The image is a detailed architectural site plan for the Scheveningen Haven - Noordelijk Havenhoofd area. It features a mix of architectural drawings, including building footprints, walls, and stairs, overlaid on a topographic map with yellow contour lines. A large blue area on the left side of the plan represents the harbor or water. The text 'Beeldkwaliteitplan' is prominently displayed in the center, with 'Scheveningen Haven - Noordelijk Havenhoofd' below it. The date 'juni 2016' is located in the lower right quadrant. At the bottom, the logos for 'Ingenieursbureau Den Haag' and 'urbis bureau voor stadsontwerp' are visible.

# Beeldkwaliteitplan

## Scheveningen Haven - Noordelijk Havenhoofd

juni 2016

Ingenieursbureau Den Haag



**urbis**

bureau voor stadsontwerp

## Colofon

Dit beeldkwaliteitplan is gemaakt in opdracht van de Gemeente Den Haag

Dit product is vervaardigd door:

Gemeente Den Haag:  
Eit Hasker

Urbis, bureau voor stadsontwerp:  
Donald Lambert en Pauline Bron

Ingenieursbureau Den Haag:  
Klaas Hilverda en Frank den Boer

KCAP Rotterdam:  
Irma van Oort en Riikka Tuomisto

**urbis**  
bureau voor stadsontwerp



Ingenieursbureau Den Haag

**KCAP**  
KCAPArchitects&Planners

## 1. Inleiding

Leeswijzer

## 2. Kaders:

- Stedenbouwkundig plan Scheveningen Haven (2012)
- Businesscase Viscluster
- Sportstrand en Beach city
- Beeldkwaliteitplan Scheveningen Haven (2013)
- Cultuurhistorische waardering Visafslaggebouw

## 3. Algemene Beeldkwaliteitregels:

- Kleurenpalet en materiaalgebruik
- Indeling deelgebieden
- Samenhang van blokken en panden
- Hoogteverloop

## 4. Beeldkwaliteitregels per Deelgebied:

### 4.1 Havenhoofden

- beschrijving
- regels

### 4.2 Vis-bedrijven

- beschrijving
- regels

### 4.3 Boulevard

- beschrijving
- regels

## 5. Beeldkwaliteitregels Totaalkaart

## 6. Beeldkwaliteit Openbare ruimte

### 6.1 Sferen openbare ruimte

### 6.2 Verkeer en parkeren

### 6.3 Routes voetgangers

### 6.4 Routes hulpdiensten en laden/lossen

### 6.5 Hoogtes

### 6.6 Profielen

# 1. Inleiding

Dit boekwerk bevat de beeldkwaliteitsregels voor het plan Scheveningen Haven - Noordelijk Havenhoofd en is een nadere uitwerking van het vastgestelde stedenbouwkundig plan Scheveningen Haven (d.d. 17 februari 2012), de door de vissector en VolkerWessels opgestelde business-case voor het Noordelijk Havenhoofd (mei 2013) en bestemmingsplan Scheveningen Haven (d.d. 28 november 2013).

Het beeldkwaliteitplan Noordelijk Havenhoofd dient als toetsingskader voor de voorgenomen ontwikkeling naar initiatief van de Vissector en VolkerWessels. Het document zal dienen als uitwerking binnen de Haagse welstandsnota en kan worden toegevoegd aan het Beeldkwaliteitplan Scheveningen Haven van september 2013.

Het Beeldkwaliteitplan Noordelijk Havenhoofd is opgesteld door Urbis en het Ingenieursbureau Den Haag in opdracht van de gemeente Den Haag, in nauw overleg met vertegenwoordigers van de vissector, VolkerWessels en KCAP architects & planners.

De beeldkwaliteitsregels/intenties met hun bijbehorende kaarten vormen samen het beeldkwaliteitplan (BKP). Hierin worden randvoorwaarden vastgelegd voor de ruimtelijke kwaliteit van de bebouwing en het openbaar gebied. Het handelt om rooilijnzones, parcellering, afstemming van kleuren en materialen tussen gebouwen onderling en het wensbeeld/ambitie-niveau van de architectuur.

Het voorontwerp van de openbare ruimte is onderdeel van het BKP, zodat al in een vroeg stadium het kwaliteitsniveau afleesbaar is, en de afstemming tussen gebouwd en onbebouwd mogelijk is.

Het Noordelijk Havenhoofd bestaat uit het gebied tussen de Vissershavenweg, de Eerste Haven, de havenmond en het strand. De aanpassingen aan de boulevard en de omgeving van Beach City vallen eveneens binnen het kader van het beeldkwaliteitplan.

De gemeente heeft een kwaliteitsteam opgericht om de beeldkwaliteitsregels en intenties te borgen in het planvormingsproces in Scheveningen Haven, inclusief het Noordelijk Havenhoofd. Het kwaliteitsteam toetst op de ruimtelijke samenhang binnen deelgebieden en de afstemming tussen deelgebieden. Zowel met betrekking tot bebouwing, de overgang tussen openbare ruimte en privaat gebied, en de inrichting van de openbare ruimte. De selectie van architecten gebeurt in overleg met het kwaliteitsteam op basis van inhoudelijke criteria.

## Leeswijzer:

Allereerst begint dit document met de vastgestelde plankaart en de uitwerking daarvan in de nieuwe ruimtelijke plankaart, die als achterliggende mogelijke uitwerking dient. Vervolgens wordt het plangebied in samenhangende ruimtelijke onderdelen, deelgebieden, verdeeld. Deze indeling vormt de kapstok voor de indeling van dit boekwerk.

Wat de beeldkwaliteitsregels betreft, onderscheiden we de algemene beeldkwaliteitsregels, die voor het plangebied als totaal gelden en de regels die per deelgebied of per onderdeel van een deelgebied gelden. Onder de algemene regels valt bijvoorbeeld het kleurenpalet van Scheveningen Haven, die op grotere schaal afstemming heeft met de kleuren van de boulevard en een overgangszone heeft naar de stad aan de Houtrustzijde. Ook worden types materiaal aangegeven die kunnen worden toegepast. Dit is echter ruimer omschreven dan de kleuren, omdat het hier meer om een kwalitatieve toetsing gaat waaraan de voorgestelde materialen moeten voldoen. De regels per deelgebied komen in hoofdstuk 4 aan bod. Er wordt onderscheid gemaakt naar beeldregieregels, intenties en beschrijvingen. De beeldregieregels zijn vast omschreven en toetsbaar, maar betreffen vooral de hoofdlijnen, posities, opbouw en oriëntatie. De intenties geven vooral bedoelingen weer en kunnen in het planproces verder geïnterpreteerd worden door de betrokkenen (ontwerpers en begeleiders). Op deze wijze wordt het plan niet dichtgetimmerd en blijft er ruimte voor initiatieven, die niet vooraf kunnen worden voorspeld, zonder dat de regie over de essentie van de beeldkwaliteit verslapt.

## 2. Kaders

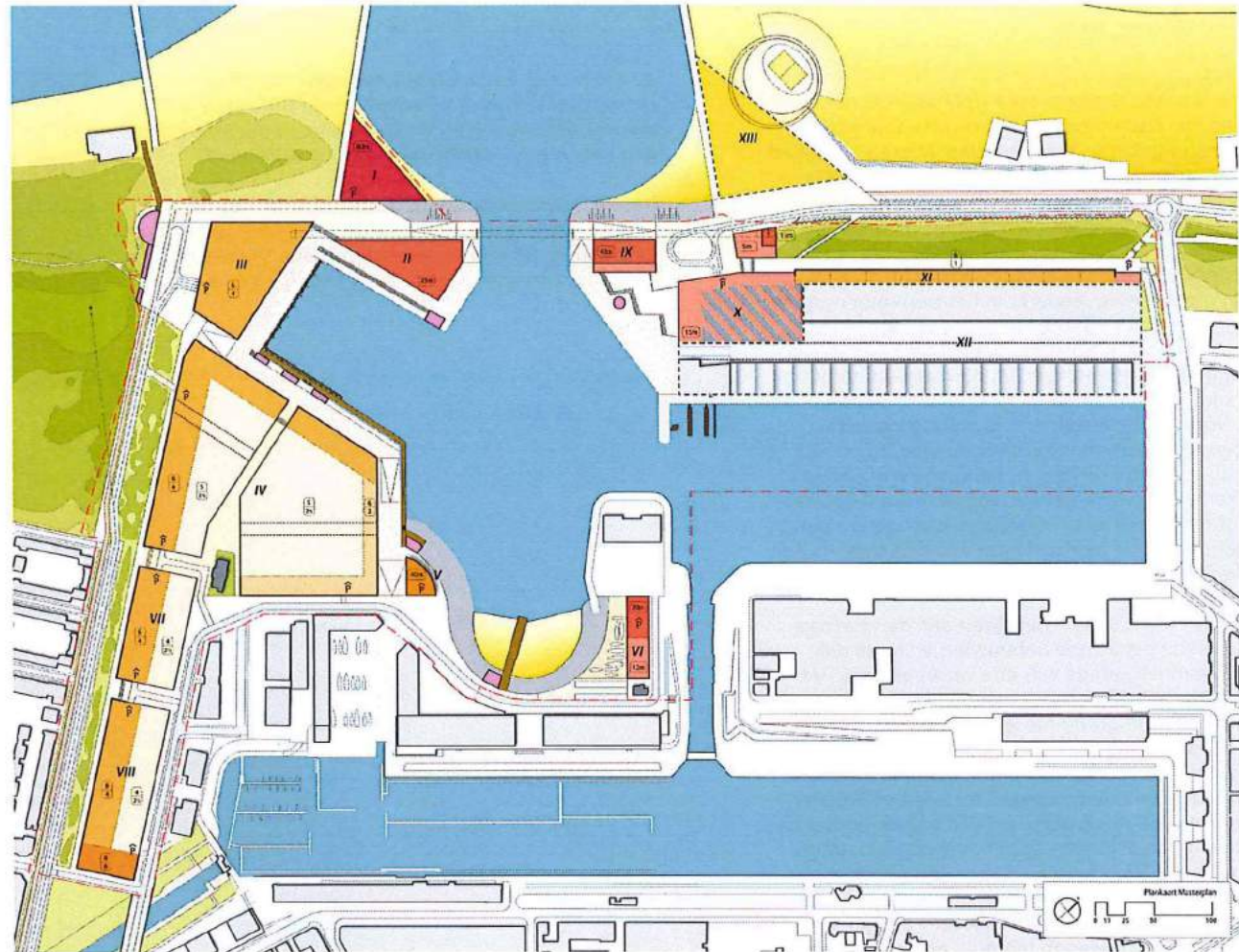
### Stedenbouwkundig plan Scheveningen Haven (2012)

In 2012 heeft de gemeente Den Haag het stedenbouwkundig plan Scheveningen Haven vastgesteld. Dit betreft een plan voor de beide zijden van de havenmond, vanaf de visafslag tot en met het oude Norfolkterrein. Het plan doet uitspraak over de te volgen stedenbouwkundige hoofdstructuur, neergelegd in richtlijnen voor de openbare en private domeinen. Er wordt een duidelijke uitspraak gedaan over de toekomstige stadsplattegrond van Scheveningen Haven.

Doelstelling van het stedenbouwkundige plan is om Scheveningen Haven te versterken als authentiek centrum met een mix van visserij, watersport, horeca, voorzieningen en wonen. Het gebied ontwikkelt zich tot een stoer, levendig en stedelijk woon- en werkmilieu. Daarbij blijft de haven, inclusief de Derde, een gebied in bedrijf. Voor het Noordelijk Havenhoofd ligt het accent op het versterken van de viscluster, aangevuld met toeristisch programma (hotel, recreatieappartementen), vishoreca, voorzieningen, parkeergarage en aan de zeezijde sportfaciliteiten en sportretail. Op het strand worden rond het beachstadion de mogelijkheden voor strand- en watersport verder uitgebouwd.

Voor het Noordelijk Havenhoofd geeft het Stedenbouwkundig plan aan:

- uitbreiding bedrijfsruimte vissector
- driesterren hotel bij het Adriaan Maasplein
- parkeergarage tussen bedrijfsbebouwing en dijk
- scheiding bedrijfsmatig verkeer en toeristisch verkeer, geen doorgaande route meer via de Visafslagweg
- optioneel toeristisch programma op het dak van de parkeergarage, aan verhoogde wandelboulevard over de dijk



## Businesscase Viscluster

Op uitnodiging van de gemeente Den Haag heeft de Viscluster een businesscase opgesteld voor de herontwikkeling en uitbreiding van het NHH te Scheveningen. Daarbij was ontwikkelaar VolkerWessels Vastgoed (VWV) samenwerkingspartner voor de vissector. Onderdeel van de businesscase was een stedenbouwkundige visie, opgesteld door KCAP Architects & Planners. Deze visie is vertrekpunt voor het beeldkwaliteitplan. De ruimtelijke en programmatische inzichten uit de visie zijn grotendeels verwerkt in het bestemmingsplan Scheveningen Haven (2013).

De belangrijkste kenmerken van de visie voor de Viscluster zijn:

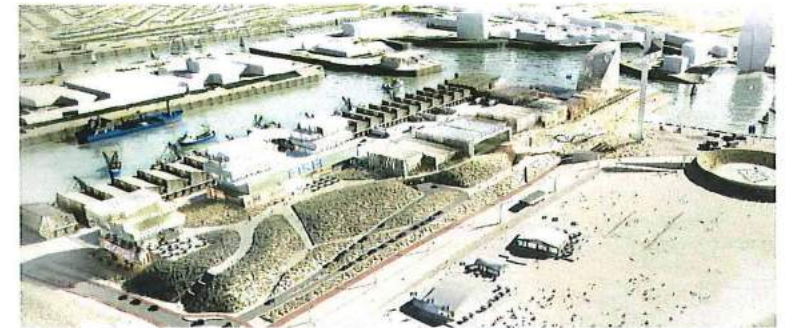
Op het Noordelijk Havenhoofd wordt de viscluster aan weerszijden van de Visafslagweg vernieuwd. Dit draagt bij aan een efficiëntere bedrijfsvoering bij het verwerken van grotere aanvoervolumes. De visserijsector krijgt meer ruimte, de visafslag wordt gerenoveerd en uitgebreid en de aanlegsteiger van de Eerste Haven wordt verbreed en opgeknapt.

Aan de achterkant van de bedrijven aan de Visafslagweg, tussen de bestaande bebouwing en in de dijk, komt een parkeergarage van drie verdiepingen. Het dak daarvan sluit qua hoogte aan op de kruin van de bestaande dijk. De grond die vrijkomt bij de realisatie van de garage wordt gebruikt voor het verbreden en verduinen van het talud. Om dit mogelijk te maken wordt het deel van de boulevard tot aan het fietspad heringericht. Net als op andere delen van de boulevard krijgt de auto daarbij een eigen hoogteniveau, losgehouden van het verblijfsgebied voor voetgangers.

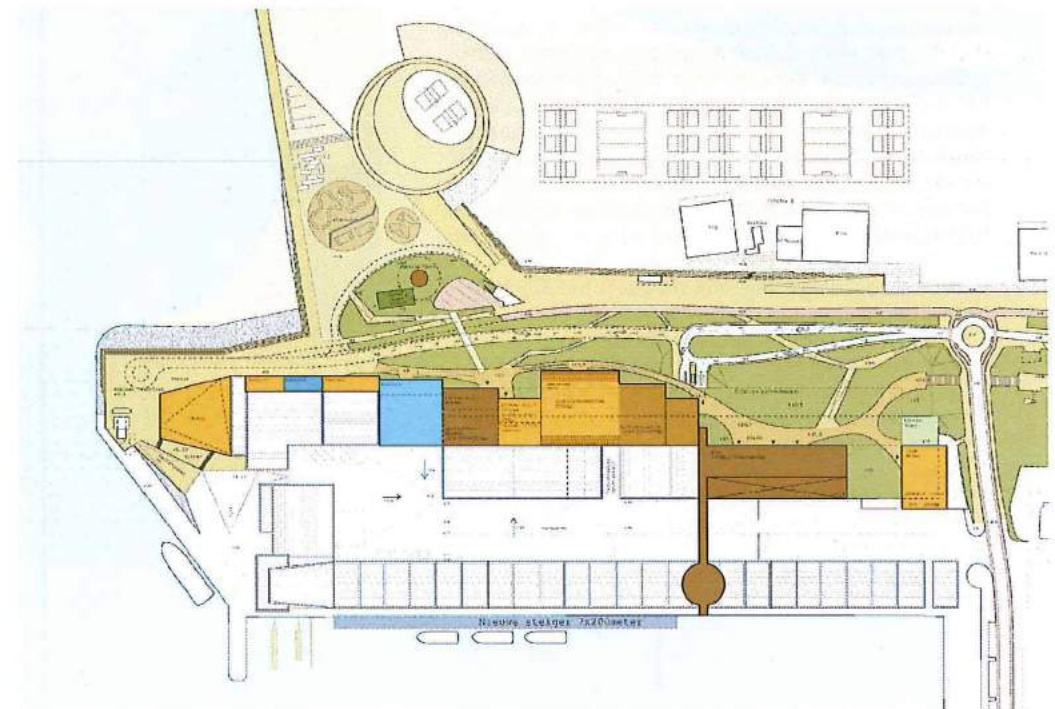
Over het duin wordt een duinboulevard aangelegd voor voetgangers. Bovenop het duin en het dakhoudniveau van de garage is een gemengd toeristisch-recreatief programma voorzien met een sterke oriëntatie op de boulevard, het strand en de zee. Voorzien zijn onder meer vishoreca, de publiekstrekker "FISH", hotelappartementen (recreatiewoningen), sportfaciliteiten

en sportretail. Een markant driesterrenhotel vormt een stedenbouwkundig accent bij de havenmond. De nieuwe bebouwing vormt een zeefront dat Scheveningen Haven een gezicht geeft aan de boulevard.

Net als in het stedenbouwkundig plan (2012) worden bedrijfsmatig verkeer en toeristisch verkeer van elkaar gescheiden. De visafslagweg wordt een interne bedrijfsstraat en verliest zijn doorgaande functie.



