



## Q en A Scheveningen Haven

Tijdens de vergaderingen van de Klankbordgroep Scheveningen Haven zijn vele vragen gesteld aan de gemeente en de vertegenwoordigers van het consortium. Ook zijn vragen via de mail binnengekomen. Een groot aantal vragen zijn tijdens de vergaderingen reeds beantwoord en op diverse vragen zou nog worden terug gekomen.

De onderstaande Q&A lijst geeft een overzicht van de bovengenoemde vragen en antwoorden. Deze zijn voor zover mogelijk gerubriceerd op onderwerp.

### 1. Woningbouw

*Hoeveel woningen komen er nu in het nieuwe plan?*

Circa 700 woningen

*Hoe hoog wordt de woningbouw? Hoger dan de appartementencomplexen in Duindorp?*

De woningen langs de Houtrustweg en langs de verlengde Kranenburgweg worden niet hoger dan 6 lagen. Rond de zwaairom, aan het einde van de Hellingweg komt een gebouw van circa 40m. In de Duinstrip in Duindorp komen ook blokken voor van 6 lagen hoog.

Het appartementengebouw aan het einde van het afvoerkanaal is 8 lagen.

*Hoeveel eengezinswoningen, woningen met een tuin komen er?*

Er zitten op dit moment ca.150 eengezinswoningen met tuin in het plan

*Hoe hoog is het percentage sociale woningbouw?*

Dit percentage is 20%

*Wat is het percentage koop en wat is huur?*

Ca. 30% huur, waarvan 20% sociaal, en 10% vrije huur

*Is er al iets bekend over de architectuur? Modern of juist klassiek?*

Nee, dit is nog niet bekend. Wordt na de zomer uitgewerkt in het beeldkwaliteitsplan.

*Kunnen er geen Atelierwoningen worden gerealiseerd?*

Kan de breedte van de woonblokken niet variëren.

*Kan het havenfront geen 'pakhuisachtige' uitstraling krijgen?*

De exacte woningtypologie en de woonblokken worden in het vervolgtraject uitgewerkt.

### 2. Programma

*Welk programma is er naast woningbouw?*

In de ambitie voor Scheveningen Haven maakt het publieksprogramma een belangrijk onderdeel uit. Dit heeft betrekking op de volgende functies:

- Retail,

- horeca/hotel,
- leisure, waaronder ook wellness, voorzieningen voor (water en strand-)sport
- cultuur (museum)

Daarnaast is ruimte opgenomen in het programma voor kantoren, nautische en havengebonden bedrijvigheid (visserij en watersport) en zakelijke / maatschappelijke dienstverlening. <<In principe is de vraag helemaal beantwoord in de presentatie van de tweede klankbordgroep in maart.>>

*Hoeveel kantoren en andere commerciële ruimten komen er?*

Er komt ca. 7.000 m2 lokaal gebonden kantoorruimte, circa 9800m2 retail en horeca, 1.200 m2 voorzieningen, circa 10.000 m2 leisure.

*Hoeveel kantoren en andere commerciële ruimten komen er?*

Er komt ca. 7.000 m2 lokaal gebonden kantoorruimte, circa 9800m2 retail en horeca, 1.200 m2 (dagelijkse) voorzieningen, circa 10.000 m2 ( gecombineerde) leisure.

*Gaan de winkels (mn de speciaalzaken) en restaurants niet te veel concurreren met het huidige aanbod in dit gebied? Nieuwe voorzieningen moeten juist aanvullend zijn.*

Complementariteit is ook het vertrekpunt, daarom zoeken we naar gespecialiseerde formules/merken die ook nieuw zijn voor Den Haag. Concurrentie zal altijd in beperkte mate optreden. Het gaat erom dat de nieuwe voorzieningen helpen om meer (nieuwe) bezoekers naar het gebied te trekken.

*Is er wel voldoende markt voor nog meer gespecialiseerde "water gebonden" bedrijven?*

Gezien de positionering van de haven, de inzet op het versterken van de visserij en de watersport en de ambities en ontwikkelingen in die twee sectoren achten we er nog voldoende marktruimte.

Voor de detailhandel zijn er nog vernieuwende winkelconcepten en formules, in aanvulling op het huidige aanbod. Een groter/uitgebreider aanbod kan de haven nog meer op de kaart zetten als de ultieme locatie voor strand- en watersporten.

