

VERKENNEN

toekomstperspectieven waarin lange termijn veiligheidsmaatregelen
een impuls geven aan de kwaliteit van het Scheveningse zeefront

De stad aan zee

en de toekomst van de verharde zeewering

Atelier

Kustkwaliteit

D.EFAC.TO
architectuur, stedenbouw & research

&

Initiatiefgroep
Atelier Kustkwaliteit:



De stad aan zee

en de toekomst van de verharde zeewering

Atelier Kustkwaliteit wordt mede
mogelijk gemaakt door:





PIER

KURHAUS

CASINO

PATHE BIOSCOOP

KURHAUSWEG

Voorwoord

De stad aan zee en de toekomst van de verharde zeewering

Met groot enthousiasme over het resultaat presenteert Atelier Kustkwaliteit met dit werkboek inspiratie voor de toekomst van de stad aan zee. In nauwe samenwerking met de Gemeente Den Haag heeft Atelier Kustkwaliteit vanaf begin 2011 het project 'De stad aan zee en de toekomst van de verharde zeewering' ter hand genomen. Al ontwerpend werden in dit project de mogelijkheden voor de lange termijn toekomst (2050-2100) van het Scheveningse zeefront onderzocht. Met een aantal mogelijke veiligheidsmaatregelen als motor zijn een aantal doorkijken gegeven op hoe de stad aan zee zou kunnen doorontwikkelen en vernieuwen. Als opgaven zijn uitgewerkt: kwaliteit van de openbare en collectieve ruimte, mogelijkheden voor differentiatie en vitalisering van bestaande stukken stad, versterking van het recreatief en toeristisch profiel, inbedding in de regio en de aansluiting op het Haagse stadslichaam en een impuls voor de bereikbaarheid van de kust.

Atelier Kustkwaliteit

Het werkboek 'De toekomst van de stad aan zee' is het resultaat van een serie ateliers, gehouden in het voorjaar van 2011 onder auspiciën van de Initiatiefgroep van Atelier Kustkwaliteit. In die Initiatiefgroep participeren Deltaprogramma Kust, de provincies Noord- en Zuid-Holland, de gemeente Den Haag en de TU Delft. Het uitvoeringsteam van Atelier Kustkwaliteit (de 'equipe') organiseert werkateliers met een open karakter, waarin wordt onderzocht hoe oplossingen voor het lange termijn veiligheidsvraagstuk van de Nederlandse kust de gebruiksmogelijkheden en de ruimtelijke kwaliteit ervan kunnen stimuleren. Aan die ateliers leveren betrokkenen uit de praktijk van uitvoering en beheer van de kust, medewerkers van kennisinstututen zoals TU Delft en Deltares en ontwerpers een bijdrage. De uitkomsten van de ateliers vormen input voor het nationale kustbeleid (dat gestalte krijgt in de Nationale Visie Kustontwikkeling van eind 2012) en provinciale kustbeleid (dat wordt neergelegd in de Provinciale Strategische Agenda's voor de kust). Tevens zijn de atelierresultaten van belang voor alle partijen (gemeenten, waterschappen, duinbeheerders, private partijen) die door de uitkomsten van de ateliers hun plannen en projecten voor de korte en middellange termijn kunnen testen op hun houdbaarheid in het licht van lange termijn veiligheidsmaatregelen. Atelier Kustkwaliteit organiseert in 2011 een viertal projecten, elk met een ander aspect van de Nederlandse kust als focus.

Werkboek

In de ateliers die rond 'De stad aan zee en de toekomst van de verharde zeewering' zijn georganiseerd, werden samen met betrokkenen vanuit het Rijk, provincie, gemeente en waterschap, met specialisten van Deltares en de TU Delft de perspectieven ontwikkeld, die in dit werkboek zijn gebundeld. Bureau D.EFAC.TO onder leiding van Anne Loes Nillesen heeft de atelierresultaten in ontwerpvoorstellen uitgewerkt en van beelden voorzien.

Het resultaat heeft het karakter van een 'werkboek' omdat het als hulpmiddel kan dienen bij het verder denken en debatteren over de toekomst van de stad aan zee. De verbouw en vernieuwing van de Nederlandse kust gaan – afhankelijk van welk klimaatscenario werkelijkheid wordt – deze eeuw onverminderd of mogelijk zelfs versneld door. Bij het inzichtelijk maken van de winst die kustversterking op divers gebied kan opleveren, wil dit werkboek een hulpmiddel zijn. Er worden geen kant-en-klare plannen gepresenteerd, wel vergezichten ter inspiratie van het denken, ontwerpen en besluiten over de toekomst van de stad aan zee.

Wij hopen dat dit werkboek getuigt van de inspiratie waarmee aan de opgave is gewerkt en veel energie zal opleveren bij het verder bouwen aan een veilige en sterke kust!

Jandirk Hoekstra
Atelierleider



Samenvatting: drie ontwerpvoorstellen

Tijdens deze studie zijn er drie ontwerpvoorstellen uitgewerkt welke zijn gebaseerd op verschillende waterveiligheidsprincipes voor kustversterking: Het zeewaarts versterken met zand, het zeewaarts versterken met een harde kering en het zeewaarts versterken door middel van het aanleggen van een haakse strekdam. De drie ontwerpvoorstellen integreren het waterveiligheids- vraagstuk voor de lange termijn met de stedelijke opgave om 'Den Haag, Wéreldstad aan zee' te versterken.

Bij alle ontwerpvoorstellen zijn naast veiligheid ook opgaven met betrekking tot de identiteit, bereikbaarheid, vitaliteit en ruimtelijke kwaliteit meegenomen. Deze opgaven zijn geformuleerd aan de hand van een analyse en een workshopsessie met experts. De opgaven spelen op drie schaalniveaus: de schaal van het zeefront, (bijvoorbeeld de ruimtelijke kwaliteit van de boulevardzone), de schaal van Den Haag zelf (bijvoorbeeld de bereikbaarheid van Scheveningen) en de schaal van de Nederlandse kust (de vraag naar complementaire identiteiten van de verschillende kustlaatsen).

In alle drie de ontwerpvoorstellen is er uitgegaan van een uitbreiding van Scheveningen. Dit zegt echter niet dat de plannen ook met het volledige voorgestelde programma te hoeven worden geladen: er is een fasering in tijd voorgesteld waarmee de plannen kunnen worden afgestemd op ontwikkelingen rondom de zeespiegelstijging en economische groei of krimp.



Stad aan Zee (hard zeewaarts)

Bij de Stad aan Zee wordt er een harde kering aangelegd. Deze kering zorgt ervoor dat het gebied achter de kering binnendijks ligt en ontwikkeld kan worden. Aanvullend op de kering blijft er zandsuppletie nodig, waardoor er voor de kering een klein strand behouden blijft. De harde variant past goed bij het huidige karakter van de boulevard aan zee, maar leidt tot een grote waterkering aan de zeezijde.



Stad achter de Duinen (zacht zeewaarts)

Bij de stad achter de duinen wordt de waterveiligheid gewaarborgd door grootschalige zandsuppleties. Dit leidt tot een uitbreiding van het strand zowel in de hoogte als in de breedte. Dit uitgangspunt sluit goed aan bij de huidige suppletie strategie. Wordt het strand verder uitgebreid dan nodig voor de waterveiligheid, dan kan er op termijn een duingebied ontstaan met ontwikkelmogelijkheden voor Scheveningen.



Stad in Zee (haakse strekdam)

Door een strekdam haaks op de kust aan te leggen wordt het de stroming en zandtransport langs de kust onderbroken en treedt er lokaal – in de oksels van de strekdam – sedimentatie op. Hierdoor ontstaat er in de loop der tijd een uitbreiding van de kust ter plaatse van de strekdam. Door extra zandsuppletie kan er een landtong ontstaan die geschikt is voor stadsuitbreiding. De boulevard en het strand komen dan in een kleine baai te liggen.





Inhoudsopgave

1. Inleiding	11	3. Drie ontwerp oplossingen	55
1.1 Programma workshops	12	4. Stad aan Zee: hard zeewaarts	57
1.2 Deelnemers workshops	13	4.1 Waterveiligheid	58
2. Analyse en probleemstelling	15	4.2 Fasering	60
2.1 Historische ontwikkeling	16	4.3 Ruimtelijke karakteristiek	
2.2 Huidig beleid		4.3.1 Ruimtelijke karakteristiek Bad	62
2.2.1 Huidig beleid Scheveningen	18	4.3.2 Ruimtelijke karakteristiek Dorp	64
2.2.2 Huidig beleid zeezijde	20	4.3.3 Ruimtelijke karakteristiek Haven	66
2.3 Waterveiligheid		4.4 Functies & bereikbaarheid	68
2.3.1 Waterveiligheid tot 2050	22	5. Stad achter de Duinen: zacht zeewaarts	71
2.3.2 Waterveiligheid lange termijn	24	5.1 Waterveiligheid	72
2.4 Bereikbaarheid		5.2 Fasering: vast versus flexibel	74
2.4.1 Bereikbaarheid regionaal	26	5.3 Ruimtelijke karakteristiek	
2.4.2 Bereikbaarheid uit Den Haag	28	5.3.1 Ruimtelijke karakteristiek Haven	76
2.4.3 Bereikbaarheid van het strand	30	5.3.2 Ruimtelijke karakteristiek Dorp	78
2.4.4 Aankomst Scheveningen: waar is de zee?	32	5.3.3 Ruimtelijke karakteristiek Bad	80
2.5 Identiteit		5.3.4 Zand in de stad	82
2.5.1 Identiteit: Randstad aan Zee	34	5.4 Functies & Bereikbaarheid	84
2.5.2 Identiteiten van Scheveningen	36	6. Stad in Zee: hard zeewaarts	87
2.5.3 Beleving van de kust	38	6.1 Waterveiligheid	88
2.5.4 Identiteit: rol boulevard	40	6.2 Fasering	92
2.6 Ruimtelijke kwaliteit		6.3 Ruimtelijke karakteristiek	
2.6.1 Ruimtelijke kwaliteit: waardering	42	6.3.1 Ruimtelijke karakteristiek Bad	94
2.6.2 Ruimtelijke kwaliteit: problemen	44	6.3.2 Ruimtelijke karakteristiek Dorp	96
2.6.3 Aanhechting van de boulevard	46	6.4 Functies en bereikbaarheid	98
2.7 Vitaliteit		Colofon	100
2.7.1 Seizoengebondenheid	48		
2.7.2 Economische vitaliteit	50		
2.8 Conclusies & doelstellingen	52		





1. Inleiding

De verkenning van een vitale toekomst voor de badplaatsen langs de Nederlandse kust is een belangrijke opgave voor Atelier Kustkwaliteit. De badplaatsen zijn economisch en cultureel gezichtsbepalend onderdeel voor het toeristisch product Nederland, maar ze lijden ook aan karakterverlies en teruglopende belangstelling. Ook zijn ze – omdat ze vaak alzijdig ingesloten zijn door kwaliteitslandschap of Natura 2000 gebied – op de grenzen van hun ontwikkelingsmogelijkheden gestuit.

Een belangrijke opgave van het Deltaprogramma is het onderzoeken van de lange termijn waterveiligheid van de Hollandse kust. Naar verwachting zijn bij de badplaatsen op termijn ingrijpende aanpassingen noodzakelijk. Daardoor liggen er kansen (en noodzaak) voor herstructurering en herontwikkeling. Aan de hand van de case Den Haag-Scheveningen wordt het verband gezocht en gelegd tussen ontwikkelingskansen voor de badplaatsen en een klimaatbestendige zeewering.

In de opgave komen twee sporen bij elkaar. In het eerste spoor van het onderzoek naar de toekomstbestendige verharde zeewering wordt gerekend aan de veiligheidsopgave bij verschillende gradaties van zeespiegelstijging en worden de 'knikpunten' met betrekking tot het kustversterkingsbeleid opgezocht: tot wanneer (welke zeespiegelstijging en welke golfoploop) kunnen we met de huidige waterkering en suppletie beleid toe en wat zijn vervolgens perspectiefrijke maatregelenpakketten voor daarna. Het tweede spoor is de verkenning van de gewenste economische en ruimtelijke ontwikkeling van Scheveningen als badplaats van de stad aan zee. In dit project worden deze sporen geïntegreerd. De werkhypothese van het project is dat er kustversterkingsmaatregelen voor de lange termijn zijn die perfect 'matchen' met de versterking van de economische en ruimtelijke kwaliteit van Scheveningen en Den Haag. Getest wordt welke economische en ruimtelijke strategieën het meest wenselijk zijn voor de stad aan zee en bij welke vormen van kustversterking die het best passen.

In dit rapport worden drie inspirerende ontwerpvoorstellen getoond waar bij ieder ontwerp een verschillende kustversterkingsmaatregel voor de lange termijn wordt 'gematched' met de versterking van de economische en ruimtelijke kwaliteit van Scheveningen en Den Haag.

COMBI VARIANT

(I)

HAAKS + ZACHT

MET EEN BEGINNEN
MET DE HAAK

IN AANZANDING:
DUINVERMING →
HOOGTECOMPONENT
IVM VEILIGHEID

30 à 50 jr!

NIEMWE
DYNNULKE
NATUUR!

MB KWEL!



1.1 Programma workshops

Voor het project stad aan zee hebben drie werksessies plaatsgevonden.

Werksessie 1 (12 mei 2011). Met alle betrokkenen (Atelier Kustkwaliteit, Gemeente Den Haag, Deltares, D.EFAC.TO stedenbouw, hoogheemraadschap Delfland, Deltaprogramma Kust, provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat) is al het relevante materiaal voor de lange termijn toekomst van de stad aan zee en de toekomst van de zeewering uitgewisseld en gedeeld. Aan de hand van een aantal eerste oefeningen met het materiaal zijn de ontwerpogave scherp gesteld, en zijn de bouwstenen die in het ontwerpend onderzoek zijn meegenomen geïdentificeerd.

Tussen de ateliers is door Deltares (aanvullende berekeningen), door medewerkers van de Gemeente Den Haag (aanvullend materiaal) en door D.EFAC.TO stedenbouw (eerste ontwerpverkenningen) aan het project gewerkt.

Werksessie 2 (9 juni 2011). Tijdens een tweede atelier zijn de verkregen bouwstenen onderling verbonden en wordt getest waar de interessante combinaties en strategieën liggen. Daarnaast zijn drie aspecten in thematische workshops verder gedetailleerd. Dit betrof waterveiligheid, ruimtelijke kwaliteit en programmatische invulling. In de aanloop naar het laatste atelier heeft D.EFAC.TO Stedenbouw deze bouwstenen uitgewerkt tot het concept-eindresultaat.

Werksessie 3 (30 juni 2011). Bij het derde atelier zijn de concept-eindresultaten van de drie ontwerpen van D.EFAC.TO Stedenbouw en de GPS-tracking studie van de TU Delft gepresenteerd.

1.2 Deelnemers workshops

Jandirk Hoekstra (Atelier Kustkwaliteit),
 Dorrieth Dijkzeul (Atelier Kustkwaliteit),
 Marten Hillen (Atelier Kustkwaliteit),
 Inge Kerstens (Atelier Kustkwaliteit),
 Gielijn Blom (Gemeente Den Haag; stedenbouw),
 Enno Ebels (Gemeente Den Haag; stedenbouw),
 Sjoerd van Gerven (gemeente Den Haag; stedenbouw),
 Arno Segeren (Gemeente Den Haag; economie),
 Marcel Wijermans (Gemeente Den Haag; planologie),
 Niels Al (gemeente Den Haag; planologie),
 Erik Pasveer (Gemeente Den Haag),
 Hettie Berendsen (Gemeente Den Haag),
 Kees de Leeuw (Gemeente Den Haag),
 Oswald Lagendijk (Deltares),
 Harry Schelfhout (Deltares),
 Joost Stronkhorst (Deltares),
 Jan Mulder (Deltares),
 Frans van den Berg (Deltares).
 Marcel Stive (TU Delft),
 Eveline Brandes (TU Delft),
 Ekki Kreutzberger (TU Delft),
 Bas Jonkman (TU Delft),
 Eric Luiten (TU Delft),
 Maurits de Hoog (TU Delft),
 Anne Loes Nillesen (D.EFAC.TO stedenbouw),
 Tijl Hekking (D.EFAC.TO stedenbouw),
 Arjan de Nooijer (D.EFAC.TO stedenbouw),
 Hans Heupink (provincie Zuid-Holland),
 Arjan vd Lindeloof (provincie Zuid-Holland),
 Hans Balfort (Ministerie van Infrastructuur en Milieu),
 Emmy Bolsius (Ministerie van Infrastructuur en Milieu),
 Herman Krans (Ministerie van Verkeer en Waterstraat),
 Marius Schwarz (Ministerie van Verkeer en Waterstraat),
 Anouk Distelbrink (Gemeente Noordwijk),

Jeroen Riedijk (Hoogheemraadschap Delfland)
 Yigall Schilp (Deltaprogramma Kust),
 Herman Bode (Deltaprogramma Kust)
 Els Bet (Els Bet Stedenbouwkundige)
 Hermine Erenstein (Gemeente Katwijk)
 Jaqueline Heerema (Satelietgroep)
 Mirjam Verrijdt (Student Academie van Bouwkunst)
 Stefan van der Stee (Strand Nederland)
 Andries Mikken (Satelietgroep)



Strandweg

Strandweg

Zeekant

SCHEVENINGEN-HAVEN

SCHEVENINGEN-DORP

Gevers Deynootweg

BOUL
KURHAUS

SCHEVEN

Westduinweg

Van Boetzelaerlaan

Statenlaan

Scheveningseweg

Badhuisgade

Badhuisweg



2. Analyse en probleemstelling

In Scheveningen spelen meerdere opgaven. Naast de waterveiligheidsopgave speelt er ook een stedelijke opgave. In het eerste deel van dit onderzoek naar de stad aan zee zijn aan de hand van een analyse en een workshopsessie met experts de opgaven voor de stad aan zee bepaald.

In dit hoofdstuk is de historie en het huidige beleid van Scheveningen geïnventariseerd. Vervolgens is er gekeken welke opgaven er liggen op het gebied van waterveiligheid, ruimtelijke kwaliteit, identiteit, bereikbaarheid en de economische vitaliteit van Scheveningen. De opgaven spelen op drie schaalniveau's: die van de Nederlandse kust en de Randstad, die van de stad Den Haag de verbinding met Scheveningen, en die van het zeefront van Scheveningen zelf.



2.1 Historische ontwikkeling

Scheveningen is ontstaan op strandwallen gevormd door de jarenlange interactie tussen de natuurlijke processen op de grens van land en zee. Nagenoeg parallel aan de kust liggen rijen jonge duinen en oude duinen afgewisseld met laagtes.

Binnen Scheveningen is deze oorsprong herkenbaar aan het reliëf en zichtbaar in de Scheveningse Bosjes. Enkele wegen, zoals de Nieuwe Parklaan, volgen dit reliëf en maken de link met het verleden beleefbaar.

Rond 1500 is in het midden van het duinlandschap een klein vissersdorpje ontstaan. Enkele huizen rondom de kerk liggen aan de Keizerstraat. Via een pad door de duinen werd vis naar het achterland gebracht om verkocht te worden.

Terugkijkend in het verleden is de nauwe relatie tussen de stedelijke ontwikkeling en infrastructuur goed te zien. Van het oorspronkelijke zandpad naar het vissersdorp, via de introductie van de tram naar Scheveningen-Bad, tot het graven van de Haven en de aanleg van autowegen die Scheveningen met de rest van de wereld verbinden.

Dit proces heeft het huidige stedelijke weefsel voortgebracht waarin de lanen naar zee de stad met de verschillende gebieden in Scheveningen verbinden en de routes door Scheveningen de verschillende wijken.



1665 Zeestraat van Huygens. De geschiedenis van Scheveningen-Dorp neemt een wending met de aanleg van de Scheveningse weg. Dit is een tolweg dwars door de duinen van de Hofstad naar de keizerstraat. Deze wordt aangelegd als een groene allee naar zee waar de rich and famous van die tijd konden flaneren in hun rijtuigen. In de eeuwen daarna werd vervolgens de zee ontdekt door de gegoede burgerij. Eerst nog vanwege de helende werking, later ook als vertier.



1818: Scheveningen-Dorp verbonden met de Hofstad. Rond de begin 19e eeuw ontstonden de eerste badhuizen aan de zee kant.



1873: Ontwikkelingen Scheveningen De groei van de badplaats zorgt ook voor voorspoed in Scheveningen-Dorp. Het dorp breidt uit met kleinschalige hofjes en straatjes waar kleine arbeiderswoningen ontstaan. Er komen nieuwe paviljoens zoals van Wied. Al snel wordt het noodzakelijk een tweede verbinding naar de badplaats aan te leggen, de Badhuistraat. Hierover gaat ook een tram rijden naar Scheveningen-Bad. Ook wordt een kanaal gegraven om de vis naar het achterland te vervoeren. Deze zal echter nooit in gebruik worden genomen.



1910: Hoogtijdagen van Scheveningen-Bad. Het begin van de 20e zijn de hoogtijdagen van Scheveningen-Bad. De zee kant staat vol met hotels en paviljoens. Er wordt vol op gebaad en het Kurhaus en landhoofd trekken veel publiek. Dit betekent dat naast de Badhuisweg ook de Nieuwe Parklaan is aangelegd om in Scheveningen-Bad te komen. Hierover rijdt ook de Blauwe Tram. In deze tijd rijdt er zelfs een trein naar zee via de huidige Zwolsestraat. In deze tijd worden nieuwe woonwijken en villaparken aangelegd zoals het Statenkwartier, het van Stolkpark, het renbaankwartier en het Belgisch Park. Wijken die midden in de duinen worden aangelegd. Met een eigen sfeer, een eigen architectuur en stratenpatroon.