Uit: Businessplan herontwikkeling Noordelijk Havenhoofd Scheveningen (2013)



Uit: Businessplan herontwikkeling Noordelijk Havenhoofd Scheveningen (2013), Stedenbouwkundige studie KCAP

## Sportstrand en Beach City

In het stedenbouwkundig plan Scheveningen Haven is de locatie van het tijdelijke parkeerterrein en de omgeving van het Beach Stadion aangeduid als Beach City. Het strand van Den Haag is een unieke locatie met een belangrijk economische, recreatieve en sportieve functie. Den Haag wil zich nationaal en internationaal onderscheiden door te investeren in strand- en watersporten. Den Haag beschikt sinds 2007 over een modulair beach stadion. Ook het omringende strand (van Haven tot aan de Vuurtoren) is aangewezen en geschikt gemaakt als sportstrand.

Het beach stadion is een specifieke aanvulling op de sportvoorzieningen voor strandporten. Het gaat om een stadion met een basiscapaciteit van 3.000 toeschouwers met bijhorende basisvoorzieningen aan kleedkamers, organisatieruimte, toiletten en wasruimten. Naast sportevenementen wordt ook ruimte geboden aan evenementen in brede zin, waaronder cultuur, meetings, conventions en commerciële events. In huidige vorm wordt het stadion gedurende 5 maanden per jaar geëxploiteerd, met 2,5 tot 4 exploitatiedagen per week.

Na het aflopen van de tijdelijke vergunning voor het parkeerterrein op het strand bij de noordelijke havenarm ontstaat ruimte voor de doorontwikkeling van het sportstrand tot Beach City. In overleg met betrokken partijen wordt nagedacht over de uitwerking hiervan. Gedacht kan worden aan bijvoorbeeld het toevoegen van faciliteiten voor de strandporten, met een onderscheid in permanente elementen en flexibele (seizoensgebonden) elementen. Beach City valt buiten het plangebied van Beeldkwaliteitplan Noordelijk Havenhoofd maar stelt wel eisen aan de verkeersstructuur en de inrichting van de aangrenzende openbare ruimte.

Uitgangspunten voor de aansluiting op het (huidige) Beach Stadion en (toekomstige) Beach City zijn:

### Bezoekersaantallen

- 35.000 – 40.000 bezoekers van het beach stadion als sportaccommodatie
- circa 7.500 bezoekers per jaar van culturele voorstellingen (5-10 voorstellingen op jaarbasis)
- maximaal 33.500 bezoekers per jaar van commerciële evenementen (20-25 dagen op jaarbasis)

### Bereikbaarheid

- Het beach stadion moet bereikbaar zijn voor zwaar vrachtverkeer. In de eerste plaats voor de opbouw, ombouw en afbouw. In april gedurende 6 weken, in juli dagelijks gedurende 1 week, in oktober dagelijks gedurende 4 weken. Ook voor de opbouw van evenementen dient het beach stadion bereikbaar zijn voor vrachtverkeer verkeersklasse 40 en grote media-trucks.
- Uitgangspunt is dat het beach stadion in de toekomstige situatie (na het afsluiten van de Visafslagweg) voor op- en afbouwen van stadion en evenementen via de boulevard wordt ontsloten.
- Bij evenementen dient het beach stadion via minimaal twee aanrijroutes bereikbaar te zijn voor de hulpdiensten. Dit betekent dat hulpdiensten naast de aanrijroute via de Boulevard ook gebruik moeten kunnen maken van de route via Visafslagweg en Adriaan Maasplein.
- Daarnaast dient het beach stadion bereikbaar te zijn voor dagelijkse bevoorrading, net als de overige voorzieningen aan de boulevard. Hierbij gaat het om personenvervoer en vrachtwagens.
- Bezoekers en sporters; bezoekers en sporters dient uiteraard goed toegankelijk te zijn voor bezoekers en gebruikers, met voldoende parkeerplaatsen van auto's en fietsen in de nabijheid van het sportstrand. Er dient rekening te worden gehouden met de bereikbaarheid van minder validen.

### Nutsvoorzieningen

- het stadion en accommodaties moet worden aangesloten op water, elektra en riolering. Dit gebeurt nu via de bestaande parkeerplaats en dient in het nieuwe ontwerp te worden meegenomen.

### Flexibel gebruik buitenruimte

- ten aanzien van de organisatie van evenementen is er behoefte aan flexibel te gebruiken verhard terrein in de buitenruimte; dat gebruikt kan worden als evenemententerrein. Denk daarbij aan plaats voor een mediacentrum, ontvangst van VIPS, etc. Ook is er tijdens de opbouw- en afbouwperiode en bij evenementen verhard terrein nodig voor de opslag van materialen, plaatsing van een kraan.



## Beeldkwaliteitplan Scheveningen Haven (2013)

Het Beeldkwaliteitplan (BKP), opgesteld door bureau Urbis in opdracht van de gemeente, heeft betrekking op het gebied aan de zuidzijde van de Havenmond tot en met Norfolk. In dit document worden algemene kenmerken beschreven die gelden voor het hele ontwikkelgebied Scheveningen Haven. Daarnaast is er een kleurenpalet gedefinieerd voor Scheveningen Haven dat ook van toepassing is op het Noordelijk Havenhoofd.

### Algemene kenmerken voor ontwikkelgebied Scheveningen Haven

Kust- én havensfeer zijn leidende begrippen bij de nieuwe ontwikkeling in Scheveningen Haven. Er zijn twee hoofddoelen bij het sturen op beeldkwaliteit en inrichting openbare ruimte in Scheveningen Haven:

#### *Versterking van de identiteit van Scheveningen Haven als geheel*

De nieuwe stedelijke ontwikkelingen versterken het profiel en karakter van Scheveningen Haven, zodat Haven binnen de Scheveningse Kuststrook een onderscheidend én aanvullend gebied blijft ten opzichte van Scheveningen Dorp en -Bad. De nieuwe ontwikkeling sluit aan op het havenkarakter en benut optimaal de maritieme en recreatieve ligging.

#### *Versterking van de samenhang met de Scheveningse Kuststrook*

Inzet van de ontwikkeling in Scheveningen Haven is dat het gebied echt onderdeel wordt van de Scheveningse Kuststrook. Een goede aansluiting op de boulevardzone is daarvoor cruciaal. Dit is een belangrijke opgave voor de ontwikkeling op het Noordelijk Havenhoofd. De vernieuwde boulevard is de belangrijkste verbindende schakel tussen Scheveningen Haven, -Dorp en -Bad. De boulevard geeft de drie gebieden een adres aan zee en de belangrijkste loopstromen lopen erlangs. De identiteit van de kustzone wordt versterkt door te sturen op kleur- en materiaalgebruik. Hiervoor is een kleurenpalet gedefinieerd (zie hoofdstuk 3).

### Ontwerpprincipes Noordelijk Havenhoofd

Op basis van de algemene principes van beeldkwaliteitplan Scheveningen Haven, bestemmingsplan Scheveningen Haven (toelichting), Kadernota Openbare Ruimte en Handboek Openbare Ruimte gelden voor het Noordelijk Havenhoofd de volgende algemene ontwerpprincipes:

#### *hoofddopzet*

- havenbekken (eerste haven, havenmond), kades en boulevard zijn in dit gebied de ruimtelijke dragers, het zijn openbare ruimten die van belang zijn op stedelijke schaal. Nieuwe bebouwing is georiënteerd op deze ruimtelijke dragers en erop afgestemd in schaal en uitstraling.
- ruimtelijke samenhang over de havenmond: door het doorzetten van de boulevard naar het ZHH en door architectonische samenhang tussen specials op NHH en ZHH (familie).
- onderscheid tussen bedrijfsmatige sfeer en toeristische sfeer.
- versterken continuïteit boulevardzone, door herinrichting openbare ruimte, aanpassing talud en door toevoegen van zeefront op het NHH.
- veel architectonische variatie door parcellering en geleding, samenhang door kleurenpalet (passend bij de haven en boulevard).

#### *typologie*

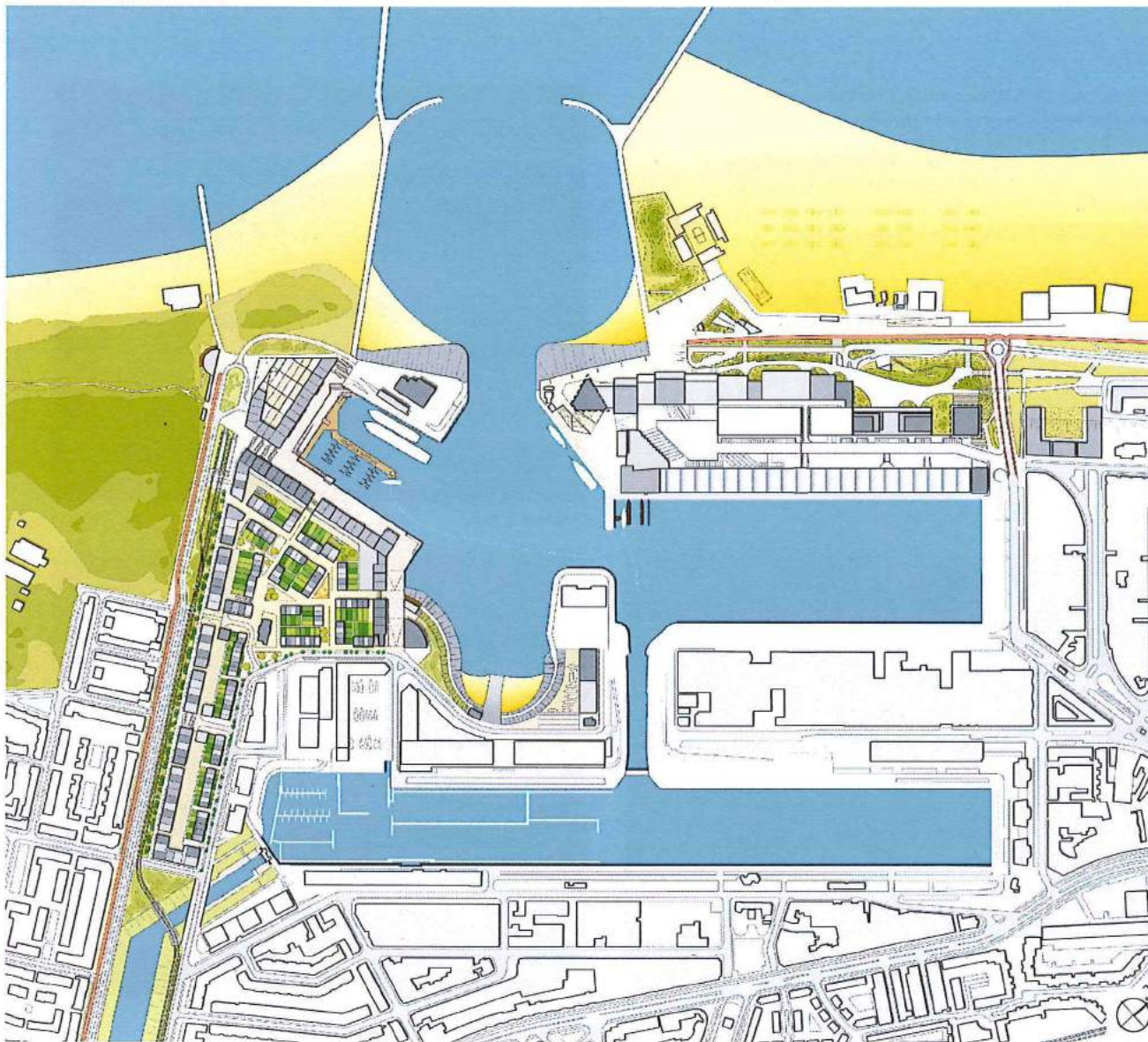
- specifieke typologie, passend bij haven en kust:
  - kades: heldere grote blokken met stoere uitstraling
  - havenhoofden: special, bijzondere bebouwing met alzijdig karakter
  - boulevard: reeks van grotere gebouwen. Zoveel mogelijk licht en open, kleine sprongen voor- en achterwaarts. Continue beeld, publieke functies in de plinten.
  - visafslagweg: pandsgewijze bedrijfsbebouwing, de hoeken bij de vissershavenweg worden alzijdig ontworpen
- variatie in korrelgrootte: grotere gebouwen aan de boulevard en kades.
- sterke oriëntatie van gebouwen op de openbare ruimte: onder andere door herkenbare entrees.

#### *architectonische uitwerking*

- de architectuur is stoer en robuust aan de kades, licht en open aan de boulevard, functioneel en gevarieerd aan de Visafslagweg (afzonderlijke panden)
- aan de boulevard is kustarchitectuur een thema; hierbij horen een lichte en open uitstraling, inspeelen op uitzicht, goed ontworpen buitenruimtes en terrassen
- duurzame en weerbare materialen (bestendig tegen zee en zout!), die mooi verouderen
- kleurenpalet met lichte tinten, passend bij het zee-licht en bij de kleuren op en rond de boulevard (zie ook volgend hoofdstuk).

#### *verkeer en parkeren*

- grote publieke parkeergarage met circa 1000 parkeerplaatsen, inclusief de strandparkeerplaatsen die verdwijnen bij het opheffen van het tijdelijke parkeerterrein op het strand naast de noordelijke havenarm.
- aan de visafslagweg mogelijk parkeerplaatsen in de openbare ruimte, voor kortdurend betaald parkeren
- scheiding toeristisch en bedrijfsmatig verkeer; geen doorgaande route tussen visafslagweg en boulevard (m.u.v. hulpdiensten). Het tweede deel van de visafslagweg is alleen bestemd voor bedrijfsverkeer.
- beach city, gebied rond het beach stadion en strandpaviljoens dienen via de boulevard bereikbaar te blijven voor expeditieverkeer
- het fietsparkeren dient te worden opgelost/opgenomen in het betreffende kavel die de vraag oproept. Hiernaast worden fietsvoorzieningen gebouwd voor de algemene vraag / recreatieve behoefte (bijvoorbeeld Biesieklette)



Ruimtelijke plankaart  
 Bovenstaande kaart geeft ter inspiratie een ruimtelijk beeld van het plan in totaal. In de beeldkwaliteitregels (hfst. 4 en 5) en het hoofdstuk 6 openbare ruimte wordt de mogelijke uitwerking nader toegelicht.

#### *openbare ruimte*

- inrichtingsniveau van de openbare ruimte in Scheveningen Haven is Hofstadkwaliteit
- doorzetten van de ontwerpprincipes van de Morales Boulevard richting de havenmond: samenhang in niveaunderschillen, krommingen, verlichting, materialisering en kleurgebruik
- inrichting openbaar gebied dient te voldoen aan het Handboek Openbare Ruimte
- mogelijkheid tot rondlopen, geen doodlopende voetgangersroutes
- functioneel en veilig profiel voor de Visafslagweg
- robuuste inrichting en materialisering kades
- contact met water bij de kade en opstaptelek pont aan het Adriaan Maasplein
- 'place-making' bij hoogteverschillen op cruciale plekken: royale trappartijen
- kustbeplanting bij vergroenen duin (helmgras)
- zichtbare open afvoer van regenwater naar havenbekken

#### *Waterrobuust bouwen*

Scheveningen Haven en het Noordelijk Havenhoofd liggen buitendijks. Om het risico op wateroverlast te beperken hebben Hoogheemraadschap van Delfland, Rijkswaterstaat, provincie Zuid Holland afspraken gemaakt om risico op wateroverlast te beperken:

- op het Noordelijk Havenhoofd (waar geen sprake is van woonfuncties) geldt een minimale aanleghoogte van 4,2 meter boven NAP
- de entree naar een parkeergarage ligt minimaal op 4,5 meter boven NAP

## Cultuurhistorische waardering Visafslaggebouw

De Eerste Haven wordt gedomineerd door de uit 1962-1964 daterende Visafslag naar ontwerp van architect Sjoerd Schamhart. Het gebouw is in hoge mate beeldbepalend vanwege zijn enorme lengte van bijna 400 meter, bijna even lang als het landhoofd waarop het gebouwd is en waarmee de haven visueel van het strand wordt gescheiden. Door het brede front langs het water is het gebouw optimaal gesitueerd om grote hoeveelheden vis tegelijk te lossen, te veilen en over land te distribueren. Het gebouw heeft een heldere functioneel ruimtelijke samenhang met de infrastructuur van aan- en afvoer (over water en over land). Aan landzijde is er een laadperron boven straatniveau, aan de havenzijde een kade. Het gebouw is op betonnen palen uitgebouwd in de haven.

De in staal en beton opgetrokken afslag bestaat uit een administratiegebouw en een 354 meter lange afslaghal. Karakteristiek voor deze enorme hal zijn de 23 sheddaken met ieder een breedte van 15 meter. De kop aan de zuidkant is afwijkend van vorm, meer alzijdig zowel de haven als de havenmond overziend.

De Visafslag bezit hoge cultuurhistorische waarde vanwege haar functionele karakter, robuuste vormgeving en markante situering in de voor de wederopbouwperiode kenmerkende architectuur. Kenmerkend is het onderbrengen van opslag, afslag en bedrijfsfuncties onder één dak. Het gebouw staat symbool voor de naoorlogse schaalvergroting van de zeevisserij. Opvallend is hoe de architect een primair functioneel bedoeld gebouw toch ook een esthetische kwaliteit heeft weten te geven. Een goed voorbeeld hiervan is de ritmiek van de sheddaken die van elkaar gescheiden zijn door witte v-vormige, uit de gevel stekende, betonnen goten. Een tweede voorbeeld is het dak van het bedrijfsgebouw in de vorm van v-vormige liggers die een golfpatroon suggereren.

De minister van OC&W heeft dan ook het voornemen kenbaar gemaakt om op korte termijn de Visafslag in te schrijven in het register van rijksmonumenten. Bij de ontwikkeling van het Noordelijk Havenhoofd wordt uitgegaan van behoud van de Visafslag waarbij transformatie mogelijk is mits de bijzondere karakteristieken van het gebouw worden gerespecteerd en versterkt.



Eerste Haven met Visafslag, gezien vanaf vuurtoren in 1973



Visafslag in 1965



Havenkantoor visafslag in 1970

### 3. Algemene beeldkwaliteitregels

Het Beeldkwaliteitplan Noordelijk Havenhoofd stuurt op beeldsamenhang op drie niveaus:

- Samenhang voor de gehele Boulevardzone door beeldregels over kleuren en materialen
- Samenhang op het niveau deelgebieden, er worden drie deelgebieden onderscheiden met elk eigen beeldregels
- Samenhang binnen de deelgebieden, door herkenbare blokgroottes en sterke afstemming van percelen binnen de blokken.