*Hoe gaat het museum er uit zien? Komt daar ook iets van educatie in?*

Eén van de trekkers van Scheveningen-Haven moet het nieuw te realiseren museum worden. Het museum zal een hoge attractiewaarde moeten krijgen en aansprekend zijn voor jong en oud, gezinnen en groepen. De belevenis moet voorop staan en sluit nauw aansluiten bij het bijzondere karakter van het gebied. Het museum wordt laagdrempelig en van internationale allure. Met bijzondere architectuur wordt het een echte gebiedsmarker die tevens een pioniersfunctie kan vertegenwoordigen. We streven zeker naar een educatieve functie.

### **3.     Verbinding Noord - Zuid**

*Hoe serieus is het idee van een kabelbaan en als deze er komt van waar naar waar?*

De kabelbaan is een serieus te onderzoeken optie om een verbinding tussen de havenhoofden te realiseren. De mogelijkheden hiervan worden verder onderzocht.

*Als er een kabelbaan komt, kan deze dan niet tot aan bijvoorbeeld de Pier worden doorgetrokken?*

Dit zou mogelijk kunnen zijn om de vervoerswaarde te vergroten maar moet in een haalbaarheidsstudie nader worden onderzocht .

*Op welke hoogte, dit ivm scheepvaart komt de kabelbaan?*

De hoogte van de kabelbaan zal ivm de scheepvaart ter hoogte van de havenmond circa 50m bedragen

*Is een vaste (hoge of lage) brug nu definitief van de baan?*

Deze optie wordt nu niet meer in het plan meegenomen ivm de vele scheepvaartbewegingen, circa 40.000 per jaar.

*Is een (glazen)tunnel nog een optie of een pontje?*

Een pontje is een tijdelijke optie voordat de verbinding wordt gerealiseerd. Een tunnel wordt niet meer in het onderzoek meegenomen.

#### **4. Derde Haven**

*Wat gebeurt er nu werkelijk in en om de Derde Haven? Is deze bestemd voor zeezeilschepen, grote vissersboten, boten Rijkswaterstaat (beroepsvaart)? Is er ook een combinatie mogelijk?*

De Derde Haven zal worden gebruikt voor met name de recreatieve vaart. Hierbij wordt onderzocht of een (eventueel seizoensgebonden) gedeeld gebruik van de Derde Haven door het bedrijfsleven en de watersport mogelijk is. Flexibiliteit is belangrijk voor de inrichting van de haven.

*Kan de Derde Haven ook gebruikt worden voor Zeil- en andere watersportevenementen c.s.*

Ja

*Zo ja waar laten de deelnemers hun trailers, busjes e.d.*

In het openbare gebied rondom de haven.

*Vormen de activiteiten in de derde haven geen overlast voor de woningen/winkels/bedrijven op de kades? Denk daarbij aan geluidsoverlast van generatoren (bij ontbreken walstroom). Is laden en lossen van de beroepsscheepvaart dan ook mogelijk?*

Nee, we zetten niet in op dergelijke activiteiten in de 3<sup>e</sup> haven. Beoogde doelgroep is recreatievaart/jachten net als in de 2<sup>e</sup> Haven. Bedrijfsschepen die gebruik willen maken van de 3<sup>e</sup> haven kunnen daar niet laden/lossen en hun generator laten draaien.

*Blijft bij de herinrichting van de derde haven de Rijksrederij?*

Nee, de rijksrederij zal in de eerste haven moeten worden geherhuisvest.

#### **5. Landmark**

*Kan het Landmark (5\* hotel) niet naar het Noordelijk Havenhoofd (NHH)?*

Ruimtelijk is het minder gewenst, maar het kan wel. Het landmark op de huidige locatie vormt een richtpunt vanaf de boulevard en het Kurhaus, maar ook vanaf de Internationale ring/ Houtrustbrug. Daarnaast is een derde haven met museum en hotel een goede

tegenhanger van het Adriaan Maasplein met zijn sportfaciliteiten, visserij, leisure en drie sterren hotel. Dit is belangrijk om de verbinding tussen het noordelijk en het zuidelijk havenhoofd te kunnen maken.

Het 5\* niveau vraagt om een unieke locatie en past veel beter bij de omringende functies op het ZHH. Een 5\* niveau verdraagt geen visverwerkende/industriële activiteiten in de nabijheid. Bovendien is het hotel nodig om de relatie tussen NHH en ZHH te realiseren, zowel stedenbouwkundig als functioneel.

*Is een 5 sterren hotel werkelijk nodig, is er behoefte aan en is er wel voldoende draagvlak?*  
Een 5\* hotel past bij het internationale karakter van het gebied. Onderzoek van een gespecialiseerd bureau Horwath heeft draagvlak uitgewezen, alsmede concrete interesse vanuit de markt.