1948: ontwikkeling van Scheveningen-Haven. Na de storm van 1894 waar een groot deel van vissersvloot wordt vernietigd wordt besloten een haven te graven. In de loop van een halve eeuw wordt een 1e en 2e haven ontwikkeld waar niet alleen vis wordt gelost maar ook industriële activiteiten worden ontplooit. Voor de arbeiders worden buurten met krotten afgebroken en nieuwe wijken aangelegd. Deze wijken worden gekenmerkt door een planmatige en sobere opbouw. Het stratenpatroon is veelal rationeel. Dit is ook in de Haven e.o terug te vinden. De Westduinweg heeft jaren lang als grens van Statenkwartier een marginale functie gehad maar wordt nu opgewaardeerd van duinpad tot doorgaande route voor autoverkeer.



2000: democratisering van de badplaats in de 2e helft van 20e eeuw De periode na de Tweede Wereldoorlog kenmerkt zich door een doorontwikkeling van de bestaande stad. De aanleg van het Telderstracé en het World Forum gebied door Dudok maakte Scheveningen beter bereikbaar voor het latere massatoerisme.

2.2.1 Huidig beleid Scheveningen

De ontwerpen voor de Stad aan Zee moeten aansluiten bij de wensen en doelstellingen van de bestaande visies en beleidsstukken van Den Haag en de provincie Zuid Holland.

In de structuurvisie Den Haag wordt het wensbeeld van Den Haag als een *Wéreldstad aan Zee* uitgesproken. In het Masterplan van Scheveningen-Kust ligt de nadruk op de waterveiligheid, het verbinden van Scheveningen met Den Haag en het tonen van het gezicht naar de zee.

Scheveningen Haven wordt doorontwikkeld tot een meer gemengd stedelijk gebied, met ruimte voor werken, wonen en recreatie. Scheveningen-Dorp blijft de authentieke kern van het gebied. De promenade van Scheveningen-Bad zal een metamorfose ondergaan en ruimte creëren voor meer zicht op zee. Ook de aansluiting van de promenade op het aankomstplein dient te worden verbeterd.



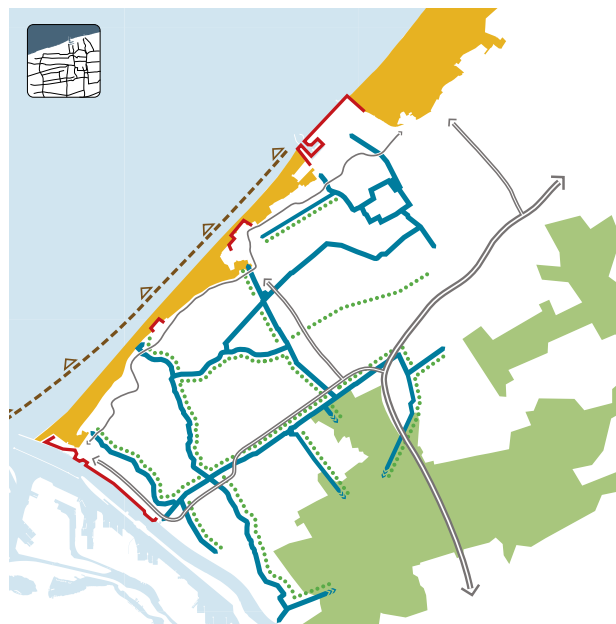
zee / water	sfeer scheveningen haven	sfeer scheveningen dorp	sfeer scheveningen bad	nieuwe boulevard	beeldbepalende functie / gebouw
strand	ontwikkellocatie scheveningen haven	economische versterking scheveningen dorp	ontwikkellocatie scheveningen bad	zomer boulevard Zwarte Pad	aankomstplein
duinen	plein scheveningen haven	plein scheveningen dorp	plein scheveningen bad	boulevard Morales	focus op de boulevard
groen	lange termijn ontwikkellocatie scheveningen haven	belangrijke verbinding scheveningen dorp	studiegebied scheveningen bad	verbinding naar zee	bijzondere structuur
huidige bebouwing	toegangsroute scheveningen haven	toegangsroute scheveningen dorp	toegangsroute scheveningen bad	regionale fietsroute	



Structuurvisie Den Haag (2020)

De Structuurvisie Den Haag 2020 (vastgesteld door de Haagse gemeenteraad op 17 november 2005) geeft aan dat de 'Wéreldstad aan Zee' haar gezicht vooral aan de kust toont. Het is een unieke kwaliteit die de stad bezit. De kust is aangegeven als gebied met ontwikkelingskansen. De komende jaren hebben de ontwikkelingsplannen voor Scheveningen prioriteit.

(bron: Structuurvisie Den Haag 2020)



Gebiedsvisie Delflandse kust (2020)

De kust en het Groene Hart zijn twee belangrijke landschappelijke identiteitsdragers van de Zuidvleugel en de Randstad. De Delflandse kust moet worden verbreed zodat een robuust duingebied ontstaat met een vergelijkbare kwaliteit van de duingebieden in Ameland en ten noorden van Den Haag. Dit deel van de kust moet sterker onderdeel gaan uitmaken van de Zuidvleugel en de Randstad. De verbrede kust heeft als hoofdfunctie natuur met recreatief medegebruik. De kustplaatsen kennen ieder een herkenbaar, hoogwaardig en complementair profiel. Het gebied zal via regionale wegen goed worden aangesloten op het nationale wegennet.

(bron: Gebiedsvisie Delflandse kust)



Deltaprogramma en Nationaal kader kust (2100)

Het rapport van de tweede Deltacommissie onder leiding van Cees Veerman gaat in op de lange termijn waterveiligheidsuitdaging voor Nederland en de gevolgen van zeespiegelstijging. De gemeente Den Haag wil anticiperen op deze maatregelen en proactief met de waterveiligheidsuitdaging aan de slag gaan en vanuit deze achtergrond alternatieven verkennen. Het verbeteren van de zeewering wordt hiermee een van de pijlers van het vernieuwingsplan voor Scheveningen-Bad. Dat voorkomt ook het risico dat, zodra de vernieuwing van Bad gereed is, alsnog verzwaring van de zeewering nodig blijkt te zijn. De gemeente Den Haag biedt zich als pilotproject aan.

(bron: Deltaprogramma Kust)



2.2.2 Huidig beleid zeezijde

Niet alleen op het land, maar ook aan de zeezijde van de kust zijn er visies en beleidsstukken waarmee bij het ontwerp rekening gehouden zal moeten worden.

Zo spelen de vaarroutes, dieptelijnen, habitatrichtlijnen, zandwinningsgebieden en mogelijke locaties voor windenergie een belangrijke rol.

Een van de belangrijkste beleidslijnen in het kader van de waterveiligheid is het suppletiebeleid van Nederland. Dit betekent dat er is besloten de kust mee te laten groeien met de stijgende zeespiegel door deze met zand te versterken. Er zijn echter ook delen van de zeevering waar verharde versterking noodzakelijk is. De beleidslijn kustnota hanteert het adagium: 'zacht waar het kan, hard waar het moet.'

Het water heeft ook een recreatieve functie voor watersporters. Langs de kust zijn er surf- en zwemstranden en jachthavens te vinden.





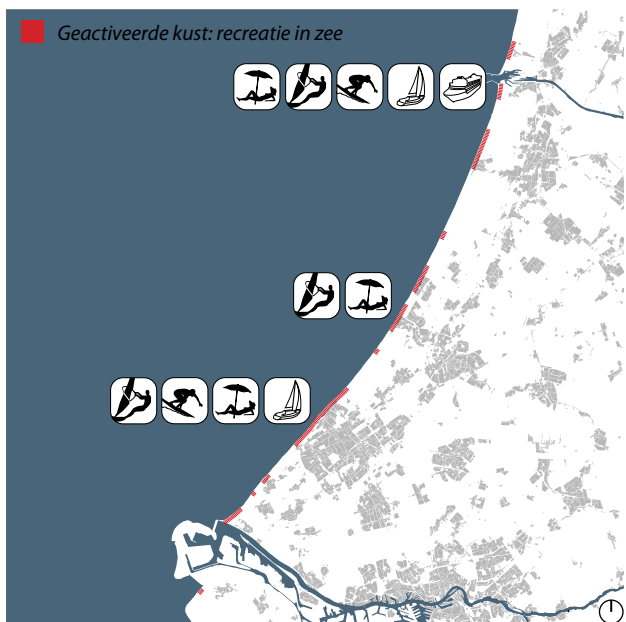
PKB nota ruimte



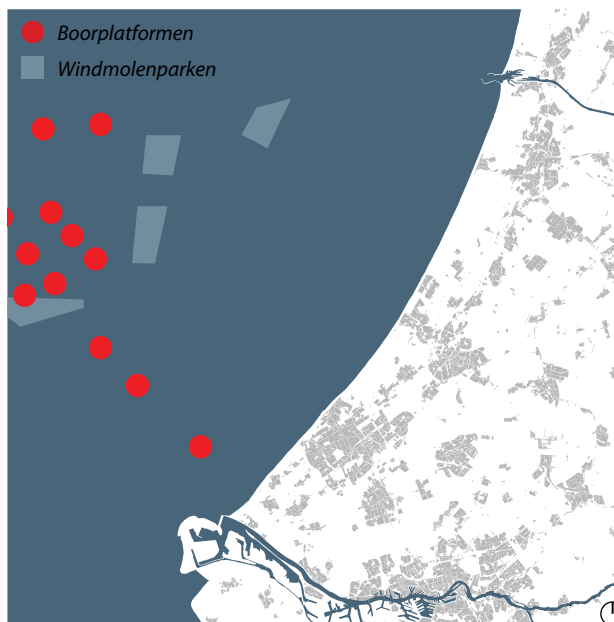
Habitat en vogelrichtlijnen



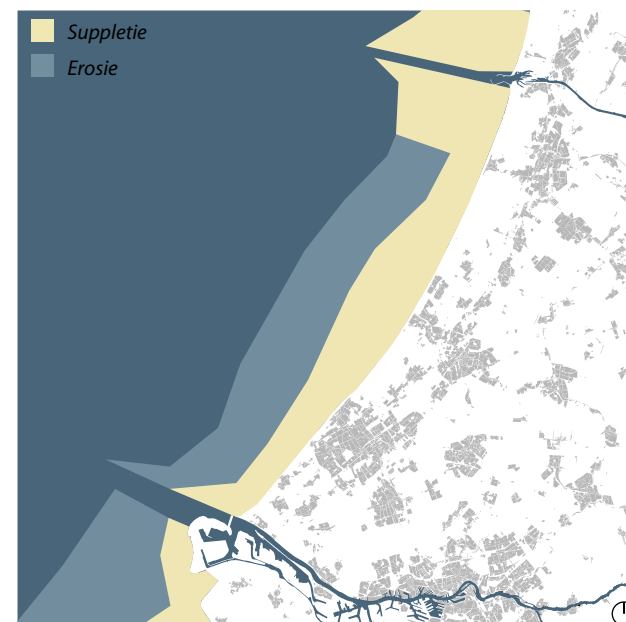
Zand en schelpwinningsgebieden



Waterrecreatie



Windmolenparken en Boorplatformen



Zandsuppletie



- Zwakke schakels
- Kustfundament
- Zandmotor



2.3.1 Waterveiligheid tot 2050

Door zeespiegelstijging en bodemdaling komt het water hoger tegen de waterkering te staan. Als gevolg hiervan dient de zeewering, die het achterland tegen overstromingen beschermt, door de tijd heen te worden versterkt. Sinds 2009 gebeurt dit continu door langs de gehele kustlijn zandsuppleties uit te voeren. Plekken langs de kust die op termijn niet meer voldoen aan de veiligheidsnorm, worden 'zwakke plekken' genoemd.



Zwakke plekken Hollandse kust

In Zuid-Holland liggen 4 zwakke plekken: de Delflandse kust, Voorne, Scheveningen en Katwijk. De Kustvisie Zuid-Holland coördineert de kustversterking en de aanpak van de zwakke plekken. Zo zijn de voormalige zwakke plekken Noordwijk en Flauwe Werk reeds versterkt en wordt er momenteel gewerkt aan de zwakke plekken van de Delflandse kust, Voorne en Scheveningen.



Zwakke plekken Scheveningen

Dankzij een grote zandsuppletie in 2004 is Scheveningen nu veilig. Maar om de veiligheid ook voor de komende vijftig jaar te kunnen garanderen, zijn structurele, duurzame maatregelen nodig. De zwakke plek bevindt zich voor Scheveningen-Dorp. De kust wordt daarom met een dijk in de boulevard versterkt van de Scheveningse Slag tot aan de tramlus ten zuiden van de Keizerstraat.

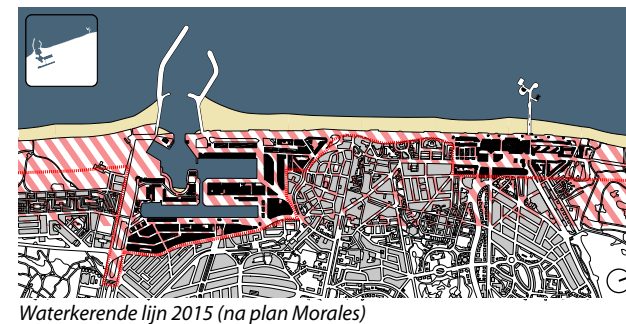
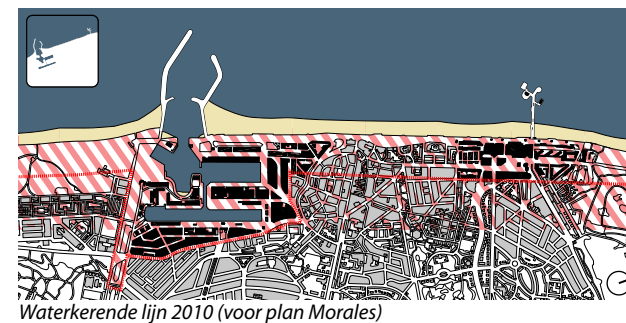
Bron & meer informatie : www.kustvisie.nl
 Afbeelding links: zwakke plekken langs de kust uit de Kustvisie

De zeekering bestaat uit twee delen: het waterwerk en een reserveringszone. Het waterwerk betreft de waterkering zelf. In het geval van een zachte kering behoort het gebied van de duinvoet tot aan de afslaglijn van de duin tot het waterwerk. Het deel van de waterkering tot aan de afslaglijn moet kunnen afslaan zonder dat de duin haar waterkerende functie verliest. In deze zone mogen geen ondergrondse bouwwerken worden aangelegd en mag er geen zand worden afgevoerd. De waterkerende lijn van de zeekering loopt door Scheveningen heen. Dit betekent dat de bebouwing die zeewaarts van deze lijn ligt, zoals het Kurhaus, in buitendijks gebied ligt.

Voor en achter het waterwerk ligt een reserveringszone. Dit is een gebied wat is gereserveerd

voor land- of zeewaardse uitbreidingen of voor onderhoudswerkzaamheden van het waterwerk. In deze zone mogen geen werkzaamheden worden verricht die de stabiliteit van het waterwerk kunnen aantasten.

De 'dijk in boulevard' welke nu wordt aangelegd heeft een kruinhoogte van op de meeste plaatsen 10 meter boven NAP. Bij de Schuitenweg wordt de dijk 8,5 meter boven NAP aangelegd. Bij het Seinpostduin komt de dijk op 12 meter boven NAP te liggen. Deze dijk voldoet volgens de huidige veiligheidsvoorschriften voor de komende 50 jaar. De Spaanse architect De Solà-Morales heeft het inrichtingsplan voor de dijk verzorgd waardoor de dijk niet alleen de veiligheid maar ook de ruimtelijke kwaliteit van Scheveningen ten goede komt.



Plattegrond van plan Morales



Waterkering voldoet niet aan veiligheidsnorm

Waterkering voldoet aan veiligheidsnorm

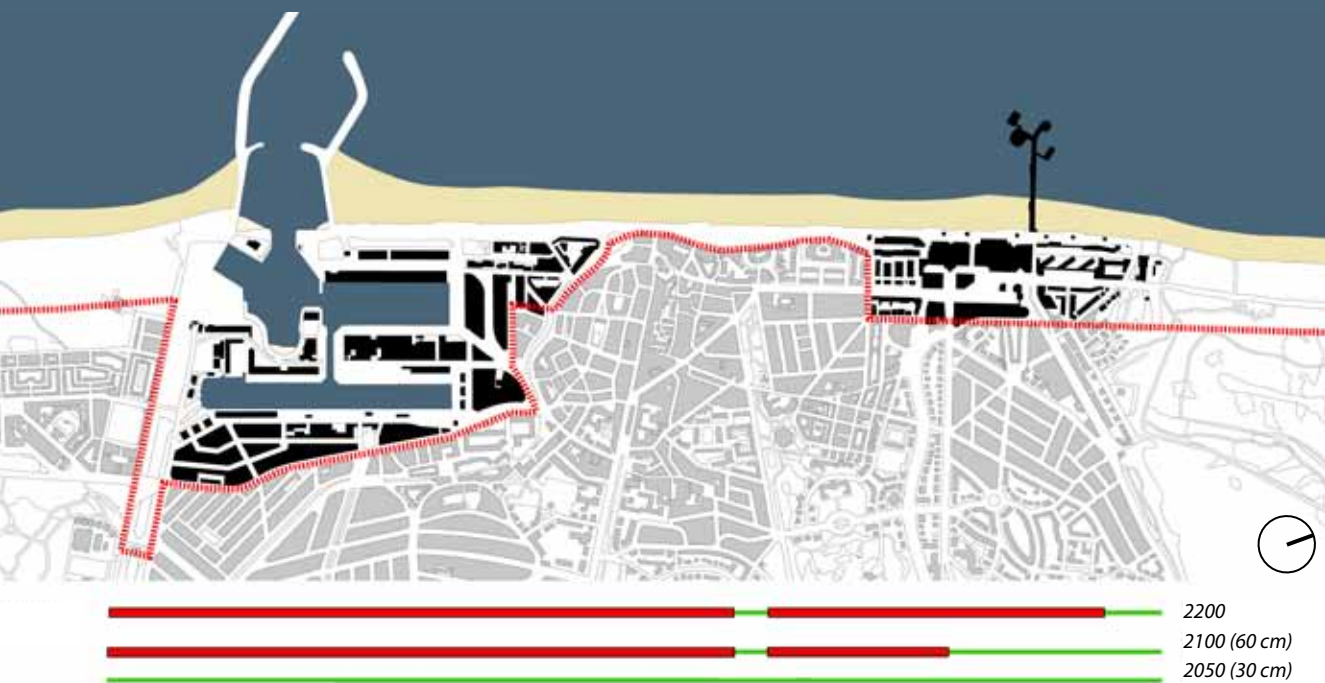
2.3.2 Waterveiligheid lange termijn

In 2008 is onder leiding van Cees Veerman door de Deltacommissie het rapport 'Samen werken met water' uitgebracht. Hierin wordt gesteld dat op de lange termijn langs de gehele kust waterveiligheidsmaatregelen nodig zullen zijn. Ook in Scheveningen zullen op de lange termijn extra waterveiligheidsmaatregelen nodig zijn.

Verwachte zwakke plekken in de zeekering

In de kaart hier links staat indicatief weergegeven welke delen van de zeekering tot welk jaar zullen voldoen aan de geldende veiligheidsnorm. Tot 2050 voldoet Scheveningen, na uitvoering van het plan Morales, aan de huidige veiligheidsvoorschriften. Rond 2100 zullen Scheveningen-Haven en een deel van Scheveningen-Bad mogelijk niet voldoen aan de veiligheidsvoorschriften. De waterkeringen die niet voldoen bij Scheveningen-Bad zullen door de tijd heen uitbreiden.

Wanneer op welke plaatsen de waterkering niet voldoet aan de veiligheidsvoorschriften is afhankelijk van een aantal factoren waaronder de lastig te voorspellen stijging van de zeespiegel. Om een indicatie te geven van de periode waarvoor de waterkering voldoet, wordt gewerkt met een aantal zeespiegelstijging scenario's. In de afbeelding links is gewerkt met een scenario met gemiddelde zeespiegelstijging (het KNMI+scenario) waarbij er wordt uitgegaan van 60 cm zeespiegelstijging voor de komende 100 jaar. Er zijn



Afbeelding links: indicatie van zwakke plekken in de primaire kering welke in Scheveningen op een bepaald moment te verwachten worden. Bron: Startdocument versterking zeekering Scheveningen, 16 september 2005, Arcadis en Alkyon

echter ook andere scenario's denkbaar zoals het meer extreme scenario van de Deltacommissie wat uitgaat van 1.30 meter zeespiegelstijging in 100 jaar.

De 60 centimeter zeespiegelstijging die volgens het KNMI+ scenario in 2100 wordt verwacht kan volgens het Veerman scenario al in 2050 voorkomen. Blijkt het Veerman scenario uit te komen dan kunnen de in 2100 verwachte schakels volgens het KNMI+ scenario dus al in 2050 optreden.

Wanneer de waterkering niet voldoet aan de veiligheidsnorm dient deze te worden versterkt. Hier worden twee type kustversterking toegelicht.

Harde kustversterking

Bij kustversterking met een verharde kering wordt gewerkt met een harde kering zoals een dijk, kademuur, strekdam of kunstwerk. Indien er wordt gekozen om een harde kering voor de boulevard van Scheveningen te leggen dan wordt de zeewering zeewaarts versterkt. Het waterwerk valt dan zo goed als samen met het juridische waterwerk. Dit betekent dat de bebouwing achter de verharde kering binnendijks komt te liggen. Ter plekken van de Palace Promenade zou een harde kering in 2050 een hoogte van zo'n 10 meter +NAP moeten hebben, in 2200 zou de harde kering moeten worden verhoogd tot zo'n 14 meter +NAP. Dit zou een verdubbeling van de huidige boulevardhoogte van 6.7 meter +NAP betekenen.

Zachte kustversterking

Bij de kustversterking met een zachte kering, zoals een duin, wordt er met zand versterkt. Wordt dit zeewaarts gedaan dan kan er een duin voor de boulevard komen te liggen, wat het zicht op zee vanaf de boulevard belemmert. Als indicatie zou er voor de Palace Promenade in 2050 een duin van 10 meter hoog en in 2200 een van 12 meter hoog moeten liggen. De duin gaat niet alleen de hoogte in maar zal het strand ook flink verbreden. Waar het juridische gebied van het waterwerk komt te liggen, en of de huidige bebouwing dus buitendijks of binnendijks komt te liggen, hangt af van de sterkte (hoogte, breedte en ligging) van de zachte kering.



