

# SCANDINAVISISCHE HAVENS

**INLEIDING 03**

**SAMENVATTING 04**

**BESTAANDE  
SITUATIE 06**

**VISIE SCANDINAVISCH  
HAVENS 11**

**HET PLAN 17**

**DE LANDTONGEN EN  
BORNHOLMSTRAAT  
WEST 20**

21 Landtong 1  
26 Landtong 2  
31 Landtong 3  
36 Bornholmstraat West

**PROGRAMMA 42**

**PARKEREN EN VERKEER  
46**

**DIAGRAMMEN  
OPENBARE RUIMTE 49**

**BIJLAGEN 52**

### Ruimtelijk-programmatische verkenning

KCAP, Sweco, en Witteveen & Bos zijn door de Gemeente Groningen gevraagd om een ruimtelijke-programmatische visie en een gebiedsvisie voor het gebied van de Scandinavische Havens op te stellen.

Wat zijn de mogelijkheden en kansen voor de ontwikkeling van deze plek?

Als onderdeel van dit traject heeft KCAP een ruimtelijke visie ontwikkeld die aansluit bij de programmatische (gebieds-) visie van Sweco. Witteveen & Bos hebben de nodige aanpassingen van de verkeersstructuur ten behoeve van de visie bestudeerd en in beeld gebracht.

Dit boekwerk is de samenvatting van de stedenbouwkundige opzet van de Scandinavische Havens. Het ontwerp sluit aan bij de programmatische verkenning van Sweco, die in een apart boekwerk is samengevat ('Gebiedsvisie Scandinavische Havens', Sweco 1 juni 2023).

#### Disclaimer

Alle getoonde afbeeldingen in dit boekwerk betreffen referentiebeelden die dienen ter illustratie van de beoogde sfeer. De beelden geven nog geen ontwerpuitwerking weer.

De makers van dit document hebben zich ingespannen om de auteurs van de gebruikte referentiebeelden te achterhalen. Een ieder die meent aanspraak te kunnen maken op het auteursrecht van één of meer beelden kan dit kenbaar maken bij de makers van dit document.

## Strategie & Aanpak

### Scandinavische Havens

Scandinavische Havens vormt een stedenbouwkundige schakel tussen de binnenstad van Groningen en het weidse werklandschap ten oosten van het Winschoterdiep met daarachter Meerstad. Stadshavens zal zich de komende jaren ontwikkelen aan weerszijden van het Eemskanaal. De overgang van Stadshavens naar Scandinavische Havens vindt plaats tussen de Hunzehaven en Deense Haven. Hiermee is Scandinavische Havens een fysiek vervolg op Stadshavens.

Het gebied en de directe omgeving kent een aantal knelpunten, maar ook mogelijkheden. Het grootste knelpunt is de ontsluiting en de verkeersveiligheid van het gebied, met name voor het fietsverkeer. Verder blijkt uit onderzoek dat de watergebonden bedrijvigheid waardevol is voor de stad. Het behoud van deze bedrijvigheid is dan ook het uitgangspunt, waarbij een aantal bedrijven verplaatst kunnen worden binnen het gebied. Daarnaast toont een marktanalyse aan dat dit gebied kan voorzien in de vraag naar bedrijfsruimte met ondersteunende kantoren, een broedplaats en tijdelijk wonen.

### Consolidatie door ontwikkeling

De strategie voor Scandinavische Havens kunnen we zien als 'consolidatie door ontwikkeling'. Het gaat nadrukkelijk niet om het opstellen van een ontwikkelplan voor de transformatie van Scandinavische havens van werkgebied naar een hoogstedelijk woongebied. Het gaat om het opstellen van een gerichte aanpak voor de komende 15-20 jaar, die ruimtelijk en programmatisch de toekomst voor het gebied borgt.

Deze aanpak vertrekt vanuit urgente opgaves (verkeersveiligheid en in stand houden watergebonden bedrijvigheid) die vragen om oplossingen. Tegelijkertijd

zijn er ook mogelijkheden te ontdekken en kan er ingespeeld worden op de gemeentebrede ambities en wensen.

### Mogelijkheden en ambities

Hoe kunnen de huidige activiteiten gehandhaafd, verbeterd en beschermd worden, maar daarnaast ook aangevuld worden met nieuw programma? Hoe kunnen we de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid van de Bornholmstraat verbeteren en dit koppelen aan verbeterde ontsluiting van het gebied en het Sontplein? Hoe kan dit in samenhang met een slimme parkeerstrategie?

Kunnen we de kades vrijspelen en zo de publieke toegankelijkheid van de havens, landtongen en het water verbeteren? Kunnen we naast consolideren en verdichten met nieuwe gebouwen, het gebied ook substantieel vergroenen? Kan het gebied klimaatadaptief, natuurpositief en ecologisch waardevol worden gemaakt met een vergrootte biodiversiteit?

Kunnen we het gebouw van de Veiligheidsregio stedenbouwkundig inbedden? Kan het gebied, komend vanuit Meerstad een betekenisvol 'welkom in de stad' bieden? Kan het gebied, wandelend langs het Eemskanaal vanuit Stadshavens voorzien in een recreatieve overloop?

### Werkwijze

Om te komen tot een eerste ruimtelijk en programmatisch plan hebben wij een aantal stappen doorlopen:

I. Analyse van de water- en kadegebonden bedrijvigheid naar aantallen, ruimtebeslag en eisen. Vervolgens wordt de water- en kadegebonden bedrijvigheid opnieuw georganiseerd in de Scandinavische Havens. Dit is

gedaan op de volgende wijze:

1 Al het programma naar eisen/wensen op een goede plek situeren. Dit levert een nieuwe kaart met kade en watergebruik op.  
2 Bij het situeren van het programma was een belangrijk criterium het maximaliseren van de mogelijkheden om een continue publieke route langs het water te kunnen maken. Startend bij Deense havens en eindigend bij de Uppsalaweg.

II. Inpassen ontwerp verkeers- en ontsluitingsstructuur. Dit is gedaan op de volgende wijze:

1 intekenen van het verkeersontwerp voor de Bornholmstraat en de ontsluitingsstructuur voor de landtongen en de kavel direct ten westen van de Bornholmstraat.  
2 Inpassen van een centrale parkeervoorziening aan de westzijde van de Scandinaviëweg.

I en II samen maakt een eerste raamwerk voor transformatie van het gebied. Deze is verder aangevuld met een analyse van welke panden en ruimtes behouden moeten worden en welke transformeerbaar zijn.

III. Marktonderzoek van Sweco toont aan dat er een aanzienlijk potentieel programma is voor dit gebied. Binnen het raamwerk voor transformatie wordt dit mogelijke uitbreidingsprogramma verder uitgewerkt. De illustratieve plankaart en 3D's laten zien wat dit voor de drie landtongen en de kavel ten westen van de Bornholmstraat kan opleveren.

1 Onderbrengen van potentieel programma op direct en indirect beschikbare ontwikkellocaties. Uitgangspunt is dat iedere landtong een specifiek programmatisch/ruimtelijke karakteristiek krijgt.