*Kan de KBG inzage krijgen in het marktonderzoek naar een 5\* hotel op deze locatie?*  
Nee, want bevat vertrouwelijke info.

*Valt een Landmark als deze te rijmen met de Beleidsnota Ruimte, welke geen hoogbouw langs de kust voorstelt?*

In de Beleidsnota Ruimte is in paragraaf 4.3 het ontwikkelingsperspectief voor de kust beschreven. Dit bevat onder meer de volgende drie punten:

- het ontwikkelingsperspectief is gericht op behoud en versterking van de bestaande aantrekkelijke structuur van uitgestrekte duingebieden met waardevolle natuurgebieden en drukbezochte kustplaatsen en inpassing van economische ontwikkelingen.
- de openheid (de 'vrije horizon') is daarbij een belangrijke landschappelijke kwaliteit.
- er wordt gesteld dat binnen de kustplaatsen ruimte is voor ver- en nieuwbouw voor de bewoners en ontwikkeling van toeristische activiteiten, zolang de veiligheid van het achterland niet nadelig wordt beïnvloed en dit niet leidt tot kostenverhoging van toekomstige versterkingswerken.

De beleidsnota Ruimte doet in het ontwikkelingsperspectief voor de kust geen uitspraak over wel of geen hoogbouw, niet in algemene zin en ook niet voor specifieke locaties. Voor de uitwerking zijn lagere overheden verantwoordelijk (provincie en gemeente). In het kader van de juridisch planologische procedure zal de impact van de landmark op het aangrenzende natuurgebied beoordeeld worden in een zogeheten natuurschoontoets. De provincie Zuid-Holland is in deze Bevoegd Gezag.

*Wat blijkt als die behoefte er niet is, worden het dan woningen/appartementen? Kan dat zomaar?*

Omzetting van programma zal niet zomaar gebeuren, dit vraagt om een zorgvuldige afweging. Afgezien van financiële en technische aspecten speelt de functionele meerwaarde van het programma voor de stad een belangrijke rol bij een dergelijke afweging. De voorgestelde locatie is een bijzondere plek, deze vraagt om een voor de stad uniek programma met een publieke betekenis. Woningbouw/appartementen voldoet daar in onvoldoende mate aan. Als er vanuit de markt geen behoefte is, ligt het voor de hand om de locatie als strategische reservering onbebouwd te laten. We gaan er vanuit dat die behoefte er is, maar wellicht kleiner dan nu is voorzien. Op dat moment kan aan een mix van hotel en (hotel)appartementen worden gedacht. We gaan vooralsnog niet uit van sec een woontoren.

*Hoe zit het met de wind en belichting, de zgn lichtlijnen op de plek van het landmark?*

De lichtlijnen zijn uitgezocht, het is mogelijk deze te verplaatsen.

Windhinder is nog niet onderzocht. Dat zal zeker gebeuren zodra we verder het proces in gaan. Het zijn natuurlijk zeer belangrijke punten.

*Is de ver- en aanlichting van het hotel schadelijk voor flora en fauna? Wat zijn de gevolgen voor het naast gelegen natuurgebied (Natura2000 gebied.)*

Er zal een toets worden uitgevoerd wat de invloed van de planvorming is op de flora en fauna en de natura 2000. Doel is om natuurinclusief te bouwen en een goed evenwicht te vinden in natuur en stedelijke ontwikkeling.

## **5. Verkeer en parkeren**

*Hoe wordt de parkeerdruk opgevangen? Komen er grote publieks parkeergarages. En zo ja waar? Wat is de parkeercapaciteit van deze garages*

Voor het berekenen van het aantal parkeerplaatsen in het plan wordt een parkeerbalans opgesteld. In deze parkeerbalans is het vigerende gemeentelijke parkeerbeleid uitgangspunt. Voor zover er binnen het gemeentelijke parkeerbeleid voor een bepaalde functie geen parkeernormen zijn vastgelegd (vb. leisure), zal maatwerk worden toegepast op basis van literatuurstudie en ervaringen elders. De gemeentelijke parkeernormen zijn vastgelegd in de folder "Bouwen en parkeren in Den Haag".

In de parkeerbalans wordt rekening gehouden met dubbelgebruik. Dat wil zeggen dat voor functies die geen gelijktijdige parkeerbehoefte hebben, gebruik kan worden gemaakt van dezelfde parkeerplekken. Zo kan worden bespaard op het aantal te realiseren parkeerplaatsen. Het uiteindelijke aantal te realiseren parkeerplaatsen zal afhankelijk zijn van het aantal te realiseren woningen en commerciële voorzieningen.