Afbeelding: Indicatie van de benodigde hoogten van de harde en zachte versterking van de kering in 2050 en 2200 ter plekke van de Palace Promenade. Bron: Startdocument versterking zeewering Scheveningen, 16 september 2005, Arcadis en Alkyon



auto Scheveningen
 Leiden CS - 20 min.
 Rotterdam CS - 22 min.
 Amsterdam CS - 40 min.



trein + tram Scheveningen
 Leiden CS - 34 min.
 Rotterdam CS - 45 min.
 Amsterdam CS - 110 min.



tram / bus
 Den Haag CS/HS - 20 min.



Fiets
 Den Haag CS/HS - 20 min.



2.4.1 Bereikbaarheid regionaal

Scheveningen is binnen de Randstad zowel per auto als met het openbaar vervoer goed te bereiken. Wel duurt de reis per openbaar vervoer aanzienlijk langer doordat er via station Den Haag Centraal of Den Haag HS overgestapt dient te worden op de tram.

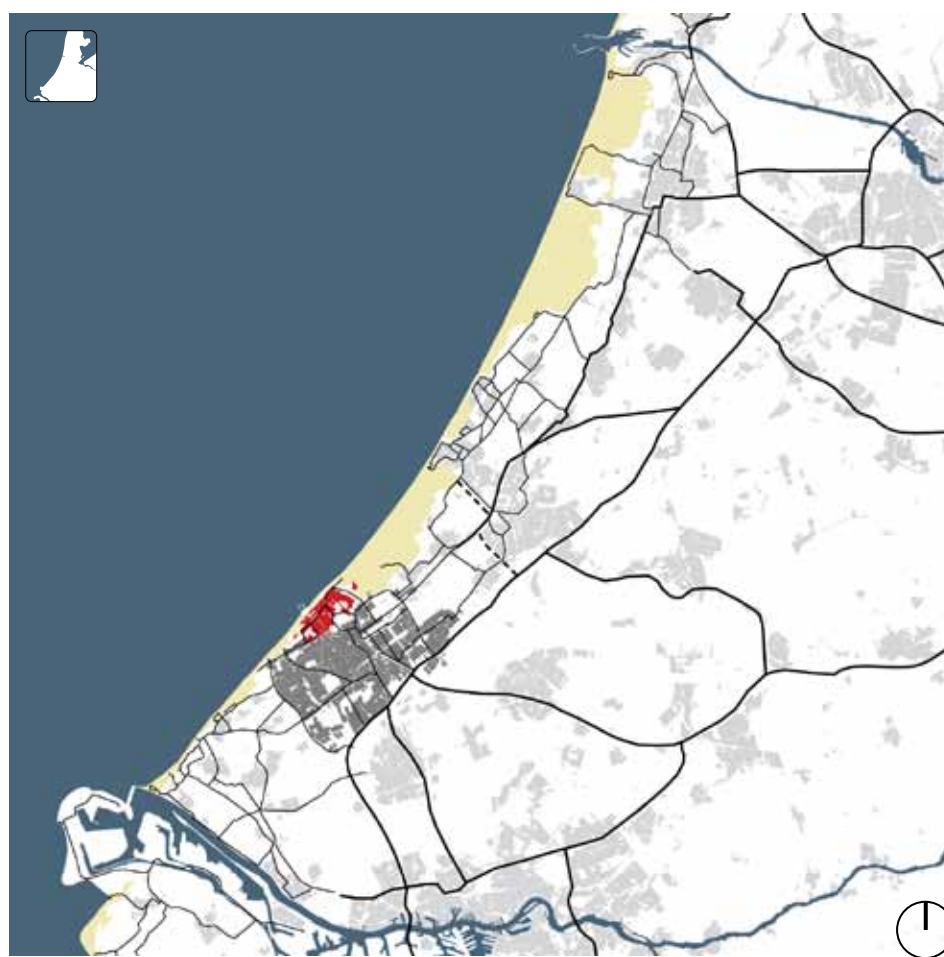
De vele bezoekers die Scheveningen per auto bezoeken leggen een zware druk op de parkeerlast van het gebied. In de zomer staan er op mooie dagen geregeld files richting de parkeerplaatsen aan het strand.

Er ligt dan ook een opgave om de bereikbaarheid van Scheveningen binnen de Randstad te verbeteren. Vooral de bereikbaarheid vanuit de Zuidvleugel is een aandachtspunt. Door de ring van Den Haag beter aan te sluiten op Scheveningen of door de Randstadrail met Scheveningen te verbinden kan de bereikbaarheid van Scheveningen aanzienlijk verbeteren.

Kaart: Bereikbaarheid en reistijd verschillende modussen



Bereikbaarheid van Scheveningen per openbaar vervoer



Bereikbaarheid van Scheveningen per auto



A. Holland Spoor - Scheveningen Haven:
tram 11: 18 haltes - min. 20 minuten

B. Holland Spoor - Scheveningen Bad:
tram 1: 15 haltes - min. 20 minuten

C. Centraal Station - Scheveningen Bad:
tram 9: 12 haltes - min. 15 minuten



2.4.2 Bereikbaarheid uit Den Haag

De routes die door Scheveningen richting zee lopen zijn door de jaren heen ontstaan met de aanleg van de verschillende wijken. De Scheveningse weg, Nieuwe Parklaan/Badhuisweg en de Statenlaan zijn de historische lanen van allure. De Zwolsestraat en de Houtrustweg zijn van latere datum en zijn meer van functionele aard. Deze wegen bieden een blik op het omliggende duinlandschap. Deze lanen naar zee bereiken de zee echter niet. Voor de kust stoppen deze voor de vroegere duinenrij. Daardoor heeft de aankomst aan zee nooit de allure gekregen die het zou kunnen hebben. Het verbeteren van de aankomst in Scheveningen-Kust van deze lanen naar zee wordt in het Masterplan als opgave genoemd.

Op dit moment zijn er, vooral op zomerse dagen, veel problemen met de doorstroming van het verkeer en



Bereikbaarheid auto

op piekdagen is er overlast voor de bewoners. Het masterplan heeft als doelstelling het autoverkeer op drie hoofdroutes te concentreren: de Zwolsestraat, de Scheveningseweg en de Houtrustweg. Daarnaast wil de gemeente de doorstroming van al het verkeer in Scheveningen stimuleren door verbeteringen in het openbaar vervoer.

Vanaf de stations Den Haag Centraal en Den Haag Holland Spoor vertrekken er momenteel drie tramlijnen richting Scheveningen. De tramlijnen zijn op het laatste deel van het tracé richting Scheveningen niet rendabel. Dit komt door het eenzijdige en seizoensgebonden programma van de kustplaats. Indien er in Scheveningen een meer gemengd stedelijk gebied zou ontstaan, zal de spreiding van reizigers over de dag, als wel over de seizoenen, verbeteren. Bij een uitbreiding van Scheveningen zal het draagvlak voor een hogere ov-verbinding zoals een Randstadrail, toenemen door een stijging in het aantal gebruikers.



ov reizen zomer met gespecialiseerd kustprogramma



ov reizen winter met gespecialiseerd kustprogramma



ov reizen winter met een meer gemengd stedelijk programma



1. Kranenburgweg, bron: Google Earth



2. Statenlaan, bron: Google Earth



3. Scheveningseweg, bron: Google Earth



4. Badhuisweg, bron: Google Earth



5. Zwolsestraat, bron: Google Earth



Locaties aankomsten



2.4.3 Bereikbaarheid van het strand

Momenteel is de parkeerdruk hoog waardoor er op piekdagen onvoldoende ruimte is. Door geplande maatregelen ten behoeve van de waterveiligheid en de ruimtelijke kwaliteit komt de ruimte voor parkeren verder onder druk te staan. Een van de opgaven is dan ook het verzorgen van voldoende parkeerruimte.

Wanneer men met de auto of tram in Scheveningen aankomt is de uitstaphalte of parkeergarage zelden aan de zee of de boulevard gelegen. Als men met de tram Scheveningen-Bad bezoekt stapt men uit op de Gevers Deynootweg, welke parallel aan de kust ligt. Vanaf hier bereikt men via dwarsstraten de boulevard. Ook vanuit de parkeergarages komen bezoekers niet direct aan zee en moet er via de dwarsstraten een route naar zee worden gevonden.

GPS tracking onderzoek TU Delft

De TU Delft heeft met een studenten-atelier onderzoek gedaan naar de routes die bezoekers nemen om vanuit de parkeergarage aan de Gevers Deynootweg (ter hoogte van het Kurhausplein, bij het Casino)

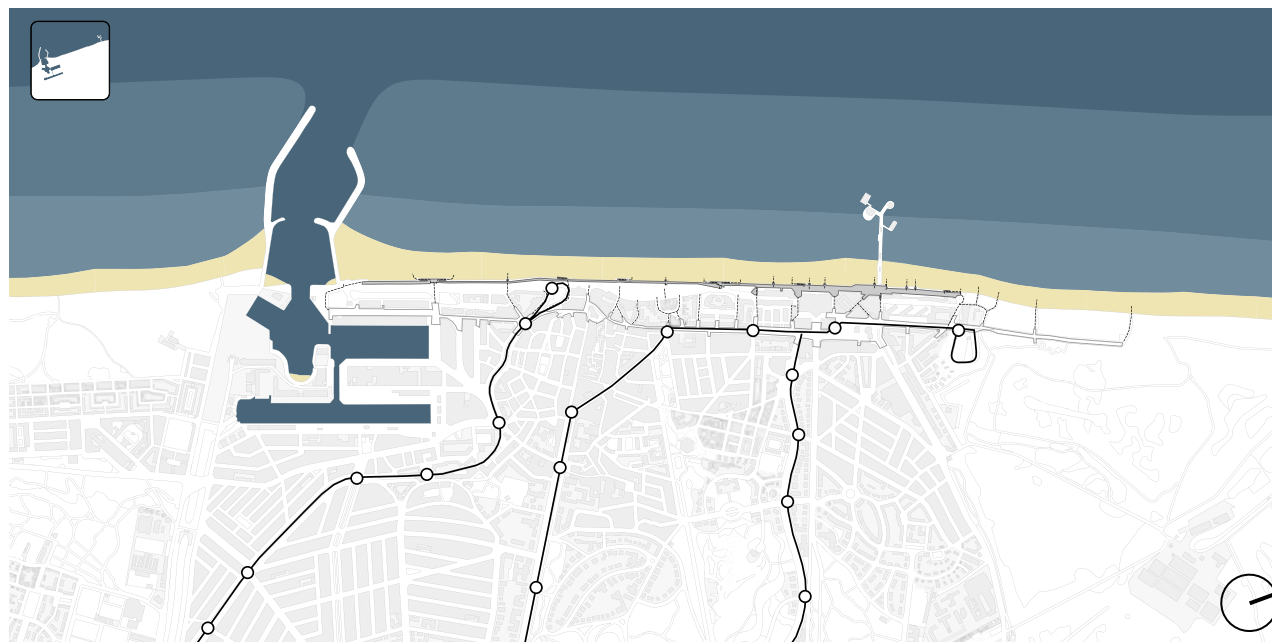


Bereikbaarheid in de zomer, bron: de Pers

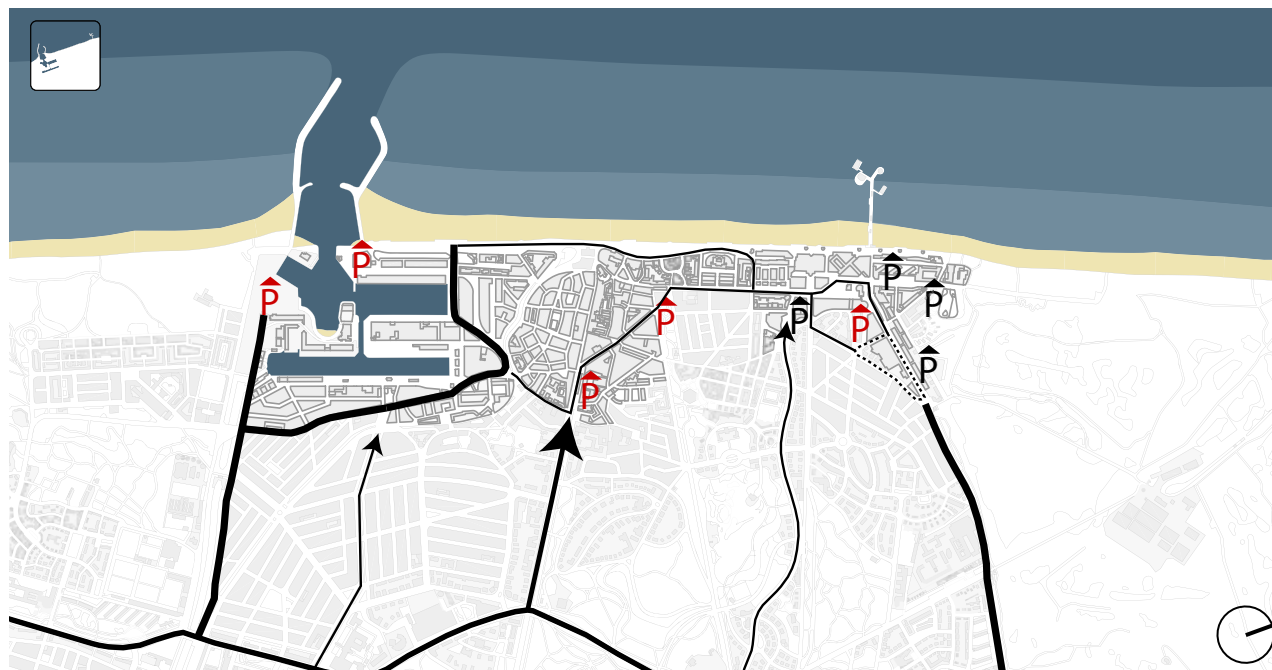
Scheveningen in te gaan. Bij het onderzoek is met behulp van GPS tracking gekeken welke routes de bezoekers nemen.

Een groot deel van de bezoekers die hier parkeerde bezochten het nabij gelegen Circustheater. Daarnaast werden de boulevard, de strandtenten en de Pier goed bezocht. De meeste bezoekers bereiken de boulevard via de Palacestraat die langs het Kurhaus loopt. Ook de overdekte route door het Palacegebouw heen wordt veel gebruikt om vanaf de Gevers Deynootweg de boulevard te bereiken. De dwarsverbinding ten westen van het Kurhaus werd door veel minder bezoekers gebruikt. Ook bleek dat men na het bezoek aan het strand en de boulevard vaak dezelfde weg terug neemt om van de boulevard weer naar de parkeergarage te komen. De bezoekers van het theater gingen na het bezoek aan het theater vaak ook nog naar de boulevard.

Het Masterplan heeft als doelstelling om de boulevard en de zee beter te ontsluiten. Hierbij spelen de verbindingen tussen de aankomstplaatsen voor de auto en openbaar vervoer, met de boulevard en het strand zelf, een belangrijke rol. Momenteel vormt de bebouwde zone achter de boulevard een barrière bij het bereiken van de zee, waardoor de stad nooit echt de zee bereikt.



Bereikbaarheid openbaar vervoer



Bereikbaarheid auto



2.4.4 Aankomst Scheveningen: waar is de zee?

Bezoekers van Scheveningen komen voor het strand, de zee en de boulevard, maar wanneer wordt de zee voelbaar?

Bij de routes die naar zee lopen duurt het lang voordat men de zee echt bereikt. Vanaf de aankomstroutes naar zee is de boulevardbebouwing al van ver herkenbaar, waardoor men vanaf deze toegangswegen de kust al ziet liggen. Vervolgens komt men aan op de Gevers Deynootweg. Dit is een brede verkeersweg zonder beplanting waar de relatie met de zee niet beleefbaar is. Het bebouwde duin die tussen deze toegangsweg en de boulevard ligt vormt vanwege haar hoogte een barrière. Zodra men dit duin op loopt heeft men vanuit sommige dwarsstraten al zicht op de boulevard en de zee. Bij andere straten, zoals de Scheveningseslag kijkt men vanaf de duin tegen de boulevard-bebouwing aan. Vanaf de duin bereikt men vervolgens via trappen de boulevard. Vanaf deze boulevard heeft men zicht op de strandpaviljoens welke langs een groot deel van de boulevard te vinden zijn. Via de trappen vanaf de boulevard bereikt men vervolgens, via verharde paden tussen de strandpaviljoens door, eindelijk het strand.

Het beleefbaar en bereikbaar maken van de zee vanuit de stad is een belangrijke opgave voor de stad aan zee.



Van een afstand herken je de boulevardbebouwing



Aankomst Gevers Deynootweg



Vanaf de Gevert Deynootweg het duin op



Strand is onbereikbaar



Trap af naar de boulevard



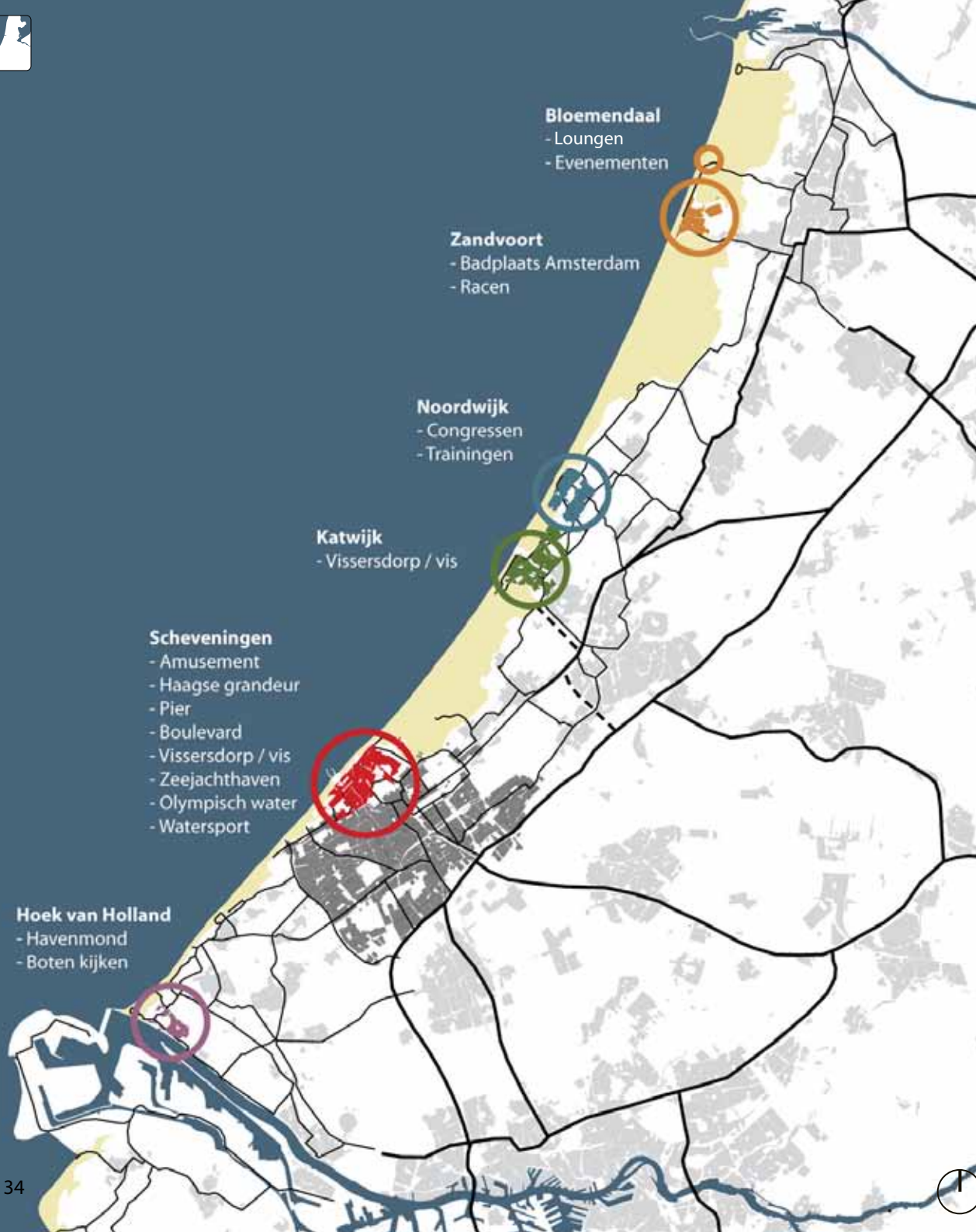
Vanaf de boulevard zicht op strandpaviljoens



Op het strand tussen de strandpaviljoens door



Op het strand!



2.5.1 Identiteit: Randstad aan Zee

De badplaatsen langs de Hollandse kust zijn zeer verschillend. In de gebiedsvisie Delflandse kust wordt het wensbeeld uitgesproken van kustplaatsen met een herkenbaar, hoogwaardig en complementair profiel.