2 Onderbrengen van potentieel programma in een gebouwvelop aan westzijde van de Bornholmstraat.

# SCANDINAVISCH HAVENS

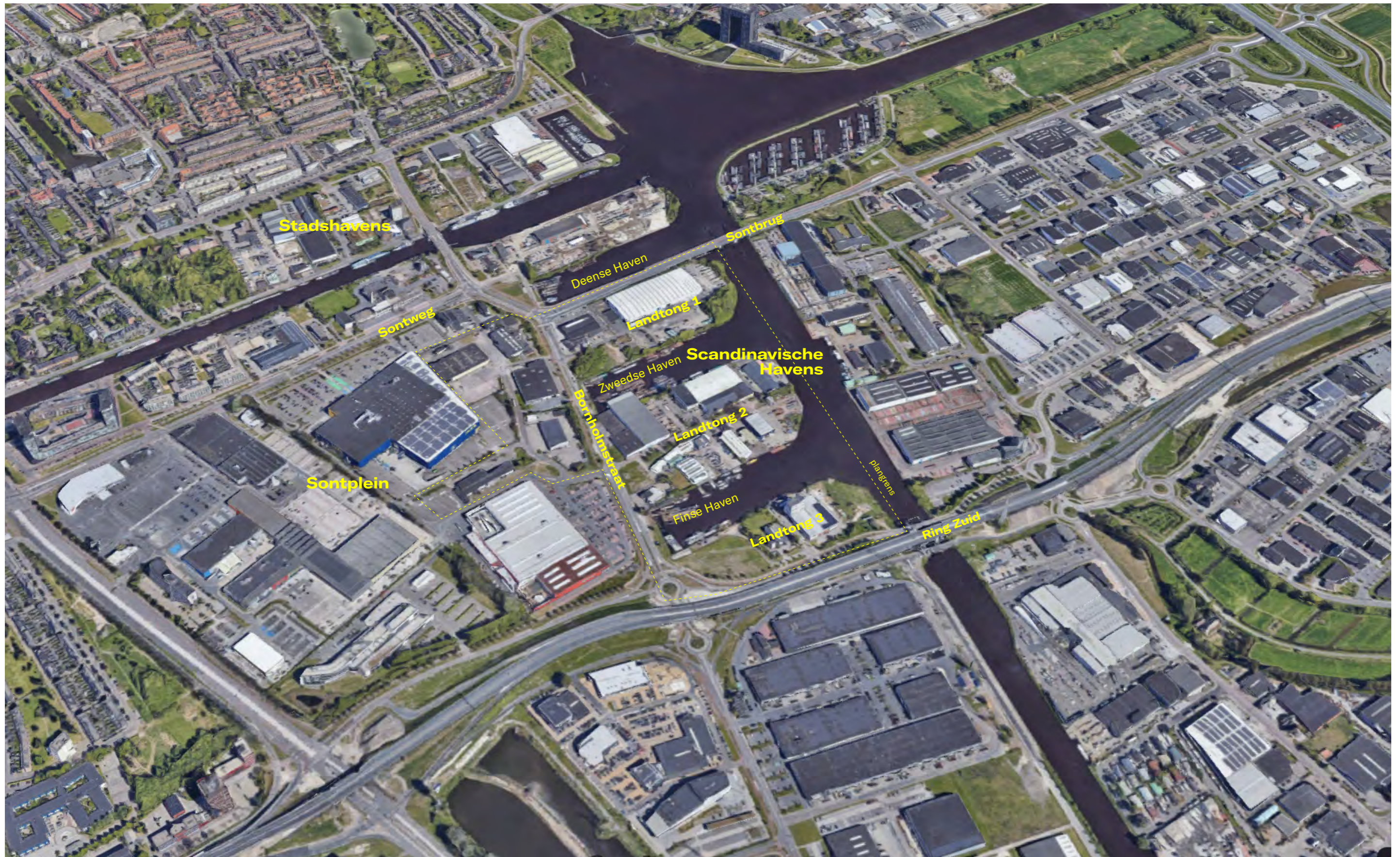
## SAMENVATTING



Scandinavische Haven vogelvlucht

# **BESTAANDE SITUATIE**

# SCANDINAVISCH HAVENS BESTAANDE SITUATIE



Overzicht locatie, plangrens en omgeving

# SCANDINAVISCH HAVENS

## BESTAANDE SITUATIE



Bestaand bedrijfspand aan het kruispunt Sontbrug/Bornholmstraat



Zicht onder de Sontbrug in richting Deense Haven / zandoverslag



Watergebonden bedrijf aan de Zweedse Haven



Landtong met heldere ontsluitingssysteem / structuur (Stockholmstraat)



Roeivereniging / Kano- en kajakclub G.S.R. 'Aegir'



Opleidingscentrum 'DRTC Groningen' aan de Finse Haven



Onvoldoend verkeersveiligheid voor fietsers langs de Bornholmstraat



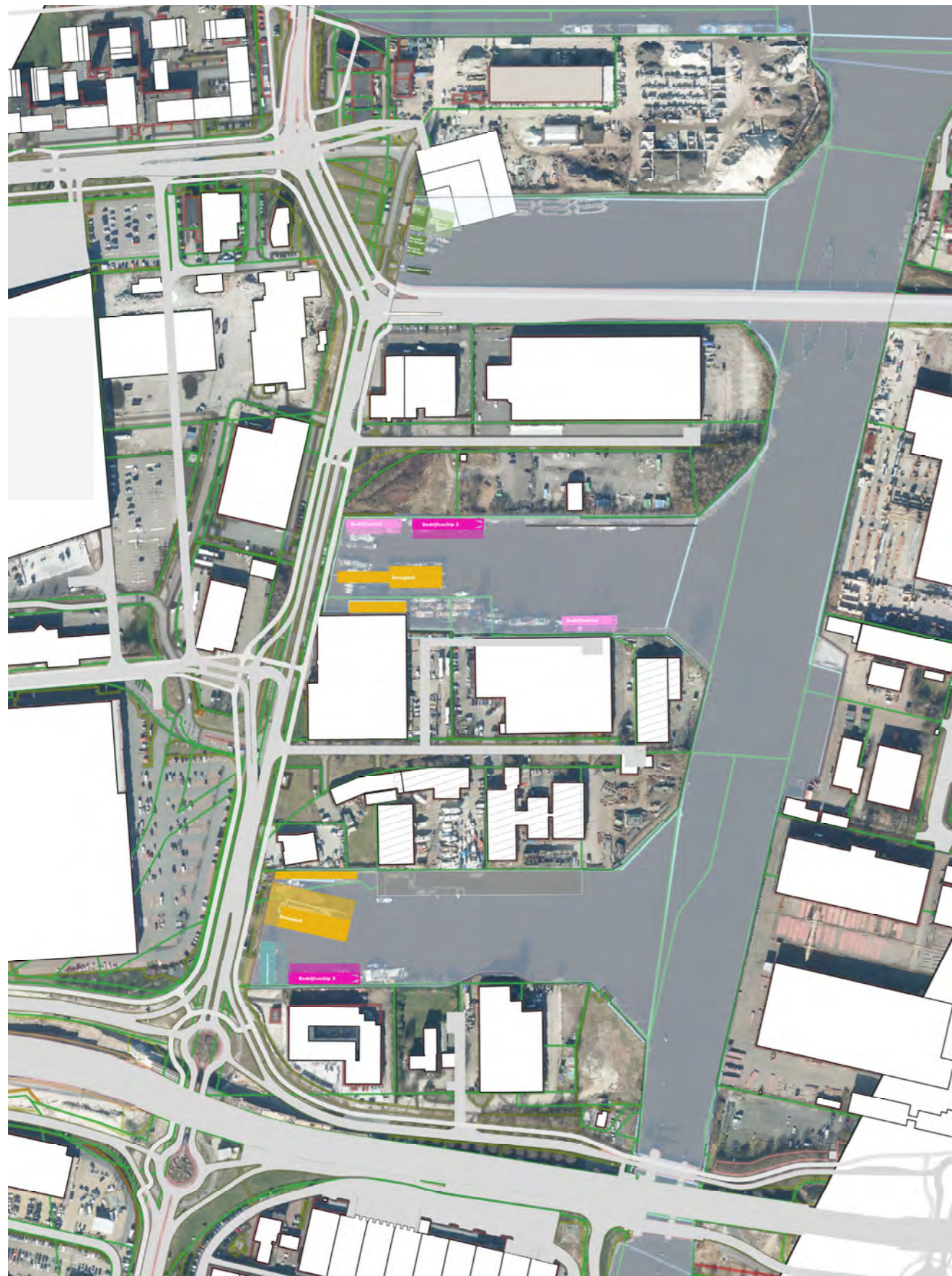
Ring Zuid ten zuiden van de Scandinavische Havens



Graanfabriek, evenementenlocatie aan de Finse Haven



## BESTAANDE SITUATIE, GEBRUIK VAN HET WATER



Bestaande situatie van het watergebruik

### Legenda

- bedrijfsschepen
- sleepdiensten
- droogdokken
- opleidingscentrum
- strafsteiger

### Bedrijven aan het water

De landtongen van de Scandinavische Havens zijn de laatste decennia organisch gegroeid naar een agglomeraat van verschillende (meestal) watergebonden bedrijven. Het verwaarloosde karakter is overheersend en onderlinge ruimtelijke samenhang ontbreekt volledig. De grootse kwaliteit van de Scandinavische Havens - het beleven van het water - is nauwelijks ervaarbaar.

