing hier slechts mogelijk is indien het belang van de waterkering niet wordt geschaad. Graven in de zeewering is in de huidige situatie op basis van vigerend beleid niet mogelijk. Delfland werkt momenteel aan een actualisatie van het beleid voor medegebruik in de zeewering. Delfland is bereid gezamenlijk te onderzoeken op welke wijze ontwikkelingen gerealiseerd kunnen worden die de economische vitaliteit of ruimtelijke kwaliteit van het gebied versterken. Delfland stelt hierbij randvoorwaarden vanuit waterveiligheid.

Zoals u wellicht bekend is, is voor werkzaamheden in de zeewering een watervergunning vereist.

Voor meer informatie over de watervergunning kunt u contact opnemen met de afdeling Regulering & Planadvisering, tel.015-2701888. Voor meer informatie of vragen over de watertoets kunt u terecht bij K. van Etten. Zie hiervoor de contact gegevens zoals vermeld onderaan deze brief.

Reactie

In reactie op de ingekomen vooroverlegreactie merkt het college het volgende op.

Milieueffectrapportage:

Zienswijzen op (de inhoud van) het MER konden in de NRD-fase naar voren worden gebracht. De NRD is inmiddels definitief. Desalniettemin merken wij op dat eventuele vergunningen van de afvalwaterzuiveringsinstallatie Houtrust die (ook) betrekking hebben op de schoorsteen, worden meegenomen in het MER. Daarbij wordt opgemerkt dat de afvalwaterzuivering zelf op een ingevolge de Wet geluidhinder gezonde industrieterrein "AWZI Houtrust" ligt. De geluidruimte die de waterzuivering nodig heeft om in werking te kunnen zijn, is dus geborgd met de geluidruimte die met deze zone is vastgesteld. De waterzuivering ligt buiten het plangebied in kwestie. Het bestemmingsplan heeft daarom geen gevolgen voor de met de voornoemde zone vastgelegde geluidruimte.

Volledigheidshalve merken wij op dat de schoorsteen en ook de afvalwaterzuivering zelf zich buiten het onderhavige plangebied bevinden. Het deel van de Houtrustweg van waar het terrein van de afvalwaterzuivering Houtrust bereikbaar is, is eveneens gelegen buiten het onderhavige plangebied.

Toelichting:

De opmerkingen over de toelichting zijn verwerkt. Hierbij is de later ontvangen nuancering van het standpunt van het Hoogheemraadschap meegenomen.

Verbeelding

- *De begrenzing van de dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering is aangepast.*
- *De dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering is ook opgenomen voor de vlek op de plankkaart met de bestemming 'Natuur'.*
- *De bouwhoogten op de verbeelding zijn opgenomen ten opzichte van NAP. In de toelichting zijn de hoogten zijn opzichte van maaiveld beschreven. Bij de bebouwing op het noordelijk havenhoofd was in de verstuurde versie van het bestemmingsplan abusievelijk de hoogte ten opzichte van maaiveld op de verbeelding opgenomen. Dit is inmiddels aangepast.*
- *De bebouwing van Beach City is mogelijk binnen de bestemming Recreatie (zowel de voorlopige als de permanente bestemming).*
- *De aanduiding 'stadion' is op de verbeelding opgenomen.*

- *De leidingenstroken zijn conform de aangegeven gegevens opgenomen in de dubbelbestemming Leiding – Riool. De leidingenstroken worden beschermd middels de in de dubbelbestemming opgenomen bouwregels en het in de regels opgenomen aanlegvergunningstelsel.*

Achtergronddocument Water:

De aanvulling op paragraaf 4.3.2 van het achtergronddocument Water (dat behoort bij het MER) is verwerkt.

In paragraaf 4.3.6 van het achtergronddocument Water is aangegeven dat de leidingstrook evenwijdig aan de Houtrustweg (waarin zich afvoerleidingen van de afvalwaterzuivering Houtrust bevinden) in het bestemmingsplan als zodanig wordt aangeduid. De leidingenstroken worden beschermd middels de in de dubbelbestemming opgenomen bouwregels en het in de regels opgenomen aanlegvergunningstelsel. Met het Hoogheemraadschap is in eerder overleg afgesproken dat er een damwand wordt geslagen langs de leiding bij de rooilijn van blok 3 (nummering volgens het stedenbouwkundig plan). Vanaf een hoogte van 12 meter kan de leiding worden overkraagd door de bebouwing van de bestemming Gemengd - 1 zodat het Hoogheemraadschap altijd bij de leiding kan voor werkzaamheden.

In deze leidingstrook is geen bebouwing toegestaan, evenmin als een tramlijn. In deze leidingstrook kan onderhoud aan de leidingen plaatsvinden; tevens zijn hier de leidingen bereikbaar in geval van calamiteiten.

11. Veiligheidsregio Haaglanden, Regionale Brandweer

Naar aanleiding van uw verzoek van 4 april 2013 om een advies uit te brengen (in het kader van externe veiligheid) over het concept van het ontwerpbestemmingsplan Scheveningen Haven, te Den Haag kan ik het volgende berichten.

Het plangebied omvat de haven van Scheveningen, inclusief de omgeving van de haven, het Norfolkterrein, de Dr. Lelykade en omgeving, de Kompasbuurt en de locatie van het zendstation van Defensie in het Westduinpark. Naast het actualiseren van de huidige geldende bestemmingsplannen, wordt een grootschalige gebiedsontwikkeling mogelijk gemaakt van het voormalige Norfolkterrein, het zuidelijk havenhoofd, het gebied rond de Kom en het noordelijk havenhoofd. Door deze ontwikkeling neemt de bevolking binnen het plangebied toe.

De ontwikkelingen omvatten onder andere: woningen, visbedrijvigheid, leisure, winkels, horeca, kantoren, hotels, wellness, maatschappelijke functies, een beach stadion, bedrijven, voorzieningen en een verbinding tussen het noordelijke en zuidelijke havenhoofd voor voetgangers en fietsers. Naast huidige situatie en de ontwikkelingen vinden in het plangebied en de omgeving meerdere malen per jaar grootschalige evenementen plaats.

Externe veiligheid

In het kader van fysieke en externe veiligheid is het plangebied en de directe omgeving door de Veiligheidsregio Haaglanden (VRH) beschouwd op de aanwezigheid van risicobronnen, zoals:

- Transportroutes gevaarlijke stoffen, inclusief het transport door buisleidingen;
- Inrichtingen waarop het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van toepassing is.

Geconstateerd is dat het plangebied niet in het invloedsgebied ligt van transportroutes gevaarlijke stoffen, buisleidingen of objecten waarop het Besluit externe veiligheid inrichtingen van toepassing is.

Bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen

Zowel voor de bereikbaarheid en bestrijdbaarheid van 'dagelijkse incidenten', zoals brand of wateroverlast, als voor omvangrijke incidenten bij bijvoorbeeld grootschalige evenementen, is het van belang dat de bereikbaarheid voor de hulpdiensten en bluswatervoorzieningen voldoende zijn. (Voor de bereikbaarheid voor de hulpdiensten en de bluswatervoorzieningen is door Brandweer Nederland de 'Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid' ontwikkeld (november 2012)). Naast deze

handreiking zijn in het 'Programma van Eisen Inrichting Openbare Ruimte' uit het 'Handboek Openbare Ruimte' ook eisen opgenomen waaraan de bereikbaarheid voor de hulpdiensten moeten voldoen.)

De grootschalige gebiedsontwikkeling die met het bestemmingsplan Scheveningen Haven wordt mogelijk gemaakt, is van grote invloed op de bereikbaarheid voor de hulpdiensten en bluswatervoorzieningen.

Beide aspecten zijn voor het plangebied grote aandachtspunten, onder andere door de aanwezigheid van één toegangsweg richting het 'Zuidelijk Havenhoofd' in de huidige situatie en het autoluw maken van verschillende deelgebieden. Ook de locaties van de bluswatervoorzieningen binnen het plangebied behoeven nadere aandacht. Daarnaast is gedetailleerdere informatie van de objecten binnen het plangebied van belang, waarop de bereikbaarheid voor de hulpdiensten en bluswatervoorzieningen mogelijk moeten worden afgestemd.

A. Geadviseerd wordt om voor de bereikbaarheid voor de hulpdiensten en bluswatervoorzieningen contact op te nemen met de afdeling Risicobeheersing van de locatie Den Haag van de VRH. Op dat moment kunnen concretere maatregelen worden geadviseerd waarmee deze aspecten verbeterd kunnen worden.

Tot slot

De genoemde maatregel wordt in het kader van art. 10 van de Wet veiligheidsregio's geadviseerd. Ook is het belangrijk dat in de verdere uitwerking van het plangebied, zoals de bouwplannen, specifiek wordt gekeken naar de brandveiligheid. Hiervoor kunnen extra maatregelen benodigd zijn.

Reactie

Naar aanleiding van bovengenoemde vooroverlegreactie is contact opgenomen met de afdeling Risicobeheersing van de VRH. De VRH wordt bij de verdere uitwerking van het project betrokken in verband met de bereikbaarheid voor de hulpdiensten en bluswatervoorzieningen. Vanzelfsprekend wordt ook bij de verdere uitwerking nader gekeken naar de brandveiligheid. Ook daarbij wordt de VRH betrokken.

13. HTM

Naar aanleiding van de door u geboden mogelijkheid tot het geven van commentaar op het concept ontwerp-bestemmingsplan Scheveningen Haven, ex art. 3.1.1 Bro, deel ik u het volgende mee.

In het kader van Netwerk RandstadRail wordt het tracé van tram 11 opgewaardeerd. Eén van de consequenties hiervan is dat de halte 'Statenlaan', richting Scheveningen Haven, verplaatst wordt naar de overzijde van de kruising en tegenover de halte in de andere richting komt te liggen.

Daarnaast wordt in het kader van een mogelijke lijnwisseling een dubbelsporige aansluiting van de sporen in de Statenlaan op die van lijn 11 onderzocht en -in het verlengde hiervan- het huidige eindpunt op de Statenlaan verlegd naar de Doomstraat, inclusief passeerspoor. In het voorliggende bestemmingsplan zijn deze ontwikkelingen niet mogelijk, zonder aanpassing van de groenbestemming ter hoogte van de halte.

Daarnaast valt op dat het huidige tracé van tram 11 wel correct in het plan is opgenomen, maar dat de huidige sporen op de Doomstraat ontbreken, op de kaart en in de regels. Hierbij wel met de kanttekening dat de in art. 29.2.2 genoemde maximale masthoogte van 5m onvoldoende is voor de HTM-bovenleidingmasten: deze zijn max. 12m.

Tot slot: in de toelichting wordt gesproken over een reservering voor een tramverbinding met het Norfolkterrein, maar in de regels en op de kaart is deze reservering niet opgenomen. Graag zie ik deze reservering ook terug op de plankaart en in de regels, gelet op de wens deze binnen 10 jaar te realiseren.

Verder geeft het plan geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Reactie

In reactie op de ingekomen vooroverlegreactie merkt het college het volgende op.

Dubbelsporige aansluiting nabij Statenlaan

Naar verwachting zal in de komende jaren onderhoud aan het spoor van lijn 17 aan de Statenlaan moeten worden gepleegd. Het voornemen is om direct een verbinding tussen het spoor van lijn 17 en lijn 11 te leggen, waarbij de tramhalte van lijn 11 aan de Doomstraat voorbij de kruising met de Statenlaan komt te liggen in plaats van het einde van de Van Boetzelaerlaan. Deze verbinding is nodig als tramlijn 11 naar het Norfolkterrein wordt verlegd en het bestaande eindpunt van lijn 11 door tramlijn 17 zal worden gebruikt. Verder maakt deze verbinding ook in de huidige situatie het netwerk robuuster om in geval van stremmingen, calamiteiten en evenementen te kunnen uitwijken en om naar de haven en het strand door te kunnen rijden.

Op dit moment zijn er verder geen veranderingen in het lijnennet tot 2023 te verwachten. In de referentiesituatie (MER Scheveningen-Haven) wordt uitgegaan van dezelfde OV-bediening als in de huidige situatie.

Sporen Doornstraat

De sporen op de Doomstraat zijn naar aanleiding van de reactie van de HTM op de verbeelding opgenomen. Voor bouwwerken, geen gebouw zijnde rechtstreeks ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer is een maximale bouwhoogte van 15 meter opgenomen.

Tramverbinding Norfolkterrein

Voor de tramverbinding met het Norfolkterrein is een wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan opgenomen. Dat wil zeggen dat burgemeester en wethouders na het in werking treden van het bestemmingsplan de bestemmingen kunnen wijzigen zodat de tramverbinding mogelijk wordt gemaakt. De wijzigingsbevoegdheid is begrensd door een op de verbeelding aangegeven gebied en de daarbij behorende wijzigingsregels.

7.2 Vooroverleg maatschappelijke partners / informele consultatie

Bij de totstandkoming van het concept ontwerp bestemmingsplan is een informele consultatiefase georganiseerd. Op 17 april 2013 is hiertoe een informatieavond gehouden voor de bij het bestemmingsplan betrokken maatschappelijke organisaties. De volgende organisaties waren daarvoor uitgenodigd:

- Stichting Duinbehoud;
- Haagse vogelbescherming;
- Stichting Het Zuid Hollands Landschap;
- Haags Monumentenplatform;
- Stichting Vrienden van Den Haag;
- Stichting Boog;
- Gezamenlijke Scheveningse bewonersorganisaties;
- Stichting Wijkoverleg Scheveningen Dorp;
- Bewonerscommissie Zeerust Scheveningen;
- Stichting Wijkoverleg Statenkwartier;
- De heer H. van Dussen (Boulevard)
- Bewonersorganisatie Havenkwartier;
- Stichting Wijkberaad Duindorp;
- Wijkvereniging de Vogelwijk;
- GO! Scheveningen kuststrook;

- Stichting Marketing Scheveningen;
- Kamer van Koophandel;
- Internationaal Topzeil Centrum;
- Algemene Vereniging voor Natuurbescherming;
- Stichting Gemeentemuseum Den Haag;
- Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij;
- Belangenvereniging Schevenings Havengebied (BSH)
- Klankbordgroep Scheveningen Haven
- Vereniging van Strandexploitanten (Noorderstrand, Scheveningen)
- Zuiderstrand vereniging (Zuiderstrand, Kijkduin)
- Concire (Vispact)
- United Fish Auction (Vispact)

Tijdens de goedbezochte informatieavond hebben vertegenwoordigers van de gemeente een presentatie over de uitgangspunten van het bestemmingsplan gegeven en was veel ruimte voor de aanwezigen om vragen te stellen. In de periode na de informatieavond zijn de aanwezigen in de gelegenheid gesteld om een eerste reactie te geven op het concept ontwerp bestemmingsplan. Deze paragraaf bevat deze reacties en een reactie daarop. Hiermee wordt invulling gegeven aan het bepaalde in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening waarin is opgenomen dat een bestemmingsplan een beschrijving bevat van de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn betrokken. Tijdens de formele fase van het bestemmingsplan wordt het ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegd. Een ieder kan dan zijn of haar zienswijze kenbaar maken. De ingekomen zienswijzen en de reacties daarop worden opgenomen in het bij het bestemmingsplan behorende raadsvoorstel.

De volgende partijen hebben gebruik gemaakt van de informele consultatiefase:

- Zoutwater BV
- Vispaleis en Havenpaleis
- Investio B.V.
- Van der Zwan & Zn.
- Kantine Visafslag
- Malherbe Groep
- Duinbehoud
- Queenstaete II
- Bewonersorganisaties langs de kust
- Wijkvereniging Vogelwijk
- Algemene Vereniging voor Natuurbescherming
- Bewonersorganisatie Havenkwartier
- Frank Vrolijk Antieke Bouwmaterialen
- Van Cromvoirt namens Simonis
- Belangenvereniging Scheveningen Haven
- WOS
- JM Snacks
- Ceres Projecten (Vestia)
- United Fish Auction (Vispact)
- Jaczon B.V.

I. Zoutwater B.V.

In het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) ontvangt u

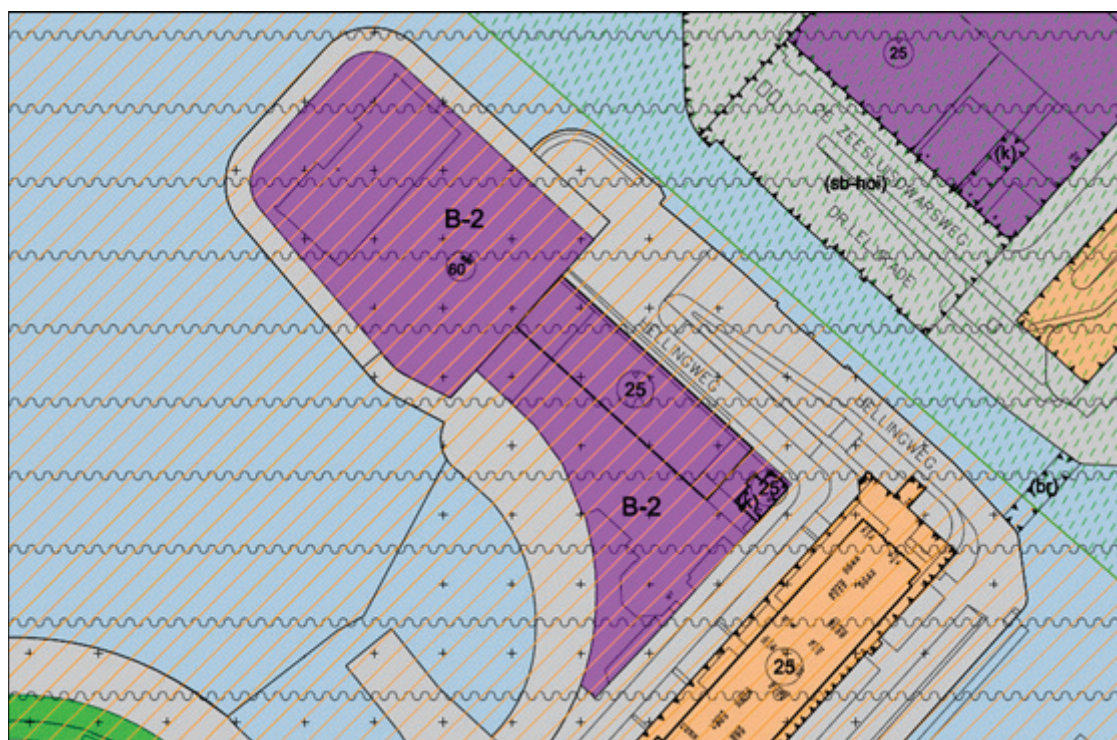
hierbij onze reactie op het concept van het ontwerp-bestemmingsplan Scheveningen Haven.

Wij zijn eigenaar van diverse appartementen aan de Hellingweg (zie bijlage), tevens bekend als recreatieappartementen Waterfront in het Nautisch Centrum. Deze objecten vallen binnen het gebied voor het nieuw op te stellen bestemmingsplan.

Na bestudering van het concept ontwerp-bestemmingsplan Scheveningen Haven kunnen wij u het volgende melden.

Allereest zijn wij verheugd te constateren dat het Nautisch Centrum de bestemming “Gemengd-2” heeft gekregen. De gronden binnen deze bestemming zijn bedoeld voor o.a. wonen, met de kanttekening dat wonen in de eerste bouwlaag niet mogelijk is. Daarnaast zijn ook recreatieappartementen mogelijk. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan onze wens de bestaande recreatieappartementen als volwaardige woningen te bestemmen. Wij gaan ervan uit dat u deze bestemming handhaaft bij de uiteindelijke vaststelling van het bestemmingsplan.

Daarnaast zien wij ook enkele omissies in het plan die wij hier aan de kaak willen stellen. Zo liggen aan de Kom, tegenover het noordelijk deel van het Nautisch Centrum, enkele bedrijven die de bestemming “Bedrijf-2” hebben gekregen.



We zien dat het meest westelijk gelegen deel van het terrein hier enkel een maximum bebouwingspercentage heeft gekregen van 60%, maar geen bouwvlak en geen maximale bouwhoogte. Het is nu dus ongewis welke bouwhoogte hier aangehouden moet worden.

Op dit moment staat er een gebouw op het terrein en wij verwachten dan ook dat dit gebouw conservatief bestemd wordt. In het kader van rechtszekerheid verzoeken wij u de bouwhoogte van het bestaande gebouw op te nemen, al dan niet gepaard met een bouwvlak.

Het middendeel is ook bestemd als Bedrijf-2 en heeft een bouwvlak gekregen met een maximale bebouwingshoogte van 25 meter. In de toelichting van het bestemmingsplan is te lezen dat hier het nieuwe zeilcentrum gepland is. Vanuit het stedenbouwkundig plan worden hier nog randvoorwaarden aangegeven die duiden op een relatie met het Nautisch Centrum. Aangegeven wordt dat “het gebouw bestaat uit twee delen met verschillende bouwhoogtes. Aan de kant van het Nautische Centrum is de maximale bouwhoogte 12 meter (de hal voor bootopslag). De maximale bouwhoogte van het overige deel is 20 meter.” Dit is echter niet overgenomen in het concept ontwerp-bestemmingsplan. Wij verzoeken u de maximale bouwhoogte aan te passen aan de stedenbouwkundige uitgangspunten en duidelijkheid te geven middels een hoogtescheidingslijn vanaf welk punt er 20 meter hoog gebouwd mag worden.

Het bestaande 'Esso huisje' aan de Hellingweg 123 is bestemd als Bedrijf-2 met de functieaanduiding

'kantoor'. De maximale bouwhoogte hier is ook 25 meter, wat in het licht van bovenstaande nog meer bevreemdt. Aangezien er stedenbouwkundig al rekening wordt gehouden met het nieuwe zeilcentrum in relatie tot de (recreatie)woningen in het Nautisch Centrum, lijkt het niet meer dan logisch om het bestaande gebouw hier te beperken in haar bouwmogelijkheden tot hetgeen nu gebouwd is. Het is uit het oogpunt van woon- en leefklimaat niet acceptabel om hier een bouwwerk van 25 meter hoog te mogen bouwen. Wij verzoeken u de maximale bouwhoogte dan ook terug te brengen tot de bestaande hoogte van het gebouw.

Graag vernemen wij van u of dit bezwaar op de juiste wijze is ingediend en zo nee, hoe dit dan wel moet gebeuren.

Reactie

In reactie op de ingekomen vooroverlegreactie merkt het college het volgende op.

Het is inderdaad de inzet van dit bestemmingsplan om ter plaatse van het Nautisch Centrum tevens een woonbestemming toe te staan. Volledigheidshalve merken wij op dat hiervoor wel eerst een procedure hogere grenswaarde in het kader van de Wet geluidhinder moet worden doorlopen.

Westelijk deel van het terrein uitsluitend bebouwingspercentage, geen bouwhoogte

In het ontwerp bestemmingsplan is dit aangepast: naast een bebouwingspercentage is een bouwhoogte aangegeven. De bouwhoogte is overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan en bedraagt 25 meter plus NAP. Er is geen bouwvlak aangegeven omdat het bebouwingspercentage betrekking heeft op het gehele bestemmingsvlak.