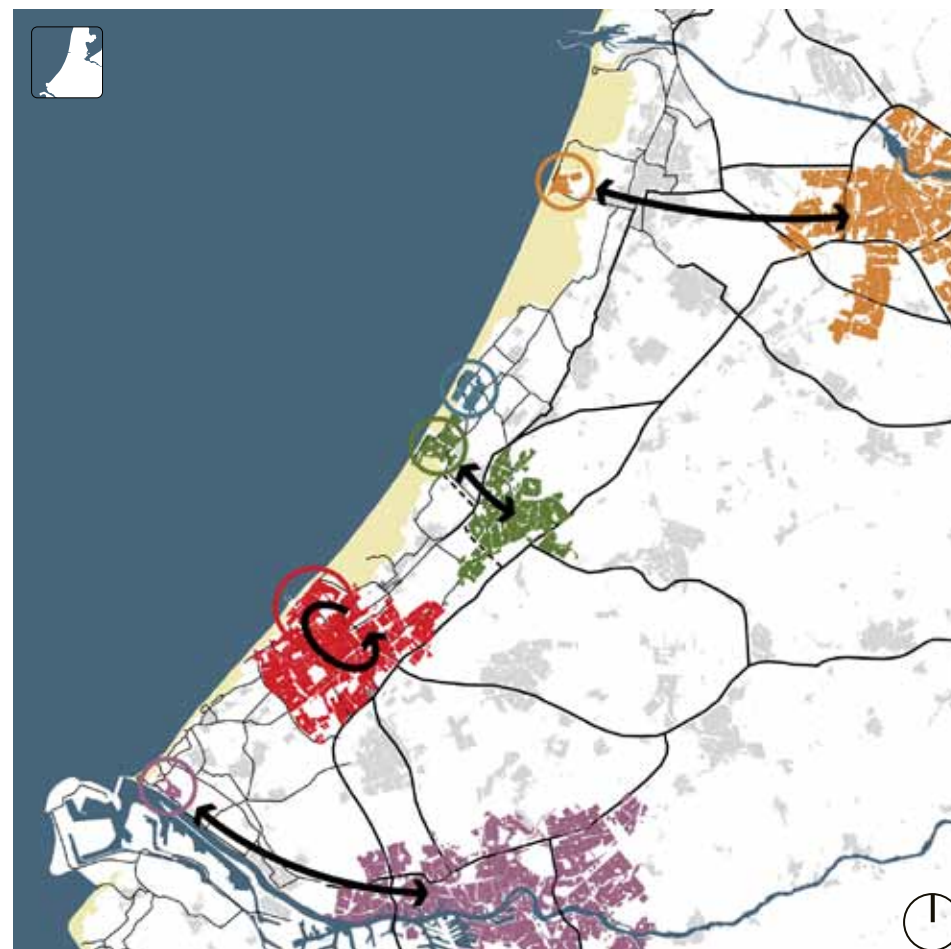
Scheveningen staat als kustplaats dus niet op zichzelf maar maakt deel uit van een reeks kustplaatsen die ieder hun eigen karakter hebben. De identiteit van de kustplaatsen dient binnen de Hollandse kust complementair te zijn en iedere kustplaats dient haar eigen onderscheidende identiteit verder te versterken.

Scheveningen staat bekend om haar amusement en de boulevard en het daarbij behorende Kurhaus en Pier. Het is de enige echt stedelijke badplaats. Waar de andere badplaatsen geïsoleerd in de duinen liggen en op zichzelf staan brengt Scheveningen de Randstad aan zee. Dit maakt Scheveningen uniek als Hollandse badplaats. Om zich te kunnen profileren als Randstad aan zee zal de identiteit van Scheveningen als stad aan zee verder moeten worden versterkt.





De meeste badplaatsen liggen ingesloten in de duinen, hierdoor liggen ze enigszins geïsoleerd en hebben ze een sterke relatie met de omliggende duinen en natuur. Scheveningen daarentegen is een verlengstuk van de stad Den Haag. Bij het benaderen van de badplaats komt men niet door de duinen maar door de stad.



Waar Zandvoort de badplaats van Amsterdam is, Hoek van Holland die van Rotterdam en Katwijk die van Leiden, is Scheveningen als badplaats van Den Haag onderdeel van de stad zelf.



2.5.2 Identiteiten van Scheveningen

De ambitie is om de identiteit van Scheveningen als stad aan zee te versterken. Momenteel komt de stad nog niet echt tot aan zee en is Scheveningen met haar boulevardbebouwing eerder een stedelijk accent aan zee. Door Scheveningen te ontwikkelen tot een meer gemengd stedelijk gebied ontstaat de kans om een tweede centrum van Den Haag te creëren. Indien dit nieuwe centrumgebied goed met het bestaande stadscentrum verbonden wordt komt hiermee de stad echt aan zee te liggen.

In combinatie met een betere ontsluiting van Scheveningen vanuit de Randstad ontstaat er zelfs de kans om hier de 'Randstad aan zee' te creëren.

Scheveningen zelf bestaat van oudsher uit drie gebieden met ieder een eigen identiteit: Scheveningen-Haven, Scheveningen-Dorp en Scheveningen-Bad. Een van de opgave is om deze gebieden beter met elkaar te verbinden. Hierbij dienen de verschillende identiteiten van Scheveningen als zodanig herkenbaar te blijven.

Kaart linkzijdig: Den Haag Randstad aan zee of Scheveningen-Dorp aan zee?





Kaart: de drie identiteiten van Scheveningen

Scheveningen-Haven

De oude vissershaven van Scheveningen is aan verandering onderhevig. Enkele grote bedrijven zijn uit de haven vertrokken waardoor er ruimte is voor ontwikkelingen. Scheveningen-Haven zal zich de komende jaren door de plannen voor het Norfolkterrein, de Eerste en Tweede Haven en Havenkwartier-Noord dan ook verder ontwikkelen tot een gemengd stedelijk gebied met werken, wonen en vrijetijdsbesteding. De haven heeft door de schaal van de bebouwing en het materiaalgebruik binnen het gebied een stoer karakter. Dit karakter dient behouden te worden.

Scheveningen-Dorp

Scheveningen-Dorp is de authentieke kern van het gebied, met de Keizerstraat als centrale as die uitkomt op zee. De schaalspiong van de bebouwing tussen Scheveningen-Haven en bad en Scheveningen-Dorp is goed zichtbaar. De kleinschalige bebouwing van Scheveningen-Dorp wordt op sommige plekken begrensd door grootschalige bouwblokken. Het verkeer eist binnen Scheveningen-Dorp veel ruimte op. Daardoor is extra aandacht nodig om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren en de leefbaarheid te versterken.

Scheveningen-Bad

Scheveningen-Bad is het deel van Scheveningen wat de meeste bezoekers trekt. Van oudsher is dit deel het recreatieve centrum van Scheveningen; hier bevinden zich het Kurhaus, de Pier en de boulevard. Ondanks de vele bezoekers laat de ruimtelijke kwaliteit van dit deel te wensen over en herstructurering is dan ook gewenst. Aan de zeezijde zullen de boulevard en de Pier vernieuwd worden en de functie van het Palaceplein als aankomstplein zal versterkt worden. In het Masterplan wordt ook de verbetering van de doorgangen van de stad naar de boulevard als doelstelling genoemd.



2.5.3 Beleving van de kust

Wat is de beleving van de kust? Los van de gebouwde elementen die Scheveningen als badplaats kenmerken, zoals de Pier, het Kurhaus en de boulevard, zijn er ook natuurlijke elementen die de kust beleefbaar maken. Zodra men in de buurt van de kust komt maken deze elementen de kust al voelbaar, zoals bijvoorbeeld de harde wind en de frisse zilte lucht die door de Hagenaars zo gewaardeerd wordt. Ook de kenmerkende duinbeplanting en de badgasten die met hun strandtassen op de tram wachten maken de kust vanuit in de stad beleefbaar. Ook op het strand zelf zijn elementen te vinden die horen bij de identiteit van de kust: de golven, de vergezichten naar de horizon, het zand en de zonsondergangen.

Bij het nadenken over waterveiligheidsstrategieën voor de kust is het belangrijk rekening te houden met de beleving van de kust. Zo zou bijvoorbeeld de aanleg van een lagune voor Scheveningen (bijv. door aanleg van een eiland voor de kust; een waterveiligheidsoplossing die in deze studie niet is meegenomen) de golven bij het strand weg kunnen nemen. Dit kan grote gevolgen hebben voor de beleving van de kust: de surfcultuur zal verdwijnen en een wandeling langs de kust niet hetzelfde zijn.

Deze belevingselementen kunnen worden ingezet als ontwerptool, waarmee de beleving van de kust vanuit de stad (en daarmee de identiteit van de stad aan zee) kan worden versterkt.



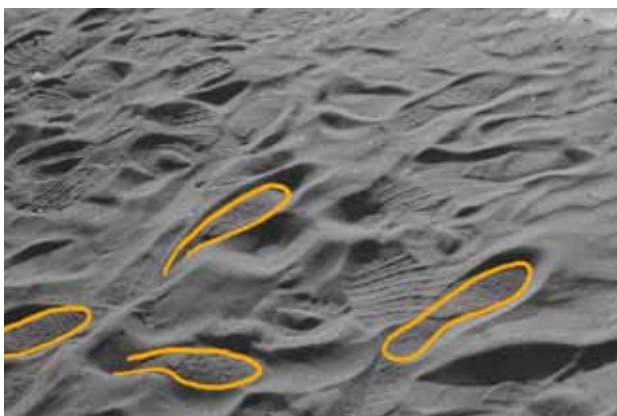
De wind en de zeelucht



Duinbeplanting



De golven



Het zand



Zonsondergangen



De vergezichten naar de horizon



Badgasten



Overgang tussen hard en zacht



Zeeschepen

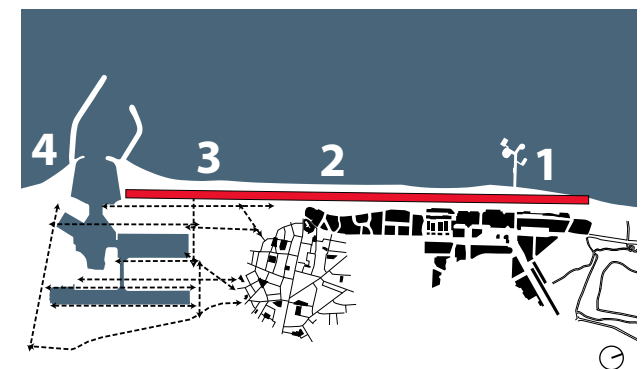


2.5.4 Identiteit: rol boulevard

De boulevard is de intermediair tussen de stad en de zee. Het is een belangrijke identiteitdrager voor Scheveningen, welke Scheveningen-Haven, Dorp en Bad met elkaar verbindt.

De boulevard is echter eerder een strook die voor Scheveningen is geplaatst dan dat deze de drie identiteiten van Scheveningen ruimtelijk met elkaar verbindt. Het plan van de Solà-Morales, waarbij een deel van de boulevard wordt vernieuwd, brengt een grote verbetering aan in de relatie van de boulevard met de achterliggende bebouwing van Scheveningen.

Bij een toekomstige herstructurering van de boulevard is de opgave om de boulevard zo te ontwerpen dat deze de verschillende identiteiten van Scheveningen verbindt, zonder voorbij te gaan aan het verschil in karakter, schaal en gebruikers van de afzonderlijke delen.



< De boulevard ter hoogte van de Kurhaus, bron: D.EFACTO



1
Boulevard ter hoogte van Palace Plaza



2
Boulevard ter hoogte van de Schuitenweg



3
Panoramafoto van de haven



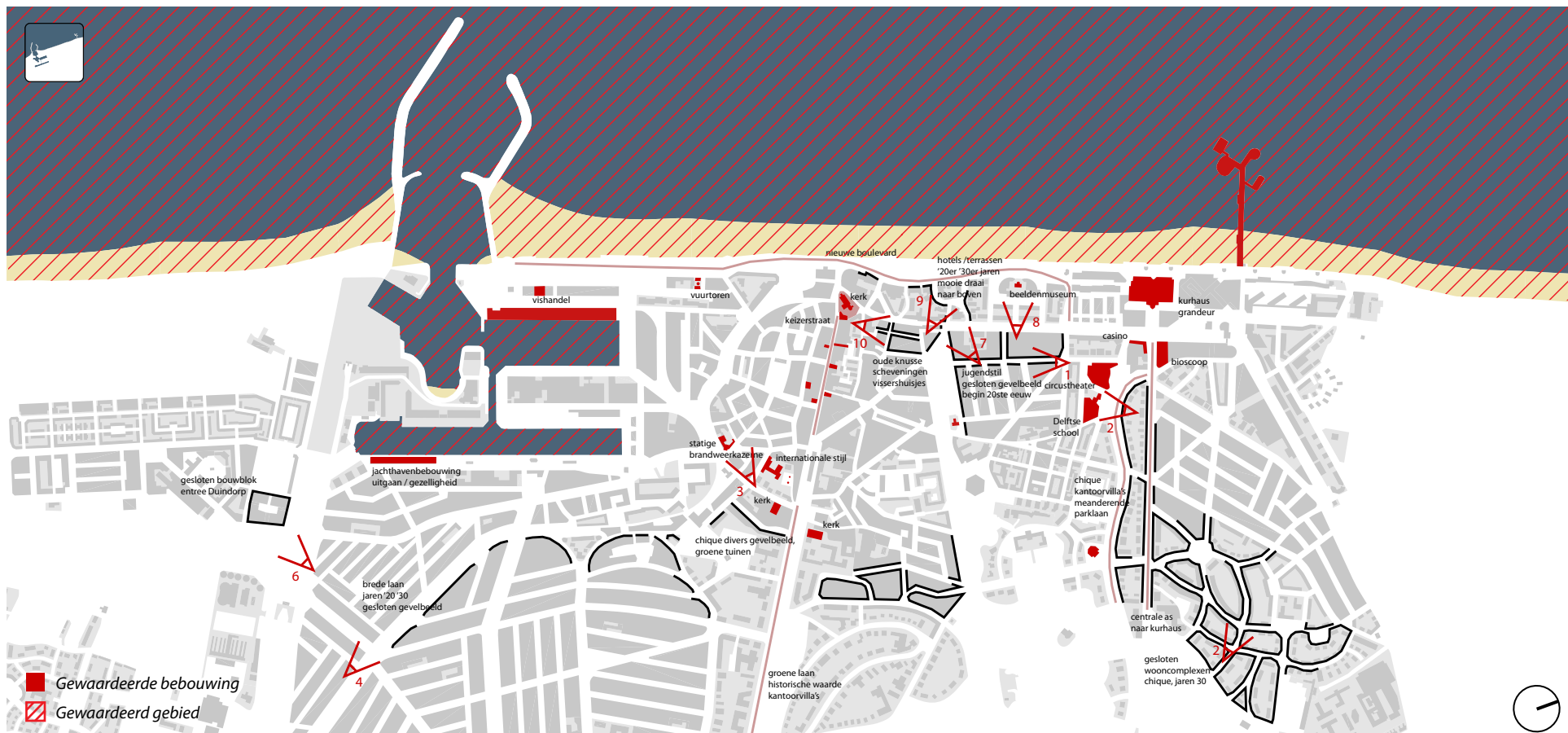
4
Zicht op de havenmond en het voormalige Norfolk terrein



2.6.1 Ruimtelijke kwaliteit: waardering

Scheveningen heeft de zee en het strand: deze worden beide erg gewaardeerd en trekken veel mensen richting Scheveningen. In de workshops bleek dat niet alleen niet alleen het strand zelf, maar ook kenmerkende gebouwen zoals het Kurhaus, de Pier, de statige woonwijken en de oude zeehaven door de experts vanwege hun ruimtelijke kwaliteit worden gewaardeerd.

In de kaart hiernaast is te zien welke gebouwen, plekken en gebieden tijdens de workshops gewaardeerd werden vanwege hun ruimtelijke kwaliteit. Deze plekken zullen bij een herstructurering van het gebied moeten worden behouden en waar mogelijk versterkt.



1. Jugendstil huizen - veranda's en balustrades



2. statige jaren '30 woongebieden



3. brandweerkazerne



4. Van Boetzelaerlaan



5. Delftse School



6. plein - entree Duindorp



7. entree dorp Scheveningen, vanaf Bad



8. Beelden aan Zee



9. draaiende opgang boulevard - statige hotels



10. pittoreske vissershuisjes Scheveningen-Dorp





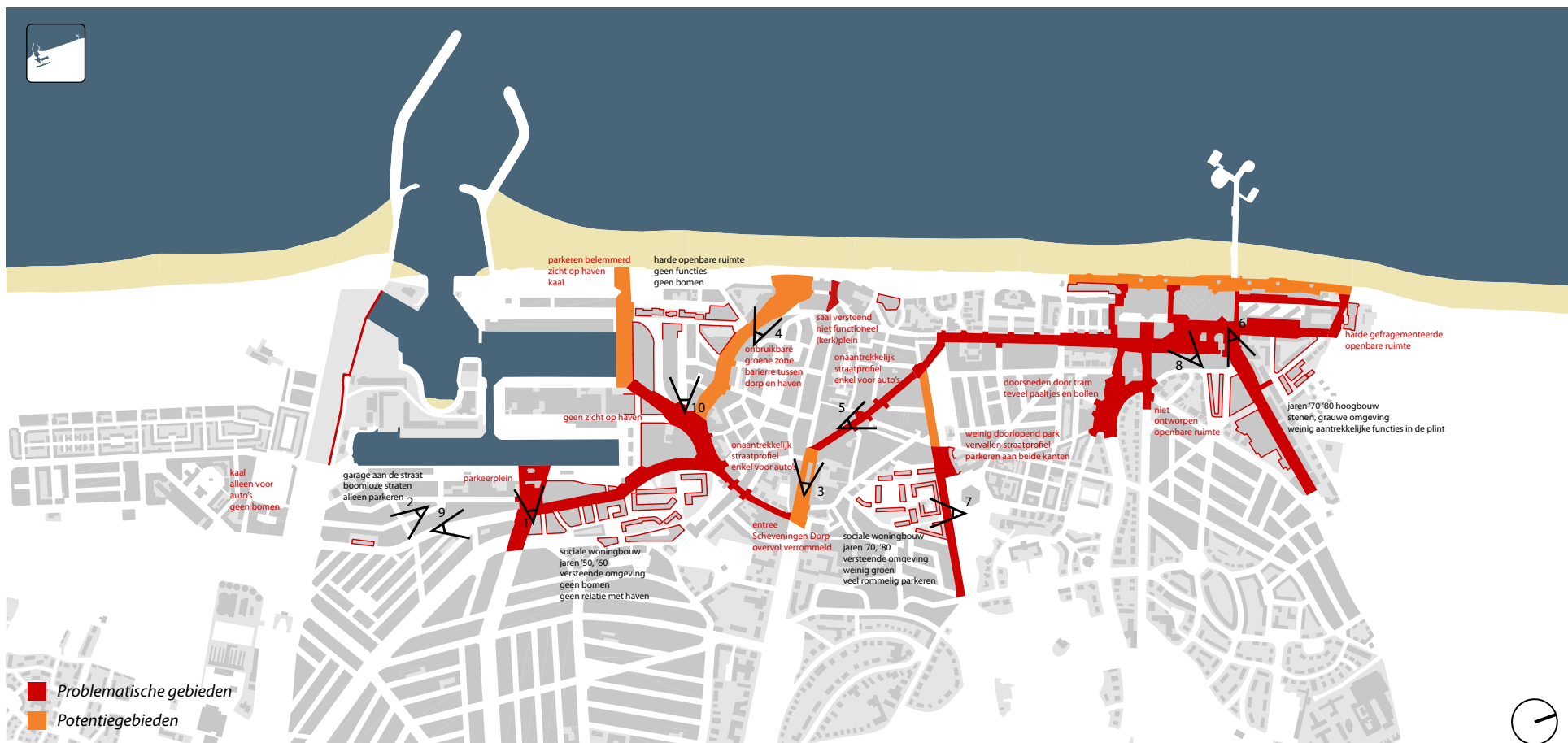
2.6.2 Ruimtelijke kwaliteit: problematische gebieden

Tijdens de workshops werd ruimtelijke kwaliteit van Scheveningen door de deelnemende experts over het algemeen negatief beoordeeld. Er zijn veel blinde gevels van parkeergarages te vinden op het straatniveau. Straten dicht bij zee hebben vanwege het zout en de wind geen beplanting en er is veel bebouwing die in aanmerking komt voor renovatie. De haven is omheind met grote hekwerken en de eens zo mooie 'theatrale' ligging van het Kurhaus is verloren gegaan.

■ In de kaart hiernaast is (in rood) te zien welke gebouwen, plekken en gebieden in de workshops als problematisch gezien werden met betrekking tot hun ruimtelijke kwaliteit.

■ In oranje is aangegeven welke gebieden in de workshops als probleem gezien werden met betrekking tot de ruimtelijke kwaliteit, maar welke wel elementen in zich hebben die potentie bieden.

Bij een herstructurering van het gebied zullen de problematische gebieden moeten worden aangepakt.