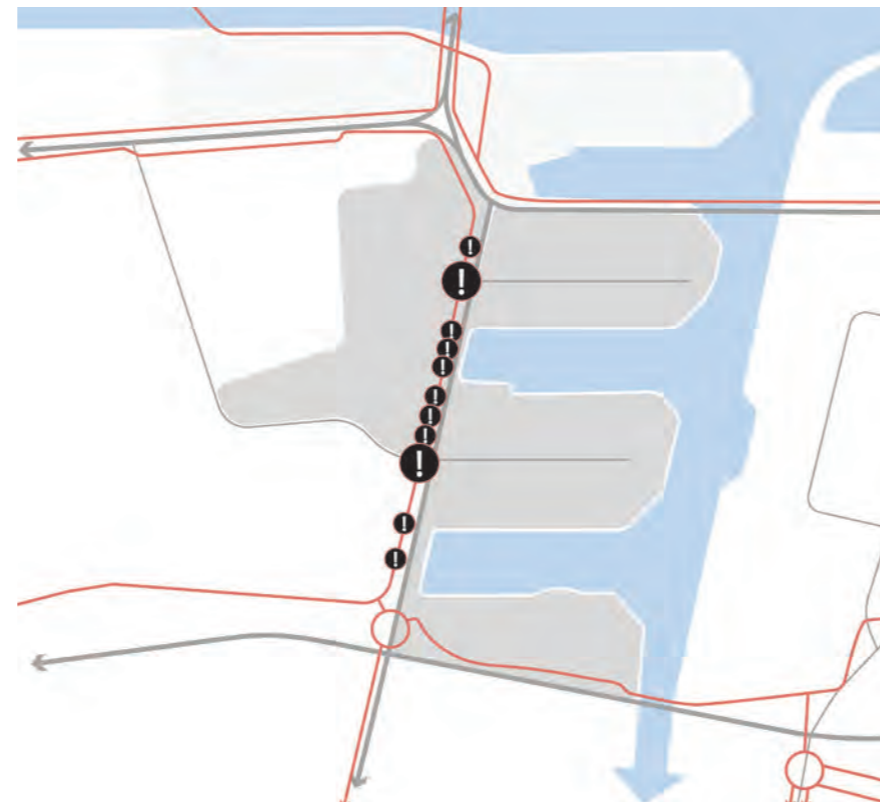
De analyse van het gebruik van het water is een belangrijke verkenning. Kan het ook anders? En hoe dan? Herstructurering van het watergebruik is de sleutel voor een nieuwe ontwikkeling en de transformatie van de Scandinavische Havens.

# SCANDINAVISCH HAVENS

## BESTAANDE SITUATIE



Diverse en 'rommelijk' watergebruik



Verkeersstructuur met indicatie van verkeersonveiligheid fietsroute



Groen en openbare ruimte



Globale programma veredeling

De bestaande situatie

### Opvallend

De verschillende diagrammen brengen de bestaande situatie per thema in beeld. Kenmerken per thema:

#### Watergebruik:

- inefficiënt gebruik
- ongeordend
- het water is slecht / niet toegankelijk

#### Verkeer:

- eenvoudige basisstructuur
- vele directe in en uit ritten op Bornholmstraat
- onvoldoende veiligheid voor fietsers
- alleen eenzijdig fietspad (Bornholmstraat westzijde)
- schijnbaar ongeordend

#### Groen en openbare ruimte

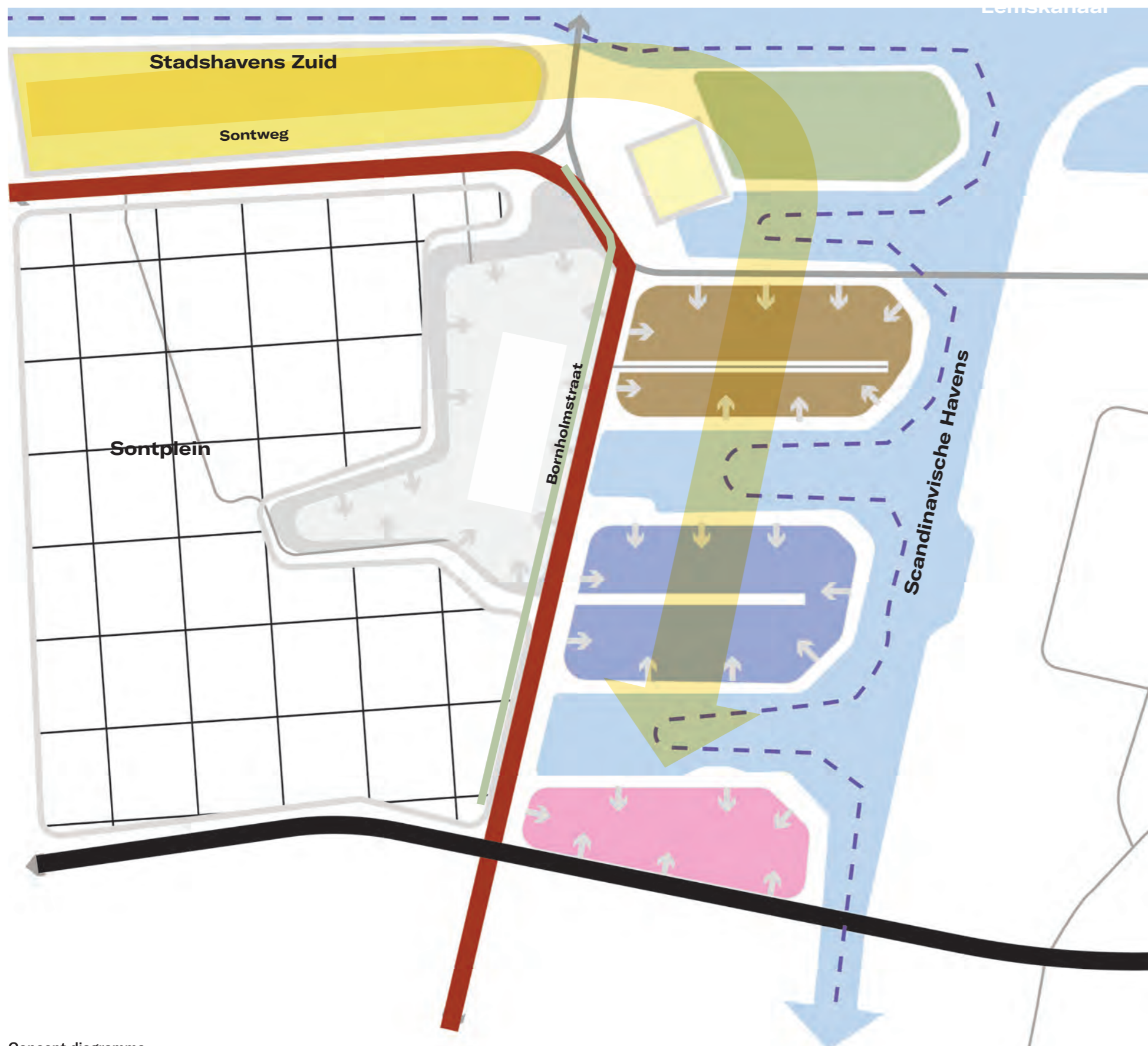
- versnipperd en zonder samenhang
- lokaal groen, weinig intensief gebruik
- geen openbare oevers op de landtongen
- versteende omgeving
- ontbrekende laanstructuur Bornholmstraat
- ecologische zone langs de Bornholmstraat ter hoogte van de Zweedse Haven

#### Programma

- hoge dichtheid van watergebonden bedrijven
- sterke concentratie van bedrijven op landtong tussen Zweedse en Finse Haven
- (tijdelijk) woonprogramma op 'unheimliche' plek
- Eventlocatie Graanfabriek

**VISIE**

# SCANDINAVISCH HAVENS TRANSFORMATIE



Concept diagramma

## Water, water, water

De Scandinavische Havens hebben een bijzondere exposure naar het water. De verschillende landtongen zijn daarbij onderdeel van een kadestructuur die zich vanuit het Eemkanaal richting zuiden door ontwikkelt. Het beleven van het water is de belangrijkste kwaliteit die weer erfahrbaar gemaakt moet worden.