#### Kleurenpalet en materiaalgebruik

Rondom het plangebied liggen een paar grote stedelijke eenheden: de boulevard en de buurten aan het zuidelijk deel van de haven, Duindorp, Haven en verderop het Statenviertel. Een belangrijk ruimtelijk uitgangspunt van het stedenbouwkundig plan Scheveningen Haven was, dat de sfeer van de boulevard wordt doorgetrokken over de havenhoofden heen, in de richting van het gebied rond de Derde Haven. Het wonen op het duin (Scheveningen) slaat over naar het wonen achter de duinen (Haags) op dit punt. Dit zal worden ondersteund door kleuren. Aan de hand

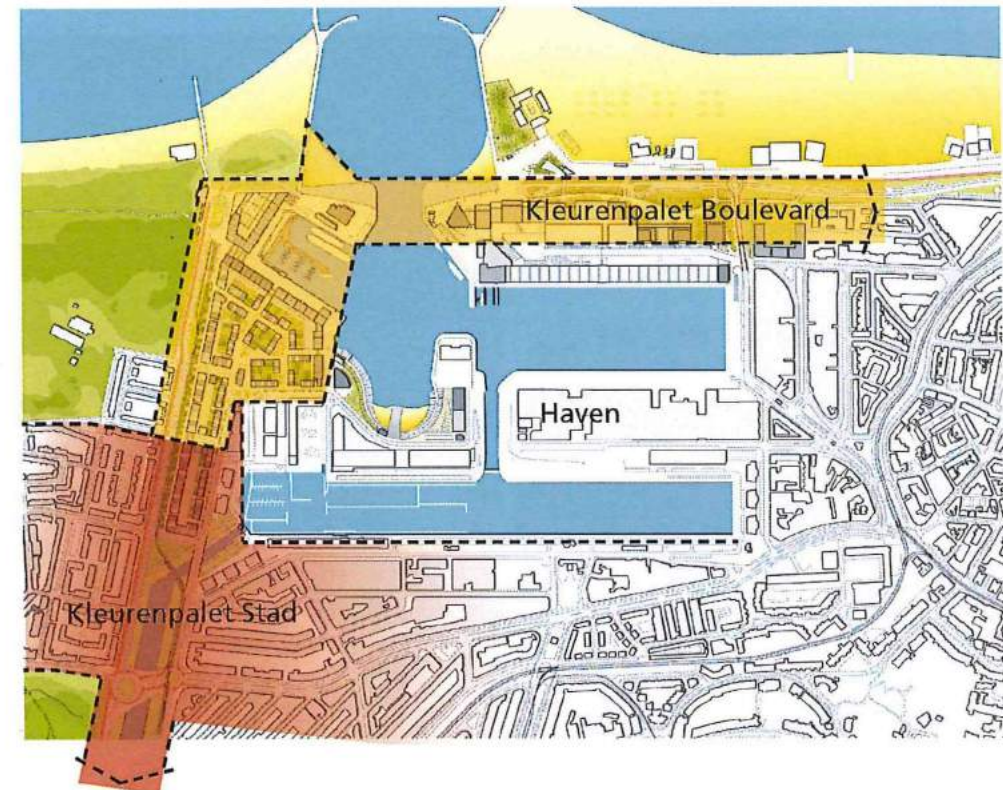


Kleurenpalet Boulevard;

lichte kleuren baksteen, natuursteen, beton, witte accenten



Kleurenpalet Boulevard



van het gerealiseerde boulevardontwerp en de aanliggende bestaande bebouwing is in Beeldkwaliteitplan Scheveningen Haven een kleurenpalet gedefinieerd. Karakteristiek voor de boulevardzone zijn de overheersende lichte kleuren geel, betongrijs, glas en de vele witte accenten. Deze kleuren vormen de basis van het kleurenpalet dat via het noordelijk havenhoofd dient te worden doorgezet verder in het plangebied.

**Algemene beeldregels kleurgebruik**

Het kleurenpalet voor Scheveningen Haven en Noordelijk Havenhoofd is gedefinieerd in de NCS codering. De

gekozen kleurgroepen zijn Y, Y40R, R90B en de grijze tinten N. Per kleurgroep is aangegeven wat de uiterste waarden zijn. Daarbij staan de eerste 2 cijfers voor de mate van vergrijzing, en de laatste 2 cijfers staan voor de kleurintensiteit. Onderstaande kleurenpaletten laten de bandbreedte zien.

Accenten kunnen een donkerder tint krijgen of een geheel afwijkende kleur. Deze kleuren zijn niet vastgelegd maar worden vanzelfsprekend wel beoordeeld. Accentkleuren komen maximaal voor 15% (van het geheel aan gevelwand) voor.

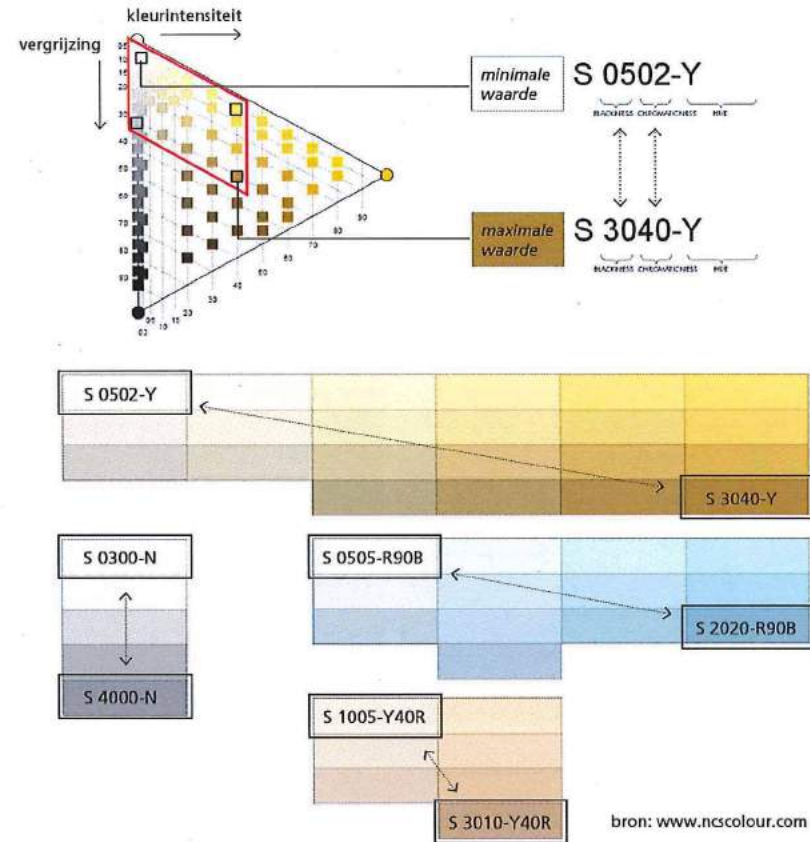
**Algemene beeldregels materiaalgebruik**

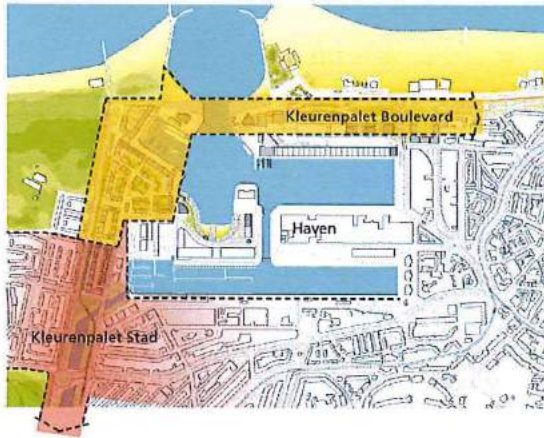
Door het ruwe klimaat aan zee en het zout kunnen niet alle materialen worden toegepast. Alleen duurzame/weerbare materialen zijn toegestaan. De materialen zullen worden getoetst op de wens naar een "rijke" veroudering. Te denken valt aan: lichte baksteen, beton, glas, tegels, metaalplaat, natuursteen en staal.



Voorbeeld

Materialen





## Indeling deelgebieden

Aansluitend op Beeldkwaliteitplan Scheveningen Haven (van 30 september 2013), interpretatie van de voorstellen van het Viscluster en VolkerWessels en lopende planvorming voor het havengebied, wordt op het Noordelijk havenhoofd onderscheid gemaakt in 3 deelgebieden:

### 1. Havenhoofden en Adriaan Maasplein

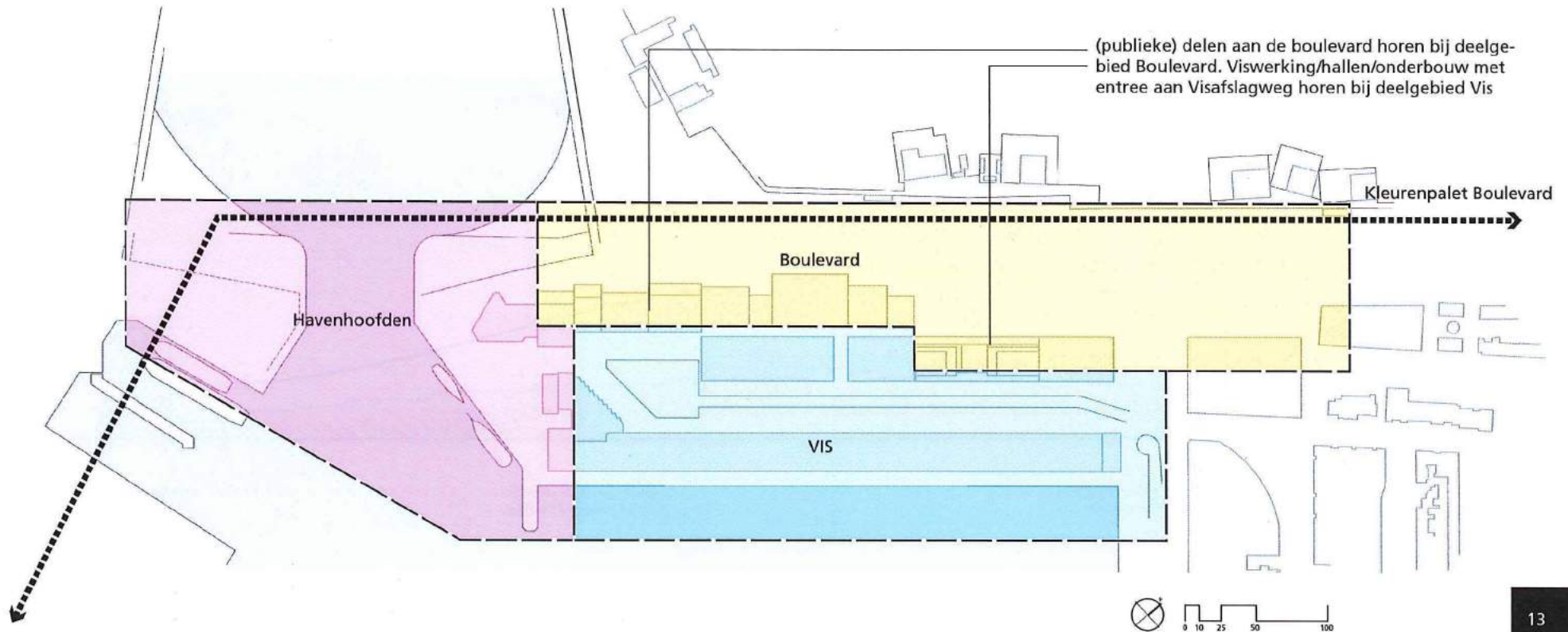
In beeldkwaliteitplan Scheveningen Haven is aangegeven dat de havenhoofden tot één deelgebied behoren en dat ontwikkelingen op ZHH en NHH afgestemd dienen te worden.

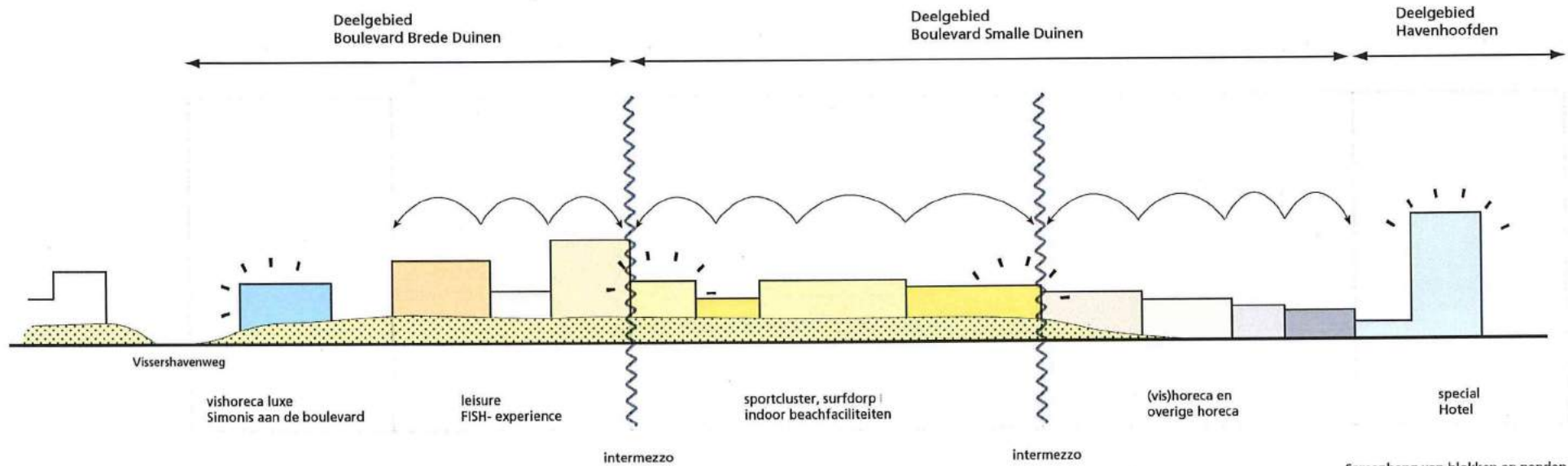
### 2. Boulevard

Deelgebied Boulevard omvat de publieke functies open aan het duin, met een adres aan de boulevardzijde. Binnen het deelgebied Boulevard is onderscheid in een hoger deel (de hogere bebouwing, daar waar het duin het breedst is) en een lager deel (de lagere bebouwing, waar het duin smaller is).

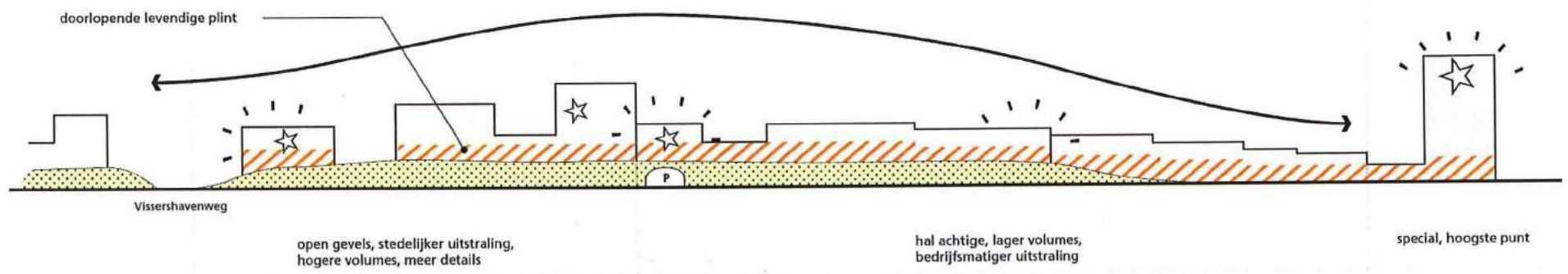
### 3. Vis-bedrijven

Deelgebied Vis-bedrijven grenst aan de Eerste Haven en beslaat het gebied aan weerszijden van de Visafslagweg (tot aan het duin en parkeergarage). De Visbedrijvigheid bestaat vervolgens weer uit een toeristisch vis-verkoopdeel en een bedrijven-logistiekdeel. Het Visafslaggebouw is onderdeel van dit deelgebied.





Samenhang van blokken en panden.  
N.B. Kleurgebruik is een indicatie



Hoogteverloop

## Samenhang van blokken en panden

De Boulevardzijde van het BKP Noordelijk havenhoofd, is te verdelen in twee deelgebieden, deelgebied Boulevard Brede Duinen en Deelgebied Boulevard Smalle Duinen. Het eerste deelgebied ligt aan de vuurtorenzijde en ligt ten opzichte van de boulevard naar achteren, met brede duinen ervoor. Het tweede deelgebied ligt aan de zijde van het havenhoofd en ligt ten opzichte van de boulevard naar voren. Het drie sterren hotel ligt weliswaar aan de boulevard, maar hoort qua architectuur bij deelgebied Havenhoofden

De twee deelgebieden van de boulevard worden herkenbaar van elkaar gescheiden ter plaatse van de entree van de parkeergarage en het daarop gesitueerde gebouw. Het eerste deelgebied bestaat daarmee uit de Fish-experience van van der Zwan en Simonis. Het verschil in ruimtelijke positie is dat het Simonis gebouw een duidelijke hoekfunctie heeft en zich markant dient te gedragen naar de zowel de boulevard als de Vissershavenweg. Dezelfde benadering geldt ook voor het drie sterren hotel, dat op de andere uiterste hoek is gepositioneerd.

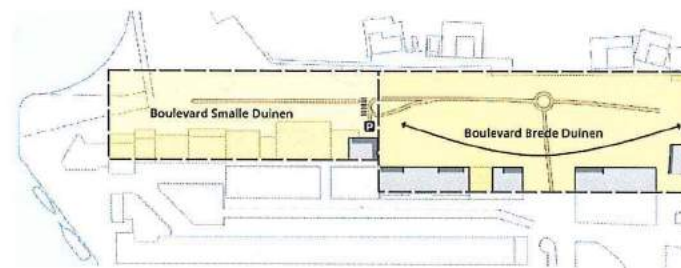
Het beeldkwaliteitplan onderscheidt twee vormen van samenhang binnen de deelgebieden:

- Ruimtelijk herkenbare blokgroottes, zoals die ook zijn te vinden aan het Norfolkterrein en de noordzijde van de boulevard. Dat houdt in dat langs de boulevard drie van dit soort blokgroottes te vinden zijn, respectievelijk: de Fish-experience, het sportcluster en het horecacluster. Deze drie eenheden worden van elkaar gescheiden door een ruimtelijk intermezzo ter plaatse van de hoek bij de entree van de parkeergarage en bij de watersportzone.
- Binnen deze blokgroottes of eenheden, dient een sterke ruimtelijke samenhang te ontstaan. In de tekening op pagina 14 ter indicatie weergegeven in een samenhangende kleur. Dit neemt niet weg dat binnen deze ruimtelijke eenheden afzonderlijke percelen herkenbaar kunnen zijn.