Bouwhoogte Zeilcentrum

In het conceptontwerp bestemmingsplan was op de verbeelding voor deze locatie uitgegaan van de bouwhoogte uit het vigerende bestemmingsplan (25 meter). In het ontwerp bestemmingsplan is de bouwhoogte aangepast in overeenstemming met het vastgestelde stedenbouwkundig plan voor Scheveningen Haven waar deze locatie deel van uitmaakt. De bouwhoogte aan de zijde van het Nautisch Centrum bedraagt 12 meter ten opzichte van maaiveld (circa 18 meter ten opzichte van NAP).

Goot- en bouwhoogte Esso huisje

In het conceptontwerp bestemmingsplan was de bouwhoogte op deze locatie overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan. Naar aanleiding van deze en overige vooroverlegreacties is ervoor gekozen om dit aan te passen en de goot- en bouwhoogte te bestemmen in overeenstemming met de feitelijk bestaande situatie.

II. Vispaleis en Havenpaleis

Ik heb het concept ontwerp bestemmingsplan Scheveningen Haven gezien en van onze twee viswinkels op de Dr Lelykade, Vispaleis en Havenpaleis zie ik niks meer van terug, mocht het zo zijn dat deze twee winkels inderdaad niet in het bestemmingsplan zijn meegenomen dan dit bezwaar.

Kunt u mij (gemeente Den Haag) hier informatie over geven want we zouden het prettig vinden dat we gewoon kunnen blijven bestaan.

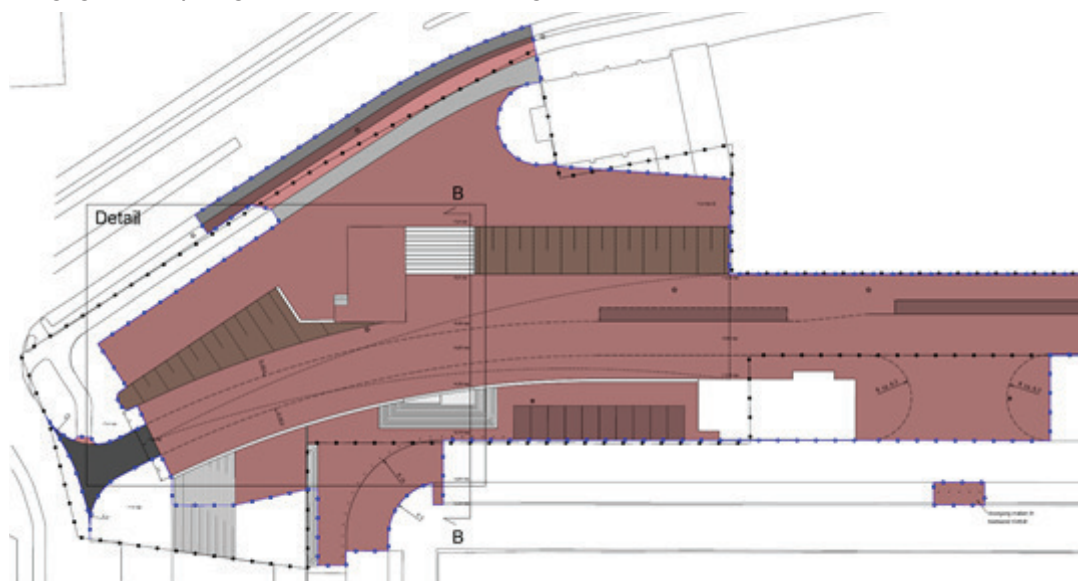
Reactie

In reactie op de ingekomen vooroverlegreactie merkt het college het volgende op.

Vispaleis

Vanwege de realisatie van De Havenmeester komt de helling tussen de Westduinweg en de Dr. Lelykade te vervallen. Uit oogpunt van de bereikbaarheid van de Dr. Lelykade is het noodzakelijk om op een tweetal andere locaties een nieuwe ontsluiting te realiseren. Het gaat daarbij om het in twee richtingen openstellen van de Van Bergenstraat tussen de Westduinweg en de Dr. Lelykade en de realisatie van een nieuwe hellingbaan tussen de Dr. Lelykade landzijde en Schokkerweg (eenrichtingsverkeer voor auto's van Dr. Lelykade richting Schokkerweg). Deze hellingbaan komt in het

verlengde te liggen van de rijbaan die tussen het Paviljoen Damen (Havenpaleis) en de nieuwbouw van De Havenmeester ligt (zie onderstaande afbeelding). Om deze hellingbaan mogelijk te maken, kan het Vispaleis niet op deze locatie blijven bestaan. Het Vispaleis is dan ook niet in het bestemmingsplan opgenomen. Het Vispaleis heeft een standplaatsvergunning en valt hiermee in categorie B zoals aangegeven in paragraaf 6.4 van de toelichting.



Havenpaleis

Het Havenpaleis is opgenomen in het gebied ter hoogte van de Dr. Lelykade met de functieaanduiding 'specifieke vorm van horeca – paviljoens'. Ter plaatse van deze aanduiding is de realisatie van 7 paviljoens onder voorwaarden toegestaan. Deze voorwaarden zijn opgenomen in de bestemming 'Verkeer – verblijfsstraat'. Het Havenpaleis is dus opgenomen in het bestemmingsplan.

III. Investio B.V.

In het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) ontvangt u hierbij onze reactie op het concept van het ontwerp-bestemmingsplan Scheveningen Haven.

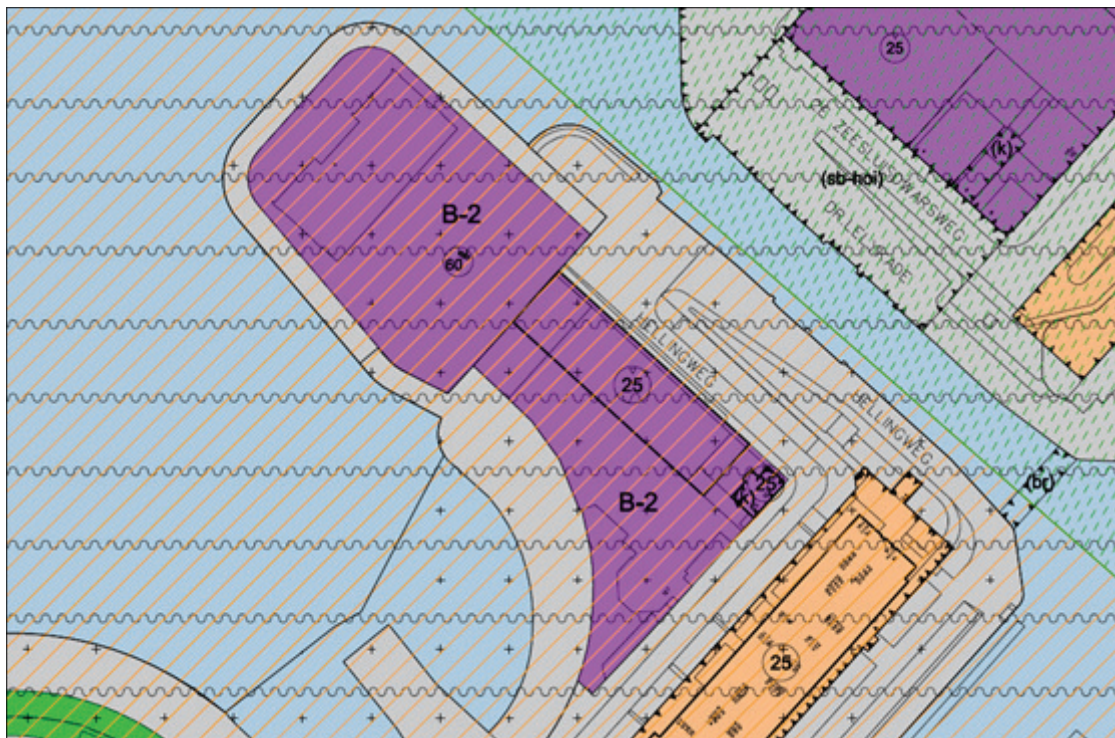
Wij zijn eigenaar van: de appartementsrechten gelegen aan de Hellingweg 2383 WG 's-Gravenhage, nummers: 18b, 18c, 16, 6b, 34, 36a, 22a, 10, 24b, 26a, 40a, 12b, 12, 12a, 30a, en 40b en de onderappartementsrechten gelegen aan de Hellingweg 2383 WG 's-Gravenhage nummers 69, 70, 71, 73, 81, 84, 96, 107, 109, 112, 116, 121, 123, 124, 128, en 129 tevens bekend als hotelappartementen Waterfront. Deze objecten vallen binnen zowel het gebied waar het MER voor wordt opgesteld, als voor het gebied voor het nieuw op te stellen bestemmingsplan.

Na bestudering van het concept ontwerp-bestemmingsplan Scheveningen Haven kunnen wij u het volgende melden.

Allereest zijn wij verheugd te constateren dat het Nautisch Centrum de bestemming "Gemengd-2" heeft gekregen. De gronden binnen deze bestemming zijn bedoelt voor o.a. wonen, met de kanttekening dat wonen in de eerste bouwlaag niet mogelijk is.

Daarnaast zijn ook recreatieappartementen mogelijk. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan onze wens de bestaande recreatieappartementen als volwaardige woningen te bestemmen. Wij gaan ervan uit dat u deze bestemming handhaaft bij de uiteindelijke vaststelling van het bestemmingsplan.

Daarnaast zien wij ook enkele omissies in het plan die wij hier willen benadrukken. Zo liggen aan de Kom, tegenover het noordelijk deel van het Nautisch Centrum, enkele bedrijven die de bestemming "Bedrijf-2" hebben gekregen.



We zien hier dat de meest westelijk gelegen deel van het terrein hier enkel een maximum bebouwingspercentage heeft gekregen van 60%, maar geen bouwvlak en maximale bouwhoogte. Het is nu dus ongewis welke bouwhoogte hier aangehouden moet worden. Op dit moment staat er een gebouw op het terrein en wij verwachten dan ook dat dit gebouw conservatief bestemd wordt. In het kader van rechtszekerheid verzoeken wij u de bouwhoogte van het bestaande gebouw op te nemen, al dan niet gepaard met een bouwvlak.

Het middendeel is ook bestemd als Bedrijf-2 en heeft een bouwvlak gekregen met een maximale bebouwingshoogte van 25 meter. In de toelichting van het bestemmingsplan is te lezen dat hier het nieuwe zeilcentrum gepland is. Vanuit het stedenbouwkundig plan worden hier nog randvoorwaarden aangegeven die duiden op een relatie met het Nautisch Centrum. Aangegeven wordt dat "het gebouw bestaat uit twee delen met verschillende bouwhoogtes. Aan de kant van het Nautische Centrum is de maximale bouwhoogte 12 meter (de hal voor bootopslag). De maximale bouwhoogte van het overige deel is 20 meter." Dit is echter niet overgenomen in het concept ontwerpbestemmingsplan.

Wij verzoeken u de maximale bouwhoogte aan te passen aan de stedenbouwkundige uitgangspunten en duidelijkheid te geven middels een hoogtescheidingslijn vanaf welk punt er 20 meter hoog gebouwd mag worden. Het bestaande 'Esso huisje' aan de Hellingweg 123 is bestemd als Bedrijf-2 met de functieaanduiding 'kantoor'. De maximale bouwhoogte hier is ook 25 meter, wat in het licht van bovenstaande nog meer bevreemdt. Aangezien er stedenbouwkundig al rekening wordt gehouden met het nieuwe zeilcentrum in relatie tot de (recreatie)woningen in het Nautisch Centrum, lijkt het niet meer dan logisch om het bestaande gebouw hier te beperken in haar bouw mogelijkheden tot hetgeen nu gebouwd is. Het is uit het oogpunt van woon- en leefklimaat niet acceptabel om hier een bouwwerk van 25 meter hoog te mogen bouwen. Wij verzoeken u de maximale bouwhoogte dan ook terug te brengen tot de bestaande hoogte van het gebouw.

Reactie

In reactie op de ingekomen vooroverlegreactie merkt het college het volgende op.

Het is inderdaad de inzet van dit bestemmingsplan om ter plaatse van het Nautisch Centrum tevens een woonbestemming toe te staan.

Westelijk deel van het terrein uitsluitend bebouwingspercentage, geen bouwhoogte

In het ontwerp bestemmingsplan is dit aangepast: naast een bebouwingspercentage is een bouwhoogte aangegeven. De bouwhoogte is overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan en bedraagt 25 meter plus NAP. Er is geen bouwvlak aangegeven omdat het bebouwingspercentage betrekking heeft op het

gehele bestemmingsvlak.

Bouwhoogte Zeilcentrum

In het conceptontwerp bestemmingsplan was op de verbeelding voor deze locatie uitgegaan van de bouwhoogte uit het vigerende bestemmingsplan (25 meter). In het ontwerp bestemmingsplan is de bouwhoogte aangepast in overeenstemming met het vastgestelde stedenbouwkundig plan voor Scheveningen Haven waar deze locatie deel van uitmaakt. De bouwhoogte aan de zijde van het Nautisch Centrum bedraagt 12 meter ten opzichte van maaiveld (circa 18 meter ten opzichte van NAP).

Goot- en bouwhoogte Esso huisje

In het conceptontwerp bestemmingsplan was de bouwhoogte op deze locatie overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan. Naar aanleiding van deze en overige vooroverlegreacties is ervoor gekozen om dit aan te passen en de goot- en bouwhoogte te bestemmen in overeenstemming met de feitelijk bestaande situatie.

IV. Van der Zwan & Zn.

Als bedrijf gevestigd op Landhoofd C en dus als direct betrokkene en belanghebbende geven wij hierbij onze zienswijze op het concept bestemmingsplan zoals dat momenteel voorligt en dan specifiek voor het gebied dat bekend staat als De Kom.

In de afgelopen maanden hebben wij, tezamen met de Malherbe Groep, onze nieuwbouwplannen voor een Zeilcentrum en bedrijfs- en kantoorruimte op Landhoofd C bij de Gemeente gepresenteerd. Helaas is de omschrijving op pagina 84 van het concept bestemmingsplan niet helemaal conform de concrete plannen zoals wij deze binnenkort ten uitvoer willen gaan brengen.

Graag zien wij de omschrijving van onze voorgenomen activiteiten in dit gebied aangepast in uw bestemmingsplan zodat de plannen ook conform onze besprekingen/ presentaties uitgevoerd kunnen worden en hierover in een later stadium geen ongewilde discussies en vertraging ontstaan.

A.

Op pagina 84 staat onder het kopje Zeilcentrum het volgende:

“Om versnippering te voorkomen is het gewenst beide ontwikkelingen te clusteren binnen een gebouwencomplex”. In onze huidige plannen is er bewust een ruimte van 4 – 6 meter open gehouden tussen het zeilcentrum en de bedrijfsbebouwing op de aangrenzende kavel. Formeel is er geen sprake van een gebouwencomplex en zullen de gebruikers, functies en eigenaren van beide gebouwen ook geheel verschillend zijn. Bovendien, mochten de huidige plannen onverhoopt niet doorgaan, vormt deze zinsnede een te grote beperking op de mogelijkheden om op de individuele kavels iets nieuws te ondernemen. Dit kan een remmende werking hebben op de ontwikkeling van het hele gebied. Wij stellen dan ook voor deze zinsnede te laten vervallen.

B.

Op pagina 84 staat onder het kopje Zeilcentrum het volgende:

“Op de naastgelegen bedrijfskavel wordt rekening gehouden met een uitbreiding van maximaal 900m2 kantoor en maximaal 900m2 opslagloods”. Deze gegevens zijn niet conform de plannen die wij de afgelopen maanden bij de Gemeente gepresenteerd hebben. Onze plannen voorzien in 1800m2 additionele bedrijfsruimte en 1200m2 additionele kantoorruimte op de kavel Hellingweg 5. Wij verzoeken u nadrukkelijk om ten minste deze waardes in de omschrijving van het bestemmingsplan op pagina 84 op te nemen. Alleen dan kunnen wij de voorgenomen en gepresenteerde bouwplannen ten uitvoer brengen.

C.

Op pagina 84 staat onder het kopje Zeilcentrum het volgende:

“Aan de Kom is een Zeilcentrum voorzien met bedrijfsruimte voor nautische organisaties en zeilsportorganisaties”. Dat is op dit moment grotendeels juist. Dit Zeilcentrum wordt met name gebouwd om de Nederlandse zeilploeg te accommoderen. Echter, mocht de Nederlandse zeilploeg over een aantal jaren besluiten om naar elders te verhuizen dan zal het onmogelijk zijn om voor dit gebouw een gelijksoortige gebruiker te vinden. Zoveel zeilsportorganisaties of nautische organisaties

zijn er niet. Derhalve zouden wij zeer gebaat zijn bij een ruimere omschrijving bijvoorbeeld door de toevoeging “.....zeilsportorganisaties of andere al dan niet haven/zeegebonden organisaties of bedrijfsactiviteiten”. Ook hier geldt dat als onverhoopt de Nederlandse zeilploeg besluit niet te verhuizen naar deze locatie alle ontwikkelingen geremd worden door de beperkte doelomschrijving van de locatie. Door een ruimere omschrijving wordt de kans op een goede en permanente benutting van de kavel groter. We willen uiteraard nooit meer in een situatie terecht komen zoals deze momenteel is.

Wij willen u bij voorbaat danken voor het doorvoeren van de wijzigingen en zien uit naar de verwezenlijking van onze plannen op korte termijn. Voor nadere informatie over onze zienswijze of onze voorgenomen en gepresenteerde plannen kunt u uiteraard ook met ondergetekende contact opnemen. Bijgevoegde brief hebben wij vandaag per reguliere post aan u verstuurd.

Reactie

In reactie op de ingekomen vooroverlegreactie merkt het college het volgende op.

A. Naar aanleiding van de vooroverlegreactie is de betreffende zin in de toelichting van het conceptontwerp bestemmingsplan komen te vervallen.

B. De toelichting op p. 84 heeft betrekking op het Zeilcentrum. Om misverstanden te voorkomen is de omschrijving van het (maximale) programma op de naastgelegen bedrijfskavel op deze plek vervallen.

C) In de regels van de bestemming Bedrijf – 2 is opgenomen dat de volgende functies zijn toegestaan:

- bedrijven in de categorieën 1 en 2 uit de Staat van bedrijven op Bedrijventerreinen;*
- bedrijfsverzamelgebouw;*
- dienstverlening;*
- sportvoorzieningen, waaronder mede wordt verstaan de daarbij behorende opslag en kantoor en aan de sportvoorziening gerelateerde horeca.*

De bestemming is derhalve ruimer dan na het lezen van de toelichting kan worden verondersteld. De toelichting is hier op aangepast. Deze locatie heeft in het ontwerp-bestemmingsplan de bestemming GD-7 gekregen.

V. Kantine Visafslag

Graag wil ik reageren op het in ontwerp bestemmingsplan Scheveningen Haven.

Ik heb vragen voor mijn functie bepaling in het concept bestemmingsplan Scheveningen Haven.

Momenteel lijkt mij de bijhorende indeling en omschrijving ingewikkeld en om latere discussies te voorkomen lijkt mij een aanpassing zinvol.

Allereerst een uitleg wat momenteel de situatie is.

De huidige functie van Kantine Visafslag is twee ledig. Aan de ene kant ondersteunen wij de horeca functie van de visafslag en zijn wij elke ochtend open om aan de kopers lichte horeca te ondersteunen al worden zo nu en dan ook alcohol geschonken aan de vissers die net binnen zijn gevaren. Na de afslag en is deze structureel vroeg afgelopen en wordt onze ruimte daarna te beschikking gesteld aan de zakelijke markt. Dit kan zijn voor vergaderingen, presentaties, fusies tussen afdelingen, bijhorende lunches en later op de middag borrel momenten. Ook wordt aansluitend wel eens gekozen voor een diner of gaat deze voorafgaand aan bijvoorbeeld een afscheidsfeest van bijvoorbeeld een directie lid. Klanten zijn veelal ministeries, of afdelingen van de Gemeente Den Haag maar ook verenigingen of stichtingen weten ons te vinden. Natuurlijk ook uit de maritieme en vissector is er vraag naar onze locatie. De mijnzaal - de veilingzaal de naastgelegen ruimte - wordt vaak in combinatie met vergaderingen of plenaire sessies gebruikt. Ook wat betreft de ruimte van de mijnzaal kan in mijn optiek meer in het bestemmingsplan geschreven worden.

Trent;

De aanwezige handelaren op de visafslag is afnemend dit omdat er steeds meer via het internet gehandeld wordt. De horeca ochtend omzet is laag en dalend en kan net de kosten van personeel en dergelijke dekken.

In het weekend is vaak de vraag vanuit de particuliere sector en vinden er bij ons trouwfeesten

gecombineerd met diner plaats. Ook worden wij als trouwlocatie gebruikt al zijn we geen officiële trouwlocatie en geschied dit op aanvraag. Ook worden er andere feesten door particulieren verzorgd.

De wens is wel om in de toekomst meer de deuren te kunnen openen voor het publiek. Dagelijks is het voor lokale bewoners nog steeds een onontdekte plek en vinden zij het jammer dat een publieke functie voor hen niet beschikbaar is.

Een Café Restaurant functie zou dit gat kunnen opvullen. Ik denk vooralsnog dat een weekend exploitatie haalbaar is. Dit met een combinatie met een podium voor Haagsche cultuur en kunst. In de trent van...Denk bijvoorbeeld aan het evenement Schrijvers aan Zee van een paar jaar geleden, welke door Louis Hueber destijds was georganiseerd.

Voor impressies verwijst ik u naar; <https://www.dropbox.com/sh/982r7oleb42hr3s/r0C-OfPGY1>

Zoals ik het concept Bestemmingsplan Scheveningen Haven lees;

Ik lees dat we vallen onder bedrijf B-1

Onder Artikel 3 Bedrijf-1 vallen wij onder 3.1-d;

d. een aan de bedrijven gerelateerde recreatie-inrichting, zoals nader omschreven in het derde lid,
Het derde lid;

3.3 Specifieke gebruiksregels onder e staat;

e. de aan de bedrijven gerelateerde recreatie-inrichting mag een educatieve functie, een bijeenkomstfunctie, bijhorende ondergeschikte horeca in de categorie licht en middelzwaar en onderschikt detailhandel bevatten.

Hier stuit ik op de voor mij eerste onduidelijkheid. Zijn wij de recreatie inrichting of zijn wij in dit geval de ondergeschikte horeca? Welke komt eerst?

Op pag14 1.70 staat onder 1. bij ondergeschikte horeca dat het niet groter mag zijn dan 25% van het bruto oppervlakte, tevens onder 2. de openingstijden gebonden aan de hoofdfunctie zijn en onder 3. het schenken van alcohol niet is toegestaan, tenzij uit de bestemmingsomschrijving blijkt dat dit wel is toegestaan.

In het geval dat wij zoals in 3d de recreatie inrichting zijn dan zou volgen dat het oppervlakte van de horeca activiteiten 25% hiervan mogen bedragen. Dit komt niet overeen met de huidige bedrijfsvoering.

Onder 3 wordt wbt het schenken van alcohol gewezen op ander bestemmingsomschrijving. Op pag 23 in het derde lid onder e. bijhorende ondergeschikte horeca in de categorie licht en middelzwaar...