1. kade als parkeerplein



2. boomloze straat met parkeren in plint



3. onoverzichtelijke, overvolle dorpsentree



4. tramzone als barrière tussen Dorp en Haven



5. zware infrastructurele belasting op straat



6. weinig groen, geen functioneel aanbod



7. weinig groen, veel verharding, rommelig parkeren



8. geen relatie tussen boulevard en plein, grauwe openbare ruimte

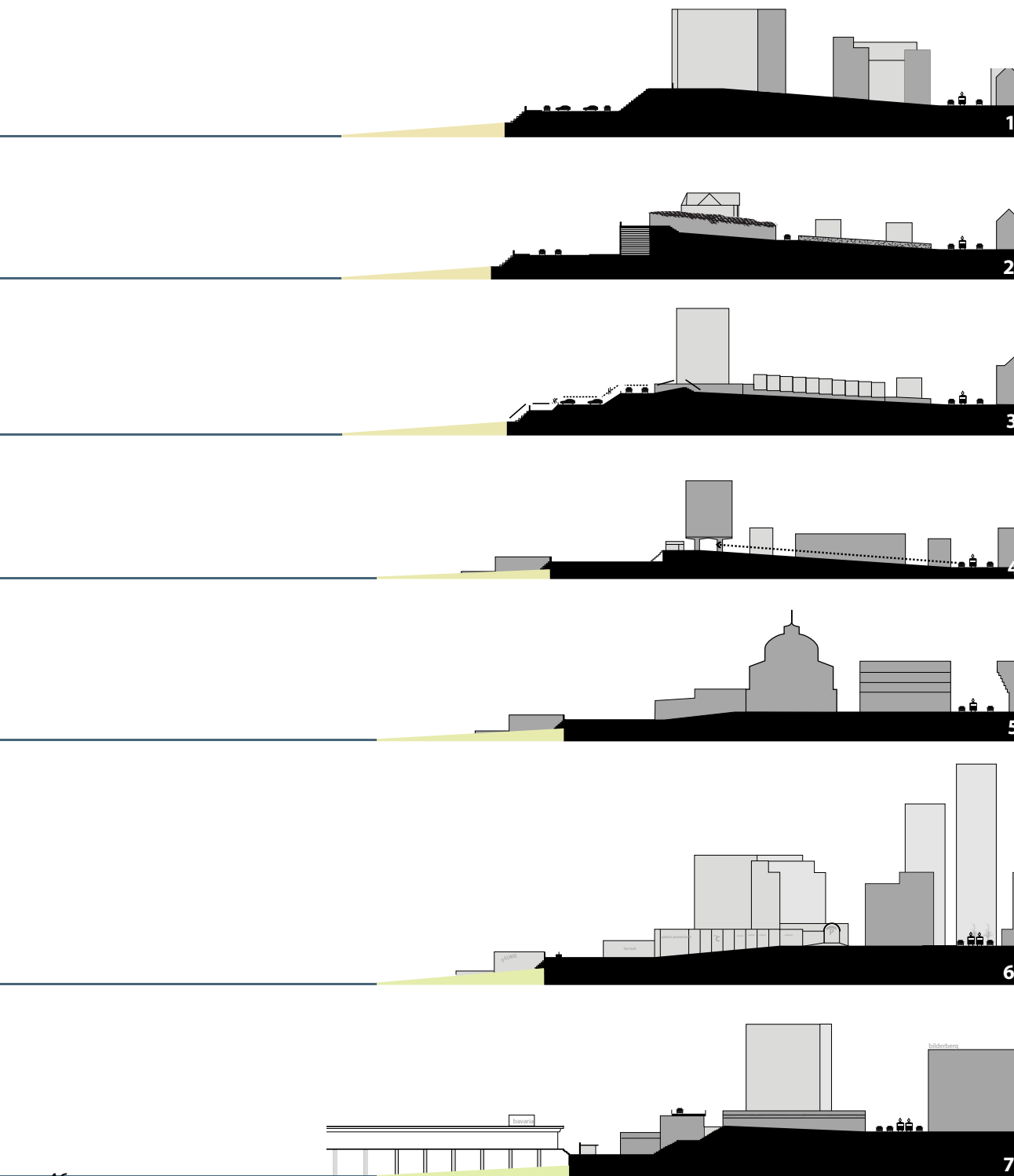


9. grauwe openbare ruimte, gemarkeerd door onaantrekkelijke hoogbouw



10. boomloze parkeerstraat



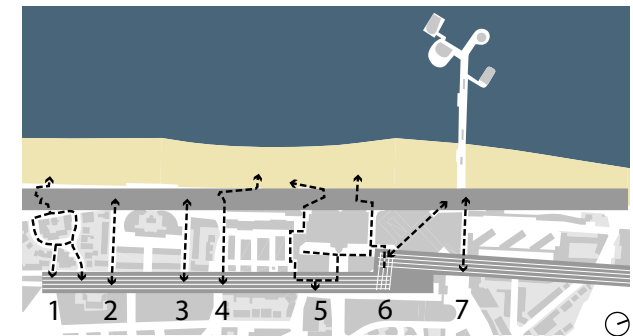


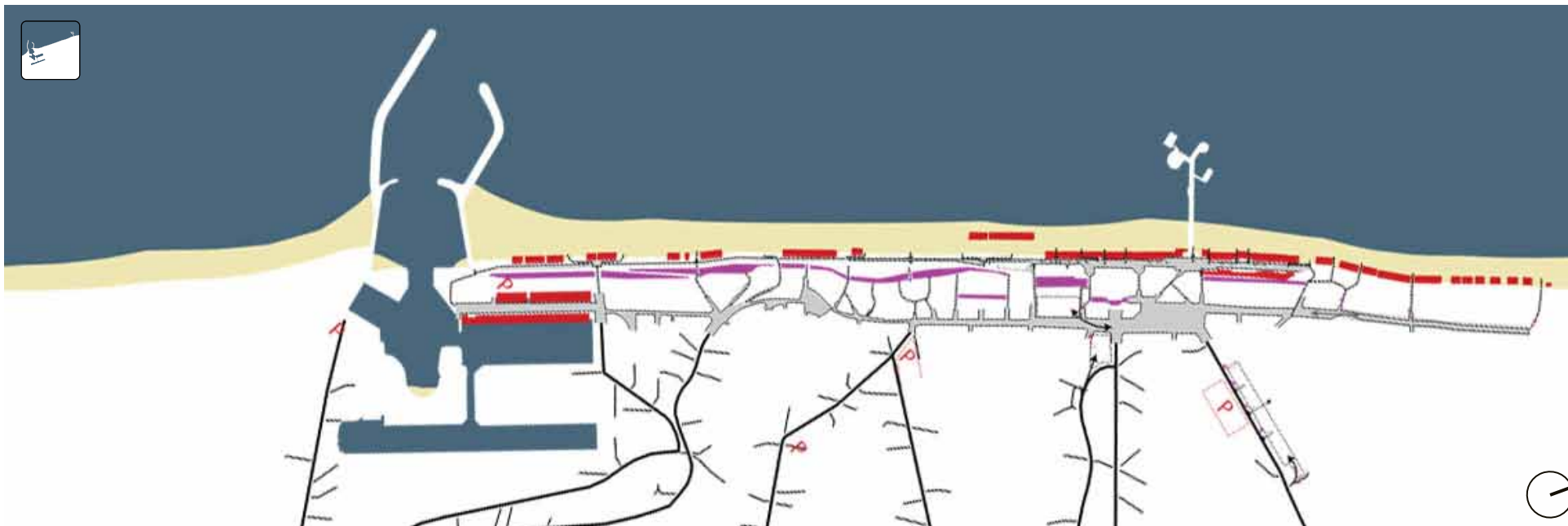
2.6.3 Aanhechting van de boulevard

De boulevard is het punt waar de stad aan zee komt. Wanneer men in Scheveningen per auto of openbaar vervoer aankomt bereikt men de boulevard echter niet direct en komt men op de meeste plekken aan op een straat parallel aan de boulevard.

Hierdoor maakt de parallel straat qua gebruik deel uit van de boulevardzone. Qua beleving is dit echter nog niet het geval doordat de verbindingen tussen de parallelweg en de boulevard, die ook deel uitmaakt van deze boulevardzone, niet goed functioneren. Vooral de gebrekkige zichtrelatie en de hoogteverschillen maken dat de verbingsstraten gevoelsmatig als een barrière werken.

Eén van de opgaven is dan ook om de gehele boulevardzone; vanaf het punt van aankomst tot aan de boulevard zelf tot één kwalitatief hoogstaand gebied te maken.





Het gefragmenteerde beeld van de intermediaire zone tussen Scheveningen en het strand



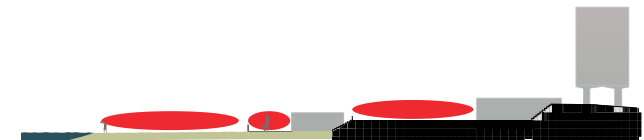
Analyse van de gevels langs de Gevers Denyootweg



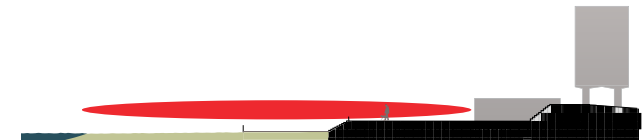
2.7.1 Seizoensgebondenheid

Scheveningen wordt druk bezocht. Vooral in de zomer maanden trekken het strand en de bijbehorende voorzieningen veel bezoekers. In de wintermaanden ziet het strand, zonder de strandtenten en de badgasten er heel anders uit. Men komt 's winters vooral naar het strand om uit te waaien en een kop warme chocomel te drinken op de boulevard.

In het Masterplan wordt als doel gesteld om een breder, jaar rond programma te creëren en zo Scheveningen ook in de winter en het voor en najaar aantrekkelijk te maken voor bezoekers.



Schematische doorsnede zomersituatie: In de zomer zijn de ruimten langs de Scheveningse kust gefragmenteerd: De boulevard, de strandpaviljoens en het strand en de Zee zelf zijn gevoelsmatig verschillende beschutte zones.



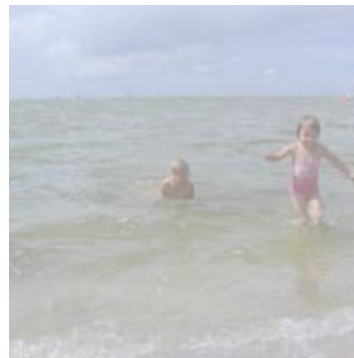
Schematische doorsnede wintersituatie: De boulevard en het strand behoren gevoelsmatig tot de zelfde ruimte. De boulevard biedt enige beschutting tegen de wind, vanaf de boulevard kijkt met over het strand en de zee.



Strand & zee: surfen



Strand & zee: hond uitlaten



Strand & zee: zwemmen



Strand & zee: uitwaaien



Strand & zee: Wonen



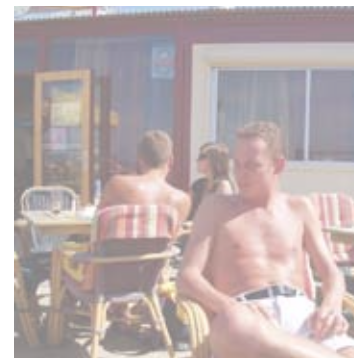
Strand & zee: zonnen & flaneren



Strand & zee: sport & spel



Strand & zee: evenement



Strand & zee: biertje & eten



Strand & zee: natuurwandeling



Boulevard: wandelen & flaneren



Boulevard: consumeren



Boulevard: uitkijken over zee



boulevard: biertje & eten



Boulevard: attracties



2.7.2 Economische vitaliteit

In het masterplan Scheveningen wordt er gestreefd naar een economische ontwikkeling van Scheveningen. Het doel is dat bezoekers gemiddeld langer blijven en meer besteden. Daarnaast is de versterking van een jaarrond programma van belang, de huidige weerafhankelijkheid maakt Scheveningen kwetsbaar.

Scheveningen, en dan met name Scheveningen-Bad, zal zich moeten blijven vernieuwen om bezoekers te trekken. Het vernieuwingspakket voor Scheveningen gaat uit van een toename van het aantal hotels en stedelijk entertainment in Scheveningen-Bad. Ook zal er een kwaliteitsimpuls nodig zijn voor winkels, horecagelegenheden en voor de Pier. In de omgeving van het zwarte pad zal de wellness gestimuleerd worden. Scheveningen-Haven heeft veel economische potentie en zal transformeren tot een meer gemengd stedelijk gebied. De haven blijft daarbij dé plek voor visserijactiviteiten en daaraan gerelateerde functies.



< *Permanent programma*

- Commercieel programma*
- Cultureel programma*
- Sociaal programma*
- Havengerelateerd programma*



Tijdelijk programma

Naast het vaste programma zijn er in Scheveningen veel tijdelijke horecavoorzieningen te vinden in de vorm van strandpaviljoens. In Scheveningen-Haven vertegenwoordigen de strandtenten een groot percentage van de aanwezige horecagelegenheden. De paviljoens zijn tussen 1 maart en 30 september geopend. Aan het einde van het zomerseizoen worden de paviljoens afgebroken en opgeborgen om het volgende seizoen weer te worden opgebouwd. Deze dynamiek past goed bij de dynamiek van het strand en de duinen zelf.



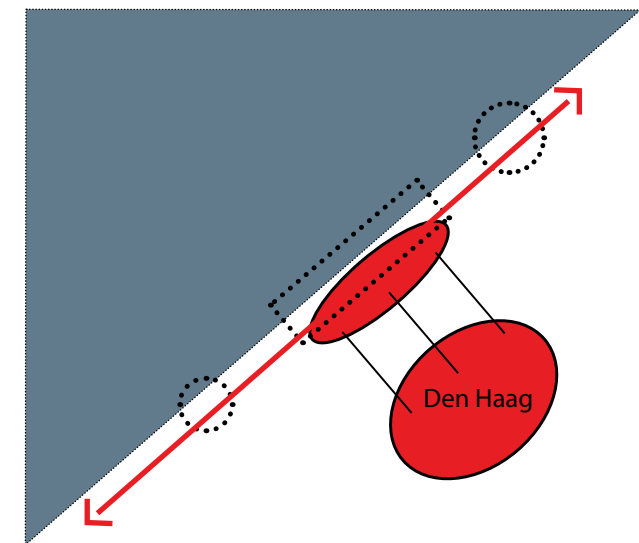


2.8 Conclusies en doelstellingen

Aan de hand van de analyse van het gebied en van voordrachten van experts tijdens de eerste workshop zijn de opgaven voor het gebied gedefinieerd.

De opgave speelt op drie schalen: de schaal van Scheveningen als onderdeel van de Zuid-Hollandse kust, de schaal van Scheveningen als onderdeel van Den Haag en de schaal van het Scheveningse zeefront.

Op deze schalen spelen verschillende opgaven met betrekking tot de veiligheid, identiteit, bereikbaarheid, kwaliteit en vitaliteit van Scheveningen.



De drie schaalniveaus: Zeefront Scheveningen, Den Haag en de Zuid-Hollandse Kust



schaal: Zeefront Scheveningen als onderdeel van de Zuid-Hollandse Kust

- handhaven of vergroten van het veiligheidsniveau
- tekort aan recreatieve ruimte
- profilering kustplaatsen ten opzichte van elkaar: profilering van Scheveningen/Den Haag als Randstad aan Zee
- omgaan met oplopende bevolkingsdruk
- zonering van het 'laadvermogen' (recreatie van het strand) – zonering van rust en drukte
- strategie met betrekking tot kustlijnzorg ('Grand Strategy')
- kust als een ecologische verbindinglijn
- gedifferentieerde bereikbaarheid op niveau (koppelen aan manier van recreatie aan het strand)
- varen en watersport aan de kust verdelen (nationaal/provinciaal programma)
- zand versus steen: dynamiek Hollandse kust vs. dynamiek zeefront: Hoe?



schaal: Stad aan Zee (Den Haag – Scheveningen)

- kust als strategische reserve voor grote programma's voor/van Den Haag
- zeefront/kust als visitekaartje van de stad
- zeefront als economische drager van de stad: mix van wonen/werken/recreatie + energie en visserij
- multifunctionele haven (zicht/werk/vis/energie) met uitstraling
- bereikbaarheid auto/ov/fiets/boot
- aanhechting 'groene landschappen'
- er zijn teveel verschillende karakters: (Haven, Dorp, Bad)
- integreren van het 'reservaat' Scheveningen
- verbinding van de beide centra (Binnenstad Den Haag en Scheveningen): door middel van stevige infra (verlengen Binckhorstlaan)



schaal: Zeefront Scheveningen

- meegroei-zeefront: erfahrbaar en beleefbaar maken
- vrijheidsgraad met betrekking tot de invulling reserveringszone
- wonen in het 'duinlandschap/zeelandschap'
- end of life' cycle Scheveningen-Bad
- slechte langsverbindingen (parallel aan de kust)
- integratie waterkering (3 varianten) & ruimtelijke kwaliteit: zonering
- ondergrond – netwerk – occupatie: driedeling gebruiken
- ondergrond herkenbaar maken
- kansen & beperkingen van buitendijkse bebouwing
- nabijheid vd zee is nu een belemmering/bedreiging voor investeerders: een perspectief ontwikkelen
- samenhang (diversiteit) tussen structuur en programma



3. Drie ontwerp oplossingen

Tijdens deze studie zijn er drie ontwerpvoorstellen uitgewerkt welke zijn gebaseerd op verschillende waterveiligheidsprincipes voor kustversterking: Het zeewaarts versterken met zand, het zeewaarts versterken met een harde kering en het zeewaarts versterken door middel van het aanleggen van een haakse strekdarm. De drie ontwerpvoorstellen integreren het waterveiligheids- vraagstuk voor de lange termijn met de stedelijke opgave om 'Den Haag, Wéreldstad aan zee' te versterken.

Bij alle ontwerpvoorstellen zijn naast veiligheid ook opgaven met betrekking tot de identiteit, bereikbaarheid, vitaliteit en ruimtelijke kwaliteit meegenomen. Deze opgaven zijn geformuleerd aan de hand van een analyse en een workshopsessie met experts. De opgaven spelen op drie schaalniveaus: de schaal van het zeefront, (bijvoorbeeld de ruimtelijke kwaliteit van de boulevardzone), de schaal van Den Haag zelf (bijvoorbeeld de bereikbaarheid van Scheveningen) en de schaal van de Nederlandse kust (de vraag naar complementaire identiteiten van de verschillende kustlaatsen).

In alle drie de ontwerpvoorstellen is er uitgegaan van een uitbreiding van Scheveningen. Dit zegt echter niet dat de plannen ook met het volledige voorgestelde programma te hoeven worden geladen: er is een fasering in tijd voorgesteld waarmee de plannen kunnen worden afgestemd op ontwikkelingen rondom de zeespiegelstijging en economische groei of krimp.



Stad aan Zee (hard zeewaarts)



Stad achter de Duinen (zacht zeewaarts)



Stad in Zee (haakse strekdarm)



Locatie uitshede





4. Stad aan Zee: hard zeewaarts

Het eerste ontwerpvoorstel is de Stad aan Zee waarbij Scheveningen verhard zeewaarts wordt uitgebreid. De waterkering bestaat hierbij uit kademuren en damwanden met daarvoor een klein strand om de golfslag te dempen. Hiermee verplaatst de waterkerende lijn naar voren waardoor er ruimte voor vaste bebouwing ontstaat. Met de Stad aan Zee wordt er een tweede centrum van Den Haag aan zee gecreëerd.



4.1 Waterveiligheid

Bij deze verharde variant wordt er een kademuur aangelegd welke als waterkering dient. Deze kering moet om stabiel te zijn diep te worden aangelegd. De waterkerende lijn komt ter plekke van de verharde kering te liggen. Dit betekent dat het gebied achter de kering binnendijks komt te liggen, inclusief het deel van Scheveningen wat momenteel al binnendijks ligt.

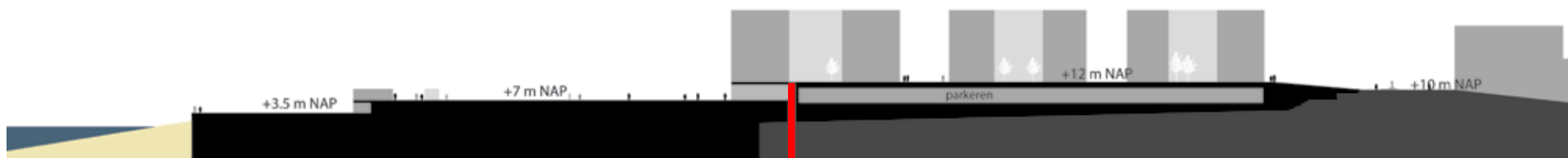
De waterkering dient hoog boven het water aangelegd te worden om het beoogde veiligheidsniveau te behalen. Om de relatie met de zee te behouden is er voor gekozen een getrapte boulevard aan te leggen welke voor een deel buitendijks ligt. In het buitendijkse gebied bevinden zich voornamelijk tijdelijke functies, of functies welke via flood proof deuren beschermd zijn tegen hoog water. Er zijn in het buitendijkse gebied ook woontorens, met in de plint recreatieve functies, te vinden welke op kleine verhogingen (versterkt duin) worden aangelegd.



Strategie voor de gehele kust: harde accenten in de zachte duinen. ⌚



Ligging van de waterkerende lijn



A-A Schematische doorsnede van de nieuwe boulevard

Flood proof plint

In de buitendijkse pinten van de kades kunnen functies worden opgenomen. Op het +7 meter niveau is er ruimte voor horeca, bedrijvigheid en winkelruimte en op +3,5 meter kunnen er zomers kleinschalige functies geplaatst worden zoals een surfschool, informatiecentrum of kleinschalige horeca. De ruimten binnen de plint worden in geval van storm of hoog water met flood proof deuren beschermd



Referentie: spoorviaduct Berlijn



Referentie: kade Hamburg



Referentie: boekwinkel

Bescherming tegen erosie

De harde kering dient beschermd te worden tegen erosie. Dit kan door het waterkerende element zelf zwaar uit te voeren, het element te beschermen door stenen of blokken die in zee geplaatst worden of te suppleren met zand. Een combinatie van deze maatregelen is tevens een mogelijkheid. Deze suppletie-optie verdient in Scheveningen de voorkeur; zo blijft er een klein strand aanwezig voor de verharde kade.



Harde wand in zee



Zand voor harde rand



Stenen / blokken voor harde wand



4.2 Fasering

Bij de fasering is de waterveiligheidsopgave leidend. Er wordt begonnen bij die delen van de kade welke in het kader van waterveiligheid aangepakt dienen te worden. Tijdens de ontwikkeling van het gebied is de bruikbaarheid van de boulevard en het strand ook van belang. Bij de ontwikkeling van een fase van het plan zal het deel wat ontwikkeld wordt één tot enkele jaren ontoegankelijk zijn voor bezoekers. Het is dan ook belangrijk nooit de gehele boulevard of strandfunctie tegelijkertijd te verliezen. Ook is de fasering in het te ontwikkelen programma van belang. In de aangegeven fasering wordt het gemengd stedelijke programma in drie fasen verdeeld.



Aansluiting nieuwe boulevard op het Palacegebouw



Aansluiting nieuwe boulevard op het Kurhaus



Fase 1

Uitbreiding Scheveningen-Haven, sluit aan op de zwakke schakel in de waterkering (voor 2050) als wel op de gewenste ontwikkeling van Scheveningen-Haven (rond 2020)



Fase 2

Het plein voor het Kurhaus is nu een probleemgebied met betrekking tot de ruimtelijke kwaliteit en de toegankelijkheid van de boulevard. Deze fase zal (voor 2050) uitgevoerd moeten worden vanwege de waterveiligheid en vormt ook een belangrijke schakel in de herstructurering van Scheveningen-Bad.



Fase 3

De zone tussen het Kurhaus en Scheveningen-Haven wordt versterkt (voor de veiligheid ligt de noodzaak tussen 2050 en 2100) en verder ontwikkeld.