## Behoedzame transformatie nu

'Schone lei'? Nee! De huidige structuur van de landtongen is geschikt voor de stedenbouwkundige structuur van morgen. Eveneens kan in principe de huidige programmering als basis en aanleiding voor verder doorontwikkeling worden gebruikt.

## Intensivering ruimtegebruik

Het 'hergebruik' van de bestaande situatie leidt tot een behoedzame stedenbouwkundige transformatie. Twee uitgangspunten staan hierbij centraal:

1. Potentieel programma op direct en indirect beschikbare ontwikkelingslocaties onderbrengen.
2. Iedere landtong een specifiek programmatisch ruimtelijke karakteristiek meegeven.

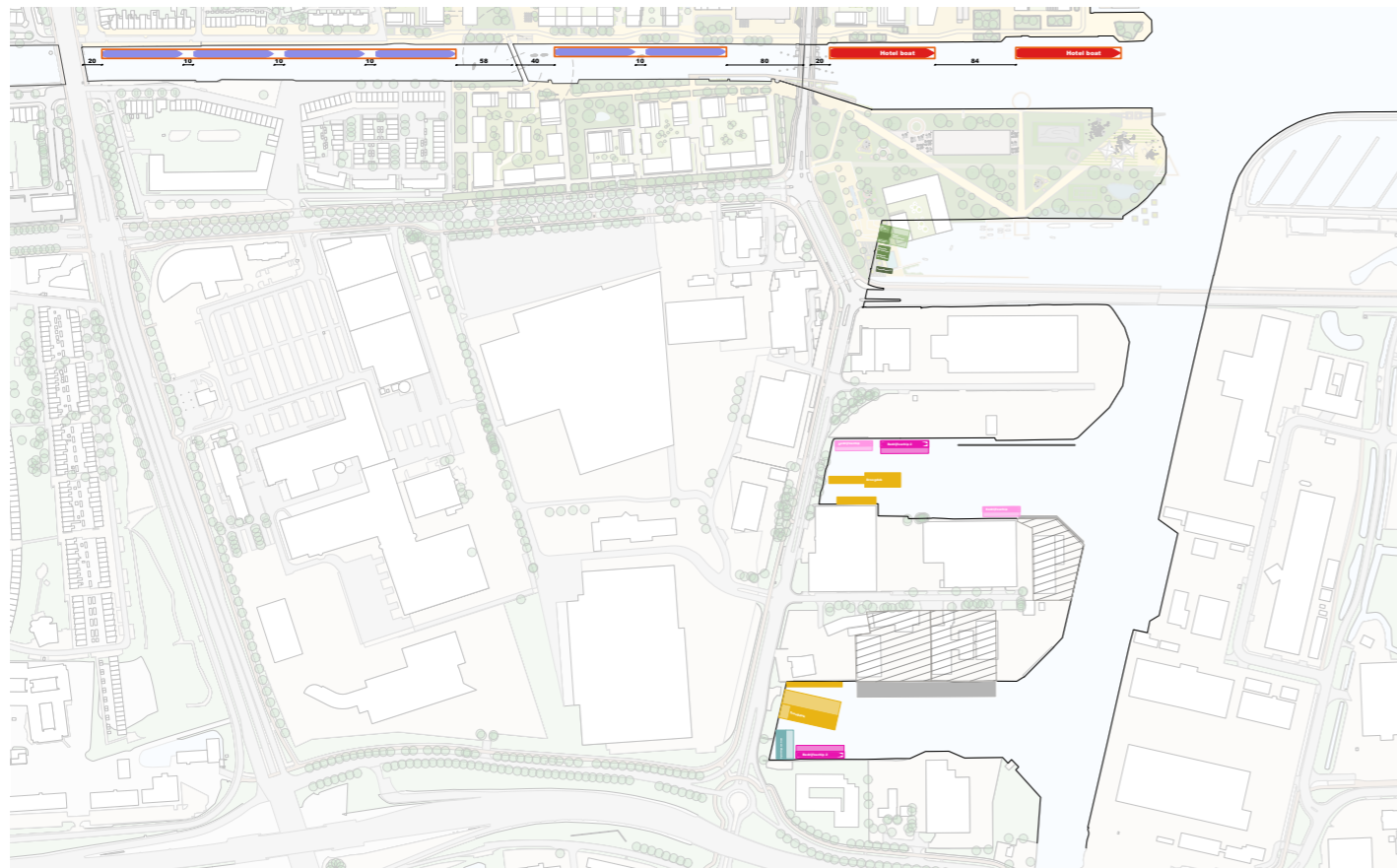
Met relatief eenvoudige ingrepen kan veel effect worden bereikt. Aanpassing van het gebruik van het water speelt hierbij een essentiële rol.

Met enkele aanpassingen aan de infrastructuur kan de basis worden gelegd voor een robuuste en toekomstbestendige verkeersstructuur.