Op pag 13 en 14 zijn de categorie licht en middelzwaar welke dan voor ons voor toepassing zouden zijn.

Deze komen idd met ons huidige functie overeen maar het lijkt wel dat je in een cirkel leest aangezien terug naar de regels wordt verwezen. Ook hier vind ik het onduidelijk verwezen.

Graag verneem ik van u wanneer we kunnen afspreken om onduidelijkheden in de toekomst te voorkomen.

Ook wellicht een gesprek over meer zaken wat betreft de functie van het gebouw.

Tevens zie ik graag een ontvangstbevestiging van deze mail.

Reactie

In reactie op de ingekomen vooroverlegreactie merkt het college op dat het bestemmingsplan op deze locatie niet voorziet in een wijziging van de bestemming met betrekking tot de horeca. De horecafunctie is op dit moment in strijd met het bestemmingsplan. Vanuit de specifieke plek geredeneerd, is het een bijzondere locatie die gelet op de huidige inrichting van het gebied meer mogelijkheden zou kunnen bieden.

Echter, deze locatie is gelegen in het gezoneerd industrieterrein waarbij ter plaatse categorie 5 bedrijven zijn toegestaan. Als hier horeca wordt toegestaan, gaat dit ten koste van de ruimte die is gereserveerd voor deze categorie bedrijven. Het aantal locaties met deze mogelijkheid is binnen de stad al zeer beperkt. Voor deze locatie is het bovendien vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit wenselijk om publieksfuncties te scheiden van bedrijfsmatige functies. Ook vanuit verkeerskundig oogpunt is het ongewenst om bedrijfsmatig verkeer op de Visafslagweg te vermengen met het overige

(toeristisch-recreatief) verkeer. Dit is ook het uitgangspunt van de nieuwe opzet van het Noordelijk Havenhoofd zoals in dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt. Een horecafunctie op deze locatie ligt dan ook niet voor de hand.

De in de bestemming opgenomen regeling voor de aan bedrijven gerelateerde recreatie-inrichting is specifiek opgenomen om een initiatief van Northsea World te faciliteren. In dit concept is ondergeschikte horeca opgenomen ten behoeve van een functie die gerelateerd is aan de bedrijven en is gericht op educatie. Zelfstandige horeca is niet toegestaan. Gelet op de ingekomen vooroverlegreactie is de regeling nader gespecificeerd door middel van een op de verbeelding (plankaart) opgenomen functieaanduiding.

VI. Malherbe Groep

In het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) ontvangt u hierbij onze reactie op het concept van het ontwerp-bestemmingsplan Scheveningen Haven.

De Malherbe Groep (JP & M Malherbe Exploitatie B.V.) is eigenaar van het jachtwerf aan de Hellingweg 100 tot en met 142. Dit object en de omliggende gronden vallen binnen het gebied voor het nieuw op te stellen bestemmingsplan.

Na bestudering van het concept ontwerp-bestemmingsplan Scheveningen Haven kunnen wij u het volgende melden.

De jachtwerf en bijbehorende gronden is bestemd als "Bedrijf-2" met de nadere aanduiding "horeca tot en met horecacategorie 2" op een deel van het pand. Wij zijn verheugd te zien dat deze brede bestemming voldoende aansluit bij het huidige gebruik en gebruikers van het pand. Wel hebben wij een aantal aanvullingen/wijzigingen op uw plan.

Botenkraan

Een belangrijk onderdeel van de jachtwerf is de bestaande botenkraan op de kade. De werf beschikt over een 20 tons botenkraan en voor alle typen boten zijn er bokken voor verhuur beschikbaar om de boot op het droge te zetten. Deze botenkraan is aan te merken als bouwwerk, geen gebouw zijnde, en heeft een bouwhoogte van 14 meter. Daar het bestemmingsplan enkel bouwwerken, geen gebouwen toestaat van maximaal 4 meter, past de botenkraan niet in de regels van het bestemmingsplan. Wij verzoeken u dan ook de botenkraan middels een aanduiding op de verbeelding aan te geven en hier een maximale hoogte van 14 meter aan te koppelen.

Kantoor

Naast de botenkraan bevindt zich ook het haven en werfkantoor (bekend als blauwe keet) op het terrein van de jachtwerf. Hier heeft de beheerder van de botenkraan haar kantoor. Vanuit dit kantoor werkt de werfbeheerder en bediener van de botenkraan. De beheerder en bediener heeft een wezenlijke functie op de jachtwerf en zorgt voor een veilig reilen en zeilen van de werf. Het kantoor staat niet op de verbeelding van het concept bestemmingsplan. Het bevindt zich buiten het bouwvlak dat op het terrein ligt. Gezien het belang van het kantoor verzoeken wij u een extra bouwvlak van ongeveer 25m² op te nemen voor het bestaande kantoor ter hoogte van de botenkraan. In onderstaande figuur zijn de botenkraan en het kantoor aangegeven.

Terras

In mei 2012 is het terras behorende bij het restaurant vergund. Er is een terras met de afmeting 27,5 meter bij 3 meter vergund op basis van de APV. Dit terras zien wij niet terugkomen in het bestemmingsplan. In het kader van rechtszekerheid voor de eigenaar/exploitant van het restaurant, maar ook voor de toekomstige gebruikers/bewoners aan de overzijde, verzoeken wij u dit terras middels een functieaanduiding 'terras' op te nemen in het bestemmingsplan conform de vergunning.

Evenementen

Jaarlijks worden diverse evenementen gehouden in Scheveningen Haven. Zo speelt de jachtwerf bij evenementen als North Sea Regatta, The Hague Regatta en andere evenementen een prominente rol. Nu worden evenementen in eerste instantie geregeld in de APV. Op het moment dat de evenementen een planologische relevantie hebben en er sprake is van meerdere evenementen die jaarlijks worden

herhaald, zal hier ook iets in het bestemmingsplan over opgenomen moeten worden. Wij willen u dan ook vragen de evenementen die in de haven worden gehouden te beoordelen en indien nodig de jaarlijks terugkerende evenementen op te nemen in het bestemmingsplan.

Reactie

In reactie op de ingekomen vooroverlegreactie merkt het college het volgende op.

Botenkraan

De botenkraan is in de regels van de bestemming B-2 verwerkt.

Kantoor

Het werfkantoor is in het bestemmingsplan verwerkt door middel van een op de verbeelding (plankaart) opgenomen bouwvlak (met aanduiding 'kantoor').

Terras

Het toetsingskader voor een terras is opgenomen in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV). Daarbij wordt onder meer gekeken naar handhaving van een minimale doorgang voor voetgangers in de openbare ruimte en de effecten op het woon- en leefklimaat. De APV bevat daarmee een sluitende regeling. Het is onwenselijk om dit ook in het bestemmingsplan te regelen. Daarom is naar aanleiding van deze vooroverlegreactie in de algemene gebruiksregels opgenomen dat terrassen zijn toegestaan waarbij wordt verwezen naar de APV.

Evenementen

Voor het verlenen van een evenement is in veel gevallen een evenementenvergunning nodig. Deze vergunning wordt verleend op grond van de APV. Het is juist dat op basis van vaste jurisprudentie beoordeeld dient te worden of een evenement past binnen de gebruiksmogelijkheden van de gronden zoals deze in een bestemmingsplan zijn vastgelegd. Dit dient plaats te vinden indien evenementen cyclisch zijn en ruimtelijke gevolgen hebben op de omgeving. De recente jurisprudentie geeft ook aan dat kortdurende incidentele evenementen niet behoeven te worden geregeld in een bestemmingsplan omdat de planologische gevolgen voor de omgeving zeer beperkt zijn. Zo zal de intocht van Sinterklaas, die maar gedurende een aantal uren plaatsvindt hier bijvoorbeeld ook onder vallen. Naar aanleiding van deze vooroverlegreactie is in de algemene gebruiksregels opgenomen dat evenementen zijn toegestaan waarbij wordt verwezen naar de APV.

VII. Duinbehoud

Inleiding

Hieronder treft u onze zienswijze aan met betrekking tot de voornemens in/rond het havengebied van Scheveningen.

Achtereenvolgens gaan wij in op (a) de effecten op het habitat en (b) de specifieke gevolgen van de geplande bebouwing, met name de hoogbouwelementen.

a. Effecten op het habitat

Het plangebied is in zijn geheel gelegen tussen twee Natura 2000 gebieden, te weten Meijendel en het Westduinpark. Het laatstgenoemde natuurgebied grenst direct aan het plangebied. In het concept ontwerpbestemmingsplan staat beschreven dat significante effecten op deze natuurgebieden niet bij voorbaat zijn uit te sluiten. De voorgenomen bouw van 700 woningen, en daarboven de geplande recreatieve ontwikkelingen (waaronder restaurants en winkels) kunnen bestempeld worden als grootschalig. Feitelijk houden deze plannen het creëren van een nieuw dorp in.

De in het conceptplan gehanteerde omschrijving "ambitieuze openbare functies" is zeker van toepassing. Deze ontwikkelingen zullen onweerlegbaar leiden tot sterk toenemende verkeersstromen, zowel wat betreft het woon/werkverkeer als het recreatieve en bestemmingsverkeer.

Deze toenemende verkeersdruk zal samen met de emissies van de woningen en andere voorzieningen een verhoogde stikstof depositie in de omgeving tot gevolg hebben, ook in het Natura 2000 gebied. Wij vinden dat een kwalijke ontwikkeling, omdat het natuurherstelproject Westduinpark (dat onder andere juist tot doel had de effecten van stikstofdepositie uit het verleden teniet te doen) hiervan nadelige gevolgen zal ondervinden. Het zou er zelfs toe kunnen leiden dat de doelstellingen, die beoogd werden met het natuurherstelproject Westduinpark (o.a. het stimuleren van duingebonden vegetaties) weer teniet worden gedaan. Stikstof depositie leidt immers onherroepelijk tot groei van dominante plantensoorten als Brandnetel en Wilgenroosje. De emissie ligt nu al boven de kritische depositiewaarde voor de kwetsbare beschermde habitattypen.

Op basis van de uitkomsten van de Milieu Effect Rapportage dienen de voornemens eventueel op een andere, het milieu minder belastende, wijze te worden ingevuld.

Aan de kop van beide havenhoofden zijn hotels gepland; aan de kop van het noorderhavenhoofd een 3 sterren hotel, en aan de kop van het zuiderhavenhoofd een 5 sterrenhotel met een hoogte van 90 meter.

Onder het volgende kopje (h. Specifieke gevolgen hoogbouw) zal nader worden ingegaan op de gevolgen van deze hoogbouw, maar in zijn algemeenheid willen wij hier al opmerken dat deze hotels een sterk verstorende invloed zullen hebben, zeker ook visueel, in dit anderszins open landschap.

Tenslotte willen wij in dit hoofdstuk ingaan op de voorgenomen verlenging van tramlijn 11 naar het voormalige Norfolkterrein.

Terecht merkt u in het concept ontwerpbestemmingsplan op dat dit voornemen buiten het kader van het stedenbouwkundig plan valt. Toch willen wij nu al vastleggen dat een eventuele verlenging niet kan en mag lopen via de huidige groene corridor tussen de Houtrustweg en de Kranenburgweg. Deze corridor wordt in het concept ontwerp bestemmingsplan door u omschreven als een "bepalend ruimtelijk element tussen Scheveningen en het centrum van Den Haag", waard "om te behouden"; daar kunnen wij ons volledig bij aansluiten!

Overigens vragen wij ons af of een kostbare verlenging van tramlijn 11 wel nodig is. Immers, langs het plangebied rijdt nu buslijn 22, die een verbinding vormt met het centrum van Den Haag en het Centraal Station.

b. Specifieke gevolgen hoogbouw

Naast de algemene opmerking, die wij in het vorige hoofdstuk al plaatsten, kleven er meer specifieke bezwaren aan met name het 90 meter hoge hotel. Er is ons inziens een sterke impact te verwachten op de vogeltrek. Zeker in de herfst is er een zuidwaarts gerichte passage van honderdduizenden vogels, die de kustlijn volgen, zowel gedurende de nacht als overdag. Deze trekbeweging manifesteert zich langs de gehele westkust van ons land en is op zijn sterkst nabij Scheveningen. Dat komt, omdat vogels uit het oosten in eerste instantie een westelijke trekrichting aanhouden en pas bij de kust afbuigen om daarna de kustlijn te volgen. Hoe zuidelijker in ons land, hoe sterker deze trekt

Het is een bekend verschijnsel dat de vele vogels, die in de nacht passeren (zich oriënterend op de sterrenhemel), gedesoriënteerd kunnen raken door lichtbronnen. De verwachting is dan ook dat er veel zogenaamde 'raamslachtoffers' onder de vogels zullen vallen.

Tevens moet bedacht worden dat hoogbouw pal aan de kust een sturende invloed heeft op de wind (zowel qua kracht als richting), die aan de kust in het algemeen sterker is dan in het binnenland. Sterke draaiwinden en valwinden zullen niet alleen slachtoffers maken onder de langsttrekkende vogels. Er zullen ook minder prettige effecten zijn voor wandelaars, fietsers en de scheepvaart.

Gesteld kan worden dat dit soort hoogbouwplannen nooit pal aan de kust gerealiseerd zouden mogen worden. De verbinding tussen de twee Natura 2000 gebieden (Meijendel en Westduinpark) verstaat zich niet met een dergelijk hoogbouwproject. Bovendien staat dit voornemen haaks op de intentie deze twee Natura 2000 gebieden met elkaar te verbinden, zoals neergelegd in het "Beleidsplan voor het Haagse Groen 2005 - 2015" en de 'Nota Ecologische Verbindingszones 2008 - 2018'.

c. Slotopmerking

Wij beschouwen het nu voorliggende plan als te grootschalig. Zeker de geplande hoogbouw harmonieert

niet met de ruimtelijke omgeving en er zijn nadelige effecten te verwachten voor de natuur en het welzijn. Wij pleiten voor een aanpassing dusdanig dat tegemoet wordt gekomen aan onze bezwaren voornoemd.

Reactie

In reactie op de ingekomen vooroverlegreactie merkt het college het volgende op.

Effecten op het habitat

Uw opmerkingen inzake de effecten van de voorgenomen (her)ontwikkeling van Scheveningen Haven nemen wij voor kennisgeving aan. In het kader van het MER wordt onderzoek uitgevoerd naar de effecten van het plan op de omliggende natuurgebieden. Voorts is in het kader van het onderhavige bestemmingsplan, conform de Natuurbeschermingswet, een zogenaamde Passende beoordeling uitgevoerd. In het kader van de Passende Beoordeling is de toename van stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden onderzocht. In dat verband is een mitigatieplan opgesteld waarin de te nemen mitigerende maatregelen zijn opgenomen.

Het in de toekomst doortrekken van tramlijn 11 wordt in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt via een wijzigingsbevoegdheid en wordt in het MER meegenomen.

Het verversingskanaal is in de bestemming opgenomen met de bestemmingen 'Groen' en 'Water'. Het laatste deel van de stedelijk ecologische verbinding bestaat alleen uit water. Deze groen-blauwe verbinding is van belang voor diverse vleermuissoorten.

Bij de uitwerking van de tramverbinding wordt zowel rekening gehouden met deze ecologische waarde als de ruimtelijke kwaliteit van het groene talud.

In het MER wordt een variant beschouwd waarbij uitgegaan wordt van een tramverbinding in het nieuwe, verbrede profiel van de Houtrustweg. Ter hoogte van het Meeuwenhof buigt dit tracé af naar de Kranenburgweg om ter hoogte van de Kranenburgweg de Duindorpdam te kruisen.

Specifieke gevolgen hoogbouw:

De specifieke gevolgen van hoogbouw worden onderzocht in het bovengenoemde MER en de Passende beoordeling. Windhindereffecten volgen uit het door een extern bureau uitgevoerd windhinderonderzoek.

Ten opzichte van de huidige situatie heeft het bestemmingsplan Scheveningen Haven geen invloed op de verbinding tussen de twee Natura 2000-gebieden Meijendel en Westduinpark. In het "Beleidsplan voor het Haagse Groen 2005 - 2015" en de 'Nota Ecologische Verbindingszones 2008 - 2018' staat de verbinding De Haagse Beek centraal. Dit is feitelijk een verbinding van Ockenburgh naar Meijendel, het Westduinpark wordt daarbij aangetakt.

Slotopmerking

De stedenbouwkundige en ruimtelijke onderbouwing voor zowel de hoogbouw als het overige programma volgt uit de toelichting van het bestemmingsplan. De effecten voor de natuur en het welzijn zijn onderzocht in het MER en de daarbij behorende Passende Beoordeling.

VIII. Queenstaete II

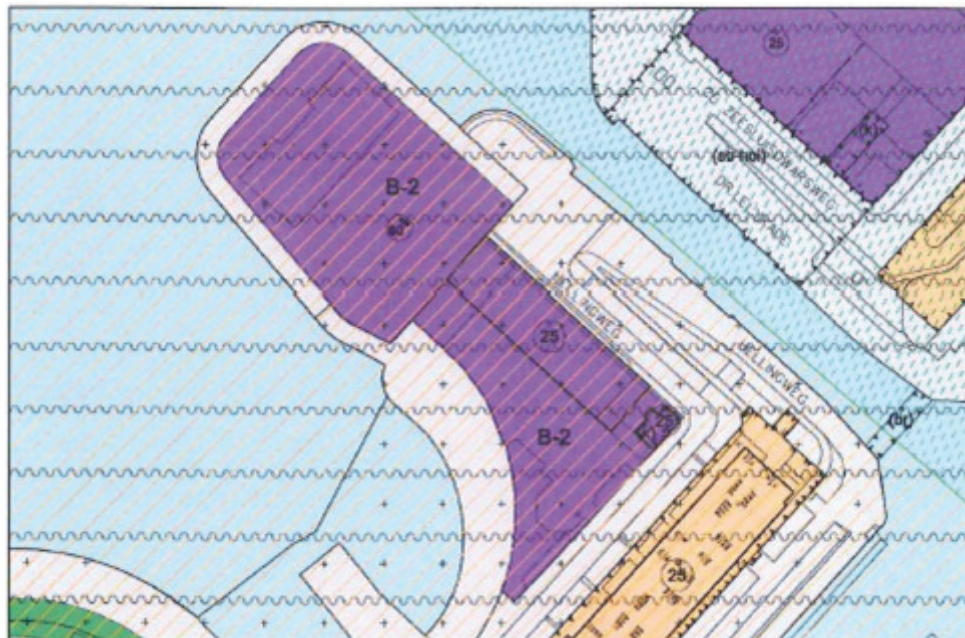
In het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) ontvangt u hierbij onze reactie op het concept van het ontwerp-bestemmingsplan Scheveningen Haven.

Wij zijn eigenaar van het appartement aan de Hellingweg nummers 8, 8a, 8b, 8c, 14, 16a, 16c, 20, 24, 26, 26c, 30, 30c en 38b, tevens bekend als recreatieappartementen Waterfront in het Nautisch Centrum. Deze objecten vallen binnen het gebied voor het nieuw op te stellen bestemmingsplan. Na bestudering van het concept ontwerpbestemmingsplan Scheveningen Haven kunnen wij u het volgende melden.

Allereerst zijn wij verheugd te constateren dat het Nautisch Centrum de bestemming "Gemengd- 2" heeft gekregen. De gronden binnen deze bestemming zijn bedoeld voor o.a. wonen, met de kanttekening dat wonen in de eerste bouwlaag niet mogelijk is. Daarnaast zijn ook recreatieappartementen mogelijk. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan onze wens de bestaande recreatieappartementen als volwaardige woningen te bestemmen. Wij gaan ervan uit dat u deze bestemming handhaaft bij de

uiteindelijke vaststelling van het bestemmingsplan.

Daarnaast zien wij ook enkele omissies in het plan die wij hier aan de kaart willen stellen. Zo liggen aan de Kom, tegenover het noordelijk deel van het Nautisch Centrum, enkele bedrijven die de bestemming "Bedrijf-2" hebben gekregen.



We zien hier dat de meest westelijk gelegen deel van het terrein hier enkel een maximum bebouwingspercentage heeft gekregen van 60%, maar geen bouwvlak en maximale bouwhoogte. Het is nu dus ongewis welke bouwhoogte hier aangehouden moet worden. Op dit moment staat er een gebouw op het terrein en wij verwachten dan ook dat dit gebouw conservatief bestemd wordt. In het kader van rechtszekerheid verzoeken wij u de bouwhoogte van het bestaande gebouw op te nemen, al dan niet gepaard met een bouwvlak.

Het middendeel is ook bestemd als Bedrijf-2 en heeft een bouwvlak gekregen met een maximale bebouwingshoogte van 25 meter. In de toelichting van het bestemmingsplan is te lezen dat hier het nieuwe zeilcentrum gepland is. Vanuit het stedenbouwkundig plan worden hier nog randvoorwaarden aangegeven die duiden op een relatie met het Nautisch Centrum. Aangegeven wordt dat "het gebouw bestaat uit twee delen met verschillende bouwhoogtes. Aan de kant van het Nautische Centrum is de maximale bouwhoogte 12 meter (de hal voor bootopslag). De maximale bouwhoogte van het overige deel is 20 meter." Dit is echter niet overgenomen in het concept ontwerp-bestemmingsplan. Wij verzoeken u de maximale bouwhoogte aan te passen aan de stedenbouwkundige uitgangspunten en duidelijkheid te geven met een hoogtescheidingslijn vanaf welk punt er 20 meter hoog gebouwd mag worden.

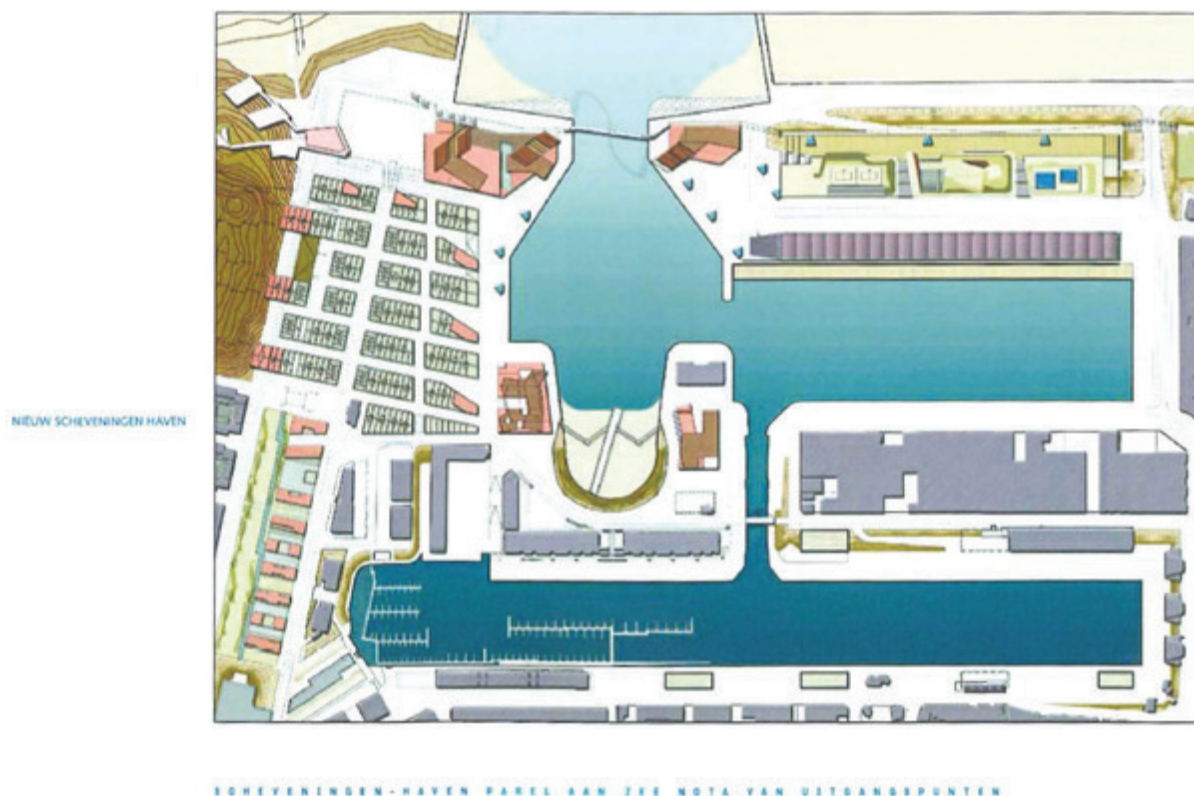
Als opmerking voegen wij toe dat een botenhal niet hoger is dan 9 meter. Uitsluitend voor de opslag van grote schepen met een lengte van meer dan 20 meter zal een hogere hal nodig zijn. De infrastructuur van de huidige haven maakt het niet mogelijk dergelijke schepen droog gestald te krijgen.