## Hoogteverloop

De beeldregieregels verschillen tussen Boulevard Brede Duinen en Boulevard Smalle Duinen. De hoogteopbouw aan de boulevard laat een lichte curve zien, met als hoger deel de ontwikkeling rond Fish en entree van de parkeergarage. Aan de hoek bij Simonis volstaat een stevig, alzijdig gericht hoekpunt, aan de NHH zijde vormt het hotel het hoogtepunt. In de verbeelding is het duidelijk dat dit hotel als hoogste punt van deze ontwikkeling moet worden gezien, dit is de 'special' van het gebied. De hoogte is volgens het bestemmingsplan gemaximaliseerd op 48m +N.A.P.

- Deelgebied Boulevard Brede Duinen is niet alleen hoger gelegen, maar bevat ook meer hogere gebouwen. De uitstraling is meer 'open' (qua gevels) en sluit daarmee duidelijk aan op de stedelijkere woonbebouwing nabij Uiterjoon en Vissershavenweg.
- Belangrijke hoekpunten in 'Boulevard Brede Duinen' zijn de commerciële ruimtes van visrestaurant Simonis op de kop aan de boulevardentree, en het vooruitgestoken volume bij de ingang van de parkeergarage (onderdeel van Boulevard Smalle Duinen). Deze dienen stevige ruimtelijke accenten te vormen. Simonis staat daarnaast op zo'n prominente plek, dat een alzijdig ontwerp wordt verlangd.
- De tussenliggende opbouwen bij Van der Zwan, de Fish ontwikkeling, gaan rustig mee in de curve. Zo mag hier (ook volgens bestemmingsplan) welliswaar hoger gebouwd worden dan op de bovengenoemde ruimtelijke accenten, maar vormt het geen afwijkend beeld in het geheel.
- Het deel 'Boulevard Smalle Duinen' wordt grotendeels opgebouwd uit meer hal-achtige, lagere volumes die langzaam af dalen richting havenhoofd.
- Een belangrijke continuïteit in het in het gehele gebied wordt gevormd door een zoveel mogelijk doorlopende levendige plint op de onderste verdieping, die zich aan de zeezijde expressief dient te tonen.



overgang Boulevard Brede Duinen/ Smalle Duinen binnen Deelgebied Boulevard



overzicht samenhang van blokken en panden N.B. kleurgebruik is een indicatie

## 4. Beeldkwaliteitsregels per deelgebied

### 4.1 Havenhoofden

#### Beschrijving

De havenhoofden vormen de poort tussen zee en haven. Een plek om uit te waaien en te genieten van het uitzicht op de binnen- en uitvarende scheepvaart. Dit maakt de havenhoofden tot een bijzondere locatie in de boulevardzone. Deze bijzondere betekenis komt tot uiting in de programma's, de inrichting van de openbare ruimte en de uitstraling van de gebouwen. Uitgangspunt is een afgestemde vormgeving tussen ZHH en NHH. De architectuur op beide havenhoofden wordt op elkaar afgestemd middels ruimtelijke karakteristiek, materiaalgebruik of detaillering.

#### NHH

Het hotel op het Adriaan Maasplein heeft nationale allure. Het gebouw heeft een bijzondere plasticiteit en een verticale volume opbouw. Het hoofdvolume is niet eenduidig, maar geleed. Het hotel wordt een publiek, maritiem en alzijdig ontworpen gebouw, wat zich duidelijk onderscheidt in architectuur. Er wordt veel gebruik gemaakt van glas, om maximaal te profiteren van het uitzicht. In de plint bevindt zich een publieksfunctie. Aan de Boulevard is de belangrijkste entree gesitueerd, waar ook het voorrijden van hotelgasten plaatsvindt. De plint is rondom vriendelijk en zoveel mogelijk open en interessant voor de voetganger. Het belangrijkste terras is aan de zuid-westzijde georiënteerd.

#### ZHH

De locatie op het ZHH is bedoeld voor de vervlechting van twee gebouwen, waaronder de beoogde nieuwe huisvesting voor Rijkswaterstaat. Als totaal heeft het 'complex' een markante hoofdvorm, mogelijk opgebouwd uit enkele verschillende delen. De beeldkwaliteitsregels voor het ZHH zijn opgenomen in Beeldkwaliteitsplan Scheveningen Haven (2013). Als aanvulling daarop is het van belang dat de driehoekige vorm van het hotel een antwoord dient te krijgen in de bebouwing op het ZHH.

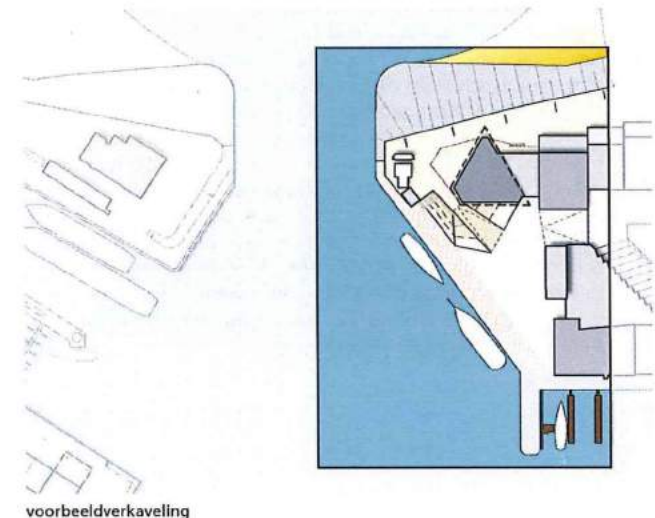
#### Regels

##### Beeldkwaliteitsregels Havenhoofden:

1. Het hotel dient gerealiseerd te worden binnen het aangegeven bebouwingsvlak. De rooilijn ligt naar achteren om ruimte te bieden aan de boulevard. De openbare ruimte voor het hotel dient een minimale maat te krijgen van 11 tot 15 meter (dit is de maat tussen de rooilijn en de golfwerende keermuur bovenaan het talud). Dit kan ook door de gevellijn op de onderste lagen te laten terugspringen.
2. De boulevardlijn wordt in de architectuur benadrukt door entreezone van het hotel speciaal vorm te geven, bijvoorbeeld door middel van extra hoogte, uitkraging, speciaal gevelement, etc. (zie voorbeeldprofiel). In samenhang hiermee dient het voorgebied voor het hotel te worden aangelegd.
3. De hoofdentree en het voorrijden voor bezoekers vindt plaats aan de boulevard. Daarnaast heeft het hotel ook aan de zijde van de havenmond een publieke functie (bijvoorbeeld terras). Het terras aan het hotel ligt op hoogte, met uitkijk over de haven. De aanleghoogte van het terras is maximaal 1 meter hoger dan het maaiveld ter plaatse.
4. Naamborden, reclameuitingen en terrasafschermingen van het hotel dienen te worden mee ontworpen in de architectuur en dienen terughoudend te worden vormgegeven. Naast de hotelgasten kunnen ook andere bezoekers gebruik maken van het terras en aangrenzende horeca. Het terras dient een open en uitnodigende uitstraling te krijgen.
5. Het hotel is een 'special' en dus heeft het, ook het lage bijvolume, een speciale gevelafwerking/detailbehandeling t.o.v. de andere panden. Toren en opbouw worden als totaalontwerp behandeld. Het ontwerp moet aanjager zijn voor goede gebouwen op het ZHH. Hiermee vindt architectonische afstemming plaats.
6. Bij een driehoekige vorm van het hotel (zoals het voorstel van KCAP) komt als extra voorwaarde dat

de zeewaartse schuine plaatsing van het gebouw een antwoord krijgt in de bebouwing op het ZHH, bijvoorbeeld door spiegeling van de schuine lijn. Deze schuine lijn accentueert de opening naar zee en biedt ruimte de rondgang om het gebouw.

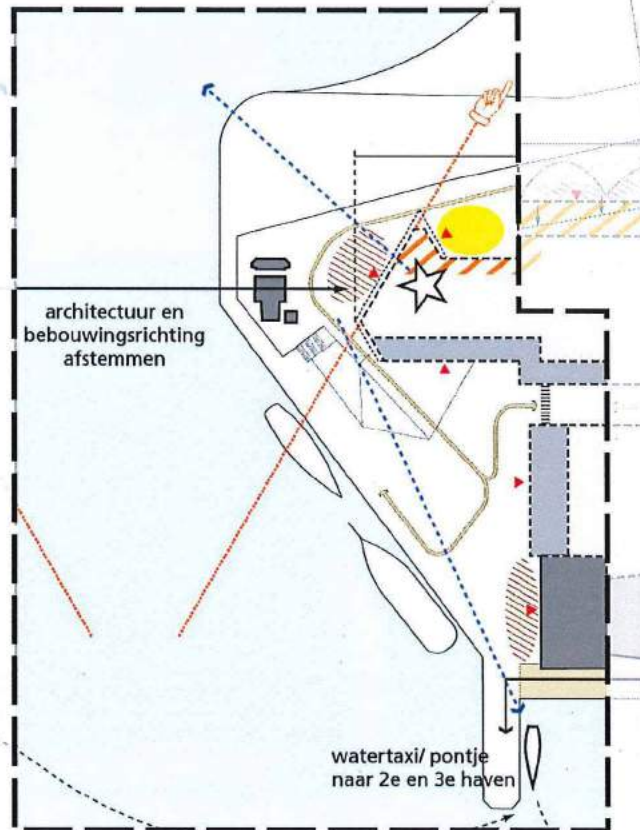
7. Het hotel is van grote afstand zichtbaar, vanaf verschillende zijden. Daarom dient veel aandacht besteed te worden aan de silhouetwerking van het hotel. Technische ruimten en liftopbouwen dienen te worden geïntegreerd in het hoofdvolume.
8. De overige wanden aan de werkkade/ het Adriaan Maasplein naast het Visafslaggebouw hebben eveneens een open uitstraling, met functies die een entree hebben aan de kade. De gevels worden gebouwd binnen de aangegeven rooilijnzone.
9. Er wordt een goede doorgang naar het pontje voor voetganger en fietser gemaakt via trap en hellingbaan. Een directe zichtbaarheid is noodzakelijk.
10. Er is een doorgang voor bestemmingsverkeer en nood- en hulpdiensten vanuit de Visafslagweg naar de werkkade bij het Adriaan Maasplein



voorbeeldverkeveling

plangebied rond Zuidelijk Havenhoofd  
nader uit te werken

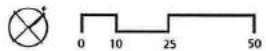
-  deelgebiedsgrens
-  bestaande bebouwing in omgeving plangebied
-  bebouwingvlak/ bouwenvelop
-  toegestaan overstek (bij hotel)
-  zone variabele rooilijn
-  plint met levendige/publieke functies (eerste laag aan duin/blvd)
-  ruimtelijk accent
-  belangrijke zichtlijn
-  belangrijke verbinding langzaam verkeer kade Eerste Haven
-  oriëntatie en entreezijde bebouwing
-  zone met belangrijke relatie plint - buitenruimte
-  bebouwingrichting op elkaar af te stemmen
-  terrasruimte
-  ontsluiting bestemmingsverkeer
-  eenheid met architectonische afstemming
-  markering Visbedrijf-logistiek

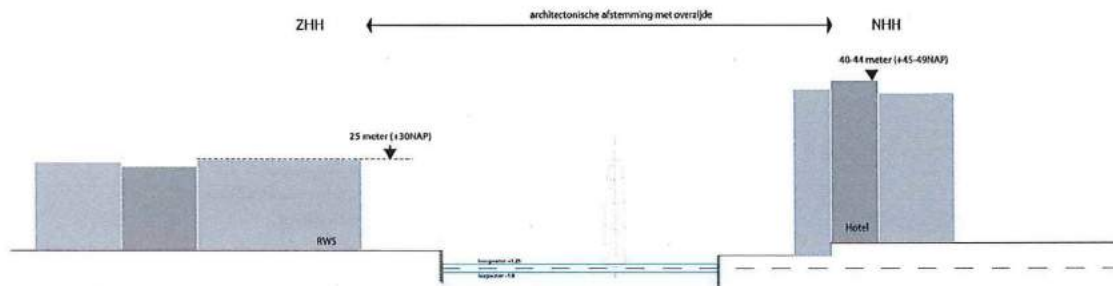


architectuur en  
bebouwingsrichting  
afstemmen

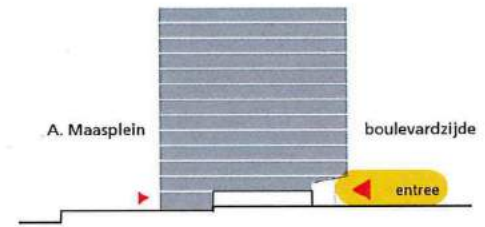
watertaxi/ pontje  
naar 2e en 3e haven

Beeldkwaliteitsregelkaart  
Deelgebied Havenhoofd





Architectonische afstemming



benadrukken entreezone hotel aan de boulevardzijde



Referentie:  
Maritieme uitstraling op de pier (Hamburg)



Referentie:  
Ruimtelijke geleiding van de gevel (Arnhem)



Referentie:  
Markant verticaal gebouw (Manchester)

## 4.2 Vis-bedrijven

### Beschrijving

Deelgebied Vis-bedrijven is het langgerekte gebied aan weerszijden van de Visafslagweg, inclusief het karakteristieke monumentwaardige Visafslaggebouw. De nadruk in dit deelgebied ligt op functioneren van de Vissector. De hele visketen van aankomst, sorteren, verwerken en verkopen komt hier samen. Hier heb je niet alleen het gevoel en de geur van verse vis, je kunt hem tussen alle bedrijvigheid ook nog kopen. Het gebied tussen Vissershavenweg en Roeleveld (deelgebied Vis-bedrijven verkoop) heeft een bedrijfsmatige functie én een publieke functie. In dit deelgebied is sprake van menging van bedrijfsruimte met vishoreca en –detailhandel (zelfstandig of als ondergeschikt onderdeel van bedrijfsruimte). Een fysieke afsluiting markeert de overgang naar het achterliggende gebied (deelgebied Vis-bedrijven logistiek) waar de nadruk ligt op visverwerking en –logistiek, geconcentreerd gelegen bij de Visafslag. Voor voetgangers loopt de Visafslagweg niet dood bij de deze afsluiting (of markering). Via de dwarsstraat bij Roeleveld is er een verbinding naar de parkeergarage en de boulevard. Ook is een doorgang door het Visafslaggebouw naar het havenbekken gewenst.

De sfeer in het deelgebied Vis-bedrijven is havenachtig, de inrichting is functioneel en stoer. Het ruimtelijke beeld wordt bepaald door het visafslaggebouw van architect Schamhart, dat met zijn repetitie van sheddaken een continue reeks vormt. Vanuit de haven functioneert het bedrijfspand als sterk beeldmerk, waar het aan de binnenzijde als rustpunt dient voor alle bedrijfsmatige uitstallingen, terrassen en parkeerbewegingen. Het gebouw zal worden gerenoveerd en aan de Vissershavenweg een nieuw markant eindpunt krijgen. De beoogde invulling van de beëindiging bestaat uit een combinatie van de KNRM en vishoreca.

De grote transformatie in deelgebied Vis-bedrijven zal plaatsvinden aan de noordzijde van de Visafslagweg, waar opslagplaatsen en koelhuizen worden vervangen en voor een deel worden aangevuld door visrestaurants in een havenachtige sfeer. Er wordt vanuit gegaan, dat de ontwikkeling van het deelgebied Vis-

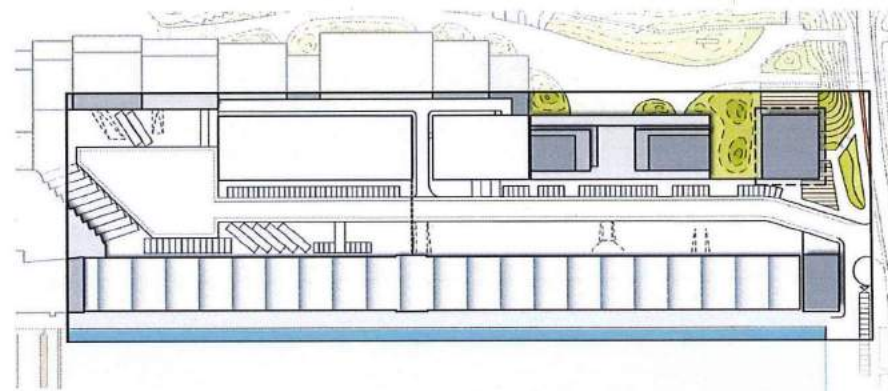
bedrijf verkoop in fases gaat, perceelsgewijs. Per ondernemer is in de openbare ruimte voor het gebouw een bedrijfszone gereserveerd die in de eerste plaats als laad- en loszone dienst doet. Dit doet recht aan de bestaande situatie. Wanneer een bedrijf 'verkleurt' naar een vorm met verkoopprijs in de plint, kan ook de bedrijfszone aan de voorkant een andere invulling krijgen. De zone kan indien gewenst ingevuld worden met parkeerplaatsen (voor kortdurend parkeren) waarnaast een goede stoep over blijft. Ook kan er een inrit komen naar achterliggende parkeergarage, of ruimte voor een terras aan de plint. De verkleuring vindt alleen perceelsgewijs plaats.