Fase 4

De laatste fase is de ontwikkeling van het woon- en leisure gebied in Scheveningen-Bad. Voor de veiligheid dient dit rond 2100 te gebeuren, qua programma kan er gewacht worden tot er behoefte is aan een stedelijke uitbreiding.



4.3.1 Ruimtelijke karakteristiek Bad

Het noordelijke deel van de nieuwe Stad aan Zee vormt de overgang tussen het 'Kurhausplein' en het duingebied. Hier is de boulevard op haar plek gebleven en verhoogd. Onder de verhoging is er plek voor parkeren. Het grote open buitendijkse dek biedt ruimte voor grootstedelijke woontorens, met horeca en recreatieve functies in de plint. Het dek ligt ongeveer op de huidige hoogte van de boulevard: +7 meter NAP. Dit betekent dat het dek in geval van storm of hoog water kan onderlopen. De torens zijn dan ook op kleine, verstevigde duinen geplaatst welke de bebouwing tegen hoog water beschermen. Deze duinen kunnen als strand gebruikt worden, of als terras van de strandtenten in de torens. Aan de zeezijde gaat de kade getrapt over in een klein strand waar men kan zwemmen en pootjebaden.



Referentie kaderand

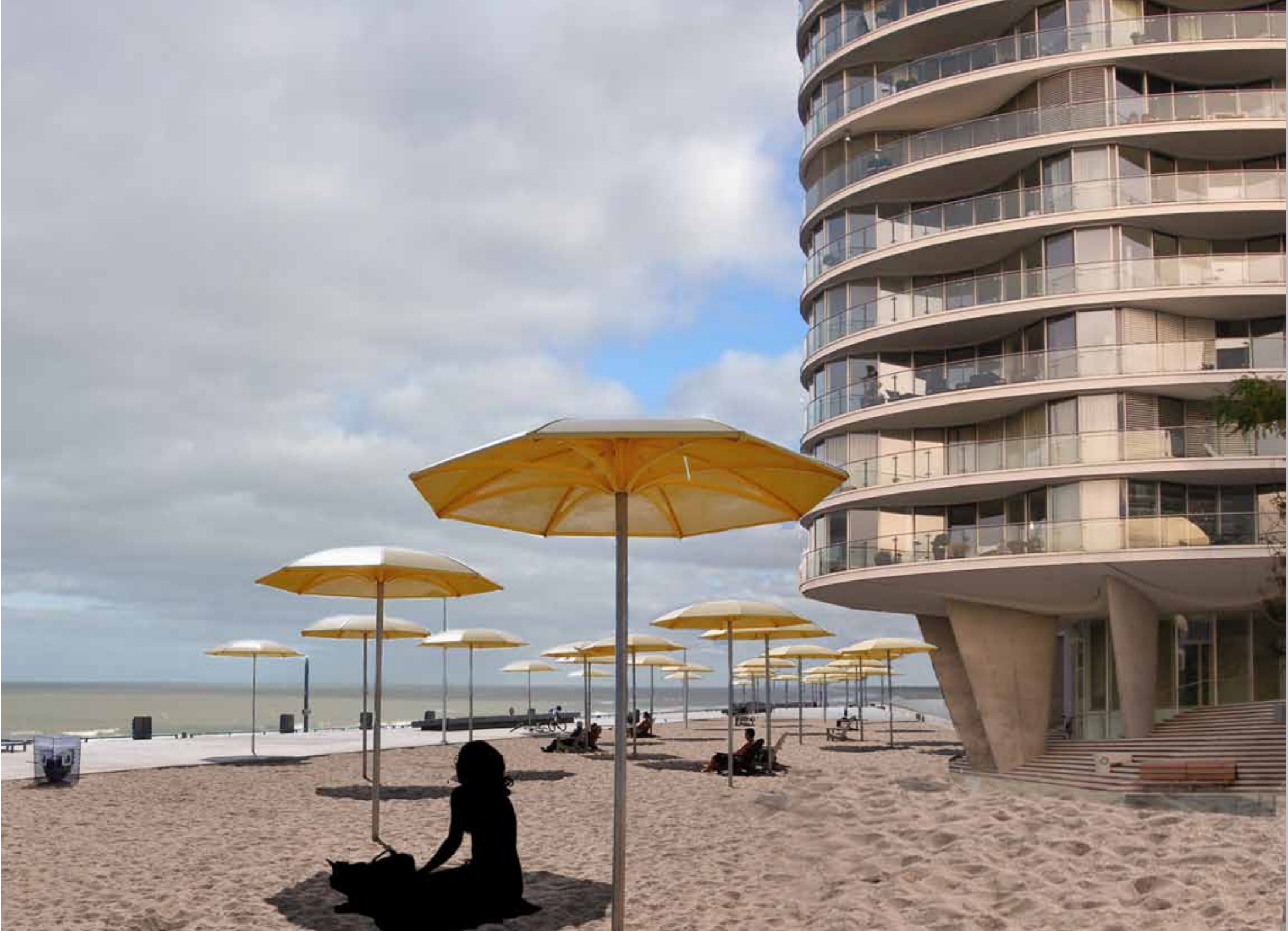


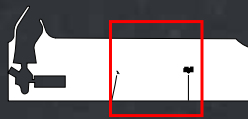
Referentie gebruik kleine duinen



Referenties van de groot stedelijke woontorens met commerciële plint







4.3.2 Ruimtelijke karakteristiek Dorp

In het centrale deel van de Stad aan Zee worden Scheveningen-Bad en Dorp uitgebreid richting zee. Hierbij wordt op + 12 meter NAP aangesloten op de huidige hoogte van de zeekering. Voor het Kurhaus betekent dit een verhoging van de boulevard. Het terras van het Kurhaus blijft over zee kijken en voor het Kurhaus komt een groot plein te liggen waarop terrassen komen. Vanaf dit toeristische plein bereikt men via monumentale trappen het lager gelegen dek waar zich in de plint van de kademuur de strandtenten bevinden. In de nieuwe bouwblokken zijn woningen en bedrijven te vinden, met op de begane grond van de blokken bedrijvigheid en horeca. De boulevard van Morales blijft als zittrap behouden in een groen duinpark midden in het uitbreidingsgebied. Boven aan het park komt de huidige karakteristieke kustbebouwing aan het park te liggen.



Boulevard van Morales



Referentie horeca op het dek

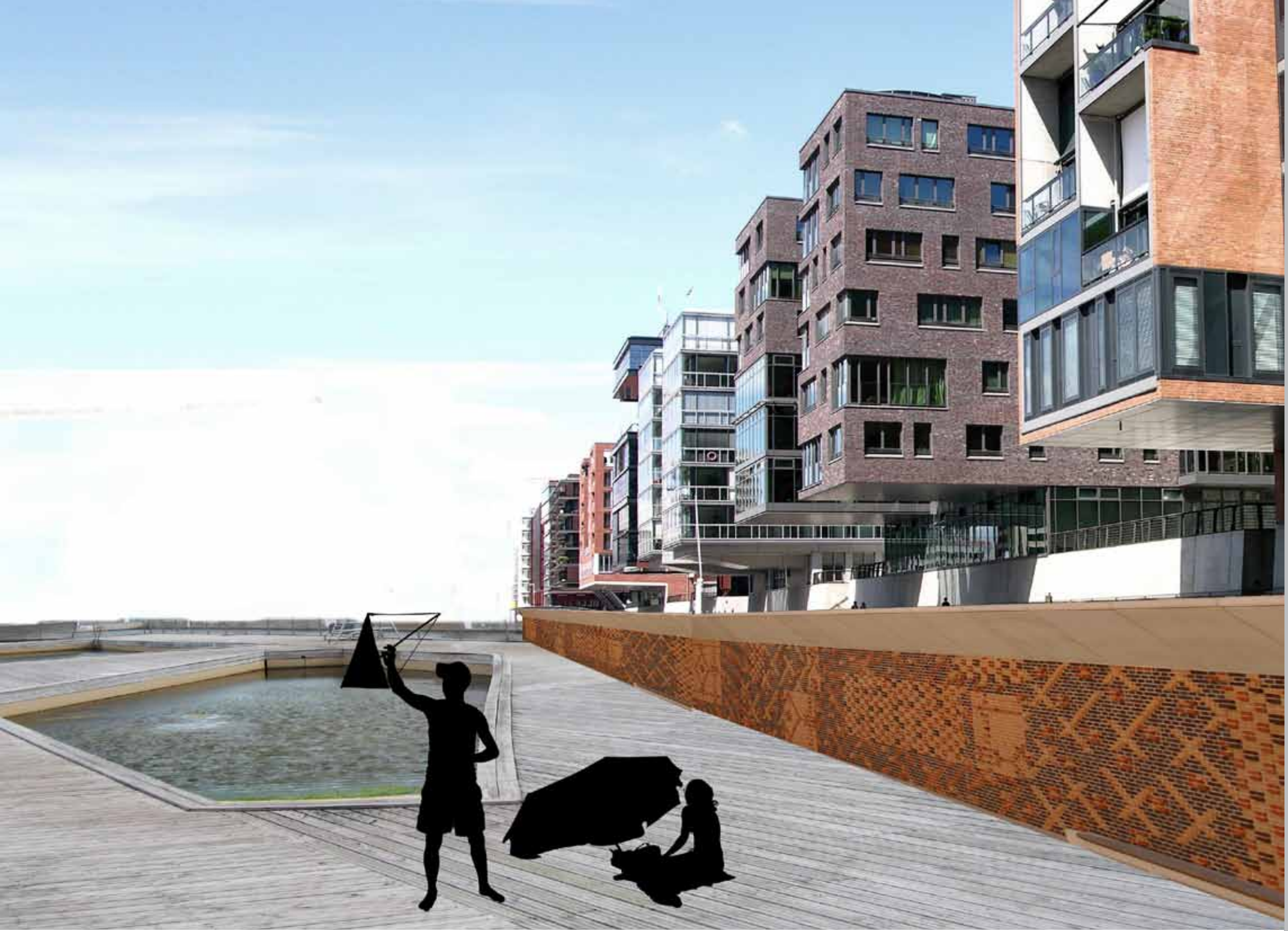


Referentie dek aan zee op +3,5 NAP



Referentie bebouwing op de plint







4.3.3 Ruimtelijke karakteristiek Haven

Ook bij Scheveningen-Haven vindt een flinke uitbreiding plaats. In dit deel van de Stad aan Zee ligt de nadruk op het wonen en werken aan zee. Deze buurt is minder toeristisch en de openbare ruimte is kleiner van schaal. De grote zittrappen aan het einde van de boulevard bieden ruimte voor bewoners om aan zee te zitten en hier bijvoorbeeld te lezen of eten. De Keizerstraat welke door de historische kern van Scheveningen-Dorp loopt komt nog steeds uit aan zee. Hier heeft men zicht over het grote recreatieve zwembad wat op + 3,5 meter NAP ligt en zich bij vloed vult met zeewater. Op het buitendijkse dek is kleinschalige horeca te vinden aangevuld met een recreatief en commercieel programma, zoals een surfschool of boekenwinkel. De kant van de haven wordt geaccentueerd met bijzonder programma wat aansluit op de ontwikkeling van de haven.



Referentie zeezwembad



Referentie horeca in de kadeplint



Referentie eten aan zee



Referentie zittrappen aan zee





4.4 Functies en bereikbaarheid

Bij de Stad aan Zee wordt Scheveningen uitgebreid tot een tweede centrum van Den Haag, met een grootschalig gemengd stedelijk programma. Als referentie voor het programma en de bebouwingsdichtheid is de buitendijkse uitbreidingswijk Hafencity in Hamburg genomen. Binnen de Stad aan Zee zijn kantoren, bedrijven, woningen, horeca en bijzondere gebouwen te vinden. De openbare ruimte neemt een belangrijke positie in.

Door de uitbreiding van Scheveningen met dit gemengd stedelijke programma wordt het draagvlak voor openbaar vervoer verbindingen tussen Scheveningen en Den Haag vergroot. Hierdoor wordt het mogelijk de Randstadrail door te trekken naar zee, waarmee Scheveningen ook vanuit Rotterdam beter bereikbaar zal zijn.



Kaart links: De Stad aan Zee als tweede centrum van Den Haag.

- Autoverbindingen
- Openbaarvervoerverbindingen
- Ecologische verbinding
- Woonprogramma
- Commercieel programma





Kantoren en commercie

Stad aan Zee:
+/- 25.000 arbeidsplaatsen en ruimte voor winkels / stedelijk programma



Horeca

Stad aan Zee:
paviljoens ondergebracht in plinten bebouwing en kades



Woningen

Stad aan Zee:
+/- 3.500 woningen



Bijzondere gebouwen

Stad aan Zee:
congrescentrum, concertgebouw, sealife



Openbare ruimte / strand

Stad aan Zee:
zeezwembad, kleine stranden, duinpark, kades aan zee en stedelijke pleinen





5. Stad achter de Duinen: zacht zeewaarts

Het tweede ontwerpvoorstel is de stad achter de duinen waarbij Scheveningen door de jaren heen grootschalig zacht zeewaarts wordt uitgebreid. Hiermee verschuift de waterkerende lijn langzaam zeewaarts en ontstaat er ruimte voor vaste bebouwing in de vorm van een ontspannen woonmilieu. In de duinen is er ruimte voor tijdelijke functies.



5.1 Waterveiligheid

Bij deze variant wordt de waterkering versterkt door het strand te verbreden en te verhogen, hiermee ontstaat er een duin voor de huidige boulevard van Scheveningen. Afhankelijk van de afmetingen van de duinenrij kan de waterkerende lijn hiermee naar voren worden verplaatst. Bij deze variant is er voor gekozen de waterkerende lijn door de tijd heen zo ver naar voren te plaatsen dat er op den duur ook in de duinen binnendijks gebied ontstaat wat geschikt is voor vaste bebouwing.

Het verbrede strand zal gaan eroderen. Dit betekent niet dat het zand verloren gaat aangezien dit zand zich stroomopwaarts over de kust zal verspreiden. Dit komt de waterveiligheid ten goede.



Strategie voor de gehele kust: suppletie

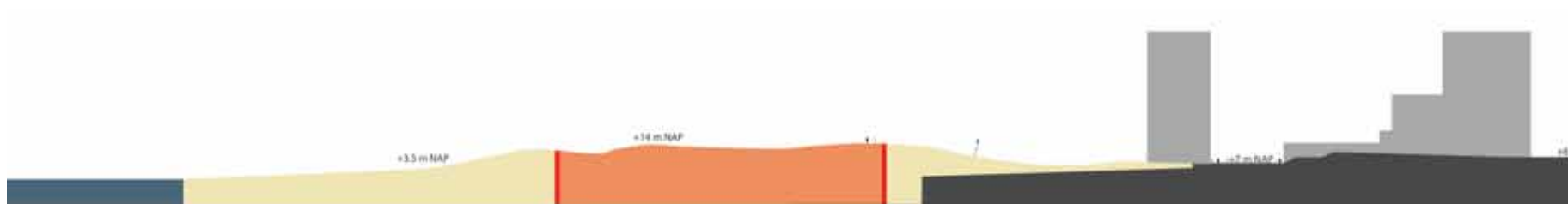




Ligging van de waterkerende lijn



A-A Schematische doorsnede van de Stad achter de Duinen



B-B Schematische doorsnede van de nieuwe duinen voor Scheveningen-Bad



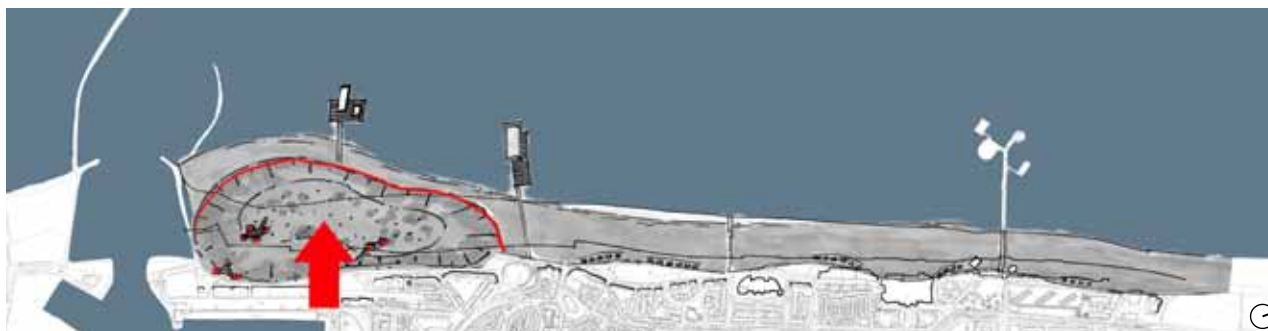
5.2 Fasering: vast versus flexibel

De keuze voor een uitbreidbare zachte duinrand als waterveiligheidsoplossing past goed bij het van nature dynamische karakter van de kust. De duin kan meegroeien met de zeespiegelstijging en de gewenste ligging van de waterkerende lijn. Dit betekent dat het waterkerende deel van de duin in beweging blijft doordat delen eroderen of er een verhoging nodig kan zijn met betrekking tot de waterveiligheid. In dit dynamische deel van de duinen is het van belang met flexibele bebouwing te werken, zodat de bebouwing de dynamiek van de duin niet in de weg zit.

Er zijn reeds vele flexibele gebouwen gerealiseerd. Vooral ook op het strand zijn deze al veel te vinden in de vorm van de seizoensgebonden strandpaviljoens. Op het huidige waterwerk zijn in Scheveningen veel vaste bouwwerken te vinden die het verhogen van de waterkering bemoeilijken. Bij deze ontwerpvariant wordt ook op het waterwerk zelf flexibele bebouwing voorgesteld. Deze bebouwing kan, anders dan op het strand waar de tijdelijke bebouwing seizoensgebonden is, een jaarrond programma faciliteren. Wel is hier de afslagkans van de duin groter dan in het binnendijkse gebied.

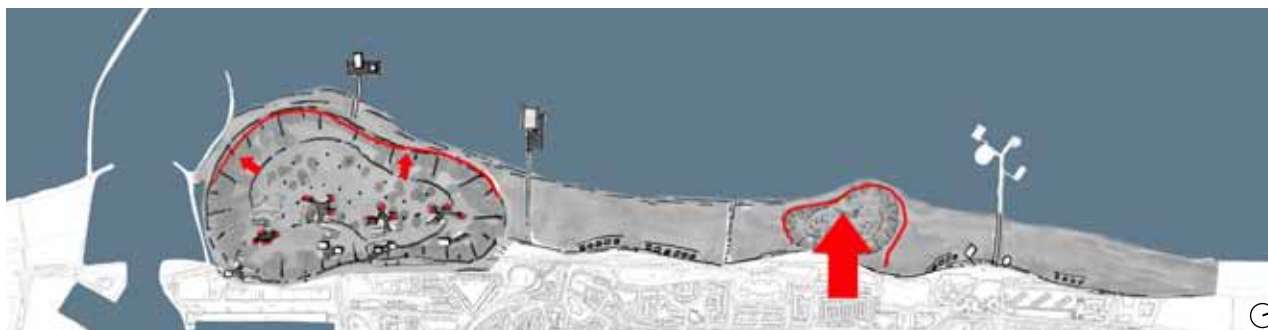
Ook bij deze variant is de waterveiligheidsopgave leidend voor de fasering. Door de tijd heen worden de stukken van Scheveningen waar zwakke plekken in de waterkering ontstaan aangepakt. Ook wordt er op gelet dat nooit de gehele boulevard of strandfunctie tegelijkertijd wordt aangepakt, zodat het recreatieve gebruik van Scheveningen te allen tijde mogelijk blijft.

< Collage: impressie van een flexibel kunstenaarsdorp in de duinen.



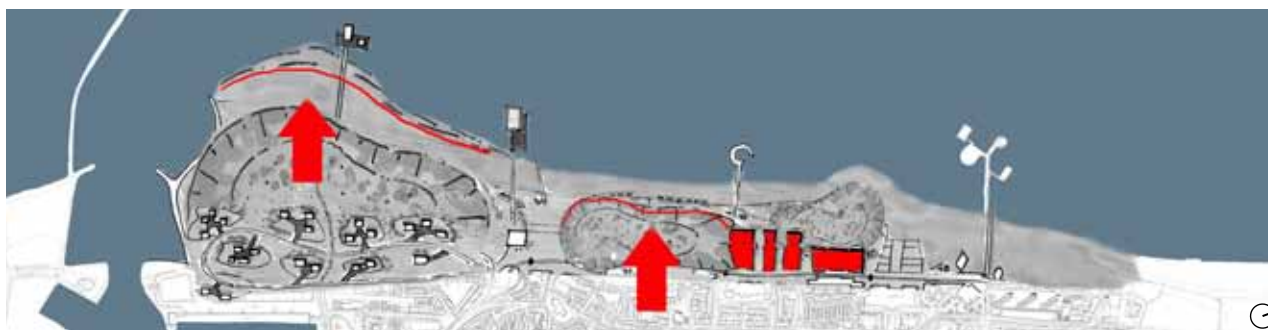
Fase 1

De eerste grootschalige zandsuppletie vindt plaats bij Scheveningen-Haven. Dit sluit zowel aan op de zwakke schakel in de waterkering welke hier te verwachten is (voor 2050) als wel bij de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van Scheveningen-Haven (rond 2020). In het binnendijkse deel van de duin kan programma worden gerealiseerd, in het waterkerende deel van het duin is er ruimte voor tijdelijk programma.



Fase 2

Bij het Kurhaus ontstaat (voor 2050) een zwakke plek in de waterkering. De verbreding van het strand zal dan ook voor 2050 uitgevoerd moeten worden. Net als bij de andere varianten vormt de verbinding vanuit de stad richting de zee hier een belangrijke schakel in de herstructurering van Scheveningen-Bad. Scheveningen-Haven kan doorgroeien waardoor vaste bebouwing in de duin mogelijk wordt.



Fase 3

De zone tussen het Kurhaus en Scheveningen-Haven wordt versterkt (voor de veiligheid ligt de noodzaak tussen 2050 en 2100). Het duin bij Scheveningen-Haven schuift verder door naar voren. Ook voor het Kurhaus wordt het duin uitgebreid en het deel van het duin wat binnendijks komt te liggen kan bebouwd worden.