Het parkeren voor de woningen wordt in het plan zoveel mogelijk bloksgewijs opgelost. Voor de voorzieningen wordt ingezet op het concentreren van parkeerplaatsen in enkele voor publiek toegankelijke garages. Deze zijn voorzien op het Noordelijk Havenhoofd tussen de bebouwing van de Visserij en het talud langs de Strandweg, in het blok op de kop van de Derde Haven en in het blok aan de zuidzijde van de Derde Haven.

In het plan wordt geen parkeren in de openbare ruimte opgenomen behoudens de bestaande parkeerplaatsen/-capaciteit die nu ter hoogte van Duindorp langs de Houtrustweg en aan de zijde van de Kranenburgweg is gelegen.

Er komen een publieksgarage op NHH en 2 gemengde publieksbewonersgarages op het ZHH. De overige garages zijn stallingsgarages.

Er wordt voorsnog rekening gehouden met maximaal 2650 parkeerplaatsen voor publieksgebruik, waarbij alleen specifiek wordt ingegaan op de compensatie van de bestaande parkeerplaatsen voor strandverkeer (Zuidelijk Havenhoofd (275 pp) en Noordelijk Havenhoofd (200 pp)). Het definitieve aantal parkeerplaatsen zal worden bepaald aan de hand van een parkeerbalans voor het gehele gebied, waarbij rekening wordt gehouden met dubbelgebruik, een lange ontwikkeltermijn en het bepalen van een definitieve parkeernorm en parkeereis bij indiening van een bouwplan.

*Waar parkeren de nieuwe bewoners en wat is de parkeernorm.?*

Aangezien het stedenbouwkundig plan nog niet volledig is uitgewerkt, is voor de woningen vooralsnog uitgegaan van een gemiddelde parkeernorm voor sociale huurwoningen, appartementen en eengezinswoningen. Deze parkeernormen vallen binnen de grenzen van de parkeernormen uit het gemeentelijke parkeerbeleid.

Bij de uitwerking van de afzonderlijke bouwplannen wordt specifiek vastgelegd wat het te realiseren woningbouwprogramma wordt en welke woningtypes worden gerealiseerd. Op dat moment vindt de daadwerkelijke toetsing plaats aan de hand van het gemeentelijke parkeerbeleid en zal worden vastgelegd welke parkeernorm bij elk van de verschillende woningtypes moet worden aangehouden.

In het stedenbouwkundig plan zijn de volgende parkeernormen aangehouden:

Appartementen: 1,4 parkeerplaats per woning

Eengezinswoningen: 1,7 parkeerplaats per woning

Sociale huurwoningen: 1,0 parkeerplaats per woning

De normen zijn inclusief het bezoekersparkeren.

Voor de bewoners wordt het parkeren per bouwblok door middel van een inpandige stallinggarage opgelost.

*Waar kunnen bezoekers van het Zuiderstrand, die nu onder de windmolen parkeren, in de toekomst terecht?*

Deze bezoekers kunnen parkeren in de publieksgarage op het ZHH.

*Wordt het (bezoekers)parkeren tijdens met name zomerse dagen niet afgewimpeld op met name Duindorp?*

Op termijn zal ook in Duindorp betaald parkeren worden ingevoerd, waarmee de overlast van het strandverkeer zoveel mogelijk zal moeten worden beperkt. De herontwikkeling van het Norfolkterrein zal volledig moeten voorzien in haar eigen parkeerbehoefte.

*Hoe scheid je toeristenverkeer van het bestemmings/bewonersverkeer?*

Het Norfolkterrein wordt ontsloten vanaf de Duindorpdam. De woonblokken tussen de Kranenburgweg en de Houtrustweg zullen worden ontsloten via de Kranenburgweg, waarbij voor de Kranenburgweg (binnen het plangebied) zoveel mogelijk zal worden ingezet op een verkeerssluw karakter. Naast de woonblokken zal ook de Hellingweg en de Dr. Lelykade via de Kranenburgweg worden ontsloten. De gemengde bouwblokken (woningen en commerciële functies) rond de Derde Haven alsook het 5-sterrenhotel en het museum zullen via de Houtrustweg worden ontsloten. Daarmee zal het bezoekersverkeer via de Houtrustweg worden afgewikkeld en het gros van het bewonersverkeer via de Kranenburgweg.