### Regels

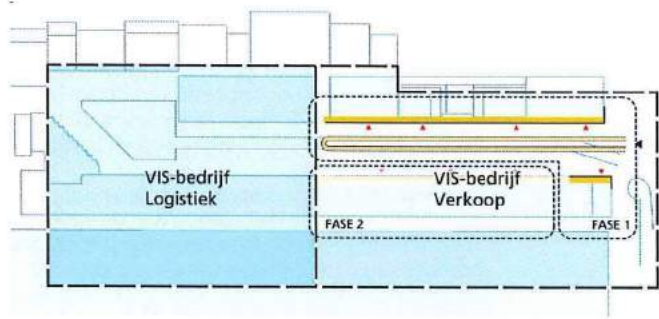
#### Beeldkwaliteitregels Visbedrijf - Verkoop:

1. Het profiel bestaat uit drie zones, te weten de laad en loszone aan het Schamhartgebouw, de straat, en de voorzone voor de afzonderlijke bedrijven. Elke gebruiker heeft een eigen voorzone (in de openbare ruimte, geen bezit!), ter breedte van het eigendom. Deze is in te richten met parkeerplaatsen óf laad- en losruimte óf een entree naar de parkeergarage. De stoepmaat wordt vastgelegd en ligt tegen de plint aan die commercieel mag worden gebruikt. Terrassen zijn alleen mogelijk in de vorm van tafeltjes aan de gevels.

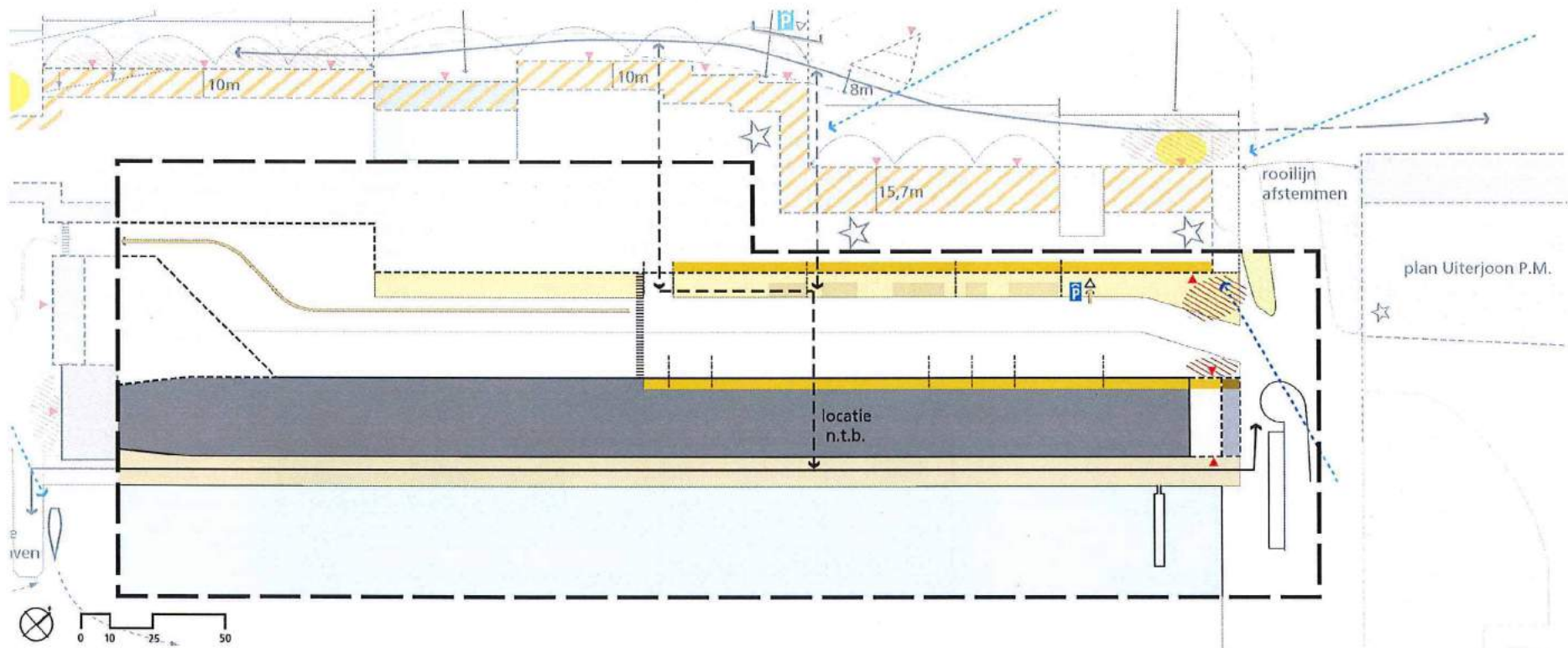
2. Het publieke gedeelte wordt gemarkeerd door een slagboom of hek voor het bedrijvengedeelte ter hoogte van de op de kaart aangegeven plek.
3. Entrees liggen aan de Visafslagweg, of aan de kade van de Eerste Haven.
4. Er is voor voetgangers een verbinding nodig tussen de Visafslagweg en de boulevard in de aangegeven zone bij Roeleveld. Dit is een openbare route met een breedte van 2 tot 3 meter. Deze route dient van voldoende ruimtelijke en sociaal veilige kwaliteit te zijn om te kunnen slagen. Ook in de donkere uren moet de veiligheid hier zijn gewaarborgd. Een mogelijke alternatieve route is aangegeven ter plaatse van de Fish-experience.
5. De nieuwbouw voor vis-bedrijven aan de Visafslagweg krijgt een geleding in de hoogte met een onderbouw en bovenbouw. De onderbouw van de kavels van Van der Zwan en Simonis sluit in hoogte aan op de hoogte van Roeleveld en de overige bestaande bebouwing. De bovenbouw op de kavel van Van der Zwan bestaat uit losse volumes, aan de Visafslagweg terugliggend ten opzichte van de onderbouw.
6. De nieuwbouw voor Simonis op de hoek met de Vissershavenweg is prominent en heeft massa. De bovenbouw ligt op deze locatie aan de Visafslagweg en Vissershavenweg wel in een vlak met de onderbouw en mag zelfs uitkragen om de hoek te markeren. Door de hoekligging is een alzijdig ontwerp vereist.



Voorbeeldverkeveling



- deelgebiedgrens
- bestaande bebouwing in omgeving plangebied
- bebouwingsvlak/ bouwvelop
- toegestaan overstek (bij Simonis)
- vishoreca mogelijk in plint visbedrijvigheid
- belangrijke zichtlijn
- wisselbare stoep per eigendom in te vullen
- belangrijke verbinding/ wenselijk verbinding langzaam verkeer
- oriëntatie en entreezijde bebouwing
- terrasruimte
- bestaand en nieuw dun: aanvullen en vergroenen
- ontsluiting bestemmingsverkeer
- markering Visbedrijf-logistiek



Beeldkwaliteitsregelkaart  
Deelgebied Vis-Bedrijven

7. Het voor Simonis benodigde parkeren wordt volledig opgelost in de parkeergarage. Indien gewenst is in de voorzone langs de Visafslagweg de mogelijkheid voor een paar plaatsen voor snelle, korte boodschappen.
8. Naamborden, reclameuitingen en terrasafschermingen dienen te worden mee ontworpen in de architectuur en dienen terughoudend te worden vormgegeven. Terrassen dienen een open en uitnodigende uitstraling te krijgen.
9. Het Visafslaggebouw wordt gerenoveerd met respect voor de architectonische kwaliteiten zoals door architect Schamhart was bedoeld. Het nieuwbouwvolume voor KNRM en vishoreca vormt de nieuwe beëindiging van de Visafslag aan de Vissershavenweg. Dit nieuwbouwvolume wordt ruimtelijk afgestemd op het Schamhartgebouw (in overleg met de afdeling monumentenzorg).
10. De kade aan de Eerste haven wordt (gedeeltelijk) verbreed en blijft openbaar toegankelijk. Er loopt een route over deze kade.

*Beeldkwaliteitregels Visbedrijf - Logistiek:*

1. Het Visafslaggebouw wordt gerenoveerd en het kopgebouw krijgt weer de architectonische kwaliteiten zoals door architect Schamhart was bedoeld.
2. De voorruimte (het erf tussen straat en gevel) is uitgegeven terrein (niet openbaar), in beheer bij de aanliggende visbedrijven. Laden- en lossen vindt plaats in deze voorruimte. De doorgang tussen Visafslagweg en Adriaan Maasplein blijft openbare weg (niet uitgeefbaar), om de toegankelijkheid van de kade en de aanrijroute voor de hulpdiensten te garanderen.
3. De kade aan de haven wordt verbreed en is wel openbaar toegankelijk, maar hier heeft de bedrijvigheid in de vorm van het laden en lossen van de vis, voorrang.
4. De bedrijfsgebouwen aan de noordzijde worden geplaatst in de voortzetting van de rooilijn van Visbedrijf-verkoop, totdat de ruimte dient te worden benut voor draaicirkels van vrachtwagens, waaraan ruimte dient te worden geboden.
5. De gebouwen zijn functioneel en eenvoudig van uitstraling, hebben hun entrees aan de Visafslagweg. De hoogtes gaan niet boven de bestemmingsplangrenzen uit en dienen niet boven de bebouwing aan de boulevard uit te steken.



Referenties: bedrijfshallen met verkoopdeel en klein terras aan de open plint. Bedrijfsmatige karakter blijft zichtbaar

### 4.3 Boulevard

#### Beschrijving

Het deelgebied Boulevard vormt de overgang tussen de Havenmond en de Nieuwe Boulevard van Morales. Het bestaat voornamelijk uit buitenruimte, die volgens de principes van het ontwerp Morales wordt voortgezet tot aan de havenmond. Het talud van het dijklichaam wordt verbreed en ingericht als duinlandschap. Hiervoor wordt de grond gebruikt die vrijkomt bij de realisatie van de parkeergarage. Het nieuwe duinlandschap wordt toegankelijk voor voetgangers, via wandelpaden en via een wandelboulevard over het duin. Het eerste deel van het duin (gezien vanaf de Vissershavenweg) is het breedst. Hier loopt het duin door over het dak van de parkeergarage. Net als in de Morales boulevard krijgt de auto zijn eigen hoogteniveau. Vanaf de rotonde bij de visserhavenweg rijdt de auto omhoog, tot aan de entree van de parkeergarage. Voorbij dit entrepunt wordt het duin smaller en het talud steiler. Aan het einde van het talud ligt de keerlus voor bestemmingsverkeer. Daar krijgt de boulevard zijn beëindiging met een voorplein bij het beach station, met zicht op de havenmond. Het voetgangersgebied loopt door tot aan het hotel.

In het algemeen geldt dat de bebouwingslijn ruimte dient te bieden aan optimalisatie tbv realisering van terrassen. Als volume onderscheidt de bebouwing binnen deelgebied Boulevard zich niet zozeer qua vorm als wel qua bouwhoogte en ligging ten opzichte van het duinlichaam. Er is een onderscheid gemaakt tussen 'Boulevard Smalle Duinen' en 'Boulevard Brede Duinen'. De splitsing ligt bij de entree van de parkeergarage, waar de vooruitgeschoven bebouwing van het lagere deel, richting NHH, terugspringt om ruimte te laten aan een breed duin. Over dit brede duin loopt een hoge promenade die indien gewenst in een later stadium via een brug kan worden verbonden met het eveneens terugspringende gedeelte bij het Uiterjoon, richting vuurtoren. De hogere bebouwing is vooral aan dit brede duin gesitueerd, waar het pand van Simonis een belangrijk in het zicht liggend eindpunt vormt. Samen met de tegenoverliggende geplande uitbreiding van Uiterjoon vormen deze twee gebouwen de entree

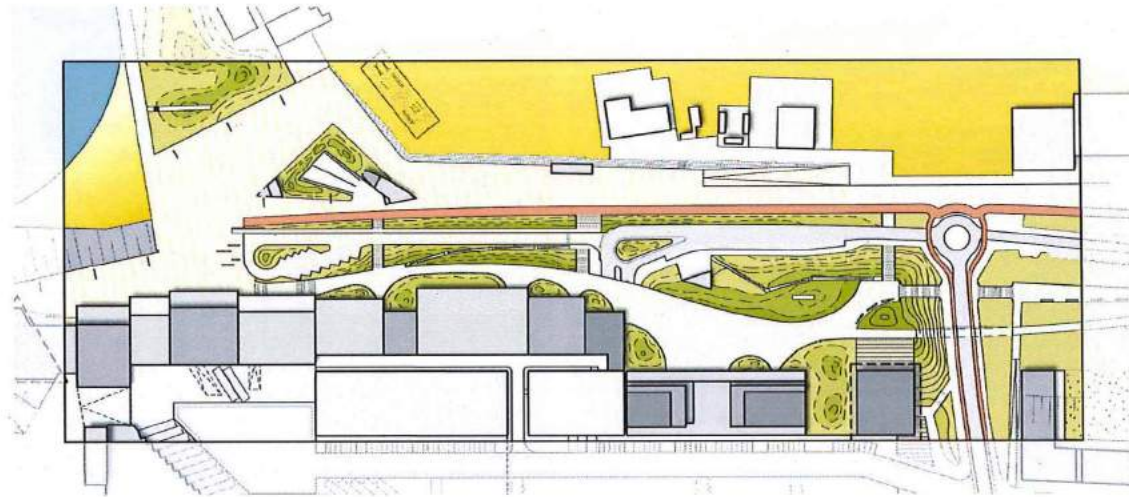
richting boulevard vanuit de stadskant aan de Vissershavenweg. Het ligt in de bedoeling de huidige, stenige dijklichamen te vergroenen zodat het duingevoel bij de entree kan overheersen, hetgeen naadloos aansluit op de inrichtingsprincipes van de nieuwe boulevard.

#### Regels

##### *Beeldkwaliteitsregels Boulevard:*

1. Aan de boulevard bij de havenmond en op het duin bevinden zich voorkanten van publieke functies. Er is tenminste 1 entree per gebruiker.
2. De totale gevel van de bebouwing aan de boulevard is opgebouwd uit eenheden, die qua vormgeving en/of kleur familie van elkaar zijn. Binnen deze eenheden zijn de volumes wel herkenbaar. Deze volumes geven ritmiek aan het totaal (zie ook pagina 14 en 15).
3. De voorgevels van de bebouwing aan de boulevard bevinden zich variërend in de grijze rooilijnzone van de BKP-kaart. Richting het havenhoofd moet door versmalling v.d. boulevard de gevel vertrap naar achter.

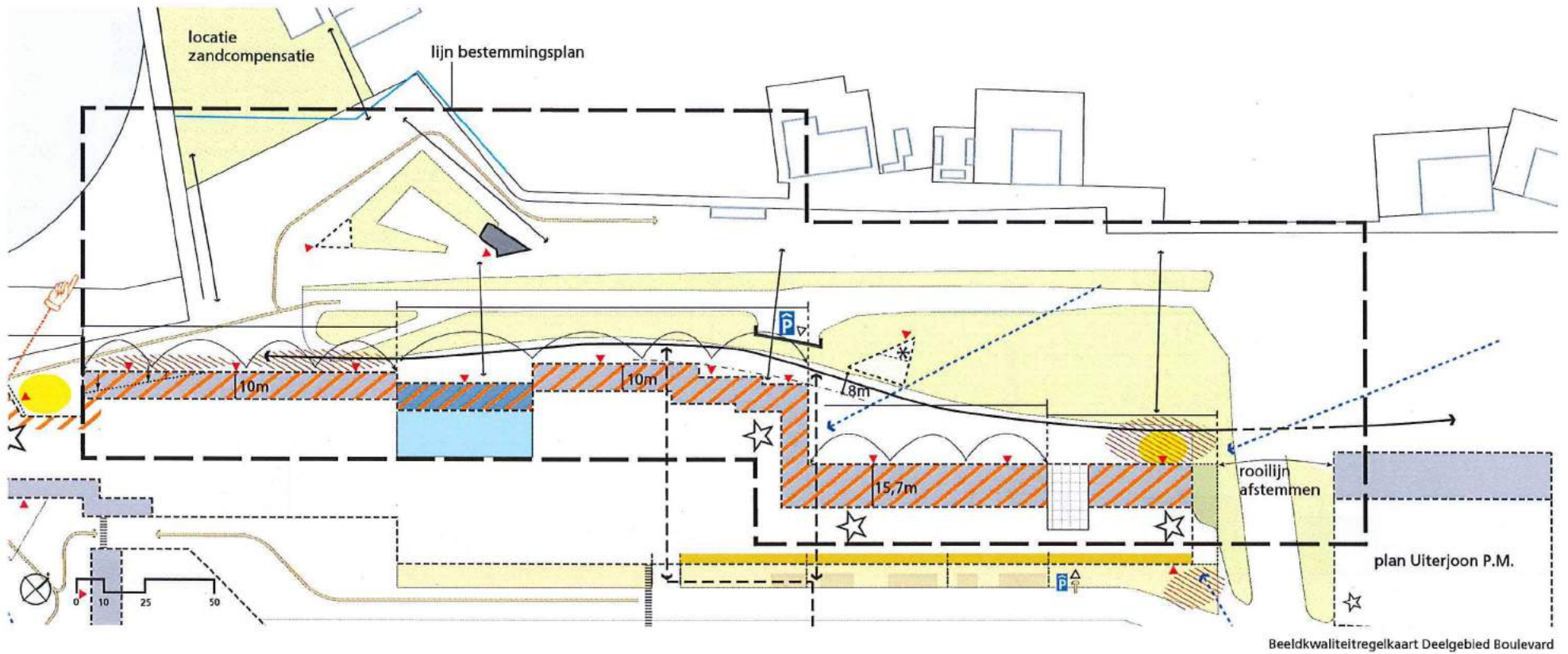
4. Bij de parkeertree komt een bijzonder volume, de P-entree benadrukkend en als overgang in de knik. De voor- en zijgevels van het gebouw zijn prominent in beeld langs de boulevard (het ontwerp van attractieve gevels is dus van groot belang). Ook speelt deze hogere opbouw mee in de overgang van Simonis en vd Zwan, richting de lagere volumes rondom de watersportzone.
5. De plint heeft aan de zeezijde commerciële voorzieningen. Volumes op het duin bij van der Zwan en Simonis moeten met hun onderste (hoge) laag aan het duinniveau tevens publieke voorzieningen bevatten. De bebouwing heeft hier een adres en een terras aan de wandelboulevard over het duin. Het terras mag opgelost worden binnen het uitgiftevlak of in de openbare ruimte bovenop de parkeergarage.
6. De bouwhoogte van de bebouwing tussen het hotel en het einde van het talud (bij de keerlus) be-



Voorbeeldverkeveling

- deelgebiedsgrens
- bestaande bebouwing in omgeving plangebied
- bebouwingsvlak/ bouwvelop
- toegestaan overstek (bij Simonis)
- zone variabele rooilijn
- plint met levendige/publieke functies (eerste laag aan duin/blvd)
- mogelijk watersport programma
- minimale onbebouwde zone (b=15m/ d=24m)
- ruimtelijk accent

- belangrijke zichtlijn
- belangrijke verbinding/ wenselijk verbinding langzaam verkeer
- minimale vrije ruimte voor loopgebied en groene voorruimte
- oriëntatie en entreezijde bebouwing
- zone met belangrijke relatie plint - buitenruimte
- terrasruimte
- bestaand en nieuw duin: aanvullen en vergroenen
- ontsluiting bestemmingsverkeer
- eenheden met architectonische afstemming
- opdeling in volumes (korrelmaat, parcellering)
- \* Max bouwhoogte 3 m, groot deel dak bedekken met duinvegetatie



draagt minimaal de hoogte van de achterliggende visbedrijven zodat deze worden afgezoomd. De functies sluiten aan bij de boulevard sfeer. De plint aan de zeezijde wordt ingevuld met commerciële voorzieningen, met entrees aan de boulevard. De gevels van de bovenliggende bouwlagen dienen niet geheel dicht te zijn.