Het bestaande 'rode huisje' aan de Hellingweg 123 is bestemd als Bedrijf-2 met de functieaanduiding 'kantoor'. De maximale bouwhoogte hier is ook 25 meter, wat in het licht van bovenstaande nog meer bevreemd. Aangezien er stedenbouwkundig al rekening wordt gehouden met het nieuwe zeilcentrum in relatie tot de (recreatie)woningen in het Nautisch Centrum, lijkt het niet meer dan logisch om het bestaande gebouw hier te beperken in haar bouw mogelijkheden tot

hetgeen nu gebouwd is. Het is uit het oogpunt van woon- en leefklimaat niet acceptabel om hier een bouwwerk van 25 meter hoog te mogen bouwen. Wij verzoeken u de maximale bouwhoogte dan ook terug te brengen tot de bestaande hoogte van het gebouw.

Tot slot: in eerdere verkenningen van DSO (Scheveningen - Haven: Parel aan Zee, nota van uitgangspunten, 2007) is voldoende ruimte opgenomen tussen de woningen aan de Hellingweg en de

bebouwing op het voor de woningen gelegen gebied. Wij vertrouwen op uw inzicht om de woningen aantrekkelijk te houden door het aangeven van de toegestane bebouwingsoppervlakken en bebouwingshoogten in het concept bestemmingsplan.



Reactie

In reactie op de ingekomen vooroverlegreactie merkt het college het volgende op.

Het is inderdaad de inzet van dit bestemmingsplan om ter plaatse van het Nautisch Centrum tevens een woonbestemming toe te staan.

Westelijk deel van het terrein uitsluitend bebouwingspercentage, geen bouwhoogte

In het ontwerp bestemmingsplan is dit aangepast: naast een bebouwingspercentage is een bouwhoogte aangegeven. De bouwhoogte is overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan en bedraagt 25 meter plus NAP. Er is geen bouwvlak aangegeven omdat het bebouwingspercentage betrekking heeft op het gehele bestemmingsvlak.

Bouwhoogte Zeilcentrum

In het conceptontwerp bestemmingsplan was op de verbeelding voor deze locatie uitgegaan van de bouwhoogte uit het vigerende bestemmingsplan (25 meter). In het ontwerp bestemmingsplan is de bouwhoogte aangepast in overeenstemming met het vastgestelde stedenbouwkundig plan voor Scheveningen Haven waar deze locatie deel van uitmaakt. De bouwhoogte aan de zijde van het Nautisch Centrum bedraagt 12 meter ten opzichte van maaiveld (circa 18 meter ten opzichte van NAP).

Goot- en bouwhoogte Esso huisje

In het conceptontwerp bestemmingsplan was de bouwhoogte op deze locatie overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan. Naar aanleiding van deze en overige vooroverlegreacties is ervoor gekozen om dit aan te passen en de goot- en bouwhoogte te bestemmen in overeenstemming met de feitelijk bestaande situatie.

IX. Bewonersorganisaties langs de kust

Het verdient alle lof dat het Norfolk terrein opgeruimd wordt en een duidelijke bestemming krijgt waarbij de derde haven open kan blijven en visserij- en havengebonden ondernemers voldoende ruimte houden.

Echter, bewoners hebben ook al bij eerdere gelegenheden een aantal consistente en breedgedragen aanpassingen gevraagd, die de plannen ook financieel robuuster maken. Zonder deze aanpassingen kunnen de plannen niet op draagvlak rekenen. Via deze brief vragen de bewoners langs de Haagse kust in aanvulling op hun schrijven van 26 juni 2011 daarom nog eens met klem om de plannen Scheveningen Haven op enkele punten aan te passen.

Het gaat om de volgende drie punten:

Geen hoogbouw: Het voorgestelde 'Landmark' 5-sterren hotel van 90m hoog op het zuidelijk havenhoofd zou pal tegen Duindorp, het Zuiderstrand en het Westduinpark aan komen te staan en sterk afbreuk doen aan het rustige karakter en natuurschoon van dit mooie gebied. Het Westduinpark is nota bene een uniek Natura 2000 gebied waarin door Den Haag en Europa flink geïnvesteerd wordt in natuurherstel. Voor de kwaliteit van dit gebied is van belang dat nieuwe gebouwen, dus ook de beoogde nieuwbouw woningen, niet boven de duinen uitkomen. Met lagere woonblokken, minder verdichting, krijgt het nieuwe woongebied ook een hogere kwaliteit.

Geen sprong over de haven: De voorgestelde verbinding over de haven (kabelbaan of beweegbare brug) staat haaks op de krachtige driedeling van Scheveningen ('het drieluik'), Bad, Dorp en Haven, zoals dat door u in het Masterplan Scheveningen in september 2001 is vastgesteld. Door de boulevard door te trekken over de haven worden de identiteiten van Dorp en Haven weggedrukt achter de drukte van Bad. Ook in eerdere beleidsplannen op gemeentelijk en provinciaal niveau is altijd veel belang gehecht aan het gescheiden houden van de verschillende identiteiten. Daarnaast vinden de bewoners het onacceptabel dat de gemeente het exploitatierisico van zo'n verbinding zou dragen. Door zowel het 'Landmark' als de verbinding uit het plan te schrappen zal de financiële robuustheid verbeteren.

Eerst een verkeersplan. Tijdens de planvorming is gekeken naar mogelijkheden voor verkeersafwikkeling, aansluiting op OV en oplossing voor de parkeerdruk. Bij de besluitvorming is dit echter losgekoppeld ('omdat het anders te moeilijk wordt') waardoor een integrale oplossing voor de verkeersproblematiek verder vooruitgeschoven wordt en de plannen voor Scheveningen Haven extra verkeer- en parkeer-druk zullen geven waar deze toch al problematisch is. Dit is niet acceptabel voor bewoners: er moet eerst een integraal verkeersplan komen waarin rekening is gehouden met een eventuele additionele verkeersdruk als gevolg van bebouwing van het Norfolk terreinen. Dit moet ook de basis zijn voor de pianMER, waarbij ook de verkeersdruk in de weekenden wordt meegenomen.

Bewoners doen een dringend beroep op de leden van de Haagse Gemeenteraad, bij gelegenheid van de vergadering van de commissie "ruimte" 16 mei a.s. om het voorstel van B&W op deze punten aan te doen passen.

Deze brief is mede ondertekend door de Belangenvereniging Schevenings Havengebied (BSH) en het Topzeilcentrum Den Haag namens de ondernemers in en rondom het gebied als een steunbetuiging voor het pleidooi van de bewoners. Voor het ondernemersklimaat, de evenementen en de veiligheid is voldoende ruimte tussen de haven en de bebouwing van belang, en zijn de hoogbouw en de verbinding over de haven potentiële knelpunten.

Reactie

In reactie op de ingekomen vooroverlegreactie merkt het college het volgende op.

Hoogbouw

In paragraaf 5.2 van de toelichting van het bestemmingsplan is een uitgebreide ruimtelijke onderbouwing voor het vijfsterrenhotel opgenomen. De situering van hoogbouw bij de havenmond in Scheveningen Haven volgt uit de Nota van Uitgangspunten voor Scheveningen Haven (vastgesteld door de gemeenteraad in 2008, RIS 15113) en Masterplan Scheveningen Kust (vastgesteld door de gemeenteraad in 2010, RIS 168987) en Stedenbouwkundig Plan Scheveningen Haven (vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders in 2012, RIS 246576).

De specifieke gevolgen van hoogbouw worden onderzocht in het MER en de Passende beoordeling.

Oeververbinding

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. De toekomstige ruimtelijke inrichting van Scheveningen-kust is gebaseerd op het eigen karakter en de verschillende sferen van de drie deelgebieden: Bad, Dorp en Haven. Enerzijds wil de gemeente deze versterken, anderzijds wil de gemeente de onderlinge samenhang vergroten.' Een van de middelen die voorzien zijn in het masterplan om de onderlinge samenhang te vergroten is een oeververbinding in de vorm van een verbinding voor langzaam verkeer.

In het stedenbouwkundig plan Scheveningen Haven dat op 17 februari 2012 in het college is vastgesteld, wordt de vernieuwde boulevard doorgetrokken over de havenmond, waardoor het Zuidelijk Havenhoofd gekoppeld wordt aan 'toeristisch Scheveningen'. Rondom de Derde Haven wordt een gemengd stedelijk gebied ontwikkeld met bijzondere publiekstrekken functies op de beide havenhoofden. De combinatie van een havensetting en een hoogwaardig voorzieningenprogramma maakt Scheveningen Haven in de toekomst tot een aantrekkelijke aanvulling op het toeristische aanbod in Scheveningen Bad en -Dorp. Dit is nodig om het aantal bezoekers van de Scheveningse kuststrook vast te houden en liefst te vergroten.

Voorwaarde hiervoor is dat bezoekers de weg tussen Scheveningen Haven en -Bad weten te vinden. De Nieuwe Boulevard is daarvoor een aantrekkelijke en vanzelfsprekende route. De verbinding over de havenmond is de ontbrekende schakel. Met deze 'sprong over de havenmond' wordt de boulevard doorgetrokken naar het Zuidelijk Havenhoofd. Hierdoor ontstaat een aaneengesloten route langs de kust van ca. 3 kilometer van Scheveningen Bad naar het Zuiderstrand. Door het aaneenrijgen van de oorspronkelijke Promenade in Bad met de nieuwe boulevard van Morales en de sprong over de havenmond, wordt een schaalsprong bereikt die van groot belang is voor de toeristische en economische ontwikkeling van Scheveningen.

De verbinding over de havenmond zorgt voor een betere bereikbaarheid van de voorzieningen in het havengebied en maakt 'een rondje' door de haven mogelijk. Dit is een verbetering ten opzichte van de huidige situatie: voor wandelende en fietsende bezoekers die komen vanuit Scheveningen Bad en -Dorp is het Adriaan Maasplein niet langer het eindpunt van de boulevard.

Voor de ontwikkeling van het havengebied met bovenstedelijke functies en een prettig woon- en verblijfsklimaat zijn goede loopstromen en aantrekkelijke, korte verbindingen cruciaal. De verknoping levert synergie en spin off op voor het gehele havengebied en zorgt ervoor dat het gebied kan functioneren als een samenhangend, integraal gebied.

Dit is niet alleen voor bezoekers van belang, maar daarmee ook voor de exploitanten van het vastgestelde programma. De bereikbaarheid moet voldoen om een kritische massa aan bezoekers naar het havengebied als totaal te trekken en te zorgen dat combinatiebezoek tussen de toeristische/commerciële functies rond de Derde Haven, op het Noordelijk Havenhoofd en in de Tweede Haven kan ontstaan, of bezoek vanuit Scheveningen Bad of de Binnenstad faciliteert.

Op grotere schaal draagt de verbinding over de havenmond bij aan een betere bereikbaarheid van de Scheveningse kust via openbaar vervoer. Door de nieuwe verbinding liggen straks ook het Noordelijk Havenhoofd en het sportstrand op loopafstand van de beoogde RandstadRail lijn 11 (eindhalte Houtrustweg ter hoogte van de Derde Haven).

De exacte verschijningsvorm van de oeververbinding zal de komende tijd worden uitgewerkt. Om deze reden is in het bestemmingplan geen type oeververbinding voorgeschreven. De te starten aanbestedingsprocedure is daarbij een instrument om tot een zo goed mogelijke prijs-kwaliteit verhouding te komen. De aanbesteding is dan ook geen doorkruising van de bestemmingsplanprocedure.

In verband met de aanbestedingsprocedure is een financiële risicoanalyse uitgevoerd. In de jaarstukken van de gemeente wordt op basis van een risico-simulatiemodel de financiële buffer bepaald om niet onverwachts te hoeven bezuinigen. In de vastgestelde gemeentelijke grondexploitatie zijn middelen gereserveerd voor deze verbinding. Afhankelijk van de capaciteitsbehoefte, kwaliteit en

kosten zal een van de oeververbinding varianten worden gerealiseerd.

Verkeersplan

De gevolgen van de toekomstige ontwikkelingen in Scheveningen Haven op de verkeersafwikkeling en de milieuaspecten zijn in beeld gebracht in het MER die in het kader van het bestemmingsplan Scheveningen Haven is opgesteld. In deze rapportage worden aspecten als doorstroming, bereikbaarheid, verkeersveiligheid, parkeren en langzaam verkeer beoordeeld. Tevens is een robuustheidsanalyse (periode 2030-2035) uitgevoerd. Ten behoeve van de milieuberekeningen worden verkeerscijfers gebruikt waarbij rekening is gehouden met het (toekomstige) strandverkeer.

X. Wijkvereniging Vogelwijk

De Wijkvereniging de Vogelwijk heeft kennis genomen van het concept ontwerpbestemmingsplan Scheveningen Haven.

De Wijkvereniging de Vogelwijk geeft u – puntsgewijs - de volgende verzoeken en suggesties tbv het ontwerpbestemmingsplan.

- De Wijkvereniging hecht aan de waarden van leefbaarheid (in de ruimste zin van het woord) in het werkgebied van de Wijkvereniging, het Westduinpark, het Stille strand, het vrije zicht op duinen en zee en de Groene Long (het Verversingskanaal). De wijkvereniging is daarom ook tegenstander van de sprong over de haven, de hoogbouw aan de zuidkant van de haven, de hoge bouw op het Norfolkterrein en onderstreept nogmaals de noodzaak van de integrale besluitvorming over de bredere verkeersproblematiek.
Deze punten zijn bekrachtigd in een recente ledenraadpleging van de Wijkvereniging en zijn afgestemd met 11 andere bewonersverenigingen en de AVN.
De wijkvereniging vindt een bouwhoogte niet hoger dan duin- en/of boomhoogte veel beter passen in deze unieke omgeving.
- U hebt besloten tot een Europese aanbesteding voor een kabelbaan om de verbinding tussen de havenhoofden tot stand te brengen (RIS257858 d.d. 29-03-2013), uitmondend in een contractsluiting eind december 2013. Gezien het grote belang dat uw college hecht aan de oeververbinding is de aanbesteding op te vatten als een doorkruising van de procedure voor het vaststellen van het ontwerpbestemmingsplan. De oeververbinding is in het concept slechts een stippellijntje, zonder toelichting en regels. Voor de 'korte' kabelbaan is onvoldoende budget, bovendien is er geen maatschappelijk draagvlak. Het m.e.r. en de Passende Beoordeling zijn nog niet eens bekend gemaakt, laat staan onherroepelijk.
De Vogelwijk is overigens niet overtuigd dat er een voorstel van een marktpartij komt. De Vogelwijk maakt zich zorgen over de financiële risico's, terwijl het toch om gemeenschapsgeld gaat. En wat gaat er dan gebeuren?
De Vogelwijk betreurt uw besluit ten eerste.
De Vogelwijk verzoekt u om de uitbesteding alsnog terug te draaien. En – als dat niet meer mogelijk is, zoals wethouder Norder heeft gezegd - het ter visie leggen van het ontwerpbestemmingsplan op te schorten totdat er daadwerkelijk een voorstel van de marktpartij voor een oeververbinding ligt. En de consequenties ervan in het m.e.r. en de Passende Beoordeling zijn getoetst t.b.v. het ontwerpbestemmingsplan.
De ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan in de zomervakantie is in ieder geval een ongunstige periode voor bewoners en belangengroeperingen.
De vogelwijk verzoekt om de financiële risico's openbaar te maken.
- Bekend is dat dit Masterplan de grenzen van de beschikbare milieuruimte opzoekt. U schrijft dat deze kritiek heeft geleid tot aanpassingen waarmee het draagvlak is vergroot (p9). Dit is in tegenstelling tot de mening van de Klankbordgroep, verwoord in de zgn. brandbrief (d.d. 26-06-2011).
De Vogelwijk beveelt aan om de brief van de KBG in het ontwerpbestemmingsplan op te nemen (bijvoorbeeld in de Bijlage).
- Uw mening dat de plannen voor Scheveningen Haven in overeenstemming zijn met de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is een eenzijdige interpretatie. Er staat meer in deze Structuurvisie o.a. over de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit. De provinciale Verordening Ruimte geeft ook al aanleiding tot een geheel andere interpretatie. In hoeverre de Keur van Delfland de bebouwing

toestaat maakt u niet duidelijk.

De Vogelwijk verzoekt u een exacte beschrijving van de toetsingen van de bebouwing op het Zuidelijk Havenhoofd en op het Norfolkterrein (mede in relatie tot het buitendijkse karakter ervan) op de diverse relevante (beleids)regels.

- De gevolgen van het Masterplan Haven voor BAD staan niet beschreven, gelet op de drie sferen van de Structuurvisie van Den Haag. Een ernstige ommissie.

De Vogelwijk verzoekt u de gevolgen van Haven voor BAD – in brede zin – te omschrijven.

- De bouwhoogten staan in meters zonder vermelding of het om maaiveld of om NAP gaat. Het maaiveld is niet gelijk aan NAP en beide verschillen onderling afhankelijk van de locatie. De footprint van het hotel (m2) op de tekening is niet vermeld en de tekening lijkt niet realistisch.

De Vogelwijk verzoekt om helderheid te verschaffen en telkens beide grootheden te vermelden.

- De Houtrustweg tussen de Duindorpdam en het Zuidelijk Havenhoofd wordt verhoogd. De huidige hoogte noch de toekomstige hoogte wordt vermeld. Daarboven op worden de huizen op het Norfolkterrein gebouwd. Hoe zich dat verhoudt tot de hoogte van de duinen in het Westduinpark is onduidelijk.

De Vogelwijk verzoekt u om alle hoogten in schema en realistisch beeld (geen helikopterview) te brengen met de hoogteverschillen daarbij (NAP en maaiveld).

- De sterfietsroute loopt nu langs de Houtrustweg (van Houtrustbrug – Duindorpdam). Er is nu al sprake van een zeer onveilige situatie omdat het fietspad ook wordt gebruikt door voetgangers. De Vogelwijk hecht zeer aan veiligheid.

De Vogelwijk verzoekt u om de mogelijkheid te onderzoeken van een steroute over Kranenburgerweg (van Houtrustbrug tot Duindorpdam).

- Verkeer. De consequenties van het plan voor het (extra) verkeer en parkeren zijn niet getalsmatig beschreven. Noch is in breder context gekeken, bijvoorbeeld naar aanliggende wijken, natuurgebieden en de Noordwestelijke Hoofdroute. Bewoners hebben altijd gevraagd om een integraal verkeersplan.

De Vogelwijk verzoekt hier om heldere (getalsmatige) toelichting in het ontwerpbestemmingsplan en de consequenties ervan voor de natuurgebieden en de leefbaarheid in aanliggende wijken en Noordwestelijke Hoofdroute.

- Bij de verbreding van de Houtrustweg worden de groene taluds van het Verversingskanaal als onderdeel van de ecologische hoofdstructuur behouden (p89). De Vogelwijk gaat bij deze uitspraak ervan uit dat u het heeft over het deel van het kanaal tussen Duindorpdam en Tweede Haven.

De Vogelwijk vraagt om uitleg waar u de ruimte vandaan haalt.

- In het concept staat regelmatig de Internationale Ring genoemd. De Ring bestaat niet meer.

De Vogelwijk verzoekt u om een andere benaming.

- Het Verversingskanaal maakt onderdeel uit van de Stedelijke Groene Hoofdstructuur (groen en blauw).

De Vogelwijk verzoekt u deze status op te nemen.

- Op grond van de Passende Beoordeling zegt u mitigerende maatregelen te nemen, zodat de zekerstelling van de uitvoering van dit project voldoende is gewaarborgd. Om welke maatregelen het gaat en welke impact ze hebben en of het voldoende is staat niet beschreven.

De Vogelwijk verzoekt u de maatregelen en de impact te beschrijven.

- Een cijfermatige analyse van de huidige en toekomstige stikstofbelasting (inclusief de cumulatieve benadering en de bijdrage van elke bron, die een bijdrage levert aan de stikstofbelasting), is niets te lezen.

De Vogelwijk verzoekt om helderheid hieromtrent.

- Er komen diverse milieuaspecten aan de orde, echter zonder kaarten met contourlijnen en bijbehorende getallen (wanneer van toepassing met cumulatieve benadering). Er wordt geschreven over normen zonder het exact getal. Dit maakt het concept veel te vaag.

De Vogelwijk verzoekt u om alles getalsmatig en kwantitatief op te schrijven. Dit geldt ook voor de locaties met bodemverontreiniging en de concentratie van stoffen die de verontreinigingen veroorzaken.

- Bufferstrook. Ter voorkoming van overlast van de plannen is een bufferstrook langs het Westduinpark – maar wel buiten het Westduinpark – noodzakelijk.

De Vogelwijk verzoekt u om een bufferstrook te bestemmen.

- Het zgn. Defensierrein in het Westduinpark (terrein van voormalig Radio Scheveningen) heeft de

status van Natura2000. Er broeden bijzondere vogels, mede in samenhang met het zeedorpenlandschap (een bijzondere vorm van het prioritaire Habitat grijsduin). De bestemming is 'natuur'.

De Vogelwijk verzoekt u om van dit terrein een vogelreservaat te maken.

- Educatie over het Westduinpark.

De Vogelwijk geeft u de suggestie mee om de museale functie bij de nieuwe huisvesting van de Rijkswaterstaat aan te vullen met een klein bezoekerscentrum tbv het Westduinpark.

- Schade als gevolg van hoogwater in het buitendijkse gebied komt voor rekening van de initiatiefnemer, zo schrijft u.