Onderzocht wordt of ter hoogte van de Pluvierstraat een koppeling kan worden gemaakt tussen de Houtrustweg en de Kranenburgweg. Tevens wordt nog onderzocht in hoeverre alle aansluitingen vanuit Duindorp op de Houtrustweg moeten worden gehandhaafd. Uit oogpunt van het beperken van verkeersoverlast op Duindorp kan overwogen worden om het aantal aansluitingen naar Duindorp te verminderen.

*Gaat het huidige parkeerterrein aan het strand verdwijnen als beachcity daar komt?*

Het parkeerterrein dat nu op het strand nabij het Noordelijk Havenhoofd is gelegen is tijdelijk. Dit terrein is als compensatie aangelegd om tijdens de bouwwerkzaamheden aan de Boulevard voldoende parkeercapaciteit te houden voor strandbezoekers. Het terrein heeft een capaciteit van 400 parkeerplaatsen. Op termijn zal een deel van de parkeercapaciteit van dit terrein (200 parkeerplekken) worden gecompenseerd in de nieuw te realiseren geconcentreerde parkeergarage op het Noordelijk Havenhoofd (tussen de bebouwing van de Visserij en het talud langs de Strandweg). Na afronding van de werkzaamheden aan de Boulevard zouden er op deze locatie per saldo 87 parkeerplaatsen over blijven (Plan Morales). Deze parkeerplaatsen zouden elders gecompenseerd moeten worden in het geval het voorgestelde surfdoorp wordt gerealiseerd. (N.B.: In totaal verdwijnen er door de werkzaamheden op de Boulevard circa 500 parkeerplaatsen, waarvan er 200 op het Noordelijk Havenhoofd worden gecompenseerd en 200 parkeerplaatsen zijn voorzien in een nieuw te realiseren parkeergarage onder het Kanaalpark aan de Badhuiskade. Voor de resterende 100 parkeerplaatsen wordt in Bad naar compensatiemogelijkheden gezocht.)

*Hoeveel parkeerplaatsen komen er bij aan de Nieuwe Boulevard ter hoogte van het NHH*

In het Plan Morales, dat nu in uitvoering is, worden tussen het Adriaan Maasplein en de Vissershavenweg in totaal 215 parkeerplaatsen aangelegd.

*Wat is/wordt er geregeld voor de fietsers en wat voor de voetgangers?*

Binnen het Norfolkterrein wordt een vrijliggend fietspad aangelegd tussen de kust en het Centrum. Dit fietspad maakt onderdeel uit van de zogenoemde Ster-fietsroute via de Conradkade. Evenwijdig aan de kust wordt, zoals ook opgenomen in het Masterplan Scheveningen-kust, ingezet op een kustfietsroute tussen Den Helder en Hoek van Holland. Op welke wijze de sprong tussen het Noordelijk en het Zuidelijk Havenhoofd voor fietsers geschikt wordt gemaakt, is nog onderwerp van onderzoek. Tevens wordt ingezet op een brug voor langzaam verkeer over de Pijp.

Binnen het plan wordt rekening gehouden met brede trottoirs langs de Houtrustweg en de Kranenburgweg (zijde nieuwbouw). Er komen ruime kades rondom de Derde Haven en een flaneerroute tussen het Zuidelijk Havenhoofd en de zwaairom. Op het Noordelijk Havenhoofd zal naast het Plan Morales worden ingezet op een verhoogde wandelboulevard op het dak van de parkeergarage langs de horeca die op die plek voorzien is. De binnenstraten in het woongebied zijn autoluw.

*Als de verkeersdruk toeneemt, zal ook de verkeersonveiligheid toenemen. Wat wordt daaraan gedaan?*

De profielen van de wegen binnen het plangebied voldoen aan het Handboek Openbare ruimte. Voor de Houtrustweg wordt ingezet op een weg met een 50 km/uur-regime en voor de Kranenburgweg op een weg met een 30 km/uur-regime.

De Duindorpdam zal vanwege de toename van het verkeer als gevolg van de ontwikkelingen op het Norfolkterrein een andere inrichting moeten krijgen. Uitgangspunt hierbij is dat de verkeersafwikkeling tussen de Houtrustweg (stadzijde) en de Westduinweg en tussen het Norfolkterrein en de Houtrustweg (stadzijde) niet mag gaan stagneren en verkeersveilig moet zijn.

*Hoe gaat het verkeer op het NHH lopen?*

Het bezoekers- en bedrijfsverkeer wordt zoveel mogelijk gescheiden.