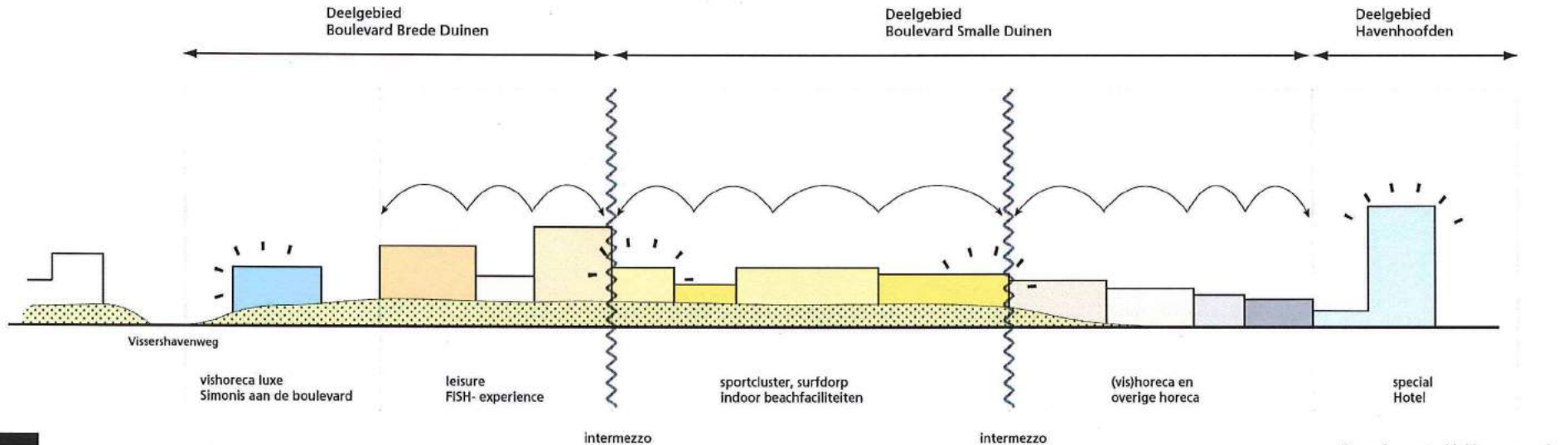
7. Op het plein tussen biesieklette en havenmond, het voorplein bij het Beach Stadion, is ruimte voor het plaatsen van een kiosk. Er is ervoor gekozen om de kiosk te plaatsen tegen het duin waar ook de biesieklette zich bevindt. Uitgangspunt is dat de kiosk wordt mee ontworpen in de beeldtaal van het dienstengebouw aan ditzelfde duin. De kiosk dient in vorm en materiaalgebruik vergelijkbaar te zijn en passen bij het ensemble. De nieuwe kiosk is bedoeld voor bestaande horeca die verplaatst dient te worden als gevolg van de ontwikkeling op het Noordelijk Havenhoofd. Er zal kwa volume maximaal teruggebouwd worden, wat er nu staat.
8. Het volume van Simonis heeft massa en een open, publieke uitstraling richting boulevard. De massa benadrukt de hoekpositie op duinniveau en heeft

een levendige onderste laag, met een hoge verdiepingsmaat. De gemaakte rooilijn wordt afgestemd met de overzijde bij Uiterjoon.

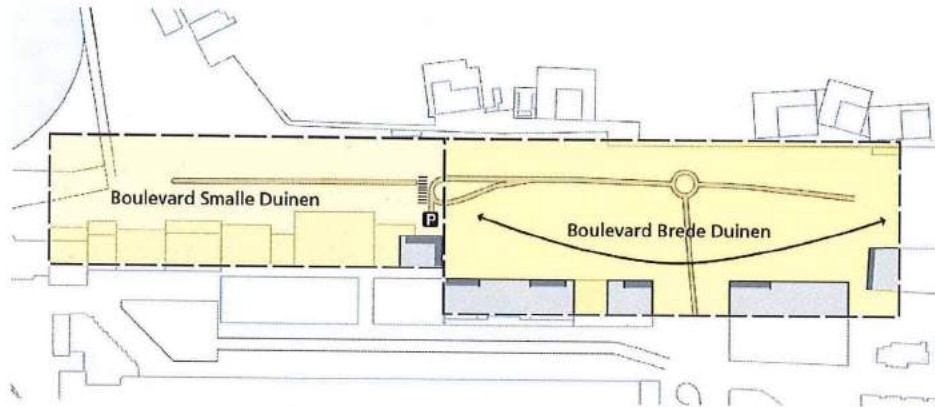
9. De entree naar de boulevard is een groene voortzetting van het duin aan zijde Simonis en zijde Uiterjoon. Een eventueel terras moet in het groen kunnen worden ingepast.
10. Watersport krijgt een plek op de parkeergarage bovenaan het duin. Uitgangspunt is dat het wordt ontworpen als onderdeel van het sportcluster bovenaan het duin en de overgang markeert naar de (vis)horeca en overige horeca in de loop naar het hotel. De watersportzone mag een heel eigen uitstraling te hebben, maar dient wel te passen in het grotere ensemble van de sportcluster. Ook mag het volume geleding krijgen, mits er sprake is van ruimtelijke samenhang. Het kleurgebruik dient conform kleurenpalet Boulevard te worden uitgewerkt. Het programma kan ook ingevuld worden anders dan het watersportcentrum, de ruimtelijke voorwaarden blijven dan wel gelijk.
11. In- en uitgangen van de parkeergarage richting de wandelboulevard over het duin worden geïnte-

greerd in de aangrenzende bouwmassa's (van Simonis, watersport etc). Losse entreegebouwtjes in het duinlandschap zijn ongewenst.

12. Veel aandacht dient besteed te worden aan de silhouetwerking van de bouwvolumes aan de boulevard. Technische ruimten en liftopbouwen dienen te worden geïntegreerd in het hoofdvolume
13. Naamborden, reclame-uitingen en terrasafschermingen dienen te worden mee ontworpen in de architectuur en dienen terughoudend te worden vormgegeven. Terrassen aan de boulevardzijde dienen een open en uitnodigende uitstraling te krijgen.
14. De aan de boulevardzijde gewenste geleding dient ook aan de havenzijde herkenbaar te zijn, hoewel daar in één doorgaande lijn kan worden gebouwd.
15. Bij de in- en uitrit van de parkeergarage is ruimte voor het plaatsen van een kiosk. Uitgangspunt is dat de kiosk ingepast wordt in het duin met een groen dak. Het zal de in- en uitrit van de garage flankeren en ruimtelijk ingepast zijn in de omgeving.



Samenhang van blokken en panden



Referentie: boulevard



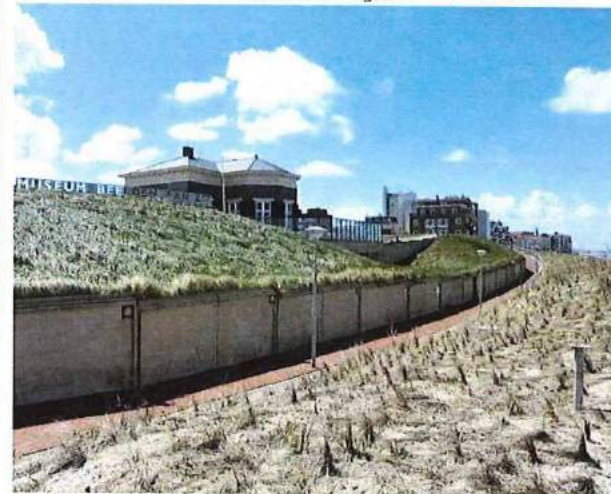
Referentie: boulevard, open gevels, wisselende hoogtes



Referentie: bebouwing aan een glooiend landschap

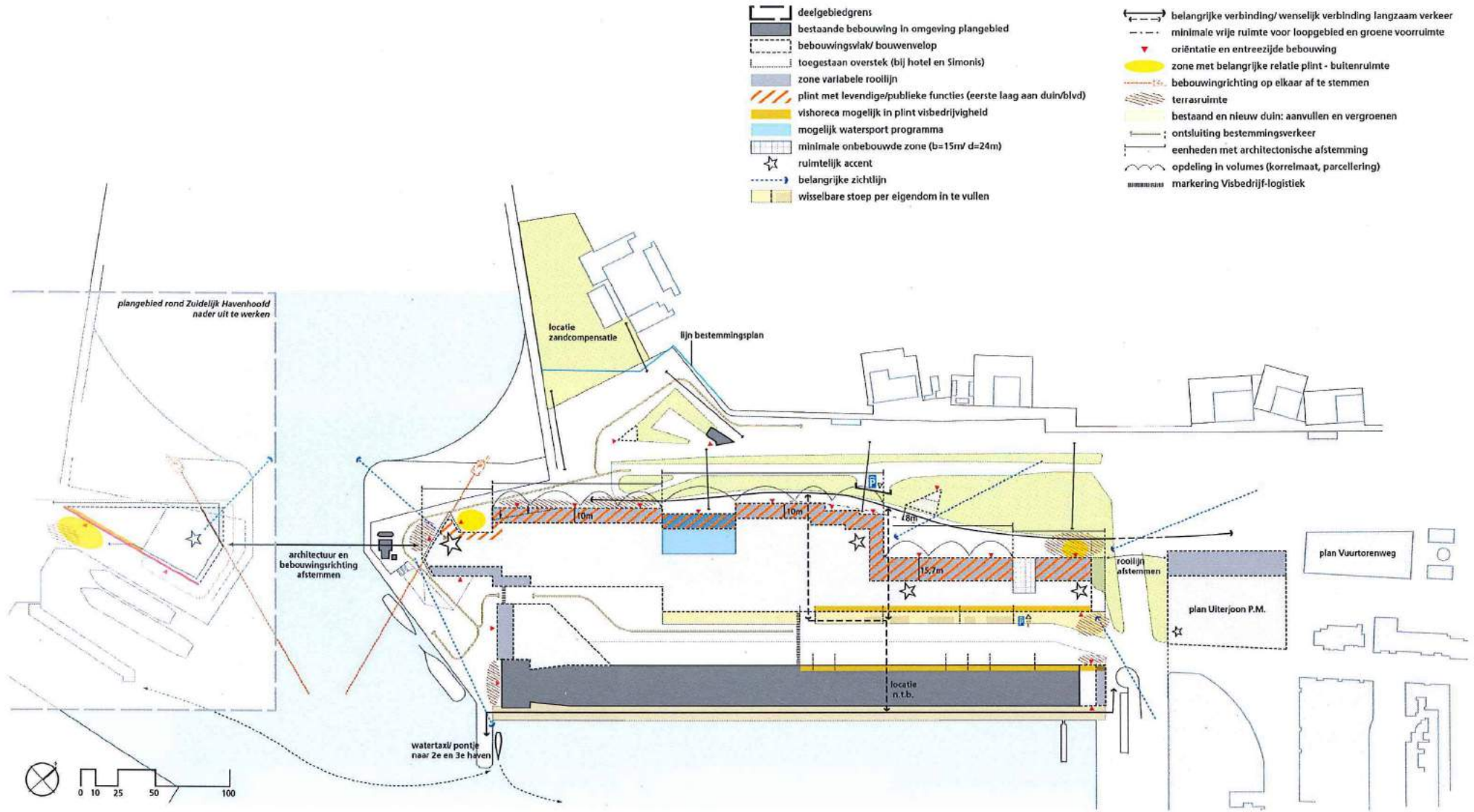


Referentie: kiosk aan de Boulevard

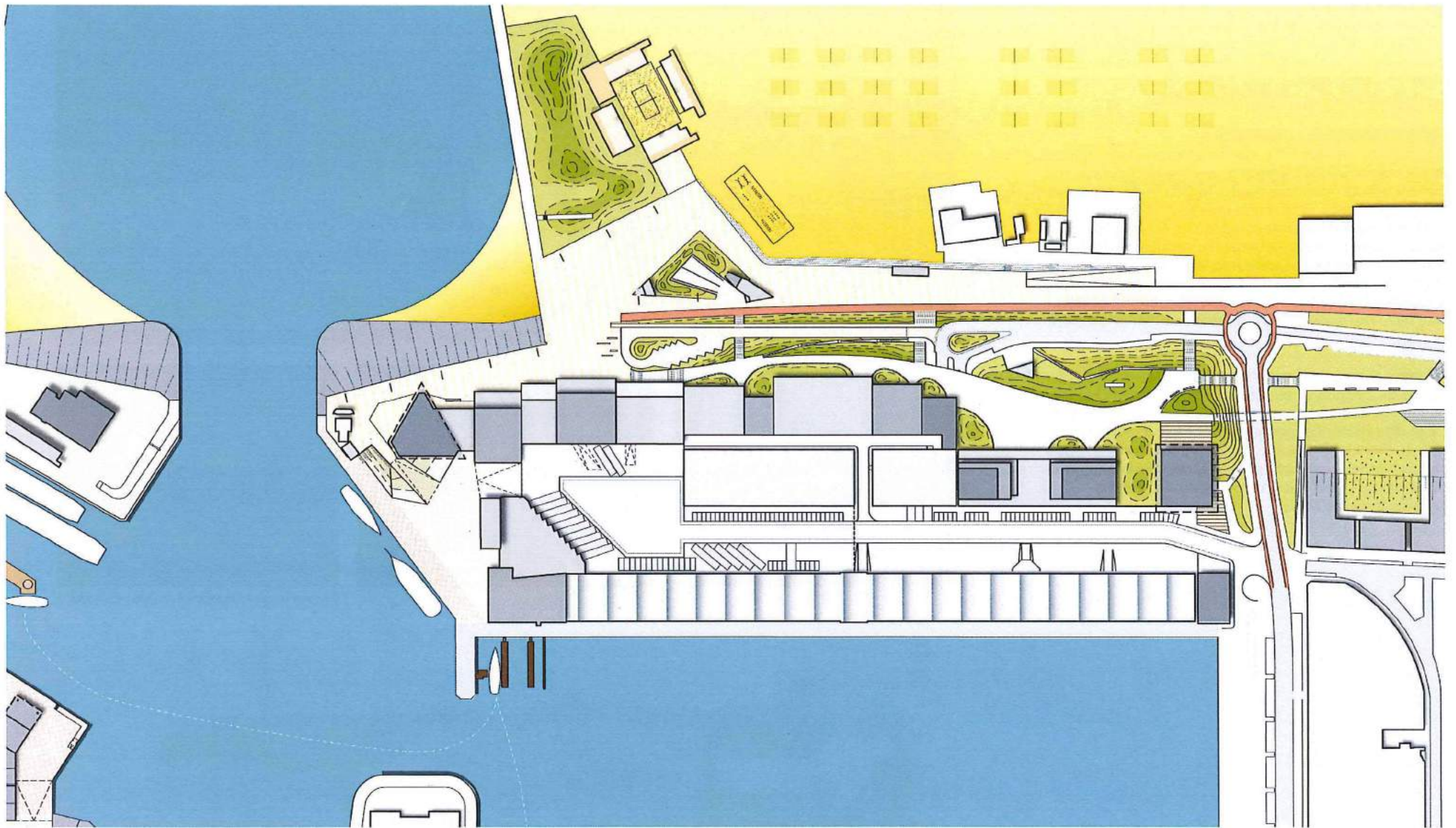


Referentie: duinen en kleurpalet boulevard

# 5. Beeldkwaliteitregels totaal



Beeldkwaliteitregelkaart totaal



Voorbeeldverkeveling

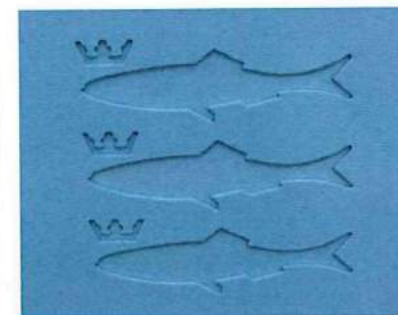
## 6. Beeldkwaliteit openbare ruimte

De openbare ruimte vormt een belangrijke drager van de samenhang en het kwaliteitsniveau van Scheveningen-haven. In dit hoofdstuk wordt dieper ingegaan op de verschillende facetten van de openbare ruimte, zoals sfeer en materialisatie, specifieke vormen van gebruik (verkeer, parkeren) en de hoogteligging.