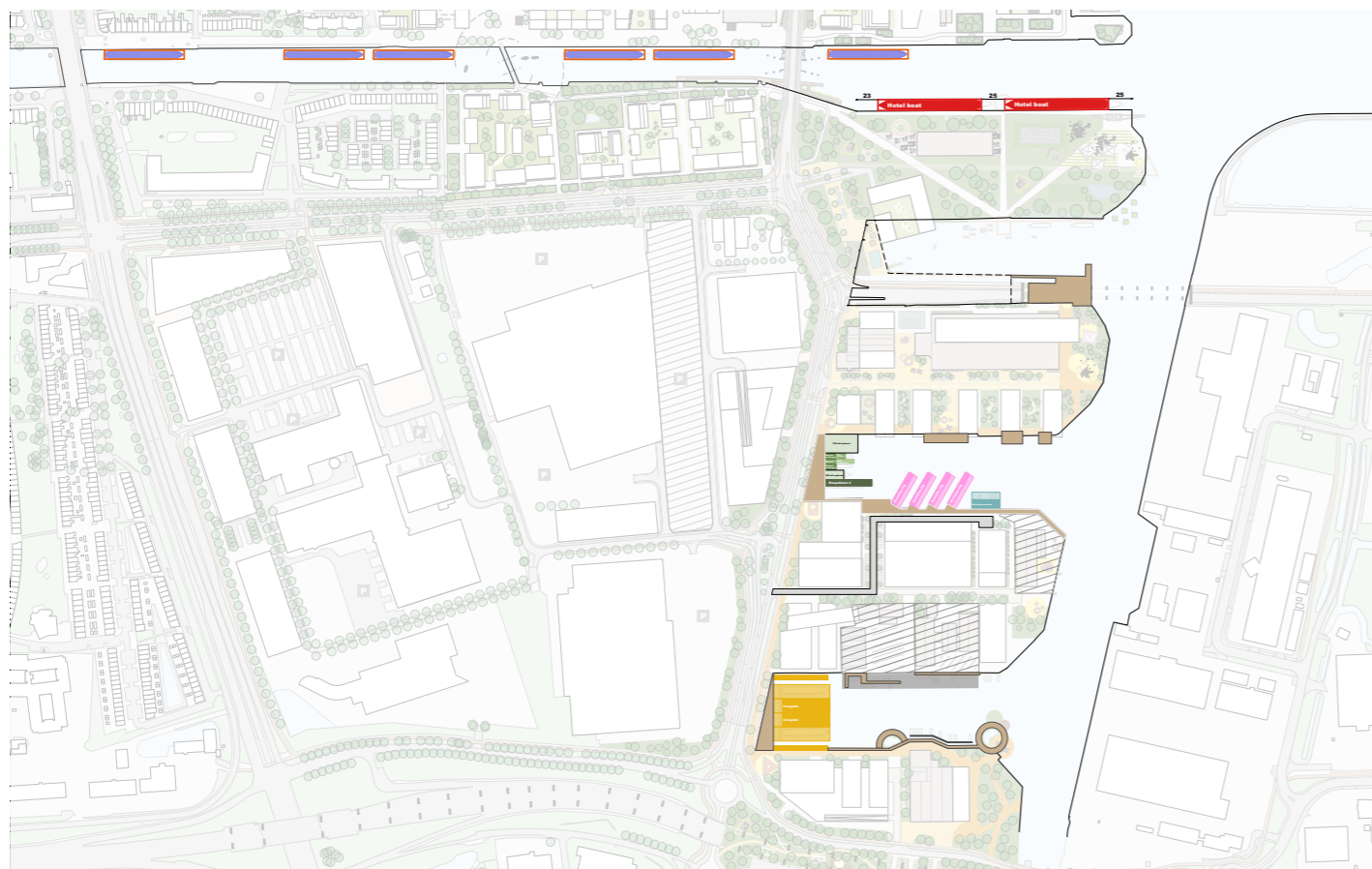
## Doorontwikkeling later

In verdere toekomst kunnen de Scandinavische Havens verder verkleuren naar een meer binnenstedelijk karakter. De ontwikkelingen van het Sontplein spelen erbij een essentiële rol.

# WATERGEBONDEN! HERINDELING VAN DE HAVENS



Watergebonden bedrijvigheid - analyse van de bestaande situatie



Watergebonden bedrijvigheid - nieuwe situatie



## Legenda

- bedrijfsschepen
- sleepdiensten
- droogdokken
- opleidingscentrum
- parkeerplek boot
- parkeerplek hotelboot

## Herindeling van de havens

De analyse van de bestaande waterstructuur van de Scandinavische havens focust op verschillende onderwerpen zoals de watergebonden bedrijvigheid (water/kade gerelateerd programma) en de type schepen / objecten op het water (aantallen, ruimtebeslag en eisen).

In de nieuwe situatie is het gebruik van het water herzien en opnieuw ingedeeld. Compacter ruimtegebruik en een logische zonering van de individuele functies op diverse locaties. Verschillende onderdelen zijn vooral slim gecombineerd.

Daardoor worden delen van de kade vrijgespeeld voor nieuwe programma's en nieuw ruimtegebruik zo als (tijdelijk) woonprogramma en openbare ruimtes met een netwerk van routes langs de kades.

Ook kan de indeling van het Eemskanaal profiteren van de herindeling van de Scandinavische havens. Door het opnemen van parkeerplekken voor hotelboten bij het Havenpark zal de Eemskade noordzijde een betere relatie tussen bebouwing en kanaal kunnen krijgen.

# NIEUW (WATER-)VERBONDEN! WATER & KADES ERVAARBAAR MAKEN



Diagramma routes langs het water

## Kwaliteit van het water

Betere beleving van het water is het centrale idee van de ruimtelijk programmatische visie. Het raamwerk voorziet daarom in een netwerk van openbare ruimtes met daarin een belangrijke route langs de kades van de Scandinavische Havens. Door deze route zijn alle havens van noord naar zuid, van Havenpark naar de Graanfabriek, met elkaar verbonden.

De kades kunnen op verschillende manieren worden ingericht, afhankelijk van hun gebruik (denk aan watergebonden bedrijven, wonen, sport, enz.). Naar gelang het gebruik hebben de kades verschillende kwaliteiten, denk aan steenachtige kades, houten vlonders of groene ecologische oevers.

De continuïteit van de route moet nader afgestemd worden met de verschillende functies en de grondeigenaren. Uiteindelijk wordt in de havens nog steeds gewerkt, veiligheid heeft prioriteit.

# LANDSCHAP EN OPENBARE RUIMTE AANSLUITEN EN DOORONTWIKKELLEN

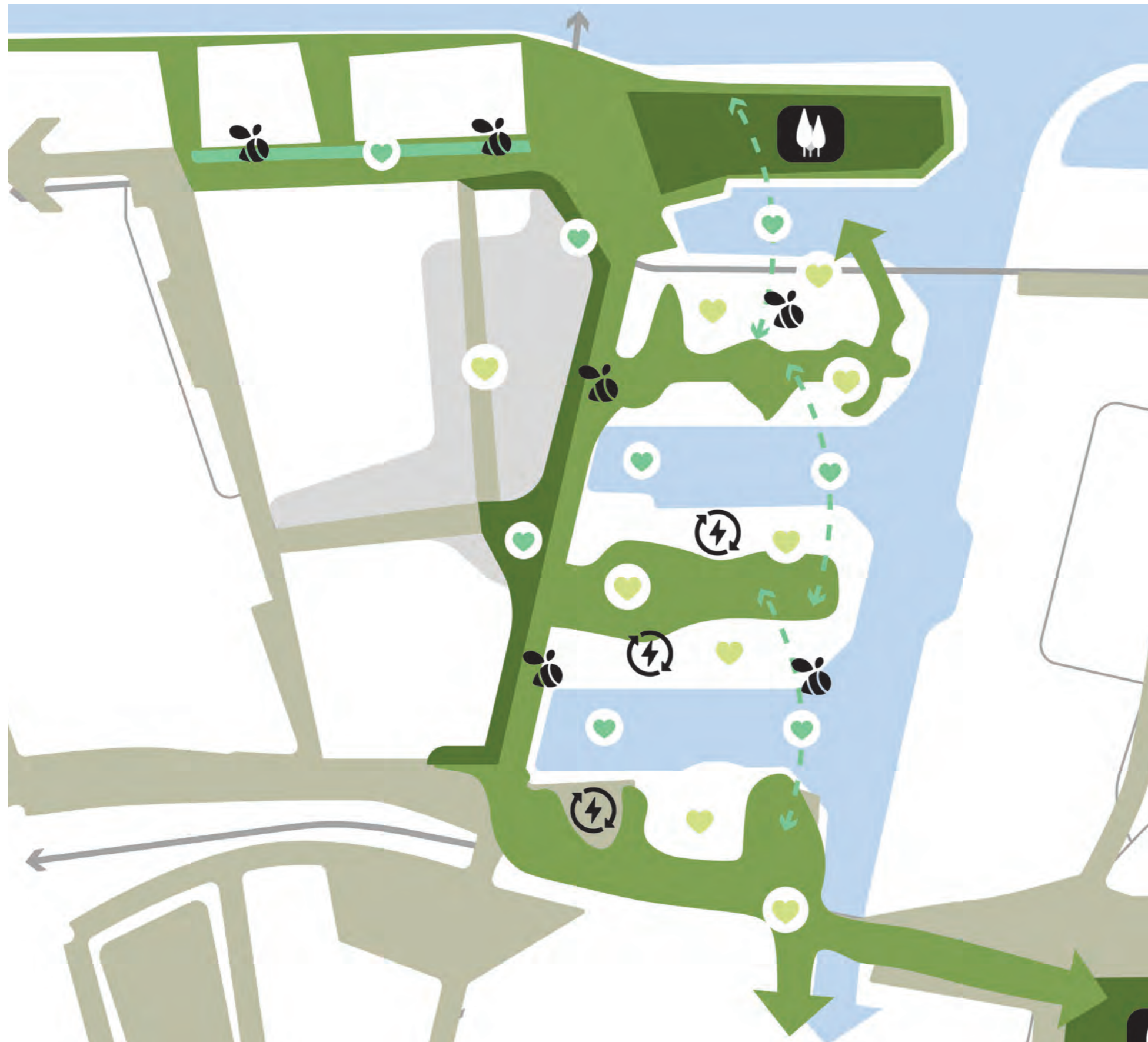


Diagramma openbare ruimte

## Groene havens

Het openbare ruimte- en landschapsconcept zet in op de bestaande kwaliteiten door die met een netwerk van routes (en kades) met elkaar te verbinden. De groenstructuur wordt gekenmerkt door:

- centrale groene ruimtes aan de 'binnenkant' van de landtongen (naast de routes langs de kades aan de 'buitenkant'). Deze ruimte is gekoppeld aan de ontsluiting van het gebied.
- de meest zuidelijke landtong bij de Graanfabriek maakt gebruik van de bestaande groenstructuur die doorontwikkeld wordt naar een park aan het water en op termijn relatie heeft met de Hunzezone.
- aan de uiteinden van de Scandinavische Havens verbindt het netwerk van groen en openbare ruimtes zich onder de bestaande bruggen door met zijn omgeving. Op deze wijze worden de kades van de Deense Haven, het Havenpark en kades van de Uppsalaweg aangesloten.
- een bijzondere groene landschapszone definieert de westzijde van de Bornholmstraat. Hier wordt de bestaande ecologische zone verder ontwikkeld als ruimtelijke drager van het groen netwerk.

# VERKEER

## VEILIG EN GOED BEREIKBAAR



Concept diagram verkeer

### Aanpassingen met effect

De huidige verkeersstructuur is toegespitst op de functie van de havens en het bedrijventerrein. Door enkele eenvoudige ingrepen kan die verkeerssituatie enorm verbeteren. Dit geldt voor zowel het auto- als ook voor het fietsverkeer. De belangrijkste aanpassingen zijn:

- Introduceren van een (tweerichtings-) fietsroute aan de oostkant van de Bornholmstraat
- herontwikkeling en verschuiven van het kruispunt Lübeckstraat/Bornholmstraat (kruispunt als "druppel") met een vereenvoudigde aansluiting van het Sontplein gebied
- Vergroenen van het profiel aan de westkant van de Bornholmstraat door een groene ecologische verbinding.

De wandelroute / langzaam verkeersroute langs de kades biedt een alternatieve route in noord-zuid richting ten opzichte van de lineaire route van de Bornholmstraat.