Fase 4

De laatste fase is de aanleg van een duin bij het deel van de boulevard waar nu de Pier ligt. De Pier zal hierbij zeewaarts worden moeten worden verplaatst. Het duin voor Scheveningen-Dorp wordt verder uitgebreid en hier ontstaat ruimte voor vaste bebouwing.



5.3.1 Ruimtelijke karakteristiek Haven

Bij Scheveningen-Haven wordt er een ontspannen woongebied in de duinen gecreëerd. Het duin eindigt bij de kade langs de visafslag waar hij de overgang naar het havengebied markeert. In de duinpannen dicht bij zee is er ruimte voor een tijdelijk kunstenaarsdorp, wat zich door de tijd heen met het duin mee kan verplaatsen. De Keizerstraat die door het centrum van Scheveningen-Dorp loopt komt uit op een verhard toegangsplein wat bezoekers dicht bij het strand brengt. Dit is, samen met een vergelijkbaar plein voor het Kurhaus, tevens het aankomstplein voor het openbaar vervoer. Op het plein is er plek voor een congrescentrum. In zee zijn er zeepaviljoens geplaatst waar de badgasten kunnen surfen zonnen en zwemmen.



Collage zeepaviljoens



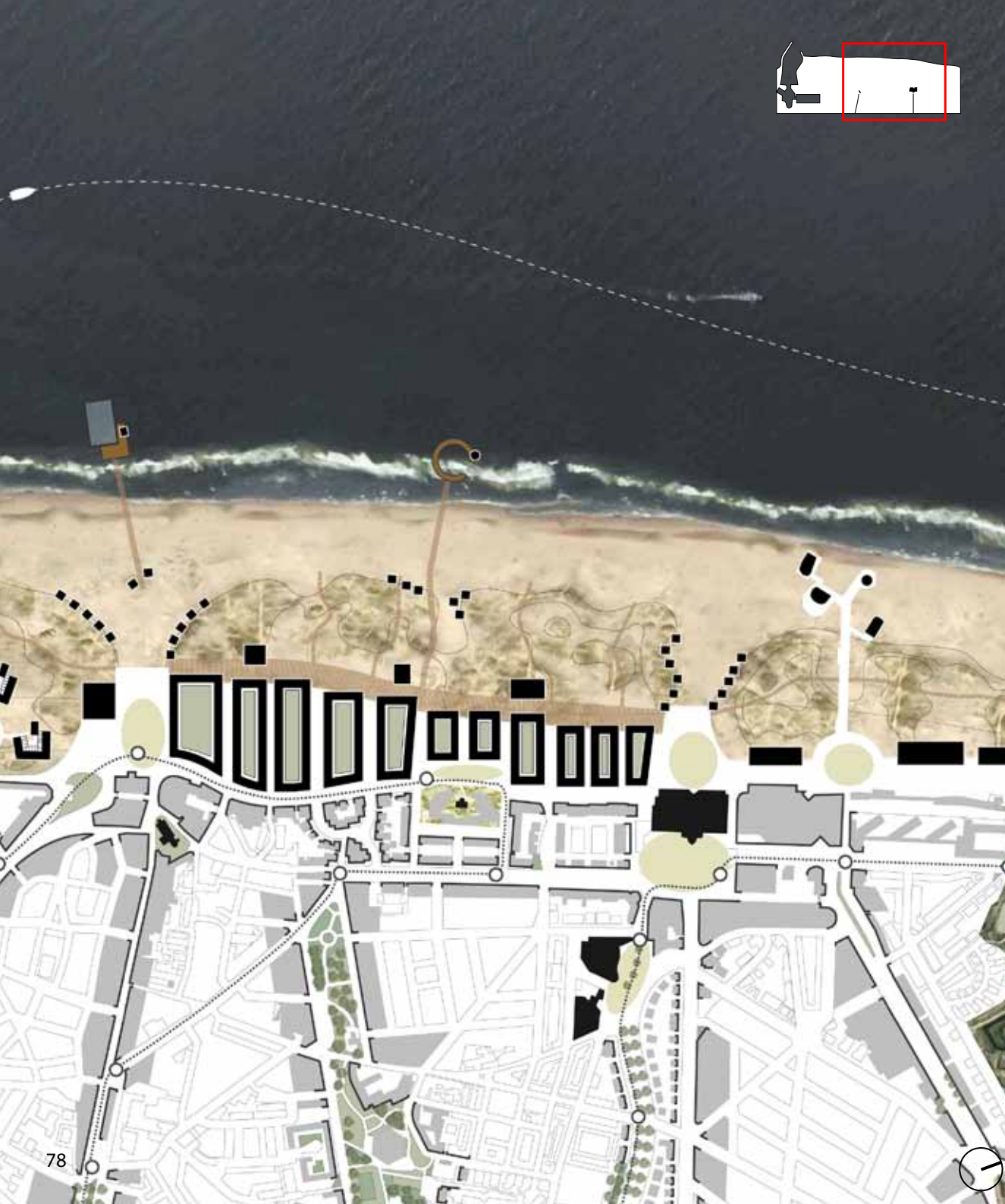
Referentie zwembad in zee



Referentie tijdelijk kunstenaarsdorp







5.3.2 Ruimtelijke karakteristiek Dorp

In de duinen voor Scheveningen-Dorp wordt een statige woonwijk aangelegd. De woonbuurt bestaat uit traditionele bouwblokken van zo'n acht bouwlagen, met daartussen kleinschalige woonstraten. De oude boulevard wordt tot een karakteristieke binnenstraat ingericht waarover de tram voert. Door de verhoging van het gebied komt de straat op de hoogte van het museum Beelden aan Zee te liggen, wat als begroeid duin op een openbaar plein komt te liggen. Achter de woonblokken zijn verschillende vlonders te vinden welke als wandelpaden of terrassen gebruikt kunnen worden. In de duinpannen is er ruimte voor sport en spel en zijn enkel strandtenten en duinhotels te vinden.



Referentie ruimtelijke woonstraat



Referentie strandtent duinen



Collage van houten wandelpaden door de duinen





5.3.3 Ruimtelijke karakteristiek Bad

Voor het Kurhaus komt het tweede aankomstplein te liggen. Op deze manier blijft het Kurhaus aan het strand gelegen. De boulevard zal verhoogd moeten worden, waardoor er onder de nieuwe boulevard ruimte voor parkeren ontstaat. De Pier blijft behouden en wordt via een plein vanaf de boulevard ontsloten. Op de boulevard wordt aan de strandzijde bebouwing geplaatst op de overgang tussen de boulevard en de duinen. In de duinen is ruimte om te slenteren, te kamperen, te relaxen en voor bijzonder programma zoals tentoonstellingen en culturele evenementen. Op het strand zelf zijn tegen de duinvoet aan strandpaviljoens en recreatiewoningen te vinden.



Referentie recreatiewoningen



Referentie boulevardbebouwing



Referentie tentoonstelling strand



Referentie recreatie







5.3.4 Zand in de stad

De identiteit van Den Haag als stad aan zee kan versterkt worden door ook binnen de stad de duinen zichtbaar te maken. Daarmee wordt de 'Stad achter de Duinen' ook binnen de stad beleefbaar. In Den Haag zijn al veel hoge punten aanwezig doordat de ondergrond van Den Haag van origine uit zandige duinen bestond, deze overgebleven duintoppen zouden kunnen worden geaccentueerd.

De toepassing van duinen binnen de stad kan ook ingezet worden als alternatieve waterveiligheidsstrategie. In plaats van het gebied achter de duinen te beschermen kan men ook het stedelijke gebied stap voor stap ophogen. Door nieuwe bouwwerken op duinen te plaatsten wordt de stad door de tijd heen langzaam verhoogd.







5.4 Functies en bereikbaarheid

Bij Stad achter de Duinen wordt Schevevingen uitgebreid met een ontspannen woonmilieu in de duinen. Aan de boulevard zijn recreatieve functies en kleinschalige bedrijvigheid te vinden. Er is veel ruimte voor bijzondere functies in de duinen zoals een kunstenaarsdorp, sportvelden, paviljoens en hotels of kleinschalige recreatiewoningen. Op een van de aankomstpleinen kan een congrescentrum worden geplaatst.

Door het extra programma wat aan Schevevingen wordt toegevoegd, wordt het draagvlak voor het openbaar vervoer door de seizoenen heen versterkt. De tram stopt op aankomstpleinen dicht bij het strand zodat het strand zelf beter ontsloten wordt.

De Stad achter de Duinen kan bij verschillende dichtheden succesvol zijn en kan zowel met een lagere dichtheid als met een intensiever programma geladen worden.



Kaart links: De Stad achter de Duinen als echte badplaats van Den Haag.

- Autoverbindingen
- Openbaarvervoersverbindingen
- Ecologische verbinding
- Woonprogramma
- Commercieel programma





Kantoren en commercie

Stad achter de Duinen:
kleinschalige bedrijvigheid



Horeca

Stad achter de Duinen:
behoud paviljoens en horeca



Woningen

Stad achter de Duinen:
+/- 3.500 woningen
en een kunstenaarsdorp



Bijzondere gebouwen

Stad achter de Duinen:
congrescentrum, hotels,
waterpaviljoens,



Openbare ruimte / strand

Stad achter de Duinen:
brede duinen en stranden met
ruimte voor evenementen,
aankomstpleinen





6. Stad in Zee: hard zeewaarts

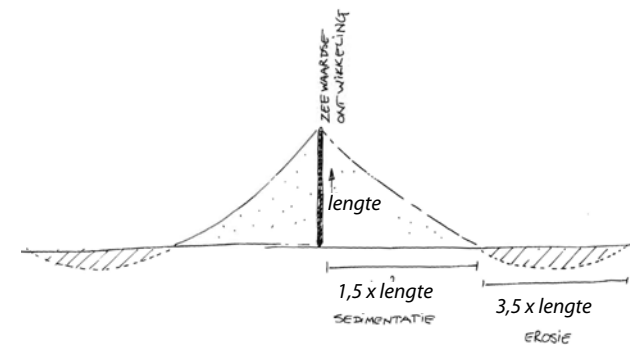
Bij dit derde ontwerpvoorstel wordt er een haakse strekdam aangelegd waarlangs zand zal sedimenteren. Hierdoor ontstaat er ruimte voor een stad in zee. Er is gekozen voor een gemengd stedelijk programma wat het strand van Scheveningen in twee delen opdeelt; een rustige baai waarlangs dicht aan zee gewoond kan worden en een recreatieve stedelijke boulevard.



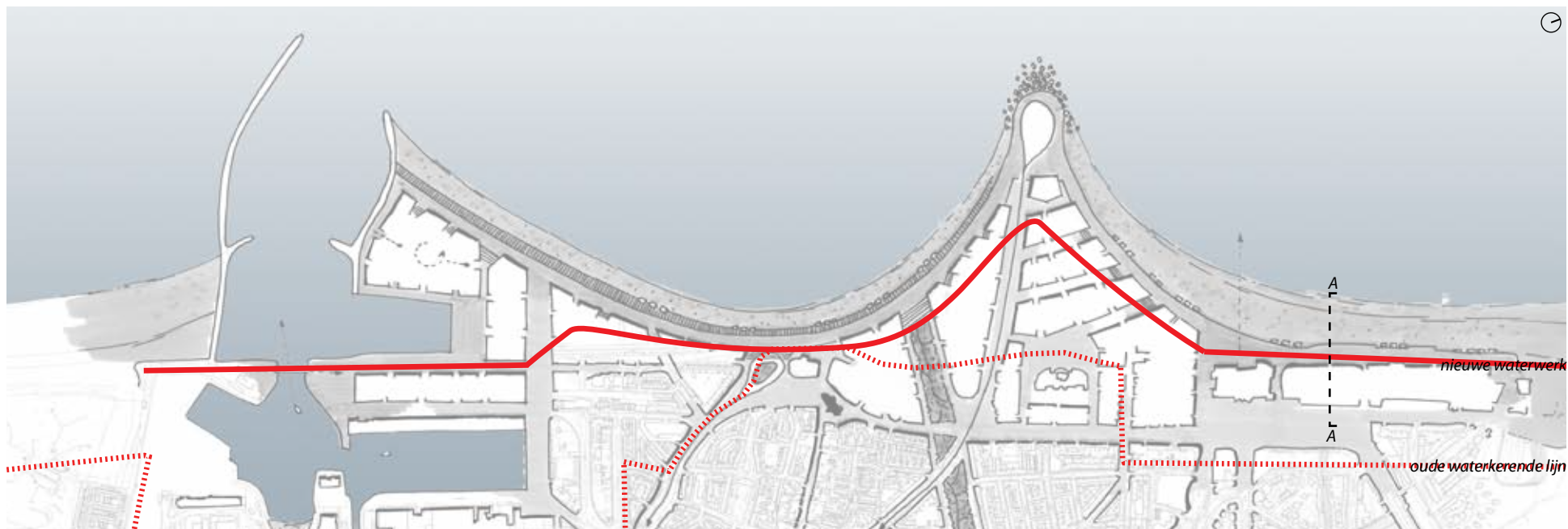
6.1 Waterveiligheid

Bij deze variant wordt er een haakse strekdam van zo'n 800 meter in zee gelegd welke zand vasthoudt. Indien er geen aanvullende maatregelen worden getroffen zal er in de oksels van de strekdam sedimentatie plaatsvinden. Verder bovenstrooms en deels benedenstrooms vindt extra erosie plaats. Door de strekdam tussen Scheveningen-Dorp en Bad in te plaatsen wordt de gehele bebouwde kuststrook beschermd (daar vindt sedimentatie plaats) en vindt de erosie plaats ter hoogte van Meijendel. De natuurlijke sedimentatie zal niet zodanig zijn dat het gehele getekende zandlichaam op natuurlijke wijze zal ontstaan; om tot een dergelijk eindbeeld te komen dienen er gerichte zandsuppleties uitgevoerd te worden. Doordat er voor Scheveningen-Dorp een kleine baai ontstaat zal het zand wat daar gesuppleerd wordt goed worden vast gehouden.

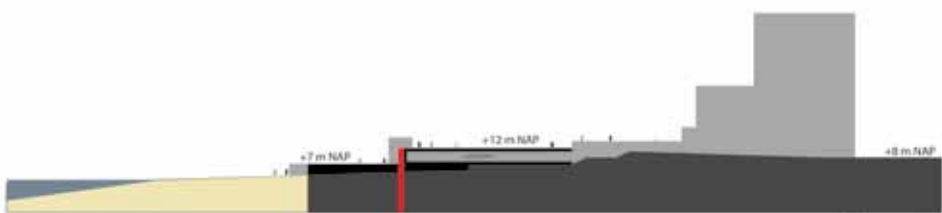
Deze variant zou ook als zachte variant uitgevoerd kunnen worden, met alleen het opgespoten zand in plaats van een strekdam, maar dan zou het zand zich door de jaren heen verplaatsen waardoor er slechts ruimte zou zijn voor flexibele bebouwing.



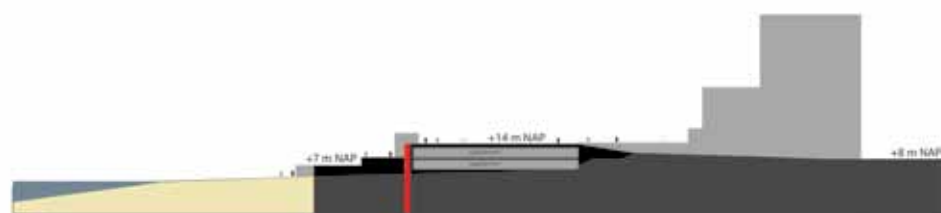
Schematische weergave van de principe werking van een haakse in zee geplaatste strekdam.



Ligging van de waterkerende lijn

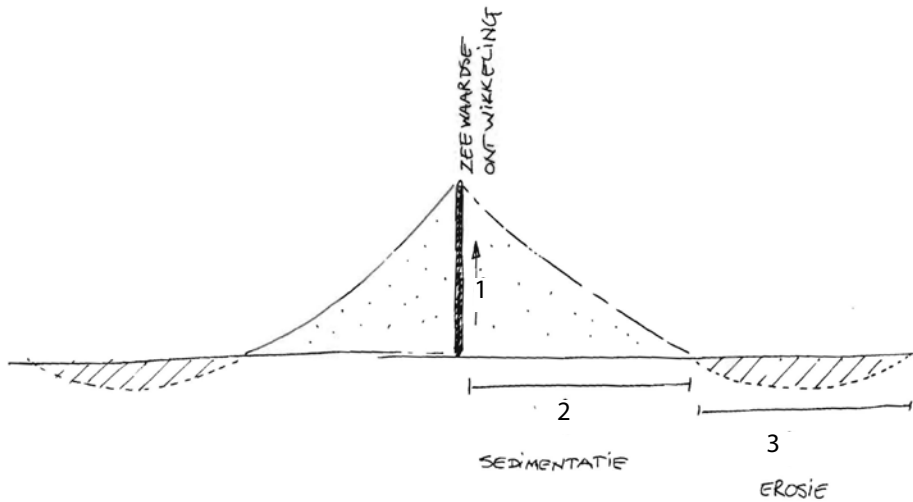


A-A Schematische doorsnede van de nieuwe boulevard bij een nieuw waterwerk van 12 meter hoog

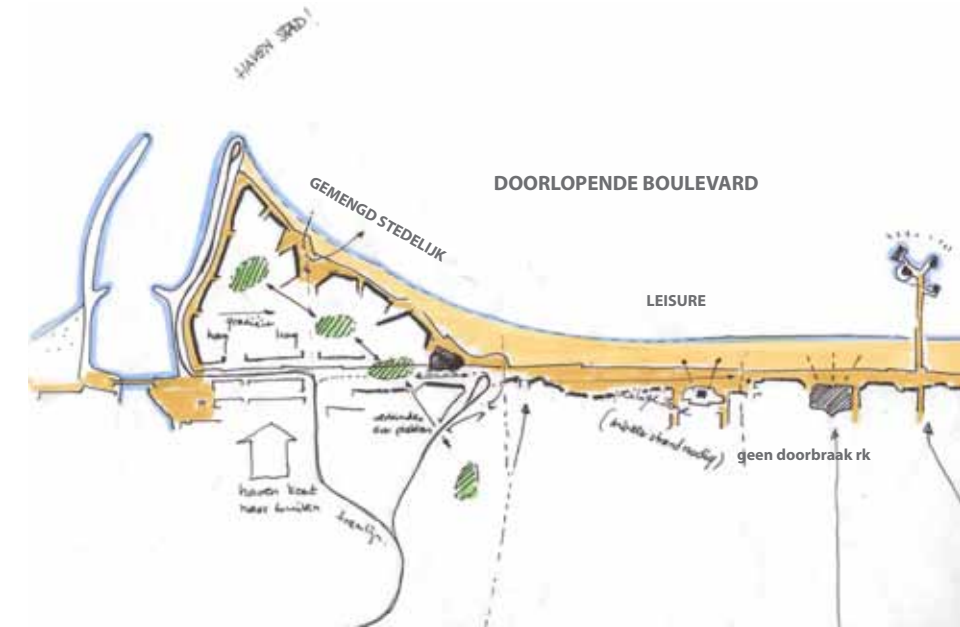


A-A Schematische doorsnede van de nieuwe boulevard bij een nieuw waterwerk van 14 meter hoog





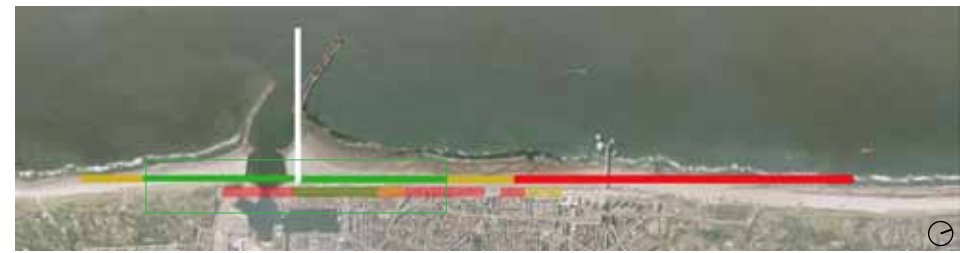
Principe van optredende sedimentatie en erosie ten gevolge van het plaatsten van een strekdam



Mogelijkheid voor stedelijke ontwikkeling bij Scheveningen-Haven in relatie tot de nieuwe strekdam 2100



Indicatie werking bestaande strekdam

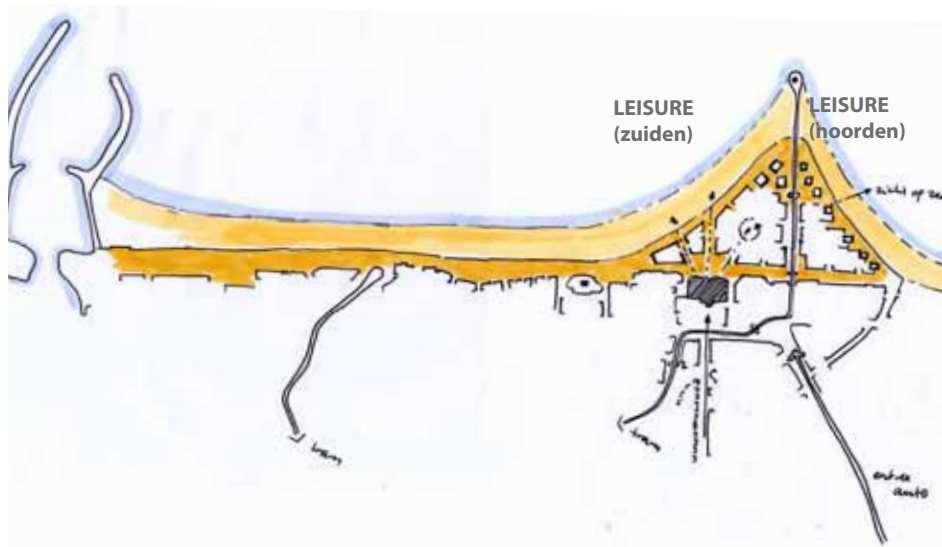


Indicatie werking nieuwe strekdam bij het havenhoofd

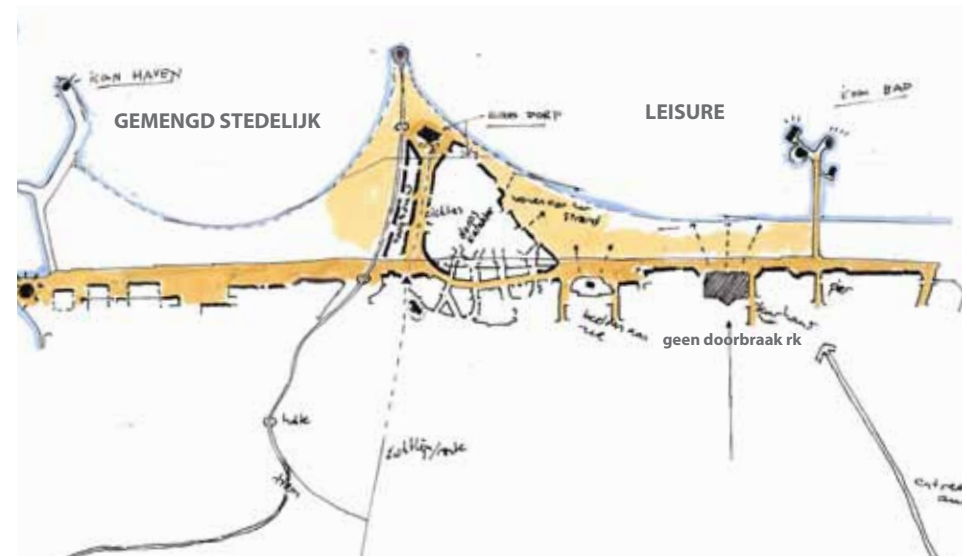


Om de optimale ligging van de strekdam te bepalen is er gekeken wat de invloed van de strekdam op de kustlijn is. Er is eerst gekeken naar de werking van de huidige strekdam, welke onderdeel is van het havenhoofd. Deze voorkomt sedimentatie in de vaargeul naar de haven en zorgt voor sedimentatie op een deel van de kustlijn van Scheveningen haven (in groen).