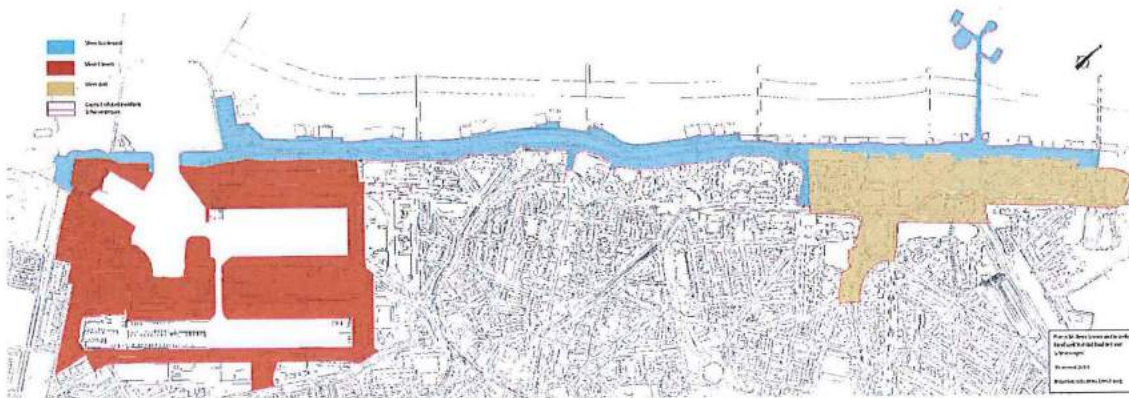
### Hofstadkwaliteit in Scheveningen

De onlangs vastgestelde Kadernota openbare ruimte geeft kaders en doelstellingen voor de inrichting en het beheer van de openbare ruimte in Den Haag. Naast het standaard niveau (Residentie-kwaliteit) wordt voor enkele gebieden (Binnenstad, delen van Scheveningen en Kijkduin) een hoger ambitieniveau vastgelegd (Hofstadkwaliteit). Voor de concrete inrichting van de openbare ruimte in Scheveningen biedt de kadernota echter nog onvoldoende houvast. Zo is nog nergens uitgewerkt hoe deze Hofstadkwaliteit in Scheveningen er uit dient te zien.

Als eerste stap daarvoor moet geconstateerd worden dat in de openbare ruimte van Scheveningen drie sferen zijn te onderscheiden: De Boulevard, Bad en Haven. Deze drie sferen kennen elke hun eigen materialen en details. Binnen de Haven kunnen weer drie verschillende sferen worden onderscheiden, waarin de materialisatie op sommige onderdelen kan afwijken: de eerste, tweede en derde haven.



Beelden van de huidige inrichting van de Boulevard



### Relatie met de Boulevard

Bij de ontwikkeling van het Noordelijk Havenhoofd wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de kwaliteiten van de onlangs gerealiseerde Nieuwe Boulevard, naar het ontwerp van Morales. Een van de karakteristieke kwaliteiten van de Nieuwe Boulevard is de gebogen lijnvoering. De gebogen lijnen van muren, trappen en rijbanen zijn gebaseerd op de aanwezige landschappelijke kenmerken. De oorspronkelijke vormen van het onderliggende duinlandschap vormen de basis van deze gebogen lijnen.

Ook ter plaatse van het Noordelijk havenhoofd worden deze gebogen lijnen toegepast. Het nu nog rechte dijklichaam, en de rechte rijbaan met parkeren worden met gebogen lijnen heringericht, zodat ze onlosmakelijk onderdeel worden van het ruimtelijk concept van de Nieuwe Boulevard.

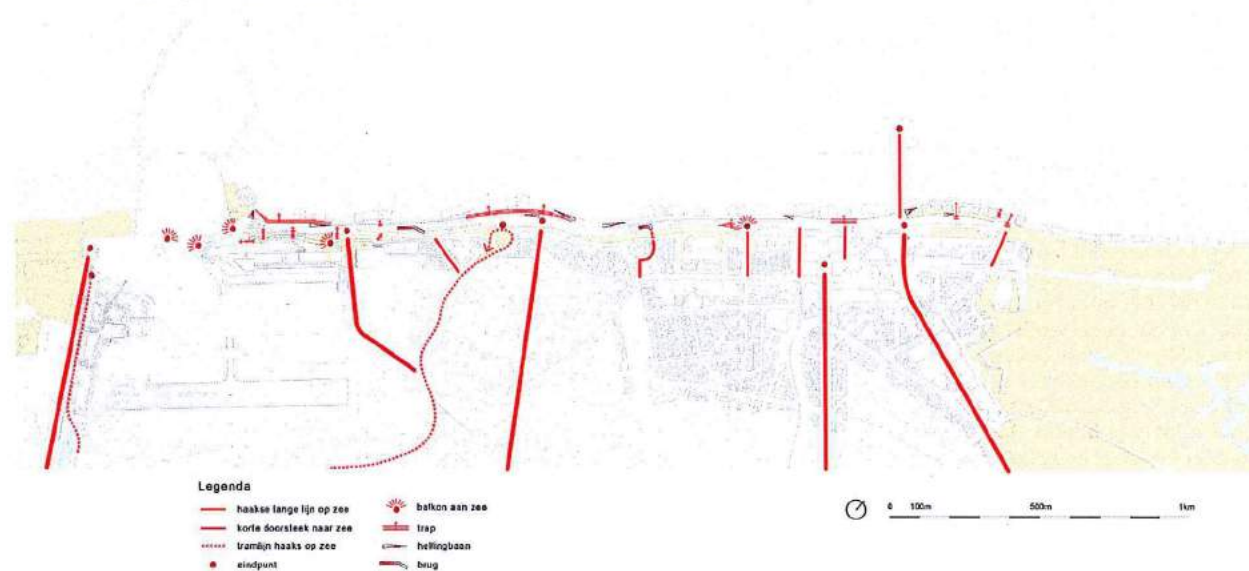
Omdat deze werkwijze in de toekomst ook het uitgangspunt vormt voor de nog aan te passen Noord Boulevard (tussen Sealife en Carlton Beach Hotel), ontstaat zo voor de gehele Scheveningse boulevard één ruimtelijk principe, waarbij de gebogen lijnen voor een steeds wisselend perspectief van de wandelaar zorgen, en bijzondere plekken nadrukkelijk geaccentueerd worden.

Ook voor de situering van trappen, bruggen, uitkijkpunten en hellingbanen is het van belang om het gedeelte van de Boulevard bij het Noordelijk Havenhoofd te beschouwen als onderdeel van de gehele Boulevard. Deze inrichtingselementen zorgen voor een geleding van de langgerekte Boulevard, geven schaal en ritme aan. Ook leggen ze een relatie met toegangen en doorsteken vanuit de landzijde, in sommige gevallen zelfs als eindpunt van een lange lijn naar Zee.

### Scheveningen Boulevard - bogen



### Scheveningen Boulevard - Accenten



## 6.1 Sferen openbare ruimte

Binnen het plangebied zijn de volgende sferen te onderscheiden:

### 1. Duinen

De duinzone van de Nieuwe Boulevard kent een uitgesproken groen karakter en sluit in materialisering aan bij de achterliggende openbare ruimte van Scheveningse dorp en het havenkwartier. De basis wordt gevormd door de rode gebakken klinkers in dikformaat, zowel voor de rijbanen als voor de voetgangersgebieden. Meubilair en verlichting zijn relatief eenvoudig, maar sluiten in kleur wel aan bij de Boulevard. Het helmgras en het bijbehorende micro reliëf van het duin bepalen de sfeer.

### 2. Boulevard

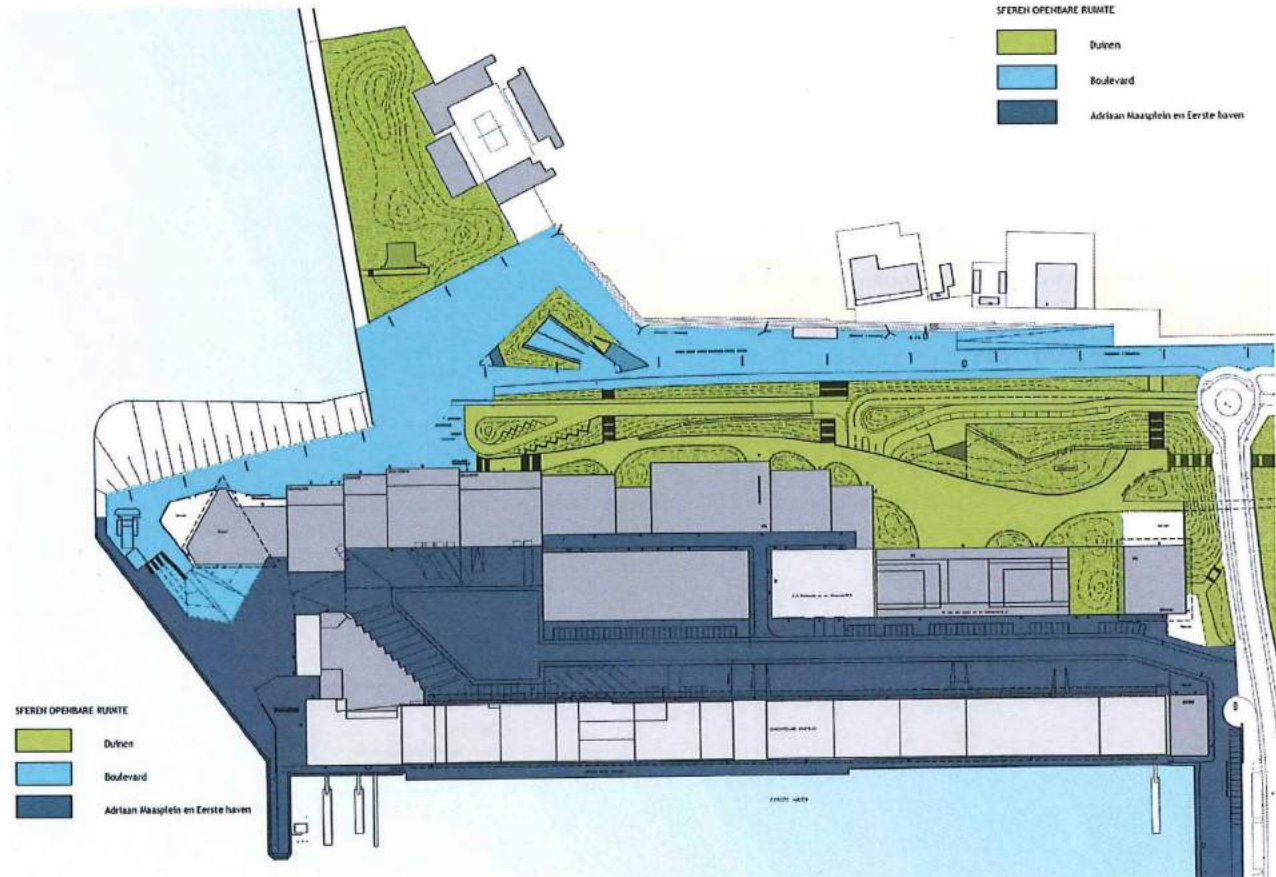
De nieuwe boulevard van Morales stopt nu net voor het Noordelijk havenhoofd. Het is de bedoeling dat deze sfeer tot aan het Adriaan Maasplein wordt doorgetrokken, passend bij het meer toeristische en autovrije karakter van dit gebied. Dit betekent dat verhardingsmaterialen (schelpenasfalt), straatmeubilair, verlichting en kleurgebruik van de Boulevard worden doorgezet tot aan het hotel. Aan het einde van de Boulevard, tussen de biesieklette en havenmond ontstaat een pleinruimte met zicht op de havenmond. Dit plein zal fungeren als voorplein bij het Beach Stadion en het toekomstige Beach City en kan gebruikt worden ten behoeve van boulevard sport en tijdelijk gebruik bij (sport)evenementen. Aan de westzijde, richting het strand, is plek voor grondcompensatie met duininrichting. In de toekomst kan een permanente tribune voor het Stadion worden geïntegreerd in dit nieuwe duinterrein. In dit duinterrein kan ook het ondergrondse bunkermuseum worden ingepast. In dat geval wordt gezocht naar een inpassing zo dicht mogelijk op het plein om zo de maximale hoeveelheid duin beschikbaar te houden voor activiteiten van het Beach Stadion. Op het kaartmateriaal is de bunker indicatief ingetekend. Het voorplein biedt een doorgang naar het beachstadion en naar het strand. Tussen dit duin en het duin van de fietsstalling is ruimte voor het draaien van expeditieverkeer richting beachstadion en de strandtenten.

### 3. Adriaan Maasplein en Eerste haven

Het Adriaan Maasplein kent een duidelijke functionele sfeer als werkkade, en heeft daarnaast een beperkte recreatieve betekenis. Daarom wordt aangesloten bij de sfeer van de eerste haven: een robuuste, op functionaliteit gerichte sfeer maar wel met de warme uitstraling van de rode gebakken klinkers in kei formaat, zoals ook elders langs de eerste en tweede haven is te vinden. De trappartij en hellingbaan ter hoogte van het hotel vormen de overgang tussen de Boulevard en het Adriaan Maasplein. Ook de andere delen van de eerste haven hebben een functioneel robuust karakter. De meest intensief gebruikte delen van de kades en rijbanen zijn uitgevoerd in asfalt, voor het overige geldt de rode ge-

bakken klinker in kei-formaat als uitgangspunt.

Het eerste deel van de Visafslagweg heeft een duidelijk openbaar karakter, in verband met de daar aanwezige winkels en bedrijven. Het tweede gedeelte, na de zijstraat is meer bedrijfsmatig. Een hekwerk markeert de grens. In tegenstelling tot de bestaande situatie krijgt de Visafslagweg een duidelijke zonering: de openbare rijbaan in asfalt, het particuliere terrein langs de Visafslag in klinkers, en langs de bebouwing aan de andere zijde een voldoende breed trottoir, al naar behoefte aangevuld met parkeerplaatsen, inritten of ruimte voor terrassen. Vanwege het industriële karakter is het aantal obstakels in de openbare ruimte minimaal.



## 6.2 Verkeer en parkeren

De karakteristieke indeling van de Boulevard en het naast gelegen duin wordt zo ver mogelijk richting het Noordelijk havenhoofd doorgezet. Dit betekent dat ook in dit gedeelte het autoverkeer via een verhoogd gelegen rijbaan, langzaam omhooglopend vanaf de rotonde aan het eind van de Visserhavenweg, wordt afgewikkeld. Langs deze rijbaan is slechts een beperkt aantal parkeerplaatsen opgenomen, vooral bedoeld voor mindervaliden, kort parkeren en busjes die geen gebruik kunnen maken van de parkeergarage.

Ter hoogte van de entree van de parkeergarage biedt een keerlus de mogelijkheid om weer terug te keren naar de Visserhavenweg, daarna daalt de weg weer naar het niveau van de Boulevard. Daar ligt opnieuw een keerlus, en een flexibele afsluiting (poller), die toegang biedt tot het voetgangersgebied van de boulevard. Via deze flexibele afsluiting is ook het voorrijden tot aan het hotel mogelijk.

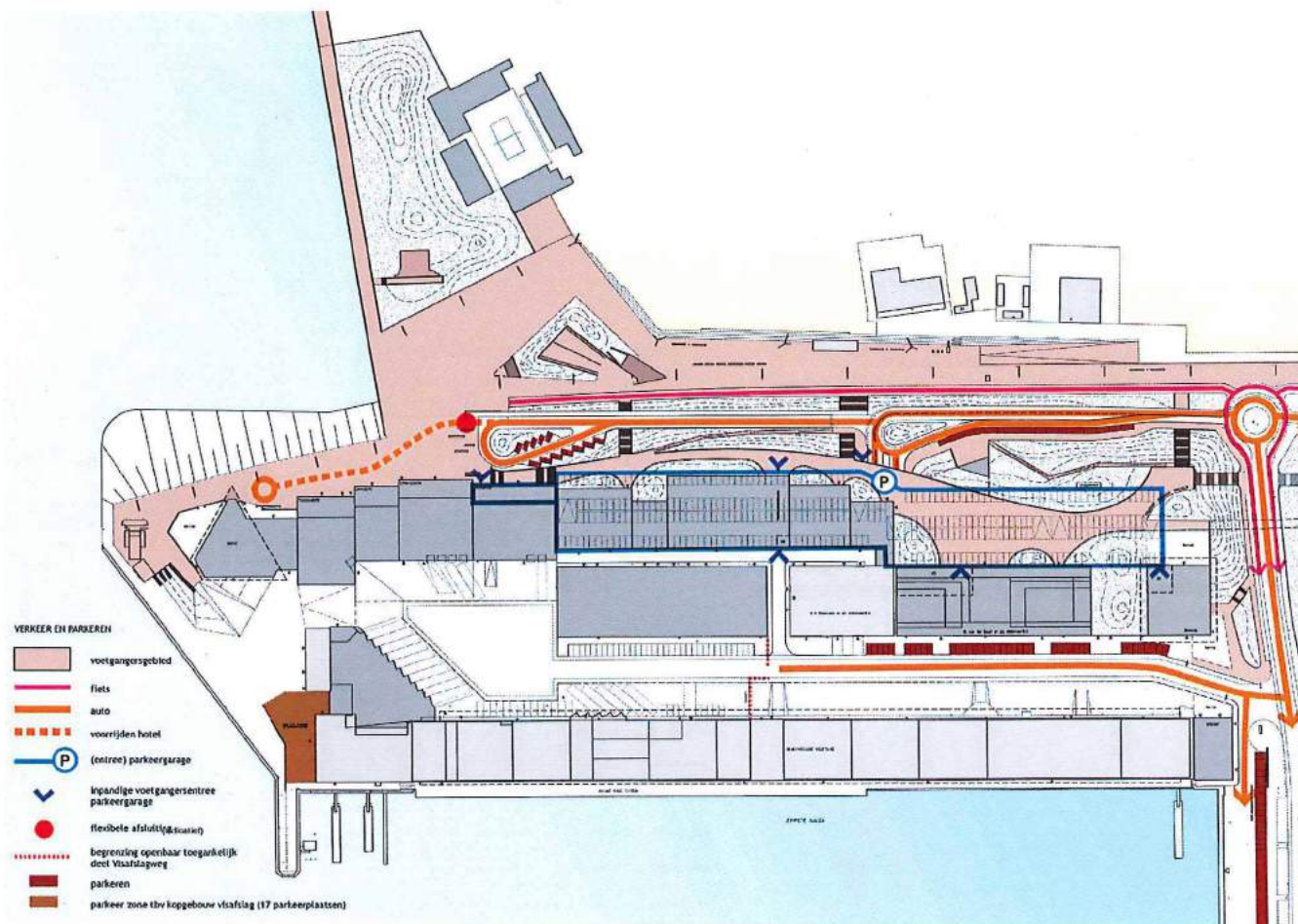
Ter hoogte van deze laatste keerlus eindigt ook het vrijliggende fietspad. Er is (zonder oeververbinding) immers geen sprake van een doorgaande fietsroute.