De Vogelwijk verzoekt u exact uit te leggen wie de initiatiefnemer is. En ook hoe lang de initiatiefnemer verantwoordelijk blijft. En ook uit te leggen wie de rekening krijgt wanneer de plannen bij nader inzien toch de vereiste verbetering van de bescherming van het achterliggende land blokkeren, en wanneer een calamiteit (en de schade) zich verder uitstrekt dan het buitendijkse gebied zelf en bijvoorbeeld evacuatie nodig is.

- Overigens kan de huidige locatie voor het 5**- hotel toch niet gelden als "bebouwd gebied". De afspraken, die zijn gemaakt voor het 5**-hotel, zijn niet te vinden in de Beleidslijn voor de Kust (volgens u 'zie 4.7.2')

De Vogelwijk verzoekt u om de afspraken op te nemen in (een bijlage van) het ontwerpbestemmingsplan.

Reactie

In reactie op de ingekomen vooroverlegreactie merkt het college het volgende op.

Bouwhoogte niet hoger dan duinhoogte

In paragraaf 5.2 van de toelichting van het bestemmingsplan is een uitgebreide ruimtelijke onderbouwing opgenomen, waarbij ook wordt ingegaan op de in het bestemmingsplan opgenomen bouwhoogten. De situering van hoogbouw bij de havenmond in Scheveningen Haven volgt uit de Nota van Uitgangspunten voor Scheveningen Haven (vastgesteld door de gemeenteraad in 2008, RIS 15113) en Masterplan Scheveningen Kust (vastgesteld door de gemeenteraad in 2010, RIS 168987) en Stedenbouwkundig Plan Scheveningen Haven (vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders in 2012, RIS 246576). De specifieke gevolgen van hoogbouw worden onderzocht in het MER en de Passende beoordeling.

Financiële risico's kabelbaan/openbaar maken

De exacte verschijningsvorm van de oeververbinding zal de komende tijd worden uitgewerkt. Om deze reden is in het bestemmingplan geen type oeververbinding voorgeschreven. De te starten aanbestedingsprocedure is daarbij een instrument om tot een zo goed mogelijke prijs-kwaliteit verhouding te komen. De aanbesteding is dan ook geen doorkruising van de bestemmingsplanprocedure.

In verband met de aanbestedingsprocedure is een financiële risicoanalyse uitgevoerd. In de jaarstukken van de gemeente wordt op basis van een risico-simulatiemodel de financiële buffer bepaald om niet onverwachts te hoeven bezuinigen. In de vastgestelde gemeentelijke grondexploitatie zijn middelen gereserveerd voor deze verbinding. Afhankelijk van de capaciteitsbehoefte, kwaliteit en kosten zal een van de oeververbinding varianten worden gerealiseerd.

Brandbrief KBG

De brandbrief is reeds in de besluitvorming over het Stedenbouwkundig Plan betrokken. Deze brief is daarom niet als bijlage in de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen.

Toetsing aan regels

In de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen hoe het bestemmingsplan zich verhoudt tot de genoemde beleidsdocumenten. De verhouding tot de structuurvisie Infrastructuur & Ruimte is opgenomen in paragraaf 3.2. De verhouding tot de Verordening Ruimte is opgenomen in paragraaf 3.3. De verhouding tot de Keur van Delfland is opgenomen in paragraaf 4.1 en in het bij het bestemmingsplan

behorende achtergronddocument Water. In het vooroverleg met de bestuurlijke partners hadden eventuele eenzijdige interpretaties aan de orde kunnen komen. Dit blijkt echter niet uit de reacties van het ministerie van Infrastructuur & Milieu, de provincie Zuid-Holland en het Hoogheemraadschap Delfland (zie paragraaf 7.1).

Gevolgen voor Bad

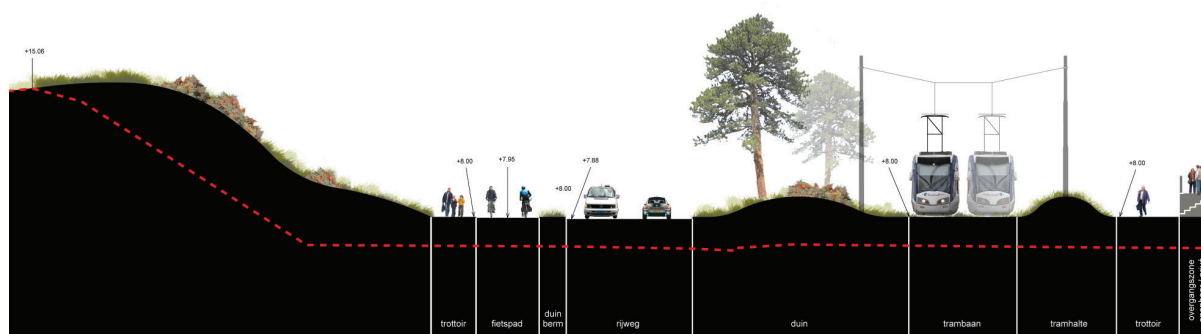
In het MER is een doorkijk gegeven naar de situatie in 2033, met als belangrijkste doel te analyseren of de robuustheid van verkeersnetwerk bij Scheveningen Haven ook voor de langere tijd gewaarborgd kan worden. In die situatie is er van uitgegaan dat de gebieden Scheveningen Bad en Scheveningen Dorp ook geheel conform het Masterplan Scheveningen Kust zijn herontwikkeld.

Bouwhoogten NAP

De op de verbeelding (plankaart) opgenomen bouwhoogten zijn ten opzichte van NAP. De in de regels en toelichting opgenomen hoogten zijn (tenzij anders vermeld) ten opzichte van maaiveld. In de toelichting van het bestemmingsplan is hier een verduidelijkende tekst voor opgenomen. Het hotel moet worden gerealiseerd binnen het in de bestemming opgenomen bouwvlak.

Hoogten NAP/Maaiveld

In onderstaande afbeelding is te zien hoe de hoogten van de Houtrustweg zich verhoudt tot de hoogte van de duinen in het Westduinpark.



Sterroute Kranenburgweg

In de uitvoering van het meerjarenprogramma Fiets wordt gewerkt aan de aanleg van een 'sterroute' naar Scheveningen Haven. Sterroutes zijn routes die een snelle fietsverbinding vormen tussen diverse bestemmingen in de stad en het centrum. De meeste fietsvoorzieningen in Den Haag lopen langs de bestaande gridstructuur voor het autoverkeer. De Sterroutes vormen daarop een aanvulling.

De sterroute naar Scheveningen Haven is een van de eerste routes die in gebruik worden genomen. De route loopt van de binnenstad via de Noordwal/Veenkade, Constant Rebecquestraat, Conradkade naar Scheveningen Haven. De sterroute wordt gefaseerd uitgevoerd. De eerste delen, in de vorm van fietsvoorzieningen, worden op dit moment op de Noordwal/Veenkade gelijktijdig met het terugbrengen van de gracht en aanleg van een parkeergarage ter plaatse, aangepakt. Van daaruit wordt de route richting Scheveningen Haven verder aangepakt.

Het laatste deel tussen de Houtrustbrug en de haven wordt volgens de huidige planning vanaf 2017 aangepakt. Ook hier zal voor de fietsers een betere voorziening getroffen dan in de huidige situatie. Er wordt nog onderzocht waar deze voorziening het beste kan worden ingepast. Zowel op de Houtrustweg als op de Kranenburgweg is de situatie op dit moment onvoldoende kwaliteit voor de sterroute. Op beide wegen zijn ingrijpende maatregelen nodig om de sterroute te faciliteren. Er moet nog een definitieve keuze worden gemaakt. Dit is namelijk mede afhankelijk van andere verkeersprojecten op dit traject waarvoor de bestaande verkeersruimte (weg, fietspad, trambaan, parkeerstrook en stoep) opnieuw kan

worden verdeeld.

Toelichting verkeersparagraaf

De gevolgen van de toekomstige ontwikkelingen in Scheveningen Haven op de verkeersafwikkeling en de milieuaspecten zijn in beeld gebracht in het MER die in het kader van het bestemmingsplan Scheveningen Haven is opgesteld. In deze rapportage zijn aspecten als doorstroming, bereikbaarheid, verkeersveiligheid, parkeren en langzaam verkeer beoordeeld. Tevens is een robuustheidsanalyse (periode 2030-2035) uitgevoerd. Ten behoeve van de milieuberekeningen worden verkeerscijfers gebruikt waarbij rekening is gehouden met het (toekomstige) strandverkeer.

Verbreiding Houtrustweg

De transitie van de Houtrust van erftoegangsweg naar wijkontsluitingsweg vindt inderdaad plaats op het gedeelte van de Houtrustweg tussen de Duindorpdam en de Tweede Haven. Het laatste deel van de stedelijk ecologische verbinding bestaat alleen uit water. Deze groen-blauwe verbinding is van belang voor diverse vleermuissoorten. Bij de uitwerking van de verbreiding van de Houtrustweg wordt zowel rekening gehouden met deze ecologische waarde als de ruimtelijke kwaliteit van het groene talud.

Benaming internationale ring

De naam Internationale Ring is inderdaad niet meer van toepassing. De juiste naam moet zijn: Noordwestelijke Hoofdroute. De toelichting van het bestemmingsplan is hier op aangepast.

Verversingskanaal onderdeel van Stedelijke groene hoofdstructuur

Het verversingskanaal en het daarnaast gelegen talud maken (grotendeels) onderdeel uit van de stedelijke groene hoofdstructuur. Vanaf de Duindorpdam richting de Tweede Haven is echter uitsluitend het water opgenomen in de stedelijke groene hoofdstructuur. De tekst in paragraaf 5.2.6. is om deze reden aangepast. Zowel in de toelichting als in de regels (bestemmingen Groen en Water) is de status van de gronden aangegeven.

Mitigerende maatregelen

In het kader van de Passende Beoordeling is de toename van stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden onderzocht. In dat verband is een mitigatieplan opgesteld waarin de te nemen mitigerende maatregelen zijn opgenomen.

Stikstofbelasting

Zienswijzen ten aanzien van de reikwijdte en het detailniveau van het MER konden in de procedure die voor de Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) is gevolgd naar voren worden gebracht. De NRD heeft ter inzage gelegen en is bij alle wettelijke adviseurs langs geweest. De reacties en adviezen die daarop zijn ontvangen zijn behandeld en verwerkt, waarna het College de definitieve notitie heeft vastgesteld. Het onderwerp stikstofdepositie wordt in het MER meegenomen.

Bodem (locatie twee niet gesaneerde vervuilingen)

De toelichting is op dit punt uitgebreid.

Bufferstrook

In het MER en de Passende beoordeling is onderzocht wat de effecten zijn op het Natura 2000-gebied en of hiervoor maatregelen getroffen moeten worden. Uit de uitkomsten van het MER en de Passende beoordeling blijkt dat de aanleg van een bufferzone niet nodig is.

Defensierrein inrichten als vogelreservaat

Net als de rest van het Westduinpark is dit terrein Natura 2000-gebied met de daaruit volgende bescherming. Na het vertrek van Defensie komt dit terrein in aanmerking voor natuurherstel. Het maken van een vogelreservaat is daarbij niet aan de orde. Een vogelreservaat vergroot de geslotenheid van het terrein en draagt daardoor niet bij aan de dynamiek en gebruiksmogelijkheden van het Westduinpark.

Museale functie uitbreiden met educatiecentrum Westduinpark

Voor deze locatie is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Binnen het wijzigingsgebied mag maximaal 4.000 m² b.v.o. ten behoeve van een museum en de functie cultuur en ontspanning worden gerealiseerd. Blijkens de definitie van 'cultuur en ontspanning' zijn activiteiten gericht op educatie

mogelijk. De daadwerkelijke invulling van deze locatie zal echter pas na toepassing van de wijzigingsbevoegdheid bekend worden.

Schade hoogwater

Het havengebied van Scheveningen ligt buitendijks. Het buitendijks beleid zoals onder meer beschreven in het Nationale Waterplan (2009) houdt het volgende in: Er zijn geen wettelijke normen voor de bescherming van buitendijkse gebieden. Buitendijks zijn initiatiefnemers, bewoners en gebruikers zelf verantwoordelijk voor het treffen van gevolg beperkende maatregelen en zij dragen zelf het risico van waterschade. Decentrale overheden kunnen wel afspraken maken over hoe de bescherming tegen hoogwater geregeld wordt bij buitendijkse ontwikkelingen. De gemeente Den Haag vindt het belangrijk dat er in het havengebied risicobewust wordt gebouwd. Daarom zullen de afspraken die eerder gemaakt zijn voor het buitendijkse gebied van Scheveningen Haven ook gelden voor het Norfolk terrein. Deze afspraken zijn tot stand gekomen in overleg met de provincie Zuid-Holland en het Hoogheemraadschap van Delfland. Concreet betekent het dat de minimale aanleghoogte voor functies anders dan wonen is vastgesteld op 4,20 meter + NAP. Daarnaast is een hoogte voor de toegang tot ondergrondse parkeergarages vastgesteld van minimaal 4,50 meter + NAP. Wonen is toegestaan vanaf 6,90 meter + NAP. De hoogte voor woonfuncties, NAP +6,9 m, is het huidige 'rekenpeil' bij de norm (kans 1x per 10.000 jaar) met daarbij opgeteld een zeespiegelstijging van 1,2 m. Deze stijging geldt voor het midden scenario over 200 jaar. Voor het hotel is een afwijkende minimale peilhoogte opgenomen van 8 m + NAP. Deze minimale peilhoogten zijn geborgd in het bestemmingsplan omdat deze zijn opgenomen in de algemene bouwregels.

Als verdere invulling kan voor de lagere delen een uitwerking middels 'wet-proof' en 'dry-proof' plaatsvinden. Keuzes hierin zullen bij de nadere uitwerking van de ontwikkelingen plaats gaan vinden. Een voorbeeld van wet-proof bouwen is dat een gebouw zodanig ontworpen wordt dat een laag water niet tot schade leidt. Dry-proof is het zodanig bouwen dat bijvoorbeeld door afsluitbare deuren / extra schotten dat het water niet het gebouw binnen kan komen. Ook kunnen in de openbare ruimte maatregelen genomen worden om schade en overlast te voorkomen.

Door de afspraken over bouwhoogten worden de risico's van buitendijks bouwen beperkt. Mocht zich extreem hoog water voordoen dan kunnen bewoners en bedrijven tijdig worden gewaarschuwd. Een eventuele evacuatie is mogelijk via de Houtrustweg welke op 8+ NAP komt te liggen.

Afspraken gemaakt voor 5* hotel

De toelichting is op dit onderdeel aangepast (zie paragraaf 4.11; buitendijks bouwen).

XI. Algemene Vereniging voor Natuurbescherming

De Algemene Vereniging voor Natuurbescherming voor 's Gravenhage e.o. (de AVN) maakt bij deze graag gebruik van de gelegenheid kanttekeningen te plaatsen bij het concept bestemmingsplan Scheveningen haven dd 16 april jongstleden. Zij doet dit op uitdrukkelijke uitnodiging van de gemeente Den Haag

Met deze kanttekeningen willen wij bereiken dat een aantal zaken in het concept nog kunnen worden aangepast voordat het een definitief concept wordt. De AVN heeft voor het masterplan Scheveningen Haven in de loop der tijd al vele zienswijzen ingediend, en op uitnodiging van de gemeente Den Haag geparticipeerd in de Klankbordgroep Scheveningen-Haven. In deze Klankbordgroep zijn onze bezwaren tegen het nu voorliggende plan uitgebreid naar voren gekomen. Eén van deze bezwaren was tegen de verbinding over de havenmond en met name het in het verlengde daarvan liggende fietspad langs de kust.

De AVN heeft een alternatieve fietsroute voorgesteld die aan de andere kant van het zendmastpark langs liep, en aansluit op Scheveningen Haven tussen de derde en tweede haven. De gemeente Den Haag heeft deze alternatieve route weliswaar opgenomen in haar plannen (Projectdocument Scheveningen Haven Februari 2012, pagina 30), maar niet de kabelbaan laten vallen. Met deze kanttekeningen wil ik niet onvermeld laten dat wij nog steeds fel gekant zijn tegen de "sprong over de haven" en de vijfsterren hoteltoren die in het bestemmingsplan opgenomen zijn.

Kabelbaan:

De gevolgen van de kabelbaan zelf op de vogeltrek dienen onderwerp van de MER te zijn. Gezien punt 3, alsmede de onzekere haalbaarheid en het geringe draagvlak, en de onvoldoende financiële basis dient rekening gehouden te worden met een variant zonder kabelbaan. Voor de verkeersafwikkeling lijkt dit geen grote problemen met zich mee te brengen. Recreatief fietsverkeer wordt al voor een deel via de brug over de tweede haven geleid.

Zendmastpark:

Doordat de "sprong over de haven" en de gewijzigde verkeersafwikkeling over de Houtrustlaan extra publiek naar het zuiderstrand brengt, dienen de mate van en de gevolgen van maatregelen tegen extra betreding berekend te worden. Hoewel het zendmastpark tot het plangebied behoort wordt dit feit slechts vermeld. Er staat verder niets in over een invulling van het gebied.

Doordat het lange nauwelijks betreden is is te verwachten dat de natuurwaarde van dit gebied feitelijk hoger is dan van het omliggende gebied. Ook zou moeten worden aangegeven welke plannen ontwikkeld worden / toegelaten worden met de bestaande bebouwing. Hiervoor bestaat immers instandhoudingsrecht. De AVN zou ervoor zijn het gebied omheind te houden en er een extra beschermd natuurgebied van te maken.

Fietsroute:

De fietsroute zoals die door de Scheveningse haven loopt sluit aan op een alternatieve fietsroute door de duinen die de AVN tijdens de klankbordgroep overleggen heeft voorgesteld. Deze alternatieve fietsroute is wel opgenomen wat betreft het plangebied, maar op de figuren "Afbeelding Masterplan Scheveningen Kust (2010)" (toelichting p9) en "streefbeeld fiets" (p38) staat nog steeds het ongewenste fietspad langs het strand vermeld.

Hoteltoren en andere hoge bebouwing:

Lichtvervuiling

De geplande 5 sterren hoteltoren zal een behoorlijke lichtvervuiling veroorzaken. De effecten daarvan dienen in de MER te worden uitgerekend. Ook de hogere bebouwing aan de kop zal mogelijk licht instraling in het duingebied veroorzaken.

Windhinder /Windchill

Er wordt ingegaan op de effecten van windhinder, maar alleen met betrekking tot de "horizontale" wind, die hinder en negatieve natuur effecten kan veroorzaken.

Er is echter nog een ander niet te verwaarlozen effect, windchill genoemd, veroorzaakt doordat koude wind van 90 meter hoogte naar de grond zakt. Er zijn (ook recente) voorbeelden van windchill, zoals bijvoorbeeld aan de binnenkant van het nieuwe centraal station van Rotterdam.

Windchill is met architectonische aanpassingen te beheersen. Wij raden dan ook aan om het te vermelden in het ontwerp bestemmingsplan bij het hoofdstuk over windhinder om ervoor te zorgen dat het de aandacht krijgt die het verdient.

Verkeersafwikkeling

Conform de bijlage bij de notitie reikwijdte (RIS255717) dient er op gelet te worden in de MER dat de toetsingscriteria voor de instroom van stikstof en fijnstof, alsmede andere door het verkeer veroorzaakte vervuiling, berekend wordt gebruik makend van tabellen die toeristisch autoverkeer als uitgangspunt nemen, dat wil zeggen naast en boven het te verwachten woon-werk verkeer door de nieuw te bouwen woningen, vooral een toename van het verkeer van en naar het strand te verwachten valt.

Houtrustweg ophogen en verbreden

De houtrustweg zal worden opgehoogd tot 8 meter boven NAP. Bovendien zal hij worden verbreed. De gevolgen hiervan op het talud worden niet expliciet vermeld, terwijl die wel te verwachten zijn. Wel wordt terecht vermeld dat het talud deel uitmaakt van de EHS, maar niet hoeveel kleiner en steiler het talud gaat worden. Overigens is hier voor een deel het servituut van prinses Sophia van Saksen van 17 juni 1887 toepassing, ook op de taluds

Randen van het Natura 2000 gebied 'Westduinpark & Wapendal'

In de uitgangspunten voor N2000 gebieden staat uitdrukkelijk dat ook de randgebieden rond een Natura 2000 gebied ontzien dienen te worden. Helaas staat in het aangenomen masterplan Scheveningen

Haven al dat het de grenzen van het aanvaardbare opzoekt.

Wel is sprake in het bestemmingsplan van veel groenzones en "groene" duingebieden, maar die komen niet tussen de bebouwing en het duingebied in.

Reactie

In reactie op de ingekomen vooroverlegreactie merkt het college het volgende op.

In de vooroverlegreactie van de AVN worden een aantal aspecten genoemd waarbij wordt aangegeven dat deze onderdeel van het MER dienen te zijn. In algemene zin wordt daarom opgemerkt dat zienswijzen ten aanzien van de reikwijdte en het detailniveau van het MER in de procedure voor de Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) naar voren konden worden gebracht. De NRD heeft van 27 december 2012 tot en met 21 februari ter inzage gelegen. De reacties en adviezen die daarop zijn ontvangen zijn behandeld en verwerkt, waarna het College de NRD definitief heeft vastgesteld. In deze procedure heeft de AVN een zienswijze ingediend, waarbij onderdelen van de ingekomen vooroverlegreactie ook al aan de orde zijn geweest..

Verbinding Havenmond, alternatieve fietsroute

Beide afbeeldingen zijn afkomstig uit eerder door de gemeente vastgestelde documenten, respectievelijk het Masterplan Scheveningen-Kust en de Haagse Nota Mobiliteit. In het kader van de besluitvorming van de Haagse Nota Mobiliteit is een vergelijkbare opmerking geplaatst over de aanduiding op de afbeelding "Streefbeeld fiets". Daarop is de volgende reactie geformuleerd:

"Een fietsverbinding tussen Scheveningen Haven en de bestaande fietsroute door het Westduinpark richting Kijkduin vormt een ontbrekende schakel in het recreatieve fietsroutenetwerk. De op de kaart "Streefbeeld fiets" aangegeven fietsverbinding is indicatief. De zorg van de AVN voor het behoud van de natuurwaarden in het gebied worden gedeeld. In de verdere planuitwerking wordt bezien of en hoe de beoogde fietsroute kan worden ingepast waarbij rekening wordt gehouden met de waarden van het Natura 2000-gebied en de bijbehorende procedurele waarborgen."

Het streefbeeld is inmiddels nader uitgewerkt in het stedenbouwkundig plan. Zoals in paragraaf 5.2.4 is opgenomen wordt een langzaamverkeerverbinding tussen het Westduinpark en Scheveningen Dorp aangelegd. Deze komt vanaf de Wieringsestraat en loopt via de Hellingweg langs het Nautisch Centrum Scheveningen naar de Tweede Haven en via een beweegbare brug over de Pijp naar de Zeesluisweg. Vandaar kan men over de Schokkerweg en de Vissershavenweg naar de boulevard fietsen of via een andere route naar Scheveningen-Dorp. Volledigheidshalve is naar aanleiding van de ingekomen vooroverlegreactie in paragraaf 3.3.2.2 een verwijzing naar deze tekst opgenomen.

Kabelbaan, vogeltrek

De gevolgen van de oeververbinding op de vogeltrek zijn onderwerp van het MER.