De Strandweg blijft ter hoogte van het Noordelijk Havenhoofd in twee richtingen toegankelijk voor autoverkeer. Verkeer naar de parkeergarage en het 3\* hotel wordt afgewikkeld via een rotonde op de Strandweg ter hoogte van het Adriaan Maasplein. Daarnaast komt er een entree van de parkeergarage aan de zijde van de Vissershavenweg.

Het bedrijfsverkeer op de Visafslagweg wordt intern afgewikkeld. Laad en losverkeer is beperkt toegankelijk op de kade van het Adriaan Maasplein en kan in geval van een calamiteit via de Strandweg in 1- richting terugrijden naar de Vissershavenweg.

*Wanneer komt de tram en waar is de komst van de tram van afhankelijk?*

Binnen de herontwikkeling van het Norfolkterrein wordt rekening gehouden met een reservering voor een tram (dubbelspoor; breed tweerichtingen-materieel).

Over de vraag of het Norfolkterrein wordt ontsloten met openbaar vervoer kan de gemeente geen uitspraak doen. Het Stadsgewest Haaglanden is als vervoersautoriteit verantwoordelijk voor de aanbesteding van het gemeentelijke openbaar vervoer. De gemeente kan alleen de wens uitspreken om het gebied met OV te ontsluiten.

*Kan de tram niet ook naar het NHH?*

In 2001 is een globale studie verricht naar de mogelijkheid om Scheveningen Haven beter met de tram bereikbaar te maken. Grote struikelblokken bij de aanleg van een tram naar het Noordelijk Havenhoofd zijn onder andere:

- de hoge investeringen die nodig zijn om de tramlijn te verleggen;
- de diverse knelpunten met betrekking tot de inpassing van de tramlijn en de verkeersafwikkeling;
- de vervoerwaarde

*Wat als de tram niet komt. Aanvullend busvervoer, is overwogen om buslijn 23 door te trekken naar de haven.?*

Over de vraag of het Norfolkterrein wordt ontsloten met openbaar vervoer kan de gemeente geen uitspraak doen. Het Stadsgewest Haaglanden is als vervoersautoriteit verantwoordelijk voor de aanbesteding van het gemeentelijke openbaar vervoer. De gemeente kan alleen de wens uitspreken om het gebied met OV te ontsluiten.

*Hoe ziet het totaalplaatje van het verkeer eruit, vanaf de internationale ring.?*

Vanaf de Internationale Ring/Houtrustbrug zal het autoverkeer gebruik maken van de bestaande Houtrustweg. De Kranenburgweg zal op dat deel haar verkeersluwe karakter houden. De Duindorpdam zal opnieuw moeten worden ingericht door middel van 2 rotondes. Binnen het gebied zal het bewonersverkeer hoofdzakelijk gebruik maken van de Kranenburgweg.

Het fietsverkeer maakt langs de Houtrustweg gebruik van de bestaande fietsroute. Binnen het gebied wordt ingezet op een vrijliggende fietsroute.

Voor de komst van een mogelijke tramverbinding wordt rekening gehouden met een reservering.

*Wat zijn de cijfermatige verwachtingen mbt verkeerstoename op de Houtrustweg, de Kranenburgweg, de Nieboerweg en de Westduinweg? Graag de cijfers exclusief de mogelijke OV-voorzieningen.*



Voor de onderbouwing van de verkeersafwikkeling is uitgegaan van de modelcijfers die ook zijn opgenomen in het Plan-MER behorend bij het Masterplan Scheveningen-kust (masterplanvariant Infra3-min). In deze modelcijfers is het programma uit de Nota van Uitgangspunten voor herontwikkeling van het Norfolkterrein opgenomen. Dit programma is globaal hoger dan het huidige programma waar de herontwikkeling van het Norfolkterrein/NHH rekening mee houdt. Dit is geen probleem, aangezien dit gezien kan worden als een robuustheidstoets. Er zijn geen exacte cijfers bekend. In het vervolgtraject wordt verder onderzoek verricht.

NB

*Voor de verkeersstructuur binnen het Norfolkterrein is overigens wel een iets andere aanname gedaan voor de verdeling van het verkeer over de Houtrustweg en de Kranenburgweg dan als opgenomen in het Plan-MER. Dit aangezien ten tijde van het opstellen van de modelberekeningen voor het Plan-MER nog geen duidelijkheid was over welke verkeersstructuur gerealiseerd zou worden in het kader van de ontwikkelingen op het Norfolkterrein. Hier wordt onderzoek naar verricht in het vervolgtraject*

*Is er voldoende ruimte voor de rotonde zoals getekend in optie 2A en 2B? Graag een meer gedetailleerde tekening.*

De rotonde op de Duindorpdam is gebaseerd op modelberekeningen en is door middel van dynamische modelberekeningen (Aim-sun) doorgerekend. Het ontwerp en de doorrekening is uitgevoerd door het Ingenieursbureau van de gemeente Den Haag.