# HET PLAN

# SCANDINAVISCH HAVENS PLAN



## 3D



De havens zijn niet geschikt voor recreatief zwemmen

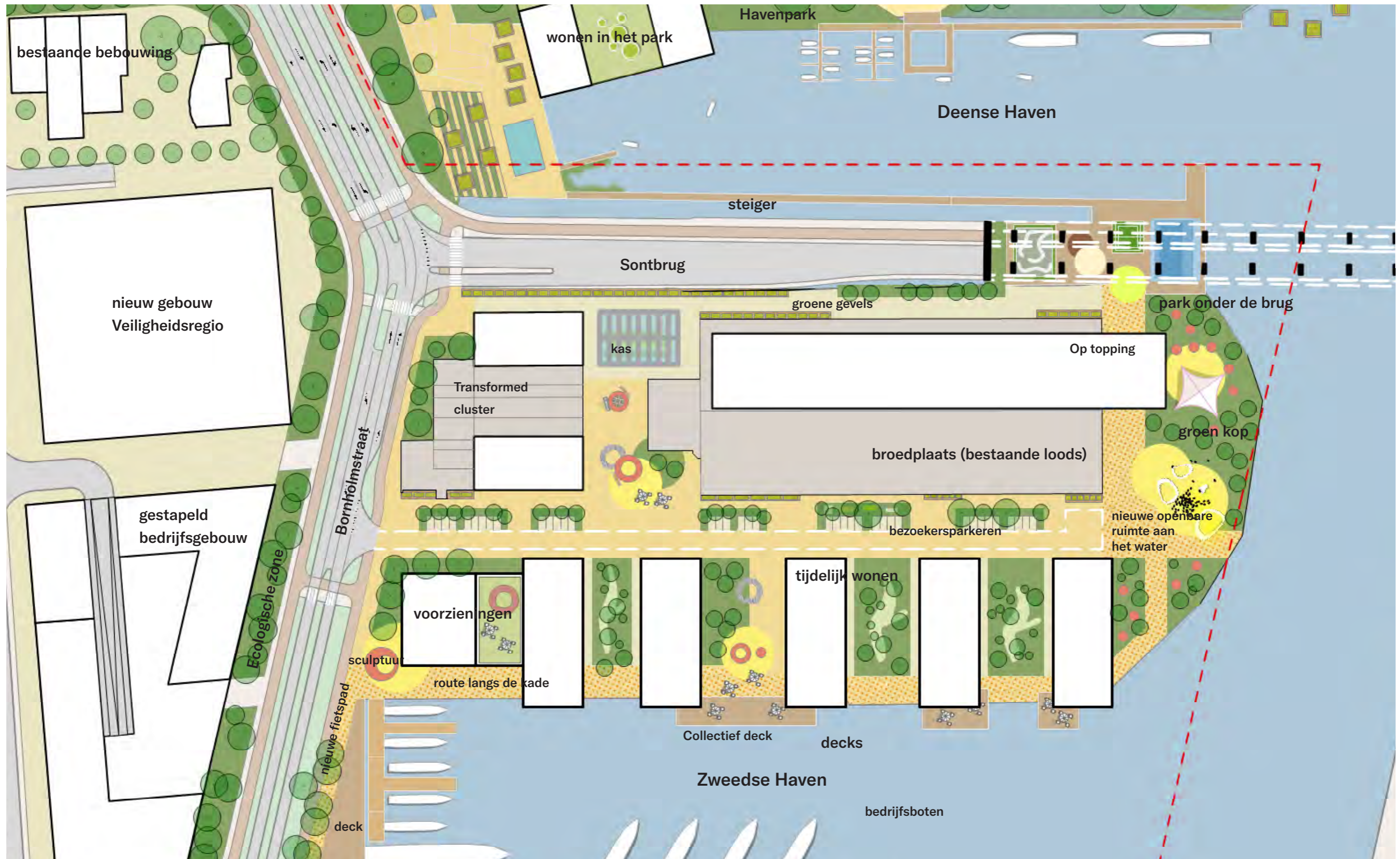
**LANDTONGEN  
EN  
BORNHOLMSTRAAT**

# LANDTONG 1

## SCANDINAVISISCHE HAVENS



# LANDTONG 1 PLAN



Illustratieve plankaart

# LANDTONG 1

## 3D

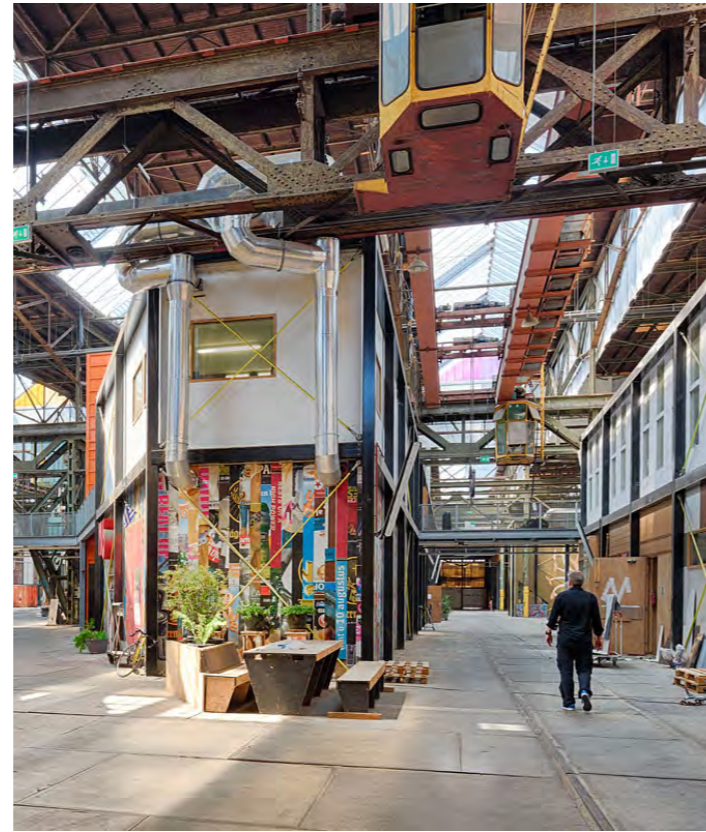


3D illustratie

# LANDTONG 1 REFERENTIES



Broedplaats



Broedplaats



Activiteiten aan het water



Tijdelijke wonen



Optopping op bestaande structuur



Floating decks



Onder de brug



Verrassende openbare ruimte



# IMAGINE LANDTONG 1



# LANDTONG 2

## SCANDINAVISISCHE HAVENS



Luchtfoto

# LANDTONG 2 PLAN



Illustratieve plankaart

# LANDTONG 2

## 3D



De havens zijn niet geschikt voor recreatief zwemmen

3D illustratie

# LANDTONG 2 REFERENTIES



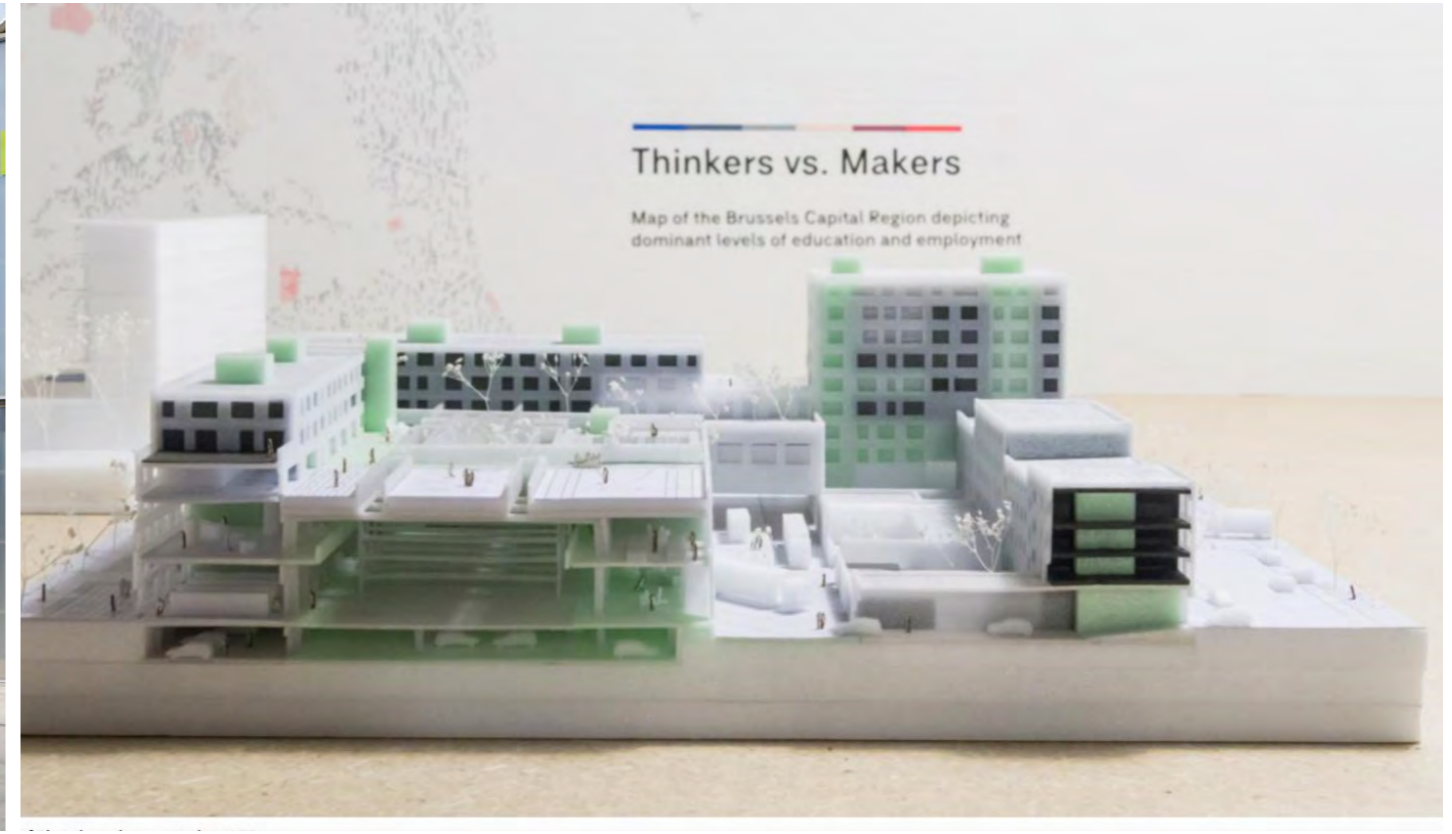
loodsen



gestapelde bedrijfsgebouwen



Collectieve ruimte / bedrijfsverzamelgebouw



Maakindustrie en stapeling van programma's - Productive Metropolis, Brussels

# IMAGINE LANDTONG 2



# LANDTONG 3

## SCANDINAVISISCHE HAVENS



Luchtfoto

# LANDTONG 3 PLAN



Illustratieve plankaart



# LANDTONG 3

## 3D



De havens zijn niet geschikt voor recreatief zwemmen

3D illustratie

# LANDTONG 3 REFERENTIES



Binck twins, Den Haag (gestapeld bedrijven)



Werkwarenhuis, Den Bosch, buitenzijde



Graanfabriek



NH Hotel, Amsterdam



Graanfabriek



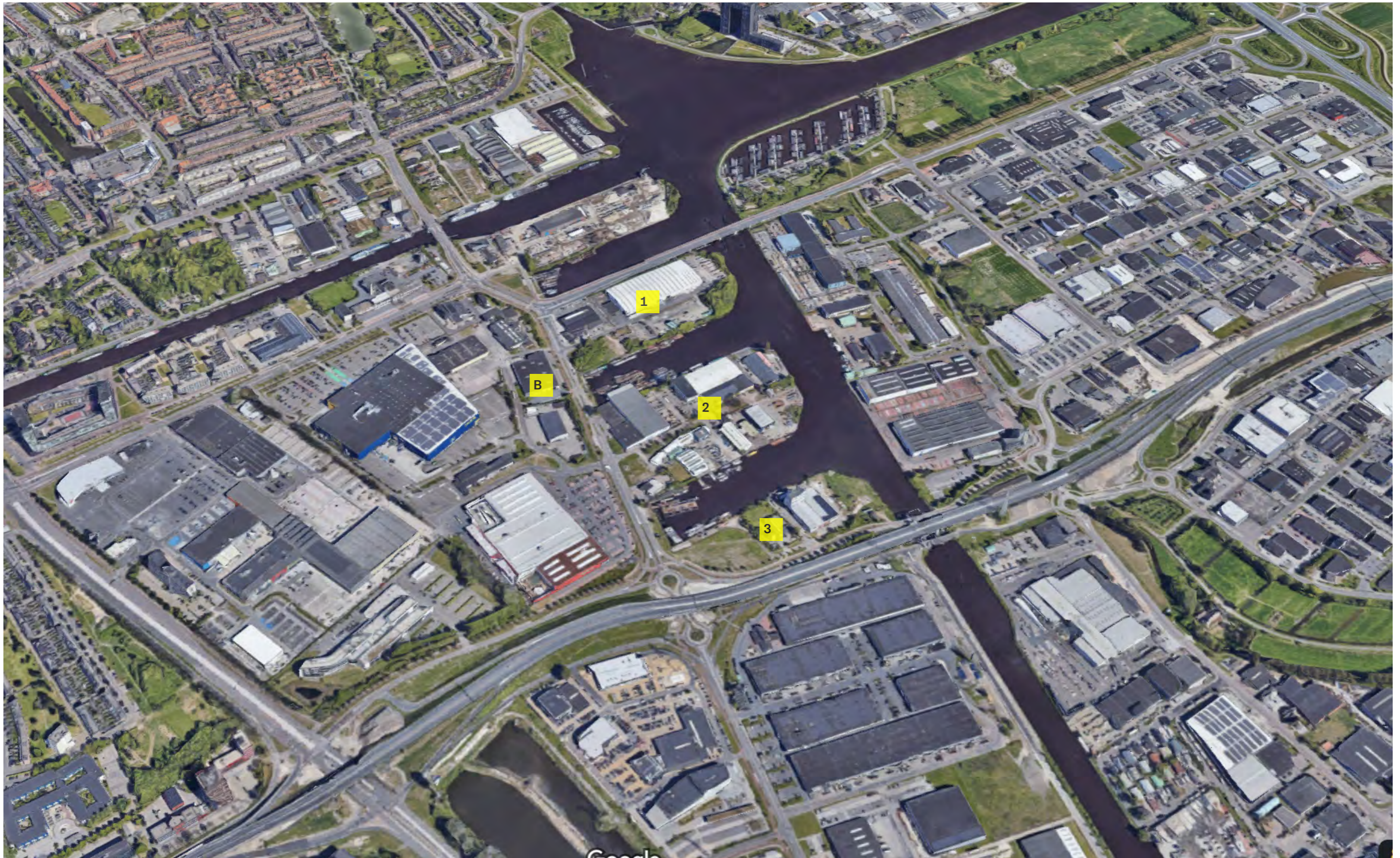
ZOHO, Rotterdam, Restaurant Gare du Nord