In het MER zijn verschillende varianten voor de oeververbinding (waaronder ook een kabelbaan) beschouwd. In het MER is op hoofdlijnen ingegaan op de mogelijke effecten (thema's geluid, windhinder, ruimtelijke kwaliteit en ecologie) van een verbinding tussen beide havenhoofden. Het aspect vogeltrek komt aan bod bij de beschouwing van de ecologische effecten van de varianten voor de oeververbinding.

Zendmastpark + Ad. Verkeersafwikkeling

Net als de rest van het Westduinpark is dit terrein van het Zendmastpark Natura 2000-gebied met de daaruit volgende bescherming. Na het vertrek van Defensie komt dit terrein in aanmerking voor natuurherstel. Het maken van een 'extra' beschermd natuurgebied is daarbij niet aan de orde. Een dergelijk gebied vergroot de geslotenheid van het terrein en draagt daardoor niet bij aan de dynamiek en gebruiksmogelijkheden van het Westduinpark. Vooralsnog wordt ervan uit gegaan dat de huidige gebouwen gehandhaafd blijven. Op grond van de bestemming Natuur is het mogelijk om overige aan de natuurfunctie gerelateerde functies, zoals natuur- en milieueducatie, toe te staan onder de voorwaarden dat dit ondergeschikt medegebruik betreft en dit geen afbreuk doet aan de instandhouding en zo mogelijk versterking van de natuur- en landschapswaarden.

De gevolgen van de toekomstige ontwikkelingen in Scheveningen Haven op de verkeersafwikkeling en de milieuaspecten zijn in beeld gebracht in het MER die in het kader van het bestemmingsplan Scheveningen Haven is opgesteld. In deze rapportage zijn aspecten als doorstroming, bereikbaarheid,

verkeersveiligheid, parkeren en langzaam verkeer beoordeeld. Tevens is een robuustheidsanalyse (periode 2030-2035) uitgevoerd.

In het verkeersmodel van Haaglanden wordt geen gebruik gemaakt van piekbelastingen. Dit betreft bijzondere gebeurtenissen die slechts enkele keren per jaar voorkomen. Wel wordt in het verkeersmodel het (extra) strandverkeer (met name op zonnige dagen) meegenomen.

Hoteltoren en andere hoge bebouwing:

Lichtvervuiling

In het MER is aandacht voor het aspect lichthinder, ook voor vogels en andere dieren. Echter omdat het architectonisch ontwerp van deze hoteltoren pas na de vaststelling van het bestemmingsplan gereed is, kunnen nog geen gedetailleerde berekeningen plaatsvinden. Wel zijn in het MER aandachtspunten en randvoorwaarden gegeven om de overlast te beperken.

Windhinder/Windchill

De "klassieke" vorm van windchill is het verlagen van de gevoelstemperatuur ten gevolge van de windsnelheid. De gevolgen van de nieuwbouwplannen op het verhogen van de windsnelheid zijn met het voor het bestemmingsplan uitgevoerd windklimaatonderzoek voldoende in kaart gebracht.

De beschreven effecten (koudeval langs de gevels van de toren) zullen alleen optreden bij lage windsnelheden. Bij hogere windsnelheden is de opmenging in de aardse grenslaag zo groot dat, dat er vrijwel geen temperatuurverschillen tussen de lucht op begane grondniveau en op hoog niveau aanwezig zijn.

De situatie van het Centraal Station in Rotterdam is heel anders dan in de haven van Scheveningen. Daar is namelijk sprake van een zogenaamd "stadseffect". Daarbij is sprake van een lichte verhoging van de temperatuur ten opzichte van de temperatuur op het vrije veld en op wat grotere hoogte. Door de open ligging van Scheveningen Haven aan de zee, waarbij vrijwel altijd wind aanwezig is, is geen sprake van een dergelijk stadseffect.

Verkeersafwikkeling

Conform de bijlage bij de notitie reikwijdte (RIS255717) dient er op gelet te worden in het MER dat de toetsingscriteria voor de instroom van stikstof en fijnstof, alsmede andere door het verkeer veroorzaakte vervuiling, berekend wordt gebruik makend van tabellen die toeristisch autoverkeer als uitgangspunt nemen, dat wil zeggen naast en boven het te verwachten woon-werk verkeer door de nieuw te bouwen woningen, vooral een toename van het verkeer van en naar het strand te verwachten valt.

Houtrustweg ophogen en verbreden (EHS, servituut)

De verbreding van de Houtrustweg vindt inderdaad plaats op het gedeelte van de Houtrustweg tussen de Duindorpdam en de Tweede Haven. Het laatste deel van de stedelijk ecologische verbinding bestaat alleen uit water. Deze groen-blauwe verbinding is van belang voor diverse vleermuissoorten. Bij de uitwerking van de verbreding van de Houtrustweg wordt zowel rekening gehouden met deze ecologische waarde als de ruimtelijke kwaliteit van het groene talud.

Randen Natura 2000-gebied

In het MER en de Passende beoordeling is onderzocht wat de effecten zijn op het Natura 2000-gebied en of hiervoor maatregelen getroffen moeten worden. Uit de uitkomsten van het MER en de Passende beoordeling blijkt dat de ten behoeve van de randgebieden geen extra maatregelen nodig zijn.

XII. Bewonersorganisatie Havenkwartier

Wij willen wij graag gebruik van maken de uitnodiging tot het maken van opmerking e.o. vragen m.b.t. het concept bestemmingsplan.

Volgende punten willen wij graag nader onder de aandacht brengen.

Visserij en havengebonden bedrijvigheid:

We gaan er vanuit dat eerste haven, schiereiland, derde haven en landhoofd C beschikbaar blijven voor visserij en havengebonden bedrijvigheid. Dat houdt dus in dat wonen daar niet aan de orde is. Dat geldt dus ook voor het Nautisch Centrum. Daarnaast willen we op de Dr. Lelykade (m.b.t. het schiereiland)

bedrijvigheid m.b.t. visserij en havengebonden bedrijvigheid vast houden en geen andersoortige activiteiten.

Scheveningen Haven is gericht op visserij en havengebonden bedrijvigheid. Als het er al niet is, moet dat gestimuleerd worden. Alle andere bedrijfsmatigheid kan elders in de stad onder gebracht worden. Ons uitgangspunt is en blijft (zoals ook door de Gemeenteraad bekrachtigt) dat haven een haven is en geen toeristische trekpleister dan alleen op basis van visserij en havengebonden bedrijvigheid.

Cultureel erfgoed:

Een Cultureel Historisch Effect Rapportage (CHER) is een verplicht onderdeel van een bestemmingsplan, dit betekend o.a. het in beeld brengen van beeldbepalende gebouwen. In het hoofdstuk Cultuurhistorische Verkenning, staat dat het belang gezocht moet worden in de havens, en niet zozeer in de bebouwing. Wij willen hier benadrukken dat de omringende gebouwen het beeld van een haven vormt. Aangezien er rondom de tweede haven veel particuliere bouw initiatieven zijn, die zonder enige vorm van beeldbepalende normen, anders dan de nieuwe Welstandsnota, mogen bouwen.

De Beeld- en Kwaliteitsnota geldt alleen voor de ontwikkelingen op het voormalige Norfolkterrein.

Typerende bakstenen en rode daken worden niet benoemd.

Een beeld bepalend gebouw aan de kop van de eerste haven (Vissershavenweg), een omgebouwd nettenopslag gebouw, wordt niet als karakteristiek benoemd. Het voormalige pand van Radio Holland wordt wel zo genoemd maar staat op het punt te worden afgebroken en herbouwd. De rokerij de pijp is inmiddels industrieel erfgoed.

Buitendijks bouwen:

In het hoofdstuk “waterrobuust bouwen” wordt melding gemaakt van het feit dat er buitendijks wordt gebouwd. De kades van de tweede haven liggen onder Delta niveau. Bouwplannen zoals de horeca paviljoens op de Dr. Lelykade en een eventuele brug over de pijp (doorgang 1ste en 2de haven) moeten hier aan worden getoetst. Infrastructuur moet rekening houden met een eventuele ontruiming van het gebied bij overstroming. Er is voor het havengebied geen calamiteitenplan opgesteld. Ook wordt er geen melding gemaakt wie verantwoordelijk is voor de schade die bij overstromingen kunnen ontstaan aan particuliere bezittingen.

Infrastructuur:

Toekomstige ontwikkelingen hebben hun invloed op de huidige infrastructuur, in het bestemmingsplan moet al worden rekening gehouden dat aanpassingen aan belangrijke verkeersaders in het havengebied mogelijk zijn.

Stap 3 Besluit:

In het concept wordt melding gemaakt van het feit dat het nieuwe bestemmingsplan gevolgen kunnen hebben voor het Stap 3 besluit. Dit besluit maakt het mogelijk te bouwen met afwijken de milieu en geluidsnormen.

In het havengebied zijn reeds gebouwen gerealiseerd op dit besluit. De zogenaamde Leefbaarheidspleinen zijn een voortvloeisel van dit besluit. Deze zijn nog niet allemaal gerealiseerd, heeft dit consequenties voor het laatste plein?

Viscluster / Vispact:

De bedoeling van dit cluster is om hier de visindustrie te concentreren. Kunnen visrokerijen zich hier vrij vestigen? Bestaande rokerijen worden gedoogd of zijn zgn. wegbestemd, de rokerijen staan onder druk van nieuwbouw.

Groen en Water:

De vraag naar recreatief gebruik van openbare ruimtes neemt toe van (nieuwe) bewoners en bezoekers. Bij ontwikkelingen zoals op het Norfolkterrein kan je dit mee inplannen. In de bestaande gebieden rondom de Haven volgt verdichting, binnenruimtes van nieuwbouw projecten met binnentuinen zijn niet toegankelijk voor omwonende.

Servituut:

In zowel in het vorig hoofdstuk als in het hoofdstuk openbare ruimte waarover ontsluiting van het Norfolkterrein via Houtrustweg en een trambaan wordt geen melding gemaakt van het feit dat er op de taluds en het Verversingskanaal een Servituut ligt.

Reactie

In reactie op de ingekomen vooroverlegreactie merkt het college het volgende op.

Visserij en Havengebonden bedrijvigheid

In de NVU 2008 en Masterplan Scheveningen-Kust heeft de gemeenteraad definitief gekozen voor handhaven en versterken van de visserijsector op het Noordelijk Havenhoofd en de herontwikkeling van het Norfolkgebied tot stedelijk gebied met wonen, werken en recreëren. In het MER is onderzocht of het Nautisch Centrum kan worden omgezet naar woningbouw. De uitkomst hiervan is dat dit mogelijk is. Om deze reden is in het bestemmingsplan voor deze locatie een gemengde bestemming opgenomen waarin ook wonen mogelijk is.

Cultureel erfgoed

In het hoofdstuk Cultuurhistorische Verkenning staat dat het belang meer gezocht moet worden in de aanleg en structuur van de havens dan in de kwaliteit van de individuele bebouwing die meestal dateert van na de oorlog. Daarmee wordt niet gezegd dat de omringende bebouwing geen invloed heeft op het beeld van Scheveningen Haven. Rond de haven staan bijvoorbeeld diverse rijks- en gemeentelijke monumenten die in dezelfde paragraaf worden besproken.

De opmerking over de typerende bakstenen en rode daken werd terecht gemaakt. Aan de cultuurhistorische verkenning in het bestemmingsplan wordt de volgende passage toegevoegd: 'Aan de zuidzijde wordt het havengebied begrensd door een woonwijkje (Mennickstraat e.o.) opgetrokken in rode baksteenarchitectuur met diepliggende voegen, die kenmerkend is voor de Haagse woningbouw tussen 1930 en 1940'.

De visrokerij aan de Dr. Lelykade krijgt de status als gemeentelijk monument en is benoemd in de toelichting. Het college van B&W heeft op 12 maart j.l. besloten de plaatsingsprocedure te starten teneinde het complex van de visrokerij Dr. Lelykade 188 t/m 194 op grond van de Monumentenverordening Den Haag aan te wijzen tot gemeentelijk beschermd monument..

Buitendijks bouwen

Het havengebied van Scheveningen ligt buitendijks. Het buitendijks beleid zoals onder meer beschreven in het Nationale Waterplan (2009) houdt het volgende in: Er zijn geen wettelijke normen voor de bescherming van buitendijkse gebieden. Buitendijks zijn initiatiefnemers, bewoners en gebruikers zelf verantwoordelijk voor het treffen van gevolg beperkende maatregelen en zij dragen zelf het risico van waterschade. Decentrale overheden kunnen wel afspraken maken over hoe de bescherming tegen hoogwater geregeld wordt bij buitendijkse ontwikkelingen. De gemeente Den Haag vindt het belangrijk dat er in het havengebied risicobewust wordt gebouwd. Daarom zullen de afspraken die eerder gemaakt zijn voor het buitendijkse gebied van Scheveningen Haven ook gelden voor het Norfolk terrein. Deze afspraken zijn tot stand gekomen in overleg met de provincie Zuid-Holland en het Hoogheemraadschap van Delfland. Concreet betekent het dat de minimale aanleghoogte voor functies anders dan wonen is vastgesteld op 4,20 meter + NAP. Daarnaast is een hoogte voor de toegang tot ondergrondse parkeergarages vastgesteld van minimaal 4,50 meter + NAP. Wonen is toegestaan vanaf 6,90 meter + NAP. De hoogte voor woonfuncties, NAP +6,9 m, is het huidige 'rekenpeil' bij de norm (kans 1x per 10.000 jaar) met daarbij opgeteld een zeespiegelstijging van 1,2 m. Deze stijging geldt voor het midden scenario over 200 jaar.

Als verdere invulling kan voor de lagere delen een uitwerking middels 'wet-proof' en 'dry-proof' plaatsvinden. Keuzes hierin zullen bij de nadere uitwerking van de ontwikkelingen plaats gaan vinden. Een voorbeeld van wet-proof bouwen is dat een gebouw zodanig ontworpen wordt dat een laag water niet tot schade leidt. Dry-proof is het zodanig bouwen dat bijvoorbeeld door afsluitbare deuren / extra schotten dat het water niet het gebouw binnen kan komen. Ook kunnen in de openbare ruimte maatregelen genomen worden om schade en overlast te voorkomen.

Door de afspraken over bouwhoogten worden de risico's van buitendijks bouwen beperkt. Mocht zich extreem hoog water voordoen dan kunnen bewoners en bedrijven tijdig worden gewaarschuwd. Een eventuele evacuatie is mogelijk via de Houtrustweg welke op 8+ NAP komt te liggen.

Infrastructuur

De gevolgen van de toekomstige ontwikkelingen in Scheveningen Haven op de verkeersafwikkeling en de milieuaspecten zijn in beeld gebracht in het MER die in het kader van het bestemmingsplan Scheveningen Haven is opgesteld. In deze rapportage zijn aspecten als doorstroming, bereikbaarheid, verkeersveiligheid, parkeren en langzaam verkeer beoordeeld. Tevens is een robuustheidsanalyse (periode 2030-2035) uitgevoerd.

Stap 3 besluit

Nee, dit heeft geen consequenties voor de aanleg van het laatste plein. Dit plein zal worden aangelegd na afronding van de bouw van de ontwikkeling van de Havenmeester.

Viscluster/Vispact

Visrokerijen zijn meldingsplichtig op grond van het Activiteitenbesluit milieubeheer. Men moet wel voldoen aan de voorschriften van het Activiteitenbesluit milieubeheer (o.a. art. 3.140). Daarnaast moeten de rokerijen uiteraard voldoen aan het bestemmingsplan. De rokerijen vallen onder milieucategorie 4 van de Staat van Inrichtingen. Deze milieucategorie is binnen de delen van de bestemming Bedrijf – 1 toegestaan.

Groen en water

In de toelichting is in hoofdstuk 5.2 in de paragraaf groen en water aangegeven dat de transformatie gevolgen heeft voor de openbare ruimte. In dezelfde paragraaf is aangegeven hoe tegemoet wordt gekomen aan de vraag van bewoners en bezoekers. De verdichting in de bestaande gebieden rondom de havens zijn bouw mogelijkheden die op grond van het vigerende bestemmingsplan al mogelijk zijn. In deze gevallen is het niet mogelijk om een toevoeging van groen en water af te dwingen.

Servituut

In de toelichting van het bestemmingsplan is in hoofdstuk 2 een paragraaf opgenomen die nader ingaat op het de akte van schenking en welke gronden hier onder vallen.

XIII. Frank Vrolijk Antieke Bouwmaterialen

Op 16 april jl. heeft uw gemeentebestuur het concept Voorontwerp bestemmingsplan Scheveningen Haven gepubliceerd. Omdat dit bestemmingsplan betrekking heeft op mijn bedrijfslocatie bericht ik u als volgt.

Vrolijk Bouwmaterialen is nu bijna 40 jaar gevestigd aan de Hellingweg. Het bedrijf heeft in die tijd een zeer goede naamsbekendheid opgebouwd en is niet meer weg te denken uit Scheveningen Haven.

Nu is uit het ontwerp bestemmingsplan gebleken, dat in de toekomst het bedrijf niet meer op de huidige locatie kan worden gehandhaafd.

Op mijn locatie is op dit moment de groenbestemming van toepassing, welke voorziet in:

- A. groenvoorzieningen
- B. speelvoorzieningen
- C. voet- en fietspaden
- D. straatmeubilair

Er zijn derhalve geen intensieve bouwontwikkelingen op deze locatie mogelijk.

Mijns inziens biedt dit toch een kans om mijn grondgebonden bedrijf in te passen in deze groenzone. Mijn bedrijf voorziet uitsluitend in opslag van schone bouwmaterialen en verkoop aan het publiek. Er is geen sprake van intensief verkeer, geluid- of geuroverlast.

Reeds eerder heb ik een plan bij de gemeente Den Haag ingediend op mijn huidige locatie. Omdat er toen nog geen duidelijkheid was over de nieuwe bestemming, is dit verzoek aangehouden.

Ik moest destijds rekening houden met bebouwing om mijn huidige locatie en realiseerde mij op dat moment dat het bedrijf daarvoor zou moeten wijken.

Nu er geen bebouwing op mijn locatie is geprojecteerd en derhalve het nieuwe bestemmingsplan op mijn locatie niet afhankelijk is van economische of commerciële haalbaarheid, biedt dit vanuit dit oogpunt

mijns inziens voldoende kansen om mijn bedrijf wél te handhaven op deze locatie.

Ik ben dan bereid om in overleg met een stedenbouwkundige van de gemeente, een plan uit te werken welke zich goed verhoudt met de door de gemeente gewenste groene zone.

Ik ben eventueel ook bereid om in de nieuwe situatie genoegen te nemen met een wat kleiner oppervlak.

Ik hoop oprecht dat op deze manier mijn bedrijf voor Scheveningen behouden kan blijven zonder afbreuk te doen aan de belangrijke ontwikkeling van dit gebied, welke door dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt.

Reactie

In reactie op de ingekomen vooroverlegreactie merkt het college het volgende op. Uitgangspunt van het stedenbouwkundig plan is om de kades en taluds langs de haven een openbaar karakter te geven en in te richten als verblijfsgebied, met vrij zicht op de haven. Daar waar bebouwing is gedacht (zoals de Zeezichttoren of paviljoens) is deze bedoeld ter begeleiding van loopstromen (plekken met voorzieningen langs de route). Het gaat dan om bebouwing met een compacte footprint, vrij staand in de openbare ruimte, met een publieke/recreatieve functie (zoals horeca). In het geval van het bedrijf van de heer Vrolijk gaat het om solitaire bedrijfsbebouwing met terrein ten behoeve van opslag. Dat past niet bij de nieuwe stedenbouwkundige opzet. Daar waar nieuwe bedrijfsruimten worden gerealiseerd, zijn deze onderdeel van een groter blok (in de plint langs de kades, of gecombineerd met andere functies zoals in blok 6)

De heer Vrolijk huurt onderhavige gronden van de gemeente. De heer Vrolijk valt hiermee in categorie A zoals aangegeven in paragraaf 6.4 van de toelichting. De gemeente is voornemens de huurovereenkomst op te zeggen. Uiteraard zal de gemeente hierbij wel de gebruikelijke redelijke opzegtermijn hanteren.

XIV. Van Cromvoirt namens Simonis

Namens Gebr. Simonis Onroerend Goed B.V. (hierna te noemen 'Simonis') bericht ik u aangaande het concept voorontwerp bestemmingsplan Scheveningen Haven als volgt.

Projectontwikkelaar Volker Wessels Vastgoed is al geruime tijd in overleg met Simonis om een nieuwe ontwikkeling aan de Visafslagweg mogelijk te maken. Voor Simonis heeft de nieuwe ontwikkeling betrekking op:

- Locatie A: de onverstoorde handhaving van het huidige gebruik van zijn percelen van het bestaande restaurant en winkel gevestigd aan de Visafslagweg 16 t/m 20 en;
- Locatie B: de eventuele uitbreiding middels een nieuw te bouwen restaurant/winkel met parkeervoorzieningen, aan de Visafslagweg 54 t/m 60;

Locatie A

Op de bestaande locatie zouden wij graag een maatbestemming zien opgenomen ten behoeve van de activiteiten van Simonis, welke als zodanig op kunnen worden genomen in het bestemmingsplan. Door middel van deze maatbestemming is het gebruik van de locatie ten behoeve van winkel/restaurant, vishandel en de rokerij in het bijzonder, gewaarborgd voor de toekomst. Dit is namelijk een van de belangrijkste uitgangspunten die is overeen gekomen tussen de bedrijven (BSH) en het gemeentebestuur (Marnix Norder) op 11 april 2012.

Hierin wordt overwogen dat "het van groot belang is dat de belangen van de maritieme bedrijvigheid en de visserij goed zijn gewaarborgd, zodat deze bestaanszekerheid hebben en waar mogelijk ruimte krijgen om te groeien, 11

Bereikbaarheid en laden/lossen:

Direct achter de bestaande locatie van Simonis is het bestemmingsvlak GD-6 opgenomen in het bestemmingsplan en op de plankaart. Op grond van het ontwikkelingsplan van Volker Wessels voorziet deze locatie in onder andere de bouw van een parkeergarage. Op dit moment maakt Simonis veelvuldig gebruik van het laden en lossen via de achterzijde. Wordt deze achterzijde in de toekomst bebouwd,

dan is het bedrijf aan de achterzijde niet meer bereikbaar.

Dit is niet aanvaardbaar voor Simonis en er dient derhalve een voorziening te worden opgenomen om het laden en lossen en de bereikbaarheid via de achterzijde te garanderen. Dit kan door de parkeergarage op te schuiven of een voorziening te maken dat bedrijfsauto's via de parkeergarage de achterzijde van het bedrijf kunnen bereiken.

Verder biedt het bestemmingsplan de mogelijkheid om op de bestaande locatie intensiever en hoger te bebouwen. Simonis wijst er nu reeds uitdrukkelijk op dat dit het gebruik van de bestaande rokerij zou kunnen beperken, gelet op de huidige milieuzonering. De rokerij is een van de pijlers van het bedrijf en beperking van het gebruik dienaangaande is niet toelaatbaar.