Om de mogelijkheden voor bedrijfsvoering te verbeteren is in de toekomst alleen het eerste deel van de Visafslagweg tot aan de zijstraat nog openbaar toegankelijk. Het tweede deel is alleen toegankelijk voor bedrijfsmatig bestemmingsverkeer. Na de zijstraat markeert een fysieke afsluiting de overgang tussen beide delen.

### Regels

1. Voor een zorgvuldige inpassing van de parkeergarage in het duinlandschap zijn de volgende aspecten van belang: Het glooiende natuurlijke beeld van het duin is leidend. De vorm van de garage moet zich niet manifesteren in het duinlandschap. Nooduitgangen, ventilatie-openingen en sleuven moeten zodanig zijn ingepast dat ze zich voegen naar het reliëf van het duin en zo min mogelijk opvallen.

2. Een goede (gelijkvloerse) voetgangersrelatie met de Boulevard en het hotel is van belang voor een logische bereikbaarheid van de parkeergarage.



### 6.3 Routes voetgangers

Het netwerk van voetgangersroutes kent 3 zones: Boulevard, Duin en de Visafslag. Door de grote hoogteverschillen tussen deze zones bestaan de onderlinge verbindingen uit trappen en hellingbanen. Alle hellingen zijn geschikt voor minder validen.

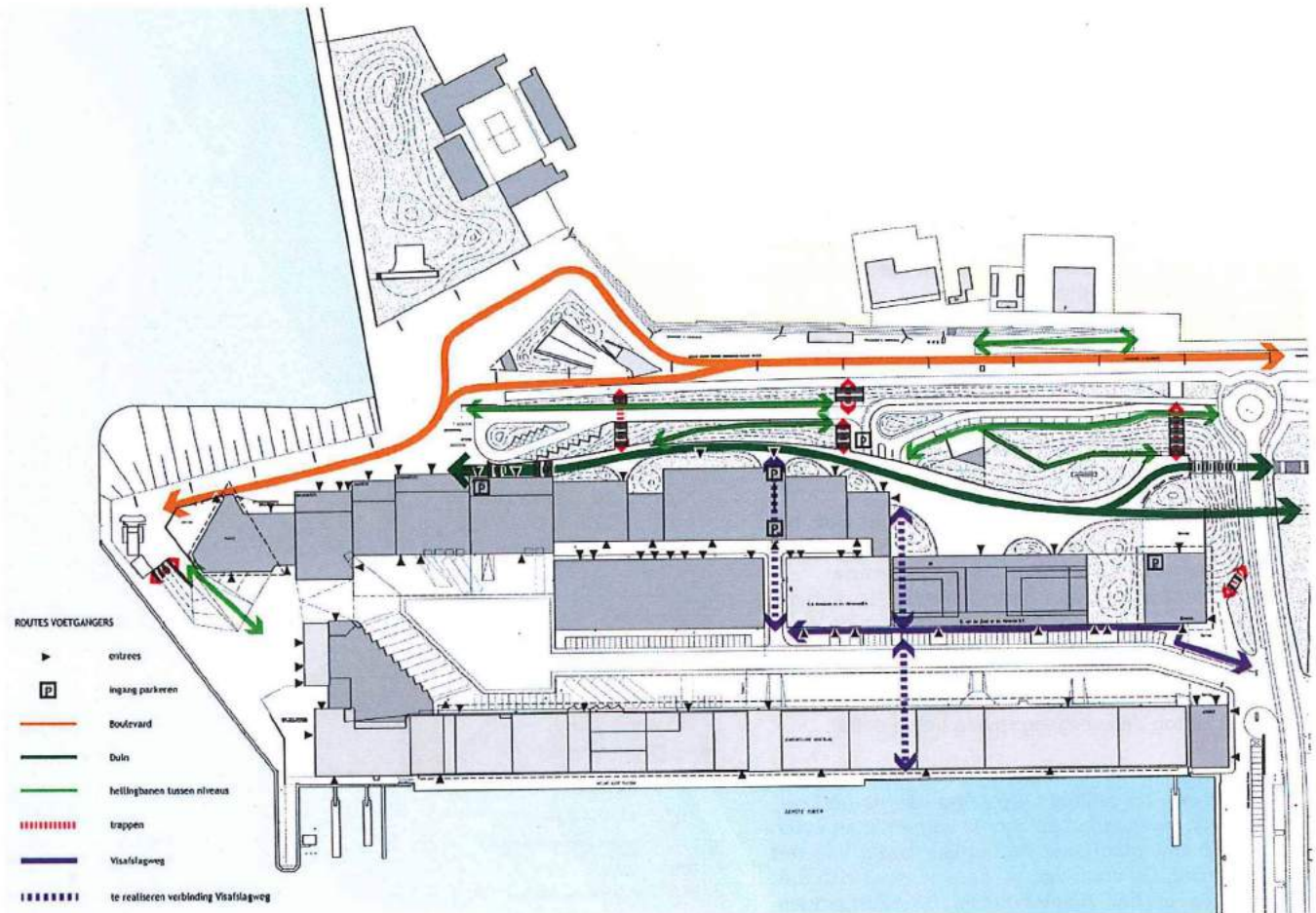
De Boulevard route splitst zich ter plaatse van de biosfeer en het dienstengebouw in tweeën. Daar waar deze routes weer samenkomen ontstaat een grotere pleinachtige ruimte, die naast ruimte voor verblijf met zicht op de havenmond ook ruimte biedt voor een meer flexibele invulling, bijvoorbeeld tijdens (sport)evenementen op het strand of in het Beachstadion.

De route over het duin verbindt de verschillende entrees van de hoog gelegen bebouwing.

De looproute langs de visafslag is meer functioneel van karakter, en heeft een verbinding naar het duin ter hoogte van Fishworld.

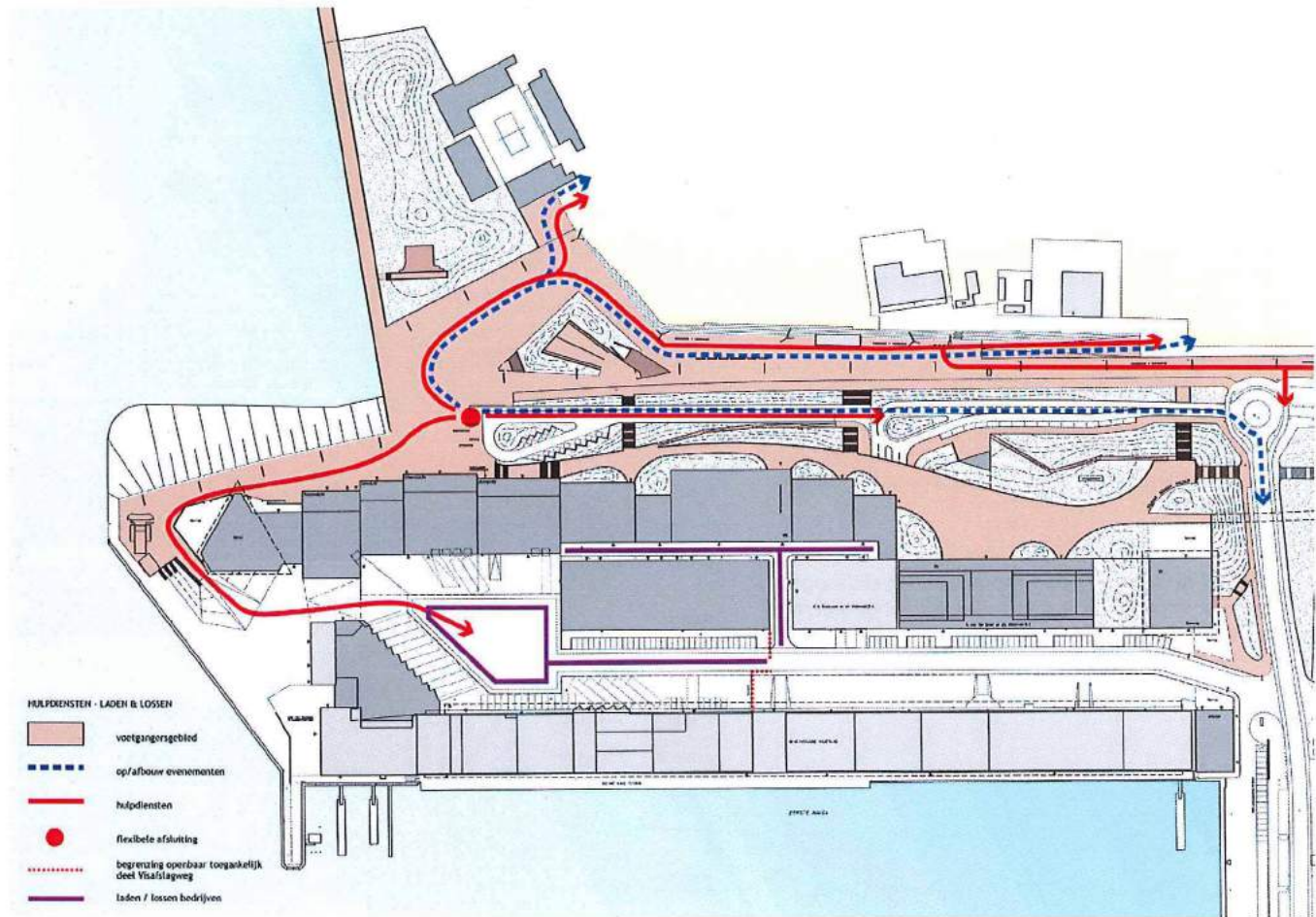
#### Regels

1. De Visafslagweg dient via de parkeergarage en/of andere bebouwing op het duin voor voetgangers verbonden te zijn met de duinzone.



## 6.4 Routes Hulpdiensten en Laden / Lossen

De rijbaan over het duin en de flexibele afsluiting vormen tevens de route voor op- en afbouw van strandpaviljoens en het beachstadium, de op- en afbouw van evenementen en de hulpdiensten. Het tweede deel van de Visafslagweg en de zijstraat/achterstraat zijn bedoeld voor bedrijfsmatig bestemmingsverkeer.



## 6.5 Hoogtes

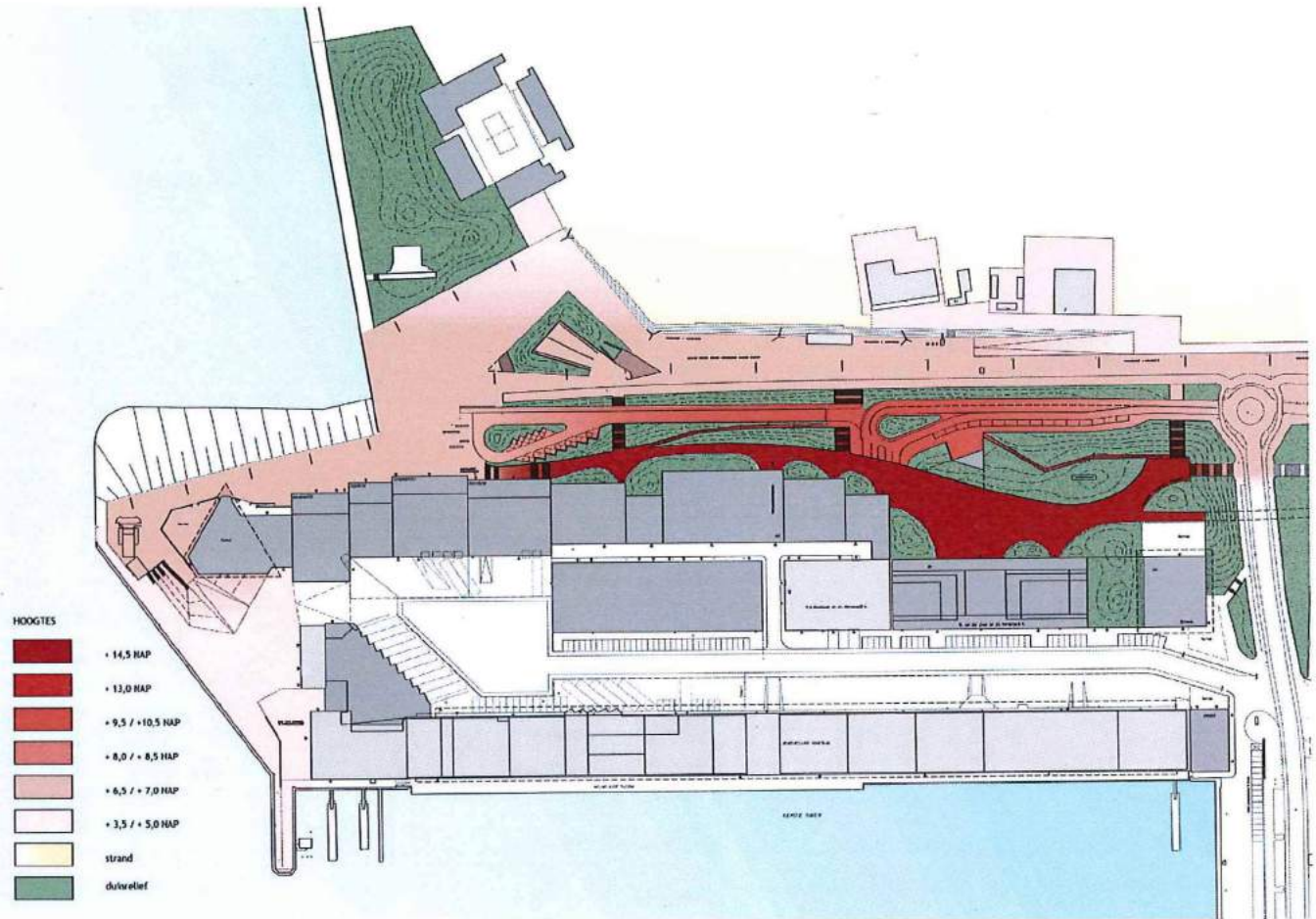
De kenmerkende grote hoogteverschillen in het gebied ondersteunen de zonerings in sfeer en gebruik van de openbare ruimte. Er zijn globaal 4 niveau's te onderscheiden:

- De hoog gelegen zone op het duin, alleen toegankelijk voor voetgangers;
- De halverwege het duin gelegen autoroute;
- Het niveau van de Boulevard, voornamelijk flaneer en verblijfsgebied;
- Het lager gelegen niveau van de meer functioneel ingerichte werkkades;

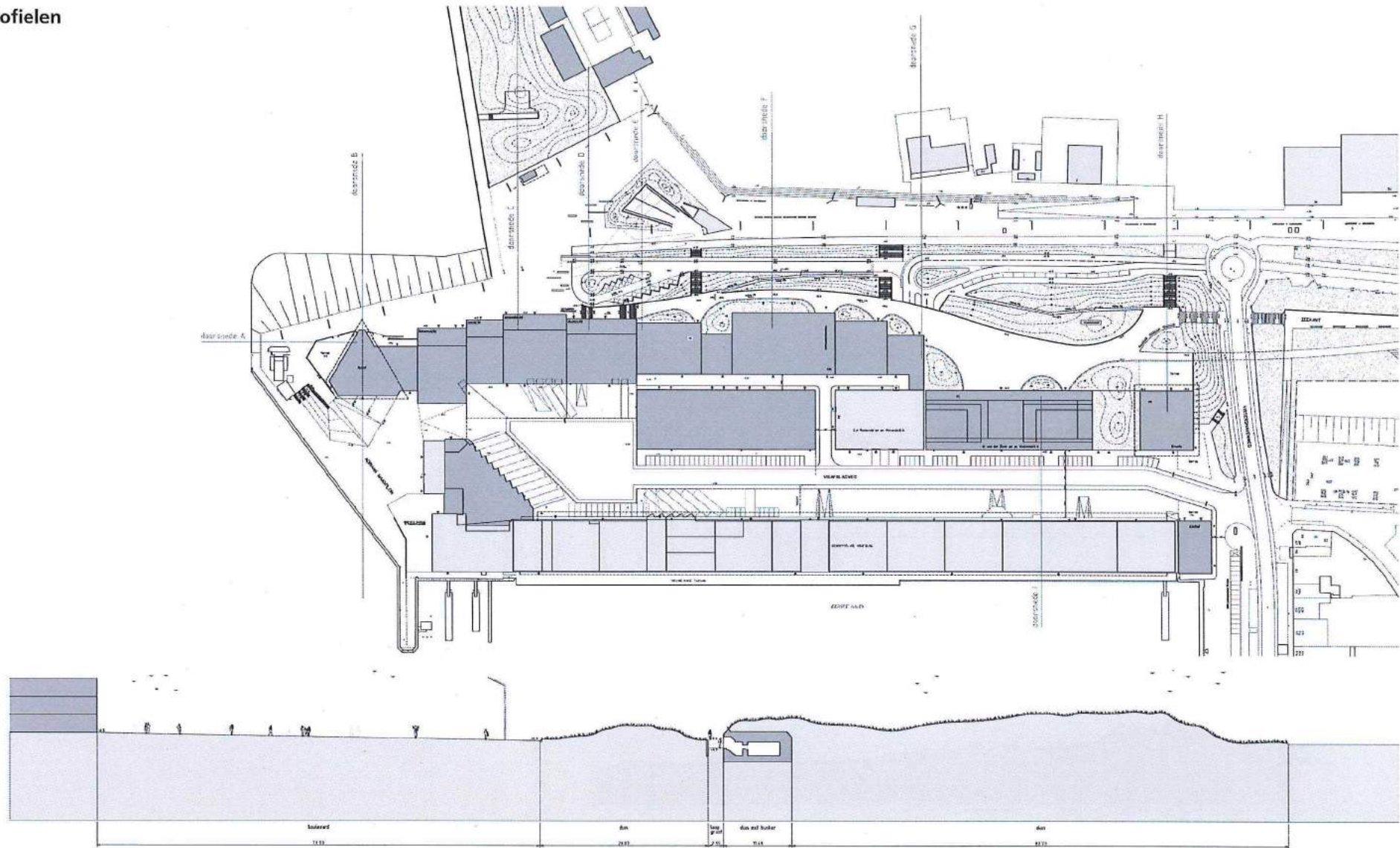
De marges bij het aanpassen van de in de tekening voorgestelde hoogtes zijn gering, in verband met de benodigde ruimte voor hellingen. Ook het opvangen van hoogteverschillen met keermuren e.d. vormt een beperkende factor.

### Regels

1. De in de tekening opgenomen maaiveldhoogtes zijn leidend voor de peilmaten van de aangrenzende bebouwing.



## 6.6 Profielen



Profil C