## **5. Noordelijk Havenhoofd**

*Blijft het Adriaan Maasplein echt een plein of wordt deze volgebouwd?*

In de plannen is op deze locatie een hotel en publieksvoorzieningen (met overgang naar de visserij) opgenomen. Deze voorzieningen zijn gelegen aan het plein dat beschikbaar is als evenemententerrein .

*De vissector wordt uitgebreid wat houdt dat precies in? Meer visverwerkende bedrijven?*

De ambities voor de visserijketen zijn uitgewerkt in het Vispact. Het gaat om een versterking en uitbreiding van de gehele keten, van aanvoer tot levering aan de consument. Het gaat dus deels om verwerking, maar ook om duurzame visserij, handel en aanbod aan de consument/vishoreca.

*Is een (grootschalige) onderwijs instelling zoals een zeevaartschool en/of zeemilieuonderzoekscentrum eventueel in combinatie met een wereldhavenmuseum geen optie voor het NHH?*

Nee. De mogelijkheden naar onderwijs in de visserij op deze locatie zijn eerder bekeken. Er is in Scheveningen te weinig vraag om een apart scholingsinstituut op te kunnen zetten. In dat geval gaat men naar Katwijk en Rotterdam. Het initiatief voor een wereldhavenmuseum is ons niet bekend.

*Is Sealife geen leuke (Vis)attractie voor het NHH?*

Sealife heeft recentelijk geïnvesteerd in de huidige locatie in Scheveningen Bad, waardoor verplaatsing niet aannemelijk is.

*Kun je nog parkeren op het NHH?*

In de plannen is voorzien in een grote parkeervoorziening tussen het talud en de gebouwen van de visbedrijven. Zie ook de vragen onder het kopje 5. Verkeer en parkeren

*Komt er ook woningbouw op het NHH?*

Nee, er komt geen woningbouw op het NHH

*Hoe gaat het Beachcity er uit zien? Het huidige surfdorp verdient geen schoonheidsprijs.*

Op het sportstrand zijn in de plannen mogelijkheden opgenomen voor strandporten zoals beachvolleybal en surfen. Dit heeft de werktitel Beachcity gekregen. Welke voorzieningen dit precies worden, al dan niet permanent en hoe dit eruit komt te zien is nog niet bekend.

*Hoe ziet het beach stadion er uit en hoeveel maanden per jaar staat het er.*

Op dit moment wordt uitgegaan van het huidige tijdelijke beachstadion. Het stadion staat er in de zomermaanden.

*Wie maakt er van gebruik?*

Op dit moment de beachvolleybalbond.

*Is er wel genoeg draagvlak bij de surfscholen voor een surfdorp?*

De gemeente gaat binnenkort in gesprek met de surfsector om dit te bekijken.

*Krijgt het stadion ook grote evenementen toebedeeld?*

EK's en WK's (nu ook al het geval)

*Hoeveel Horeca en Retail komt er op het NHH en is dat niet concurrerend met de rest in de haven?*

Er is circa 755m2 horeca in het 3\* hotel opgenomen en circa 1600m2 aan toevoeging horeca/retail aan de verhoogde boulevard.

We streven naar complementair aanbod, door gespecialiseerde, thematische retail toe te voegen en bijzondere horecaconcepten. Concurrentie valt niet uit te sluiten, maar extra aanbod zal ook de aantrekkingskracht voor het totaal versterken doordat het gebied meer als retail en horecagebied op de kaart wordt gezet. Op het NHH ligt de focus voor de horeca op de vissector.

*Waarom geen 5\* hotel op het NHH (aansluitend op het toerisme) en een 3\* op het Zuidelijke HH?*

Zie eerdere opmerking over kwaliteitsniveau 5\* hotel. Omgeving, uitstraling locatie ZHH en combinatiemogelijkheden met retail en museum zijn beter dan op het NHH. Hotel 3\* past beter bij de uitstraling van sport, leisure en economische activiteiten.

*Waar parkeren de bezoekers en personeel van het 3\* Hotel en het museum?*

In de grote parkeervoorziening die is voorzien tussen het talud en de gebouwen van de visbedrijven.