Locatie B

De nieuwbouwontwikkeling voorziet onder andere in een restaurant van ca. 4.500 m² met verdieping en terras. Op de bestemmingsplankaart is een (te) kleine bestemmingsvlak H-2 t.b.v. 'horeca' opgenomen, met een maximale bouw hoogte van 25 meter.

Het nieuwe bestemmingsplan biedt ons inziens onvoldoende mogelijkheden om het nieuwbouwplan ten behoeve van Simonis op deze locatie uit te voeren. Hier ligt de taak van de ontwikkelende partij om in overleg met uw gemeente de wensen van Simonis in het bestemmingsplan te laten verankeren.

Zolang het nieuwe bestemmingsplan onvoldoende zekerheid biedt over het onverstoorde voortgezet gebruik van de huidige locatie A en de nieuwbouwwensen op locatie B, is het voor Simonis niet mogelijk om concrete afspraken te maken met de projectontwikkelaar.

Wij vertrouwen er op dat u op grond van deze brief een en ander in het bestemmingsplan kunt verwerken, alvorens het bestemmingsplan formeel ter inzage wordt gelegd.

Reactie

In reactie op de ingekomen vooroverlegreactie merkt het college het volgende op.

Locatie A

Het bestemmingsplan voorziet op deze locatie niet in een wijziging van de bestemming met betrekking tot de horeca. De horecafunctie is op dit moment in strijd met het bestemmingsplan.

Echter, deze locatie is gelegen in het gezoneerd industrieterrein waarbij ter plaatse categorie 5 bedrijven zijn toegestaan. Als hier horeca wordt toegestaan, gaat dit ten koste van de ruimte die is gereserveerd voor deze categorie bedrijven. Het aantal locaties met deze mogelijkheid is binnen de stad al zeer beperkt. Voor deze locatie is het bovendien vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit wenselijk om publieksfuncties te scheiden van bedrijfsmatige functies. Ook vanuit verkeerskundig oogpunt is het ongewenst om bedrijfsmatig verkeer op de Visafslagweg te vermengen met het overige (toeristisch-recreatief) verkeer. Dit is ook het uitgangspunt van de nieuwe opzet van het Noordelijk Havenhoofd zoals in dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt. Een horecafunctie op deze locatie ligt dan ook niet voor de hand.

Bestaanszekerheid en groei wordt mogelijk gemaakt door de mogelijkheid van herontwikkeling (zie locatie B).

Bereikbaarheid en laden/lossen:

In de huidige situatie maakt Simonis voor het laden en lossen gebruik van de openbare weg tussen de bedrijfsbebouwing en het dijklichaam. In het vigerende bestemmingsplan heeft de grond tussen de bedrijfsbebouwing en het dijklichaam geen verkeersbestemming maar een bedrijfsbestemming. Volgens het vigerende bestemmingsplan kan deze grond worden uitgegeven ten behoeve van bedrijfsbebouwing. In het nieuwe bestemmingsplan is deze bouwtitel overgenomen maar is de bestemming verruimd met onder meer een parkeergarage.

De invulling van de grond tussen de bedrijfsbebouwing en het dijklichaam is onderdeel van de plannen die in het kader van het vispact met de ondernemers binnen het viscluster Noordelijk Havenhoofd worden uitgewerkt. De bereikbaarheid van de bedrijfsbebouwing dient binnen deze plannen te worden opgelost.

Visrokerijen zijn meldingsplichtig op grond van het Activiteitenbesluit milieubeheer. Men moet wel

voldoen aan de voorschriften van het Activiteitenbesluit milieubeheer (o.a. art. 3.140). Rokerijen vallen binnen milieucategorie 4, zoals opgenomen in de Staat van Inrichtingen. De bestaande rokerij is en blijft derhalve toegestaan.

Locatie B

Op locatie B is inmiddels de plankaart (verbeelding) van het bestemmingsplan aangepast en is horeca-licht en middelzwaar toegestaan tot een hoogte van 25 meter + NAP. Na toepassing van de wijzigingsbevoegdheid voor het Noordelijk Havenhoofd kan tevens horeca in de categorie zwaar tot een oppervlakte van 1000 m² worden gerealiseerd (wijzigingsgebied 5).

XV. Belangenvereniging Scheveningen Haven

Het bestuur van de Belangenvereniging Scheveningen Haven (BSH) heeft kennis genomen van het concept ontwerp bestemmingsplan Scheveningen Haven d.d. 16 april 2013. Het bestemmingsplan is woensdagavond 17 april jl. aan de leden van de BSH toegelicht. Voorafgaand aan de totstandkoming van dit concept ontwerp bestemmingsplan, heeft de BSH met het bestuur van de gemeente Den Haag, in deze vertegenwoordigd door wethouder Mamix Norder, een overeenkomst gesloten op 11 april 2012 (zie bijlage).

Blijkens de structuurvisie 2020 heeft het gemeentebestuur immers de ambitie tot stedelijke verdichting, welke onder andere verwezenlijkt kan worden door functiemenging en dubbel grondgebruik. Verder is blijkens het ontwerp bestemmingsplan de industriële zone in het Havengebied verkleind, om nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken. De BSH realiseert zich dat het onvermijdelijk is dat verschillende functies elkaar zullen moeten dulden om het Scheveningen Havengebied te kunnen versterken. Als belangenbehartiger van de bedrijvigheid in het havengebied, hebben wij namens de leden de taak mee gekregen om de belangen van de bestaande bedrijven te waarborgen, hetgeen o.a. heeft geleid tot de overeenkomst tussen de gemeente Den Haag en de BSH, ondertekend op 11 april 2012.

Ons inziens biedt het bestemmingsplan onvoldoende zekerheid voor de bestaande bedrijven en hun benodigde groeimogelijkheden, met name vanwege de gewijzigde milieuzonering. Op dit punt dient het bestemmingsplan te worden aangepast. De gewijzigde milieuzonering verhoudt zich namelijk niet met economische doelstelling uit het convenant. Eén van de belangrijkste doelstellingen is dat: "de belangen van de maritieme bedrijvigheid en de visserij worden gewaarborgd, zodat deze bestaanszekerheid hebben en waar mogelijk ruimte krijgt om te groeien. Grootste zorg voor de bedrijven die in Scheveningen Haven zijn gevestigd, is hoe deze bedrijvigheid zich verhoudt met de toevoeging van nieuwe functies die middels het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt".

In het bestemmingsplan (blz. 58) staat omtrent milieuzonering het volgende beschreven: "Door de aanpassing van de zone en het industrieterrein wordt de beschikbare ontwikkelruimte voor de bestaande bedrijven op het nieuw vast te stellen industrieterrein niet aangetast". "Voor bedrijven die voorheen op het industrieterrein lagen en vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan niet meer, zullen maatvoorschriften worden opgesteld, waarbij wederom rekening zal worden gehouden met benodigde ontwikkelruimte".

Eerste Haven.

Uit de plankaart blijkt dat de 'geluidzone-industrie' niet geprojecteerd is op de bedrijvigheid rondom de 1e haven (m.u.v. Adriaan Maasplein en Zeekant), maar hier wél een 'milieuzone – gezoneerd industrieterrein' van toepassing is, welke weer niet geldt voor de bebouwing in de bestemmingvlakken B-I rondom de haven. Niet alleen op de kaden maar ook in de gebouwen vinden geluid- en milieutechnisch zwaardere activiteiten plaats. Deze activiteiten dienen planologisch te zijn gewaarborgd, wat nu niet het geval is. Dit ondervangen middels een zogenaamde 'maatbestemming' voor de thans gevestigde bedrijven is niet voldoende en biedt te weinig groei- en ontwikkelingsmogelijkheden in de toekomst voor de maritieme bedrijvigheid en visserij.

Het bestemmingsvlak 'Bedrijfsdoeleinden' aan de westzijde van de visafslag is verkleind ten behoeve van de bestemming 'Gemengde doeleinden-6', welk bestemmingsvlak (GD-6) wel is gelegen in de op de bestemmingskaart aangegeven vlak 'geluidzone-industrie'. Inperking van de industriële zone en wijziging van de functies in de Eerste Haven verhoudt zich niet met punt 1 en 3 van de overeenkomst.

Het op de bestemmingsplankaart aangegeven gebied 'Gemengde Doeleinden-5' (GD-5) rondom het

Adriaan Maasplein geeft naast de bedrijfsbestemming categorie 1 t/m 3 ook ruimte aan o.a. horeca en hotel. Ook deze gewijzigde functies zullen de bestaande bedrijvigheid rondom de Visafslagweg, waar ook een rokerij gevestigd is, moeten dulden.

Derde Haven.

Ook voor de derde haven geldt dat hier weliswaar een geluidszone van toepassing is, maar geen sprake meer is van een gezoneerd industrieterrein. Het nieuwe bestemmingsplan voorziet in een gemengde bestemming, waarbij bedrijven gecombineerd worden met woningen. De bedrijven moeten er in de toekomst zeker van kunnen zijn dat zij rondom de derde haven bedrijfsactiviteiten kunnen uitoefenen.

De milieuzonering en de geprojecteerde bestemming GD-I ter plaatse van de Derde Haven reflecteert derhalve ons inziens niet of onvolledig aan hetgeen in het convenant overeengekomen in artikel 13.

Ter plaatse van de Noordelijk Havenhoofd is een 'BRO-zone wijzigingsgebied 1' opgenomen waardoor er ruimte ontstaat voor o.a. 4.000 m² ten behoeve van een museum en de functie Cultuur, 750 m² bruto vloeroppervlakte t.b.v. horeca en detailhandel. Met de in het bestemmingsplan opgenomen functies en BRO-zone wijzigingsbevoegdheid 1 vragen wij ons af of dat zich verhoudt tot de in de overeenkomst gemaakte afspraken over toekomstige bedrijvigheid, de activiteiten van rederij Groen in het bijzonder.

Het is voor Scheveningen Haven van groot belang dat ook dit bedrijf voor Scheveningen behouden blijft en de door de gemeente beoogde planologie de groei van dit bedrijf niet in de weg staat.

Zekerheidshalve willen wij uw gemeentebestuur verzoeken de overeenkomst van 11 april 2012 onderdeel uit te laten maken van het bestemmingsplan door deze toe te voegen als bijlage. Op die manier kan er een heldere koppeling worden gemaakt tussen de gemaakte afspraken en de wijze waarop deze verzekerd zijn in het bestemmingsplan.

Wij vertrouwen er op u hiermee voldoende argumenten te hebben aangereikt om de gemaakte afspraken met de bedrijven te verankeren in het bestemmingsplan en behouden ons het uitdrukkelijke recht voor om tijdens de periode van terinzagelegging (6 weken) onze zienswijze formeel kenbaar te maken.

Reactie

In reactie op de ingekomen vooroverlegreactie merkt het college het volgende op.

Eerste Haven, Milieuzonering

De genoemde activiteiten zijn wel degelijk in juridisch-planologische zin gewaarborgd. De activiteiten zijn namelijk toegestaan binnen de bedrijfsbestemmingen. Door de bij deze bestemming opgenomen milieucategorieën, die qua ligging op de verbeelding (plankaart) zijn overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan, blijven de juridisch-planologische gebruiksmogelijkheden bestaan (planologische gebruiksruimte).

Het gezoneerde industrieterrein biedt extra ruimte op het gebied van geluid. Alle bedrijven gezamenlijk binnen het terrein mogen op de grens van de geluidzone – industrie een bepaalde geluidsbelasting veroorzaken. Net als in de huidige situatie hebben de meeste bedrijven een uitbreidingsruimte van 3 dB (milieugebruiksruimte). In het kader van het nieuw vast te stellen bestemmingsplan zullen hernieuwde maatwerkvoorschriften worden opgelegd. Daarbij wordt rekening gehouden met de groeimogelijkheden van de bedrijven in de haven.

De geluidzone industrie ligt om het gezoneerd industrieterrein heen. Binnen deze zone is het mogelijk om voor geluidgevoelige functies ontheffing van de Wet geluidhinder voor industrielawaai te verlenen.

Dat wil zeggen dat bij die functies een bepaalde mate van overlast moet worden geaccepteerd.

Bedrijven die in het nieuwe bestemmingsplan buiten het gezoneerde industrieterrein zijn gelegen vallen onder het Activiteitenbesluit. Ook voor deze bedrijven worden zo nodig maatwerkvoorschriften opgelegd. Hierbij wordt rekening gehouden met de groeimogelijkheden van de bedrijven in de haven.

Overigens is de verbeelding ten opzichte van het concept ontwerp bestemmingsplan gewijzigd. De grens van het gezoneerd industrieterrein is verruimd: de kade met aanlegplaats aan het Adriaan Maasplein, de kavel van Rijkswaterstaat en het aangrenzende deel van de Derde Haven maken thans deel uit van het gezoneerd industrieterrein. In het kader van het zonebeheer wordt nog steeds rekening gehouden met extra geluidruimte om groei van de bedrijven mogelijk te maken. Hierbij worden zowel de bijdragen van de schepen, de activiteiten op de kade en installaties in en op de bebouwing in beschouwing genomen. Hierin is ten opzichte van de vigerende situatie geen verandering opgetreden.

Ten opzichte van het voorheen geldende bestemmingsplan worden meer mogelijkheden geboden voor bedrijven. Dit wordt bereikt door toepassing van de in de Wet geluidhinder opgenomen zeehavennorm (deze norm biedt voor nieuw te ontwikkelen woningen binnen het invloedsgebied van de haven de mogelijkheid om een maximaal 5 dB hogere norm toe te passen) en het in diezelfde wet opgenomen instrument 'redelijke sommatie'. De toelichting is op dit punt aangepast en verduidelijkt.

Eerste Haven, bestemmingen rond het Adriaan Maasplein

Het op de verbeelding aangegeven gebied 'Gemengde doeleinden-5' (GD5) geeft naast de bedrijfsbestemming categorie 1 t/m 3 ook ruimte aan meer functies, zoals horeca en hotel. Deze functies betreffen geen milieugevoelige functies.

Bestemmingen rond Derde Haven

Met de planontwikkeling is rekening gehouden met de wensen van Rederij Groen. In de tussentijd tussen BSH en wethouder Norder gemaakte afspraken is expliciet opgenomen dat in de Derde Haven alleen activiteiten mogen plaatsvinden met een geringe geluidbelasting vanwege de woningbouw op het Norfolkterrein.

In de afspraken werd gesproken over een locatie voor Groen bij RWS. Dit is praktisch niet mogelijk, vandaar dat aan de overzijde van de Derde Haven nu ruimte is gereserveerd voor een ligplaats.

De mogelijkheid tot het uitoefenen van bedrijfsactiviteiten is opgenomen in de GD-1 bestemming. Ter plaatse van de aanduiding 'gemengd' zijn onder andere bedrijven toegestaan, voorzover havengerelateerd en voorkomend in de categorie A en B uit de Staat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging.

Uitgangspunt voor de ontwikkeling op de RWS-kavel is dat na toepassing van de wijzigingsbevoegdheid de kavel heringericht wordt, zodat ook Rijkswaterstaat zijn (bedrijfs)activiteiten kan blijven uitoefenen. De afspraken met de BSH zijn als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd (Bijlage 2 Afsprakenlijst BSH).

XVI Wijkoverleg Scheveningen-Dorp

Het wijkoverleg Scheveningen-Dorp heeft de volgende tekstuele opmerkingen gemaakt:

- Blz 14 Tweede en derde tekstblok: Na de Tweede Wereldoorlog enz. staat tweemaal in de tekst
- Blz. 15 onderaan: 1989 moet ten rechte zijn 1889
- Blz.26 2.5.5 Maatschappelijk
De Naald wordt niet meer gebruikt door Welzijn Scheveningen. Heeft dit pand op dit moment nog een welzijnsfunctie

Reactie

In reactie op de ingekomen vooroverlegreactie merkt het college het volgende op.

De tekstuele opmerkingen zijn verwerkt in de toelichting.

Welzijn Scheveningen heeft de locatie van De Naald inderdaad niet meer in gebruik. De bestemming van deze locatie is verruimd ten opzichte van het concept ontwerp, zodat het bestemmingsplan geen functies onmogelijk maakt die later toch wenselijk blijken te zijn. De functies dienstverlening en culturele voorzieningen zijn toegevoegd.

XVII JM Snacks

Ondergetekende heeft een horecagelegenheid aan het Adriaan Maasplein 1A-3 in Scheveningen. Jarenlang exploiteren wij als Haagse ondernemers onze onderneming met veel positieve energie en ambitie. Op die wijze zijn wij te betitelen als kleine werkgever, bieden wij structureel werkgelegenheid aan circa 12 medewerkers en in de zomerperiode nog meer.

De afgelopen jaren hebben wij veel plannen de revue zien passeren. Wij zijn daarin door de gemeente Den Haag en ook door andere marktpartijen (zoals nu Volker Wessels) nooit in gekend. Wij bleken nergens toe te behoren, misschien door onze solitaire ligging. Wij schreven uw College hierover een brief op 12 augustus 2012, waarvan wij u met dit schrijven wederom een kopie doen toekomen. Wij

schreven u deze brief, omdat wij ook in de toekomst onze onderneming hoe dan ook willen voortzetten. Op deze brief ontvingen wij van u antwoord per brief van 20 september 2012, waarvan wij ook een kopie bijvoegen.

Wij besloten ons nog pro actiever op te stellen en lieten een gerenommeerd architectenbureau een schetsontwerp maken voor een nieuwe permanente realisatie voor onze onderneming. Wij hebben gespaard en zijn voornemens deze nieuwe permanente ontwikkeling passend bij een nieuwe boulevard en een nieuw Scheveningen Havenhoofd te realiseren. Maar mocht welke ontwikkeling door omstandigheden niet doorgaan zijn wij los van alle andere plannen toch voornemens onze nieuwe permanente vestiging te realiseren.

Op 22 februari 2013 hebben wij met veel trots ons nieuwe ontwerp samen met Andre van Lier van ons architectenbureau DÁVL Studio en Fred Kloezeleman (adviseur J.M. Snacks B.V.) gepresenteerd op de wethouderskamer aan Wethouder Henk Kool en de bestuursadviseurs Frans van Bork en Geert van Aken. Het ontwerp werd enthousiast ontvangen en er is zeer goed geluisterd naar onze toelichting en uiteenzetting van plannen. Ook van ons ontwerp sturen we u bij deze brief een bijlage mee. Afsproken werd dat de bestuursadviseurs onze plannen zouden toetsen en o.a. in het managementoverleg met Wethouder Marnix Norder zouden bespreken. Ook zou het gepresenteerd worden aan de projectgroep Scheveningen Haven van de gemeente Den Haag. Afsproken werd dat dit er toe zou kunnen leiden dat we onze presentatie nog eens over zouden moeten en kunnen doen aan wethouder Kool, maar dan ook in de aanwezigheid van de bouw wethouder Wethouder Marnix Norder. Zover is het nog niet gekomen.

Hoewel wij dus nog steeds zeer positief gestemd zijn hebben wij nu het Concept Ontwerp Bestemmingsplan Scheveningen Haven in ons bezit dat op 16 april jl. naar buiten is gebracht door de gemeente Den Haag. Gesprekken leren ons dat er gelegenheid is om voor 3 mei 2013 hierop reacties te geven. Natuurlijk is nadien op basis van Ontwerp Bestemmingsplan en ter visie legging na Gemeentelijke Besluitvorming op 17 juni 2013 ook nog allerlei bezwaar en reactie mogelijk, maar wij willen graag worden opgenomen met ons plan voordat het in de Gemeenteraad en het College wordt besproken. Vandaar deze reactie nu.

Het Concept Ontwerp Bestemmingsplan Scheveningen Haven is tenslotte de juridisch-planologische vertaalslag van het stedenbouwkundige plan. En in die vertaalslag missen wij in de toelichting in woord en in de bijbehorende tekening in feitelijke situering ons plan. In de huidige tekening staat onze locatie momenteel zalmroze gemarkeerd met de aanduiding GD-5. In de Regels behorende bij de Toelichting Concept Ontwerp Bestemmingsplan Scheveningen Haven leert ons dat dit mogelijk invoeging of vestiging kan toelaten van onder andere:

- a. Bedrijven behorende tot categorie 1 tot en met 3 uit de Staat van bedrijven op Bedrijventerreinen.
- b. Cultuur en ontspanning
- c. Niet-dagelijkse detailhandel op de begane grondlaag
- d. Havenkantoor
- e. Horeca in de categorieën licht en middelzwaar
- f. Hotel
- g. Semafoor

Kortom: alles lijkt wel mogelijk voor onze ontwikkeling, maar specifiek is ons initiatief niet opgenomen. Terwijl dit bijvoorbeeld wel is gebeurd ten aanzien van de voorziene vishandelloppervlakte, het appartementenhotel op de plaats waar nu nog vishandel Kraan zit, het 5 sterrenhotel aan het einde van het voormalig Norfolkterrein, maar ook de woningbouw van ASR/Malherbe op het voormalig Norfolkterrein.

Geacht College van Burgemeester en Wethouders, wij verzoeken u om bovenstaande redenen ons plan tot realisatie van een permanente vestiging specifiek op te nemen in uw Ontwerp Bestemmingsplan Scheveningen Haven, voordat het ter bestuurlijke goedkeuring naar de Gemeenteraad en uw eigen College wordt gezonden. De behandeling op 17 juni 2013 verschaft ons en onze medewerkers op die wijze in ieder geval meer vastigheid voor het feit dat we goed op koers liggen voor onze toekomstige vestiging.

Natuurlijk zijn wij bereid om in gesprek met wethouders Kool en Norder onze plannen toe te lichten, natuurlijk zijn wij bereid dit ook aan de projectgroep Scheveningen Haven te doen en natuurlijk zijn wij positief gestemd over de acties die waarschijnlijk momenteel worden genomen door de bestuursadviseurs Van Bork en Van Aken, maar de tijd haalde ons even in met de presentatie van onderhavige Concept Ontwerp Bestemmingplan Scheveningen Haven en de termijn om voor 3 mei 2013 te reageren.

Pro forma maken wij dan ook momenteel bezwaar tegen het feit dat ons plan (nog) niet is opgenomen in dit Concept Ontwerp Bestemmingplan Scheveningen Haven. Wij hebben in ieder geval wel de goede hoop dat u dit zult corrigeren, niet in de laatste plaats ingegeven door ons gesprek met wethouder Henk Kool en de bestuursadviseurs Geert van Aken en Frans van Bork.

Wij zien uw reactie dan ook met belangstelling tegemoet.

Reactie:

In reactie op de ingekomen vooroverlegreactie merkt het college het volgende op.

JM Snacks huurt onderhavige gronden van de gemeente. JM Snacks valt hiermee in categorie A zoals aangegeven in paragraaf 6.4 van de toelichting.

Er is voor het noordelijk havenhoofd gekozen voor een globale bestemmingswijze waar binnen een gemengde doeleindenbestemming meerdere bestemmingen mogelijk zijn waaronder horeca in de categorieën licht en middelzwaar. Een snackbar is daarbinnen niet uitgesloten. De ruimtelijke opgave voor het noordelijk havenhoofd is complex door de aard van het programma (met een mix van publiekstrekkende toeristische functies en bedrijfsbebouwing), terreinkenmerken (het uiteinde van een langgerekte landtong, niveauverschillen in het terrein) en de ontsluiting. Deze complexiteit maakt het onzeker of in de nieuwe situatie paviljoens inpasbaar zijn. Indien te zijner tijd wordt gekozen voor het opzeggen van de huurovereenkomst zal de gemeente hierbij wel de gebruikelijke redelijke opzegtermijn hanteren.