Indien de huidige strekdam bij Scheveningen-Haven wordt verlengd dan zal het gebied waar sedimentatie plaats vindt (groen) vergroten. Het deel van de kust waar ten gevolge van de plaatsing van deze strekdam juist extra erosie plaats vindt (rood) loopt van Scheveningen-Dorp tot voorbij Scheveningen-Bad; in dit gebied zal de strekdam dus niet voor extra waterveiligheid zorgen, terwijl dit wel gewenst is. Indien deze strekdam verlegd wordt dient ook de strekdam aan de overzijde van de havenmond verlengd te worden om sedimentatie in de havenmond te voorkomen.



Mogelijkheid voor stedelijke ontwikkeling bij Scheveningen-Bad in relatie tot de nieuwe strekdam 2100



Mogelijkheid voor stedelijke ontwikkeling bij Scheveningen-Dorp in relatie tot de nieuwe strekdam 2100



indicatie werking nieuwe strekdam 2100



uiterste plaatsingsmogelijkheden strekdam noord en zuidkant

Door de strekdam bij Scheveningen-Bad te plaatsen zou het recreatieve centrum van Scheveningen verder uitgebreid kunnen worden. De strekdam zal Scheveningen-Bad en Scheveningen-Dorp, net als een deel van de duinen bij het Zwarte Pad bescherming bieden. Een klein deel van Scheveningen-Dorp zal volgens dit principe te maken krijgen met extra erosie. De baai welke ontstaat tussen de strekdam van het havenhoofd en de nieuwe strekdam bij Scheveningen-Bad zal de eroderende werking van de strekdam enigszins beperken.

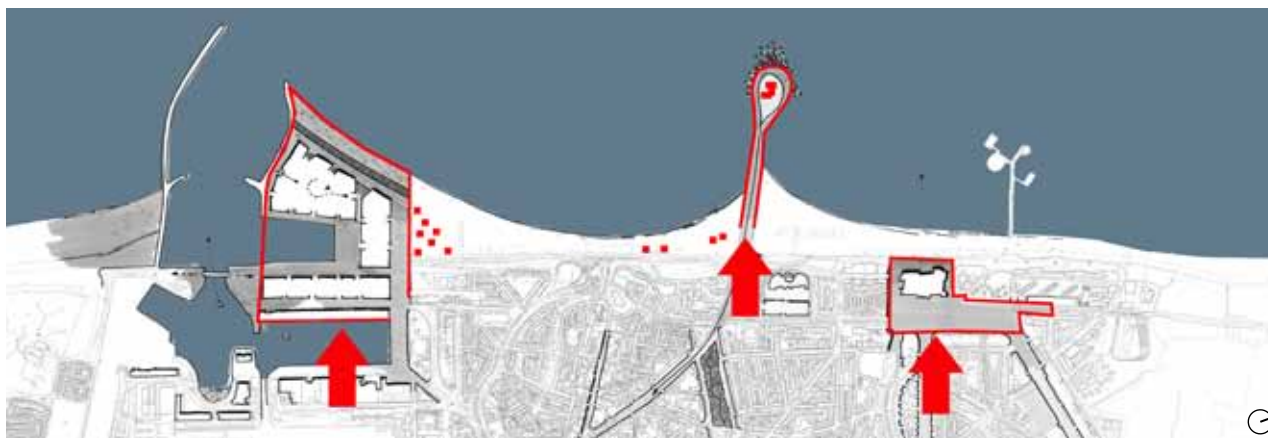
Uiteindelijk is het er een gebied langs de kust in beeld gebracht waarbinnen een geplaatste strekdam voldoet aan de waterveiligheidsvraag en het gehele bebouwde deel van de kust beschermd. Hierbinnen is gekozen voor de plaatsing van de strekdam voor Scheveningen-Dorp. Hiermee kan Scheveningen-Dorp worden uitgebreid en ontstaat er aan weerszijden van de strekdam een baai. Aan de noordzijde wordt het recreatieve centrum van Scheveningen verder uitgebreid terwijl er aan de zuidzijde van de strekdam een gemengd stedelijk gebied ontstaat met een strand voor bewoners.



6.2 Fasering

Met de keuze voor de aanleg van een haakse strekdam zal er langs de strekdam sedimentatie plaatsvinden waardoor het strand aan weerszijden van de dam op natuurlijke wijze zal groeien. Alleen deze natuurlijke aangroei zal naar verwachting niet toereikend zijn om Scheveningen te beschermen tegen de stijgende zeespiegel, er zal dus aanvullend gesuppleerd moeten worden. Desalniettemin spreekt de aanzanding die optreedt erg tot de verbeelding. Door de plaatsing van de strekdam wordt het natuurlijke sedimentatieproces zichtbaar en beleefbaar voor de bezoekers. Op het strand wat zich langs de dam vormt kan in eerste instantie tijdelijke bebouwing worden geplaatst, welke mee kan bewegen met de groeiende kustlijn. In een later stadium kan de landtong die ontstaat verder worden opgehoogd met zand en permanent worden bebouwd.

Net als bij de vorige twee varianten speelt de waterveiligheidsopgave een belangrijke rol in de fasering.



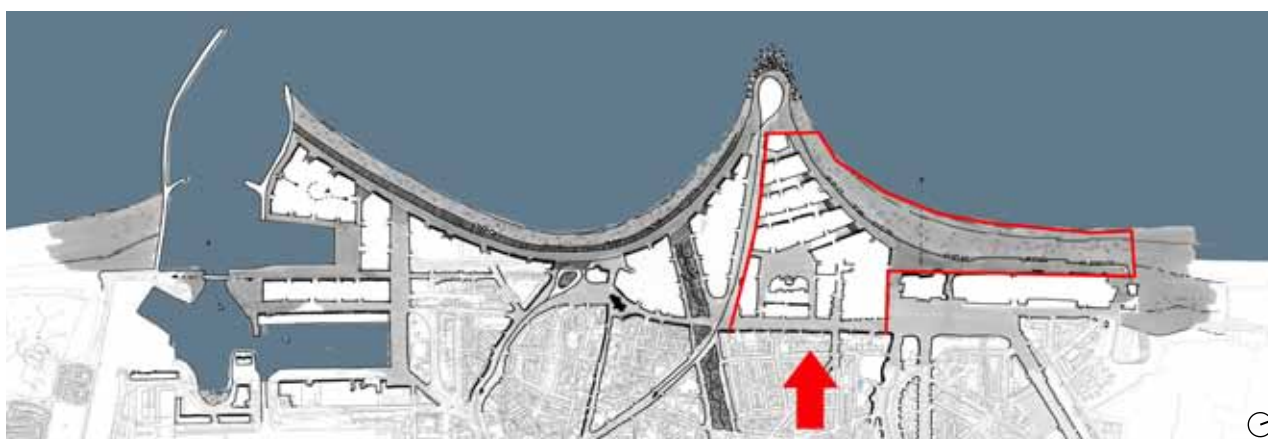
Fase 1

De eerste grootschalige zandsuppletie vindt plaats bij Scheveningen-Haven, waar het havenhoofd al heeft gezorgd voor extra zandaanwinning. Dit sluit zowel aan op de zwakke schakel in de waterkering welke hier te verwachten is (voor 2050) als wel bij de gewenste ontwikkeling van Scheveningen-Haven (rond 2020). Ook kan de strekdam ter hoogte van Scheveningen-Dorp alvast aangelegd worden om het natuurlijke sedimentatie proces in gang te zetten. De ruimtelijke ingreep rondom het Kurhaus bij Scheveningen-Bad is noodzakelijk om de positie van Bad te versterken.



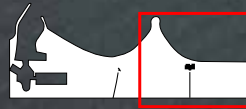
Fase 2

De natuurlijke sedimentatie langs de strekdam zorgt er voor dat de waterkering bij het Kurhaus, waar zonder strekdam (voor 2050) zwakke schakels zouden ontstaan, op sterkte blijft. Het stuk kust tussen Dorp en Haven waar tussen 2050 en 2100 zwakke plekken in de waterkering worden verwacht zal na Scheveningen-Haven de volgende plek zijn waar wordt uitgebreid. De aanzanding langs de strekdam gaat bij Scheveningen-Bad door de tijd heen door. Op het verbrede strand wat zo ontstaat kan tijdelijke bebouwing geplaatst worden.



Fase 3

De laatste fase is het aanleggen van de nieuwe boulevard in Scheveningen-Bad. Hierbij kan de badplaats uitgebreid worden met nieuw programma. Het strand voor de boulevard zal worden verbreed. Vanuit de ruimtelijke opgave die speelt binnen het gebied zou er ook voor gekozen kunnen worden deze fase eerder uit te voeren.

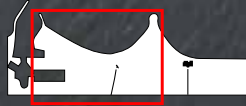


6.3.1 Ruimtelijke karakteristiek Bad

Aan de noordzijde van de strekdam zal het recreatieve karakter van Scheveningen-Bad verder worden versterkt. Het plein voor het Kurhaus wordt in ere hersteld als aankomstplein voor badgasten en zal goed aansluiten op de vernieuwde boulevard. Op de landtong wordt stedelijk programma gerealiseerd, met in de plint recreatieve functies. Tramlijn 17, die over de strekdam voert, rijdt door tot aan de punt en brengt gasten tot aan zee. Langs de trambaan zijn op het hoogste punt van de landtong bedrijven en horeca te vinden. Vanaf deze gemengd stedelijke hoofdvas kan men via aflopende straten de boulevard bereiken.







6.3.2 Ruimtelijke karakteristiek Dorp

Aan de zuidzijde van de strekdam ontstaat een rustige baai waaraan de uitbreiding van Scheveningen-Haven en Dorp liggen. Scheveningen-Dorp wordt richting zee uitgebreid waarmee er een karakteristieke kustplaats aan zee ontstaat, zoals we die kennen uit mediterrane gebieden. Het strand van de baai zal vooral door bewoners, surfers en rustzoekers bezocht worden. De boulevard is kleiner van schaal dan de boulevard van Scheveningen-Bad. Langs de boulevard zijn er naast woningen ook terrassen, restaurants en winkels te vinden. De boulevard is via kleine woonstraten verbonden met de centrale as van de landtong. In Scheveningen-Haven komt ruimte vrij voor een extra jachthaven. De baai is goed aangesloten op het bestaande stedelijke weefsel en de toegangswegen richting de kust. De Badhuiskade zal als groene promenade doorgetrokken worden en via statige trappen uitkomen op de boulevard.







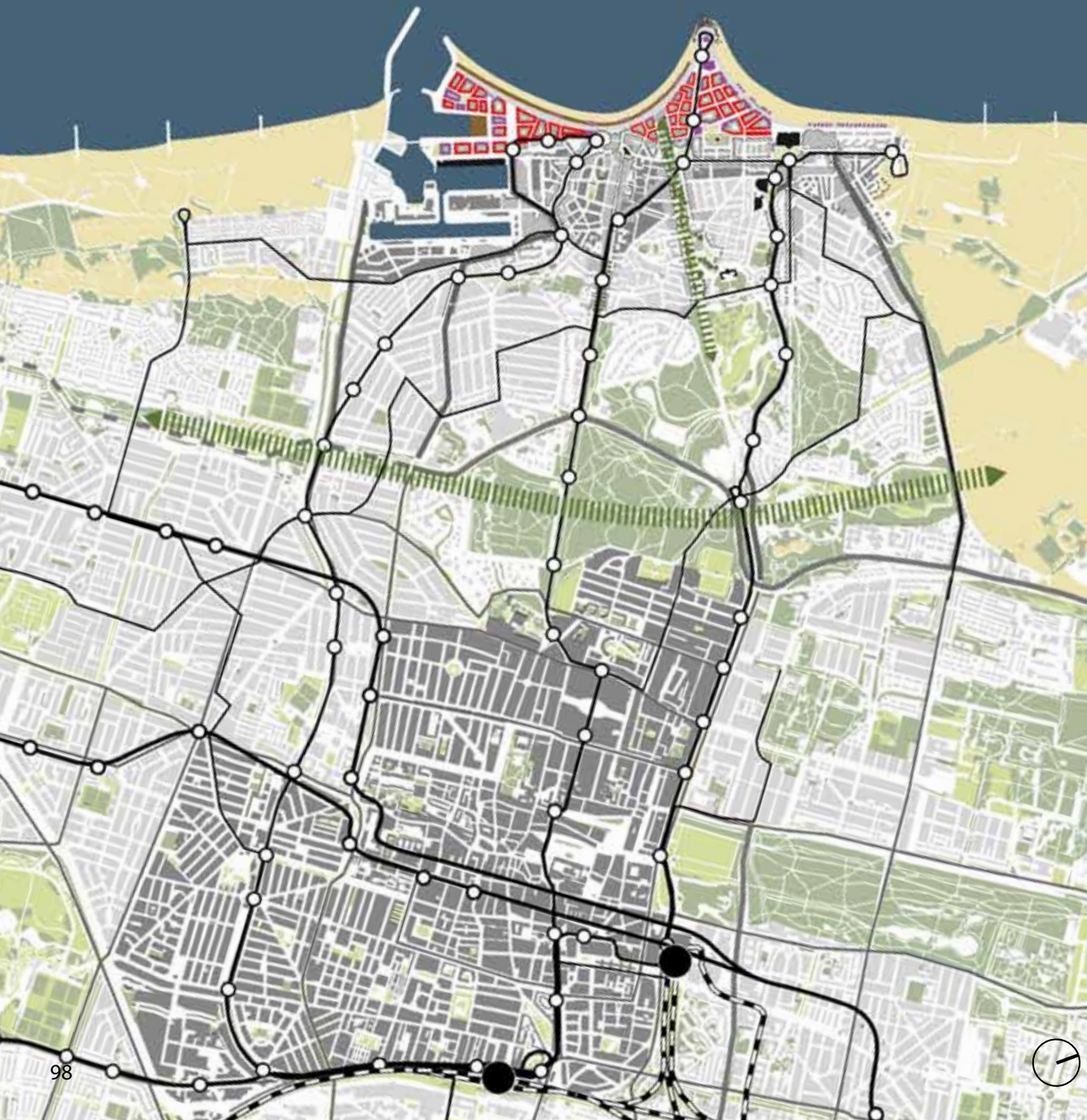
6.4 Functies en bereikbaarheid

Bij de Stad in Zee wordt Scheveningen uitgebreid met een gemengd stedelijk programma met een accent op wonen en recreatie. De tramverbinding wordt doorgetrokken richting de stadsuitbreiding. Door de toevoeging van het woonprogramma, wordt het draagvlak voor het openbaar vervoer vergroot en wordt het gebruik van het openbaar vervoer beter gespreid.

Er is in de baai aan de kant van de haven gekozen voor een gemengd stedelijk programma, zoals ook in de Stad aan Zee te vinden is. Op de landtong is aan de zijde van de baai een ontspannen woonmilieu gecreëerd, met kleine woonstraten en kleinschalige bedrijvigheid en horeca. Op het strand kan gesport, gezwommen en gewandeld worden.

Bij Scheveningen-Bad is er langs de boulevard ruimte voor een sterk recreatief programma, met in de plinten langs de boulevard horeca en bedrijvigheid. Op het strand is ruimte voor strandpaviljoens, om te zonnebaden, sporten en zwemmen.

De Stad in Zee kan verder verdicht worden door te kiezen voor hogere bouwblokken.



Kaart links: De Stad in Zee als tweede centrum van Den Haag.

- Autoverbindingen
- Openbaarvervoersverbindingen
- Ecologische verbinding
- Woonprogramma
- Commercieel programma





Kantoren en commercie

Stad in Zee:
ruimte voor recreatieve functies, winkels, bedrijvigheid en stedelijk programma



Horeca

Stad in Zee:
paviljoens ondergebracht in de bebouwing langs de boulevard en strandpaviljoens



Woningen

Stad in Zee:
+/- 3.500 woningen, bijzonder woonmilieu aan zee



Bijzondere gebouwen

Stad in Zee:
congrescentrum, recreatieve trekkers zoals sea life



Openbare ruimte / strand

Stad in Zee:
boulevard, strand, jachthaven, uitkijkpunt op de kop van de dam, groene promenade

Colofon

Werkboek #1 Atelier Kustkwaliteit 2011

De stad aan zee en de toekomst van de verharde zeewering

Trefwoorden: Waterveiligheid, Scheveningen, stedelijke opgave

Opdrachtgever

Atelier Kustkwaliteit

Projectuitvoering

Dit resultaat is tot stand gekomen door middel van drie atelierbijeenkomsten. De resultaten zijn verwerkt door bureau D.EFAC.TO stedenbouw

Vormgeving

D.EFAC.TO stedenbouw

Kaartmateriaal

D.EFAC.TO stedenbouw

Er is met veel zorg geprobeerd de bronnen van de afbeeldingen te achterhalen. Mocht u menen dat een afbeelding ten onrechte is opgenomen dan kunt u contact opnemen met het Atelier Kustkwaliteit.

Verspreiding van het rapport en overname van gedeelten eruit wordt aangemoedigd, mits voorzien van deugdelijke bronvermelding.



This work is licensed under the Creative Commons Attribution-ShareAlike 3.0 Netherlands License. To view a copy of this license, visit <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/nl/> or send a letter to Creative Commons, 444 Castro Street, Suite 900, Mountain View, California, 94041, USA.

Dit ontwerpend onderzoek is tot stand gekomen in atelierbijeenkomsten waaraan deelgenomen hebben:

Jandirk Hoekstra (Atelier Kustkwaliteit),
 Dorrieth Dijkzeul (Atelier Kustkwaliteit),
 Marten Hillen (Atelier Kustkwaliteit),
 Inge Kerstens (Atelier Kustkwaliteit),
 Gielijn Blom (Gemeente Den Haag; stedenbouw),
 Enno Ebels (Gemeente Den Haag; stedenbouw),
 Sjoerd van Gerven (gemeente Den Haag; stedenbouw),
 Arno Segeren (Gemeente Den Haag; economie),
 Marcel Wijermans (Gemeente Den Haag; planologie),
 Niels Al (gemeente Den Haag; planologie),
 Erik Pasveer (Gemeente Den Haag),
 Hettie Berendsen (Gemeente Den Haag),
 Kees de Leeuw (Gemeente Den Haag),
 Oswald Lagendijk (Deltares),
 Harry Schelfhout (Deltares),

Joost Stronkhorst (Deltares),
 Jan Mulder (Deltares),
 Frans van den Berg (Deltares).
 Marcel Stive (TU Delft),
 Eveline Brandes (TU Delft),
 Ekki Kreutzberger (TU Delft),
 Bas Jonkman (TU Delft),
 Eric Luiten (TU Delft),
 Maurits de Hoog (TU Delft),
 Anne Loes Nillesen (D.EFAC.TO stedenbouw),
 Tijl Hekking (D.EFAC.TO stedenbouw),
 Arjan de Nooijer (D.EFAC.TO stedenbouw),
 Hans Heupink (provincie Zuid-Holland),
 Arjan vd Lindeloof (provincie Zuid-Holland),
 Hans Balfort (Ministerie van Infrastructuur en Milieu),

Emmy Bolsius (Ministerie van Infrastructuur en Milieu),
 Herman Krans (Ministerie van Verkeer en Waterstraat),
 Marius Schwarz (Ministerie van Verkeer en Waterstraat),
 Anouk Distelbrink (Gemeente Noordwijk),
 Jeroen Riedijk (Hoogheemraadschap Delfland)
 Yigall Schilp (Deltaprogramma Kust),
 Herman Bode (Deltaprogramma Kust)
 Els Bet (Els Bet Stedenbouwkundige)
 Hermine Erenstein (Gemeente Katwijk)
 Jaqueline Heerema (Satelietgroep)
 Mirjam Verrijdt (Student Academie van Bouwkunst)
 Stefan van der Stee (Strand Nederland)
 Andries Mikken (Satelietgroep)