Bezoekers 3\* hotel parkeren in publieksgarage NHH

Bezoekers museum parkeren in één van de twee publieksgarages rondom de Derde Haven

*Zijn twee (Beachhostel Jorplace + het nieuw te bouwen) dicht bij elkaar gelegen 3\* hotels niet te veel?*

Belangrijk/voorwaarde is dat het onderscheidende hotelconcepten zijn met verschillende doelgroepen. De sterrenclassificatie bepaalt maar ten dele of hotels concurrerend zijn.

*Wat gebeurt er met de huidige kiosken e.d. op het NHH?*

De kiosken moeten worden uitgeplaatst.

*Er zou ook een vers/vismarkt komen, klopt dat?*

De vers vismarkt is een van de onderdelen in het Vispact. Samen met de Visserij, consortium van marktontwikkelaars en de gemeente gaan we kijken of dit te realiseren is.

## **6. Algemeen**

### **Waterkering**

*Waar precies loopt de waterkering. Is hier een duidelijk kaartje van? Wat zijn de consequenties van deze watering voor het plan, buitendijks bouwen?*

Er is een kaartje van de waterkering in de bijlage opgenomen. Woningbouw moet op minimaal 6,90 boven NAP worden gebouwd en de overige functies op 4,20 boven NAP. De entree naar een parkeergarage moet op minimaal 4,50 NAP worden gerealiseerd

### **Servituut/ Schenkingsakte**

*Voor welk gebied geldt het schenkingsakte? Graag op kaartje visualiseren.*

Het betreft een schenkingsakte uit 1889 van prinses Sophie waarin bedingen zijn opgenomen ten aanzien van het gebruik van de grond. Het gebied heeft betrekking op het afvoerkanaal en loopt tot de huidige Duindorpdam, gezien vanuit de stad. Het Norfolkterrein valt buiten het gebied waar de akte betrekking op heeft.

Een kopie van de kaart en de originele akte zijn opgenomen in de bijlage

*Is de tekst van het servituut/ schenkingsakte ook beschikbaar?*

Ja, zal beschikbaar worden gesteld ( zie bijlage).

### **Popcentrum**

*Hoe staat het met het Popcentrum?*

Volker Wessels Vastgoed werkt aan een voorstel voor de realisering van een popcentrum in afgeslankte vorm, dat wil zeggen zonder poppodium/popzaal. De gemeente beoordeelt dit initiatief positief mits het programmatisch en qua volume past binnen het geldende bestemmingsplan. Op verzoek van de wethouder heeft Volker Wessels ondertussen overleg gevoerd met een aantal betrokkenen rond de Tweede Haven om te onderzoeken of een aantal kleinschaliger initiatieven bij deze ontwikkeling betrokken kan worden.

*Komen er hotels in de bebouwing langs de Dr Lelykade of op het talud?*

Het bestemmingsplan laat ruimte toe voor de bouw van een hotel met ca. 75 kamers.

Er is een initiatief van Volker Wessels Vastgoed (popcentrum) waar een hotel deel vanuit maakt.

### **Proces**

*Wat wordt er met de opmerkingen en inbreng van de Klankbordgroep gedaan?*

De input van de Klankbordgroep wordt afgewogen in de stuurgroep en het college van B&W.

De participatiegraad van de klankbordgroep betrof raadplegen, het zoveel mogelijk input verkrijgen van de deelnemers en het uitwisselen van ideeën. Waar het kan is er iets met de input en opmerkingen gedaan.

*Wanneer wordt het stedenbouwkundig plan vastgesteld?*

Het stedenbouwkundig plan wordt na de zomer aan het college van B&W ter besluitvorming voorgelegd en in het najaar aan de gemeenteraad.

*Wanneer worden de bewoners/gebruikers van Scheveningen (Haven) geïnformeerd en hoe?*

Zoals afgesproken in de laatste Klankbordgroepvergadering zullen de deelnemers per mail op de hoogte worden gehouden. De bewoners/gebruikers van Scheveningen (Haven) zullen in het najaar door de gemeente en het consortium worden geïnformeerd over het door het college vastgestelde Stedenbouwkundig plan. Hiervoor zal een informatiebijeenkomst worden georganiseerd.

*Hoe en wanneer kan men reageren/ bezwaar maken e.d.?*

Men kan inspreken in de raadscommissie bij de behandeling van het stedenbouwkundigplan. Daarnaast kan men formeel bezwaar maken bij de juridisch-planologische procedures (bestemmingsplan ed)

*Wanneer gaat de schop de grond in?*

Start bouw is naar verwachting in 2015

*Hoelang duren de werkzaamheden?*

De totale gebiedsontwikkeling zal circa 10 jaar in beslag nemen.