XVIII. Ceres Projecten (Vestia)

Algemeen.

Op 17 april jl. is het concept van het ontwerp-bestemmingsplan Scheveningen Haven ter inzage gelegd. Dit is het concept van het nieuwe bestemmingsplan (hierna BP) voor het hele havengebied en het Norfolkterrein. De zeewaterwarmtecentrale, eigendom van Vestia, (hierna: ZWWC) is hier een onderdeel van.

Kort gezegd geeft dit ontwerp aan dat de ZWWC gerealiseerd mag worden in alle Gemengd -1 en Bedrijf -2 gebieden, met een maximaal BVO van 300 m². Op de plankaart zijn deze gebieden aangegeven. De huidige locatie van de ZWWC valt binnen de bestemming V-VS, wat een Verkeer-Verblijfsstraat bestemming is. De ZWWC is daar niet toegestaan.

Het lijkt er op dat het nieuwe bestemmingsplan dus zou nopen tot verplaatsing van de ZWWC. De planvorming is echter nog in een conceptstadium, en GD-1 en B-2 bestemmingsvlakken zijn behoorlijk ruim, waardoor er meerdere locaties in aanmerking komen. De nieuwe locatie van de ZWWC wordt met dit Bestemmingsplan dus mogelijk gemaakt.

Algemeen: de reactie op dit bestemmingsplan is geschreven zonder rekening te houden met de door gemeente en andere partijen beoogde planning van werkzaamheden en volgorde daarvan.

Artikel 1, begrippen.

1.88: Nutsvoorziening: De ZWWC zou kunnen worden gezien als een "voorziening van openbaar nut", echter:

De definitie "zeewaterwarmtecentrale" ontbreekt, terwijl deze term wel wordt gebruikt in artikel 38 lid 5.

Voorstel voor definitie:

"Zeewaterwarmtecentrale: een nutsvoorziening bestaande uit een samenstel van pompen, warmtepompen, warmtewisselaars, regelingen, zeewaterinnamestation, zeewatereffluentstation met als doel warmte en koude uit zeewater te onttrekken en te distribueren aan gebouwen in de omgeving."

Artikel 38:

De ZWWC heeft volgens dit BP maximaal 300 m² vloeroppervlakte, dit is voldoende in het geval de capaciteit gelijk blijft. Indien de noodzaak ontstaat om de ZWWC uit te breiden is maximaal 400 m² nodig. Mogelijk wordt gekozen voor een extra ZWWC. De tekst van dit artikel is dan enigszins onduidelijk: zijn er bijvoorbeeld 2 ZWWCs mogelijk binnen afzonderlijke bestemmingsvlakken?

Artikel 40.

Lid c: onduidelijk is wat de hoogte is van de laag die "onder peil" mag zijn gelegen. De ZWWC kan mogelijk onder peil worden gebouwd op een gunstige locatie nabij de 3^e haven, mogelijk i.c. met een bovengronds gedeelte van het bouwwerk zoals bedoeld onder artikel 40 lid e.

Artikel 40 lid e: de ZWWC kan worden gezien als een "bouwwerk ten dienste van nutsvoorzieningen". Graag zien wij de oppervlakte van "nutsvoorzieningen" vergroot tot 300 m² in plaats van 30 m². Dit biedt dan meer mogelijkheden voor het bouwen van de ZWWC in een apart gebouw.

Bedrijven, bijlage 2 en 3

Onder SBI-code 40 moet de ZWWC mogelijk worden gemaakt door een categorie toe te voegen: "Warmte- en koudevoorzieningsinstallaties op basis van natuurlijke bronnen"

Reactie:

In reactie op de ingekomen vooroverlegreactie merkt het college het volgende op.

Het bestemmingsplan is ten aanzien van de locatie van de zeewaterwarmtecentrale (zwwc) inderdaad flexibel van opzet. Dit om bij de planuitwerking zonder juridisch-planologische belemmeringen de zwwc op een definitieve locatie in te kunnen passen (overigens gaat het hier om één zwwc). Hierbij zijn de afspraken tussen de gemeente en Vestia leidend.

Er mag binnen een bouwvlak bij recht één laag beneden maaiveld worden gerealiseerd (algemene bouwregels). Buiten een bouwvlak is dit slechts mogelijk na toepassing van een in het bestemmingsplan opgenomen binnenplanse afwijkingsbevoegdheid (algemene afwijkingsregels).

De hoogte van de laag beneden maaiveld is niet gereguleerd.

Aangezien het bestemmingsplan een specifieke regeling voor de zwwc bevat is het niet nodig om een specifieke SBI-code op te nemen. De SBI-codes met bijbehorende milieucategorieën zijn binnen de planregels slechts van toepassing als in de bestemmingsregeling naar die milieucategorieën wordt verwezen.

Het is niet gewenst om de specifieke regeling voor de zwwc als basis te laten dienen voor de algemene bouwregels voor nutsvoorzieningen aangezien nutsvoorzieningen met die oppervlakte dan door het hele plangebied kunnen worden gerealiseerd.

Naar aanleiding van de vooroverlegreactie is de voorgestelde definitie overgenomen en is de toegelaten oppervlakte vergroot tot 400 m².

XIX United Fish Auctions

Hierbij ontvangt u namens het viscluster, ondergetekende eigenaren op het Noordelijk Havenhoofd, onze opmerkingen op hoofdlijnen bij het concept Ontwerpbestemmingsplan d.d. 16 april 2013. Dit vooruitlopend op het opnemen van de ontwikkelingsvisie Noordelijk Havenhoofd in dit bestemmingsplan nog voor de vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan door het College in juni van dit jaar, zoals afgesproken door het viscluster met wethouder Norder namens de gemeente Den Haag. Deze gebiedsvisie wordt momenteel door VolkerWessels Vastgoed in opdracht van het viscluster en in overleg met de gemeente uitgewerkt in een businessplan en zal eind mei gereed zijn. In het voorliggende concept ontwerpbestemmingsplan is deels tegemoetgekomen aan onze gebiedsvisie.

De opmerkingen zijn derhalve nu vooral gericht op de huidige situatie, indien deze bestendigd zou worden. In mei zullen we aan de hand van de bovengenoemde uitwerking in overleg met u verbeelding en regels aanpassen.

Opmerkingen bij de voorliggende concept verbeelding en regels op het Noordelijk Havenhoofd:

1. het gezoneerde industriegebied is stevig teruggebracht;

- Dit heeft tot gevolg dat het zwaartepunt van de afslagfunctie in een gebied ligt met een gemengde

bestemming. Met name de overslagwerkzaamheden aan de kade buiten de kantooruren en de visverwerkende functies zijn hiermee strijdig.

- Daarnaast is de kade aan het Adriaan Maasplein volop in gebruik voor laden en lossen de klok rond en gezien de groeiende vraag naar kadecapaciteit onmisbaar voor alle havengebonden activiteiten nog naast de visserijfunctie.
- Dat laatste punt geldt ook voor de havengebonden activiteiten aan de 3e Haven, die buiten de industriezone komen te liggen. Dat zou betekenen dat een belangrijk deel van deze activiteiten gedwongen uitgevoerd moet gaan worden in de 1e Haven, dat is niet gewenst.

2. ten aanzien van United Fish Auctions;

- Onduidelijk is wat er aangebouwd mag worden in het bestemmingsvlak van de Visafslagweg.
- Is de aangekondigde verbreding van de laad/loskade opgenomen?
- Naast de visserijactiviteiten van Maritiem is de detailhandelfunctie van Maritiem beperkt tot de huidige situatie (travee 18-19), deze zou verruimd moeten worden richting travee 23 (kop) zodat een interne verhuizing, verdere concentratie van consumentgerichte functies in die zone mogelijk wordt en de kop (inclusief travee 23) een horecabestemming krijgt, waarvan de wijzigingsbevoegdheid nader uitgewerkt moet worden.
- Het kopgebouw kent nu al een gemengde bestemming, deel visgerelateerd, overheid/commerciële diensten, horeca en mogelijk detailhandel. a Uitbreiding nieuwe schouw aan de afslag + kantorenstrook met onder andere de KNRM aan het Adriaan Maasplein, staat categorie 3 voor aangegeven in de huidige situatie is dat categorie 5.
- Nieuwbouw ten behoeve van visverwerking, categorie 5 benodigd en categorie 3 nu aangegeven.
- Als voorschot voor mei: totaal meer programma oppervlak in onze ontwikkelingsvisie binnen het bestemmingsvlak GD-5.

3. ten aanzien van bestaande bedrijven landzijde;

- Bedrijfsvoering moet in huidige situatie bestendig kunnen worden, bedrijven hebben uitbouwen, achteruitgangen en diverse vergunningen (onder andere horeca en rokerijen), die zijn strijdig met de regels voor het bestemmingsvlak B-1.
- Beperking van visverwerkende bedrijven categorie 4 en 5 in deze strook, onder andere rokerijfunctie (nu 2 waarschijnlijk 3 bedrijven).
- Over nieuwe situatie Simonis, Northseaworld en hotelappartementen komen we in mei terug na uitwerking van de ontwikkelingsvisie NHH.
- Parkeergarage en ontsluiting ervan, deze moet worden afgestemd met het huidige gebruik of straks opgenomen zijn in de ontwikkelingsvisie van het viscluster.
- Voorgaande geldt ook voor de toegestane bebouwing/functies op de parkeergarage/dijklichaam.

Dit zijn onze opmerkingen vooruitlopend op de formele bestemmingsplanprocedure en de overeengekomen aanpassing van verbeelding en regels op basis van een uitgewerkt gebiedsbusinessplan voor het Noordelijk Havenhoofd.

We zijn gaarne bereid om een en ander nader toe te lichten in een gesprek.

Reactie:

In reactie op de ingekomen vooroverlegreactie merkt het college het volgende op.

Inmiddels zijn nadere afspraken gemaakt met het viscluster. De uitkomst hiervan is dat het door het viscluster beoogde programma deels bij recht en deels via een wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan is opgenomen.

Gezoneerd industrieterrein

Het gezoneerde industrieterrein is ten opzichte van het concept ontwerp bestemmingsplan verruimd. De kade aan het Adriaan Maasplein maakt met deze aanpassing onderdeel uit van het gezoneerde industrieterrein. Tevens is een aanduiding 'laad en losplaats' op de plankkaart (verbeelding) opgenomen. Binnen deze zone is laden, lossen en overslag toegestaan.

Binnen de gemengde bestemming zijn bedrijven in categorie 1 tot en met 3 toegestaan.

United Fish Auctions

Het ontwerp-bestemmingsplan biedt geen mogelijkheid voor het realiseren van aanbouwen langs de Visafslag, met uitzondering van het deel dat valt binnen de bestemming Gemengde Doeleinden 5. Het grootste deel van het gebied langs de Visafslag valt binnen de bestemming Verkeer-Verblijfstraat (artikel 28). Hierbinnen mogen geen gebouwen worden gerealiseerd (met uitzondering van de bepalingen uit artikel 37).

Het vastgestelde stedenbouwkundige plan en de voorstellen die ontwikkeld zijn in het kader van de businesscase door VolkerWessels in opdracht van de viscluster geven geen aanleiding om aanbouwen op deze plek mogelijk te maken. Indien er in de toekomst toch behoefte bestaat tot het realiseren van uitbouwen zal de gemeente deze op basis van een concreet ontwerpvoorstel beoordelen en kunnen ze eventueel via een omgevingsvergunning met afwijking van het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt.

Er is binnen de bestemming water een aanduiding 'steiger' opgenomen over de gehele lengte langs het Visafslaggebouw. Binnen de betreffende aanduiding past een verbreding van een steigerconstructie van 7 meter ten behoeve van laden en lossen. De aanduiding voor detailhandel is verruimd, waardoor interne verschuivingen mogelijk zijn (maximale oppervlakte 2 traveeën van 390 m²). De aanvankelijk opgenomen wijzigingsbevoegdheid voor een horecafunctie op de kop van de visafslag is in het ontwerp bestemmingsplan bij recht mogelijk gemaakt. De locaties waar in het vigerende bestemmingsplan bedrijven tot en met milieucategorie 5 zijn toegelaten zijn voor de bedrijven langs de Visafslagweg overgenomen in het nieuwe bestemmingsplan. Rond het Adriaan Maasplein is hierop een uitzondering gemaakt, omdat het met het oog op de ruimtelijke kwaliteit onwenselijk is om bedrijven in een dergelijke milieucategorie te mengen met de overige toegelaten functies rond dat plein. Wel zijn naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbare bedrijven (in een zwaardere milieucategorie) na toepassing van een binnenplanse afwijking toegestaan.

Bedrijven landzijde

De huidige bedrijfsvoering van de bedrijven aan de landzijde kan bestendig worden conform het vigerende bestemmingsplan. In de huidige situatie maken meerdere bedrijven gebruik van de openbare weg tussen de bedrijfsbebouwing en het dijklichaam voor het laden en lossen. In het vigerende bestemmingsplan heeft de grond tussen de bedrijfsbebouwing en het dijklichaam geen verkeersbestemming maar een bedrijfsbestemming. Volgens het vigerende bestemmingsplan kan deze grond worden uitgegeven ten behoeve van bedrijfsbebouwing. In het nieuwe bestemmingsplan is deze bouwtitel overgenomen maar is de bestemming verruimd met onder meer een parkeergarage. De invulling van de grond tussen de bedrijfsbebouwing en het dijklichaam is onderdeel van de plannen die in het kader van het vispact met de ondernemers binnen het viscluster Noordelijk Havenhoofd worden uitgewerkt. De bereikbaarheid van de bedrijfsbebouwing dient binnen deze plannen te worden opgelost.

Visrokerijen zijn meldingsplichtig op grond van het Activiteitenbesluit milieubeheer. Men moet wel voldoen aan de voorschriften van het Activiteitenbesluit milieubeheer (o.a. art. 3.140). Rokerijen vallen binnen milieucategorie 4, zoals opgenomen in de Staat van Inrichtingen. De bestaande rokerij is en blijft derhalve toegestaan.

XX. Jaczon B.V.

De directie van Jaczon BV heeft kennis genomen van het concept ontwerp bestemmingsplan Scheveningen Haven d.d. 17 april 2013. Middels deze brief maakt Jaczon BV bezwaar tegen dit concept ontwerp-bestemmingsplan. Jaczon BV is een van de grotere bedrijven in de Scheveningse haven. De ontwikkelings-/nieuwbouw plannen voor deze haven zullen een zeer grote invloed hebben op onze bedrijfsvoering. Hierom willen wij onze standpunten en opmerkingen middels dit schrijven nogmaals uiteen zetten.

Wij zijn van mening dat:

1. De visserij moet in het totaal plan de eerste/hoogste prioriteit krijgen:
 - a. Ons inziens biedt het bestemmingsplan onvoldoende zekerheid voor de bestaande bedrijven en hun

benodigde groeimogelijkheden, met name vanwege de gewijzigde milieuzonering.

- b. Op dit punt dient ondermeer het bestemmingsplan te worden aangepast. De gewijzigde milieuzonering verhoudt zich namelijk niet met economische doelstelling uit het convenant van 11 april 2012 wat is gesloten met de BSH.

2. De eerste haven moet voor alle grote zeeschepen toegankelijk zijn. Dit houdt ondermeer in dat:

- a. Een veilige toegang tot windkracht 8 gewaarborgd moet zijn
- b. De toegang van de haven en de haven zelf op voldoende diepte (minimaal 8 meter NAP) moeten worden gehouden
- c. Aan de geluidsproductie van de zeeschepen, visserijsschepen en bunkerbarges, de ligplaats waar een schip ligt en het tijdstip/wijze van laden en lossen van deze schepen geen restricties/eisen mogen worden verbonden.
- d. Het aantal ligplaatsen cq beschikbare kade ruimte niet mag afnemen t.o.v. de huidige situatie. Derhalve zal de 3e haven dus ook gebruikt moeten worden voor (grote) beroepsvaart.
- e. Een eventuele verbinding cq voetgangers-/fietsbrug tussen het Noorder- en Zuiderstrand beweegbaar moet zijn, voldoende breed en tot windkracht 8 kunnen worden geopend.
- f. De zwaaihoek en het uitloop strand (ook wel olie strandje genoemd) dienen in de huidige vorm behouden te blijven
- g. De lichtenlijn en de radarpost moeten blijven want deze zijn noodzakelijk voor een veilige toegang tot de haven

3. In het havenplan wordt gesproken over het plaatsen van walstroom installaties voor de zeeschepen in de eerste haven. Een uitgebreide studie heeft reeds aangetoond dat dergelijke installaties vanuit veiligheid, -technisch- en financieel oogpunt gezien bijna niet mogelijk/haalbaar zijn. Daar het bouwen van woningen op het voormalig Norfolk terrein klaarblijkelijk is gebaseerd op het feit dat de zeeschepen veel minder geluid gaan produceren omdat deze op de walstroom worden aangesloten is ons inziens een heel groot deel van het havenplan niet realistisch/haalbaar. Wij zijn dan ook stellig van mening dat extra woningbouw in/rond de 1 ste haven geen goed/realistisch plan is.

4. Een integrale aanpak voor de ontwikkeling van een goede infrastructuur en de ontsluiting van de eerste haven is van cruciaal belang. Zo dient:

- a. Er dienen meer en betere aanvoerwegen te worden gecreëerd
- b. Er dienen meer en betere parkeerplaatsen voor vrachtwagens te worden gecreëerd in en rond het havengebied

5. De algehele veiligheid in en rond het havengebied moet gewaarborgd worden/blijven. Zo moeten:

- a. De (ont)merende schepen en de laad-/losactiviteiten/afgeschermd zijn voor het rondlopende en/of toekijkende publiek. Dit kan worden bereikt door de ISPS hekken te sluiten.
- b. Van donderdag avond tot maandag morgen de kade bij de visafslag ivm het lossen van de kotters voor het publiek worden afgesloten.

Zekerheidshalve willen wij uw gemeentebestuur verzoeken de overeenkomst (convenant) met de BSH van 11 april 2012 onderdeel uit te laten maken van het bestemmingsplan door deze toe te voegen als bijlage. Op die manier kan er een heldere koppeling worden gemaakt tussen de gemaakte afspraken en de wijze waarop deze verzekerd zijn in het bestemmingsplan.

Wij vertrouwen er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en wij behouden ons het Uitdrukkelijke recht voor om in een later stadium hierop terug te kunnen komen.

Reactie

In reactie op de ingekomen vooroverlegreactie merkt het college het volgende op.

1. Prioriteit visserij

De visserij krijgt in het plan wel degelijk prioriteit. Dit is in juridisch-planologische zin gewaarborgd. De in de bedrijfsbestemming opgenomen milieucategorieën zijn qua ligging op de verbeelding (plankaart) zijn overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan. Hierdoor blijven de juridisch-planologische gebruiksmogelijkheden bestaan (planologische gebruiksruimte).

Het gezoneerde industrieterrein biedt extra ruimte op het gebied van geluid. Alle bedrijven gezamenlijk binnen het terrein mogen op de grens van de geluidzone – industrie een bepaalde geluidsbelasting veroorzaken. Net als in de huidige situatie hebben de meeste bedrijven een uitbreidingsruimte van 3 dB (milieugebruiksruimte). In het kader van het nieuw vast te stellen bestemmingsplan zullen hernieuwde maatwerkvoorschriften worden opgelegd. Daarbij wordt rekening gehouden met de groeimogelijkheden van de bedrijven in de haven.

De geluidzone industrie ligt om het gezoneerd industrieterrein heen. Binnen deze zone is het mogelijk om voor geluidgevoelige functies ontheffing van de Wet geluidhinder voor industrielawaai te verlenen. Dat wil zeggen dat bij die functies een bepaalde mate van overlast moet worden geaccepteerd. Bedrijven die in het nieuwe bestemmingsplan buiten het gezoneerde industrieterrein zijn gelegen vallen onder het Activiteitenbesluit. Ook voor deze bedrijven worden zo nodig maatwerkvoorschriften opgelegd. Hierbij wordt rekening gehouden met de groeimogelijkheden van de bedrijven in de haven.

Overigens is de verbeelding ten opzichte van het concept ontwerp bestemmingsplan gewijzigd. De grens van het gezoneerd industrieterrein is verruimd: de kade met aanlegplaats aan het Adriaan Maasplein, de kavel van Rijkswaterstaat en het aangrenzende deel van de Derde Haven maken thans deel uit van het gezoneerd industrieterrein. In het kader van het zonebeheer wordt nog steeds rekening gehouden met extra geluidruimte om groei van de bedrijven mogelijk te maken. Hierbij worden zowel de bijdragen van de schepen, de activiteiten op de kade en installaties in en op de bebouwing in beschouwing genomen. Hierin is ten opzichte van de vigerende situatie geen verandering opgetreden.

Ten opzichte van het voorheen geldende bestemmingsplan worden meer mogelijkheden geboden voor bedrijven. Dit wordt bereikt door toepassing van de in de Wet geluidhinder opgenomen zeehavennorm (deze norm biedt voor nieuw te ontwikkelen woningen binnen het invloedsgebied van de haven de mogelijkheid om een maximaal 5 dB hogere norm toe te passen) en het in diezelfde wet opgenomen instrument 'redelijke sommatie'. De toelichting is op dit punt aangepast en verduidelijkt.

2. Toegankelijkheid grote zeeschepen

Voor een reactie op de invloed van windhinder op de scheepvaart verwijst het college naar paragraaf 4.9 van de toelichting en het bij dit bestemmingsplan gevoegde windhinderonderzoek.

De diepte van de haven en het aantal ligplaatsen worden niet gereguleerd door dit bestemmingsplan.

Voor de geluidsproductie wordt verwezen naar de hierboven beschreven reactie onder 1.

Voor de oeververbinding zijn in het bestemmingsplan regels opgenomen. Hierdoor is onder andere een minimale doorvaarthoogte van 50 meter gewaarborgd.

Het bestemmingsplan voorziet niet in grote wijzigingen die gevolgen hebben voor de zwaairom en het uitloop strand. Voor een reactie op de lichtenlijn verwijst het college naar paragraaf 5.2.8 van de toelichting. De radarpost is opgenomen in de bestemming Gemengd-5.

3. Walstroom

De realisatie van de woningen op het Norfolkterrein is niet afhankelijk van walstroom. Wel is de toepassing van walstroom als kansrijke maatregel in de milieueffectrapportage benoemd.

4. Infrastructuur

Voor een reactie op dit onderdeel verwijst het college naar paragraaf 3.3.2 van de toelichting en het bij het bestemmingsplan gevoegde verkeersrapport (onderdeel van de milieueffectrapportage).

5. Veiligheid

Het afsluiten van de kades ten behoeve van de veiligheid wordt niet gereguleerd via dit bestemmingsplan.

De afspraken met de BSH zijn als bijlage bij dit bestemmingsplan bijgevoegd. In paragraaf 3.2.4.5 van de toelichting wordt naar deze bijlage verwezen (Bijlage 2 Afsprakenlijst BSH).