# IMAGINE LANDTONG 3



De havens zijn niet geschikt voor recreatief zwemmen

# IMAGINE BORNHOLMSTRAAT

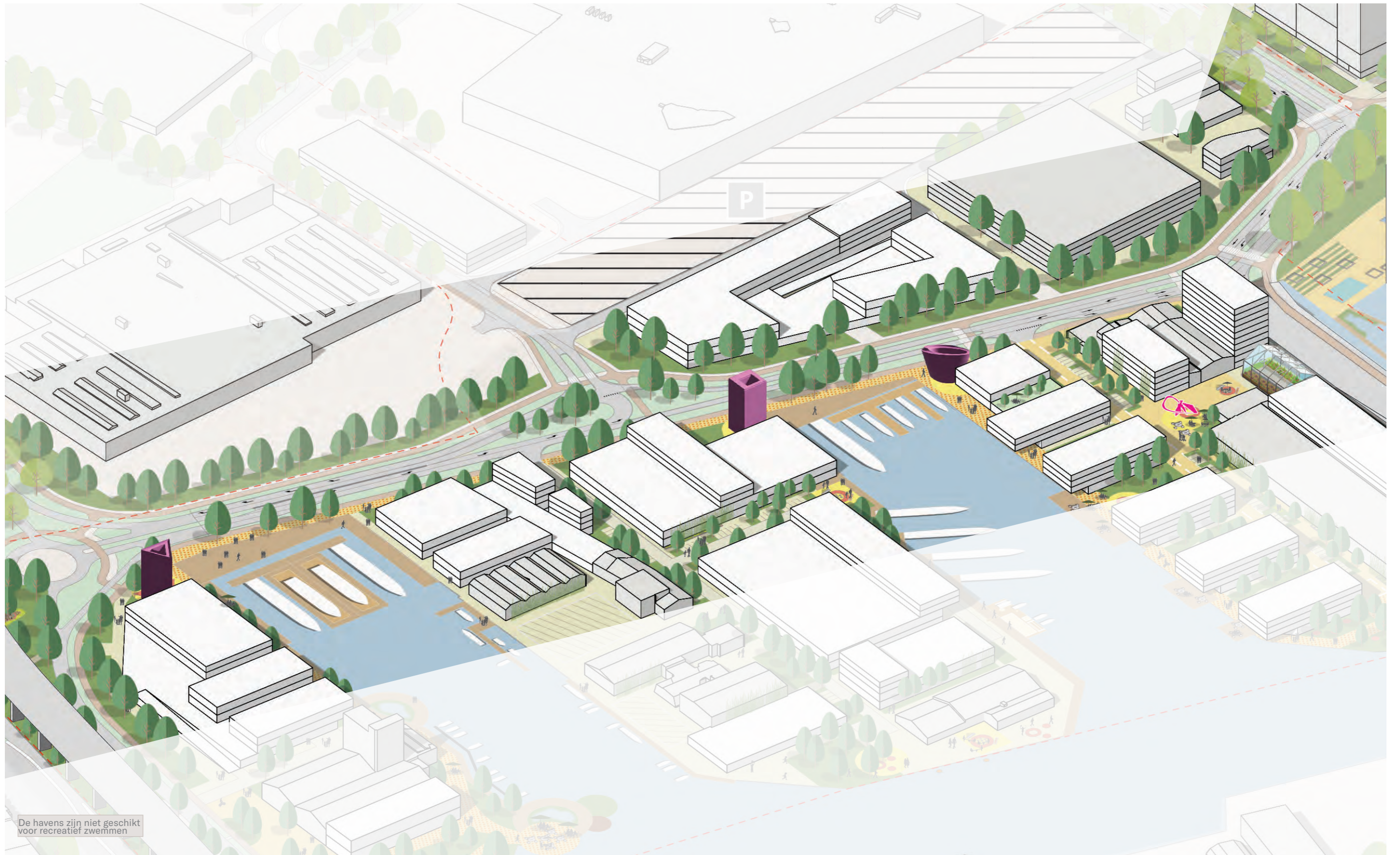


# BORNHOLMSTRAAT PLAN



# BORNHOLMSTRAAT

## 3D



De havens zijn niet geschikt voor recreatief zwemmen

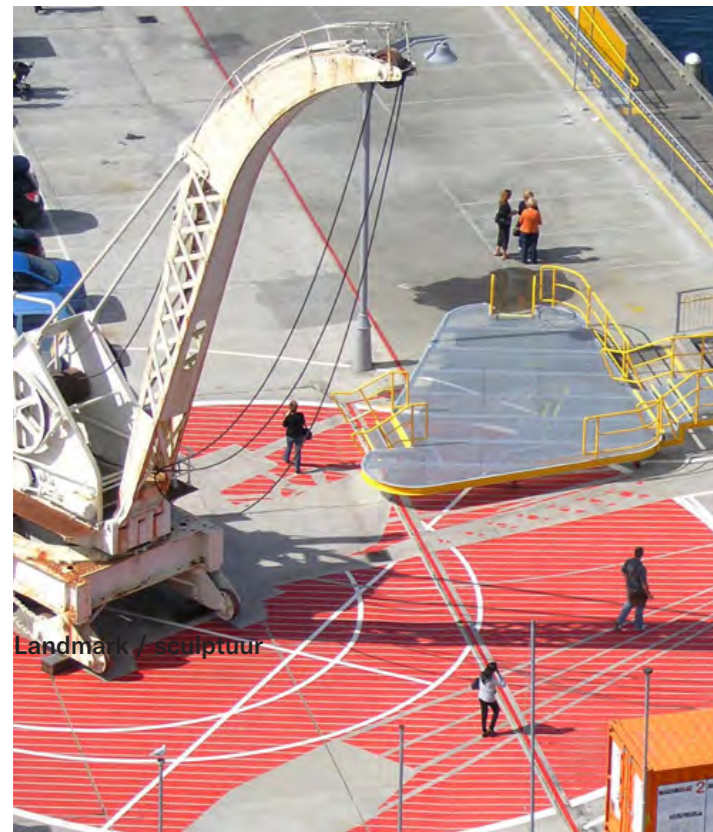
# BORNHOLMSTRAAT REFERENTIES



Landmark / sculptuur



Lineaire groene zone



Landmark / sculptuur

Herkenbare openbare ruimte



Gestapelde bedrijfsgebouwen



Gestapelde bedrijfsgebouw

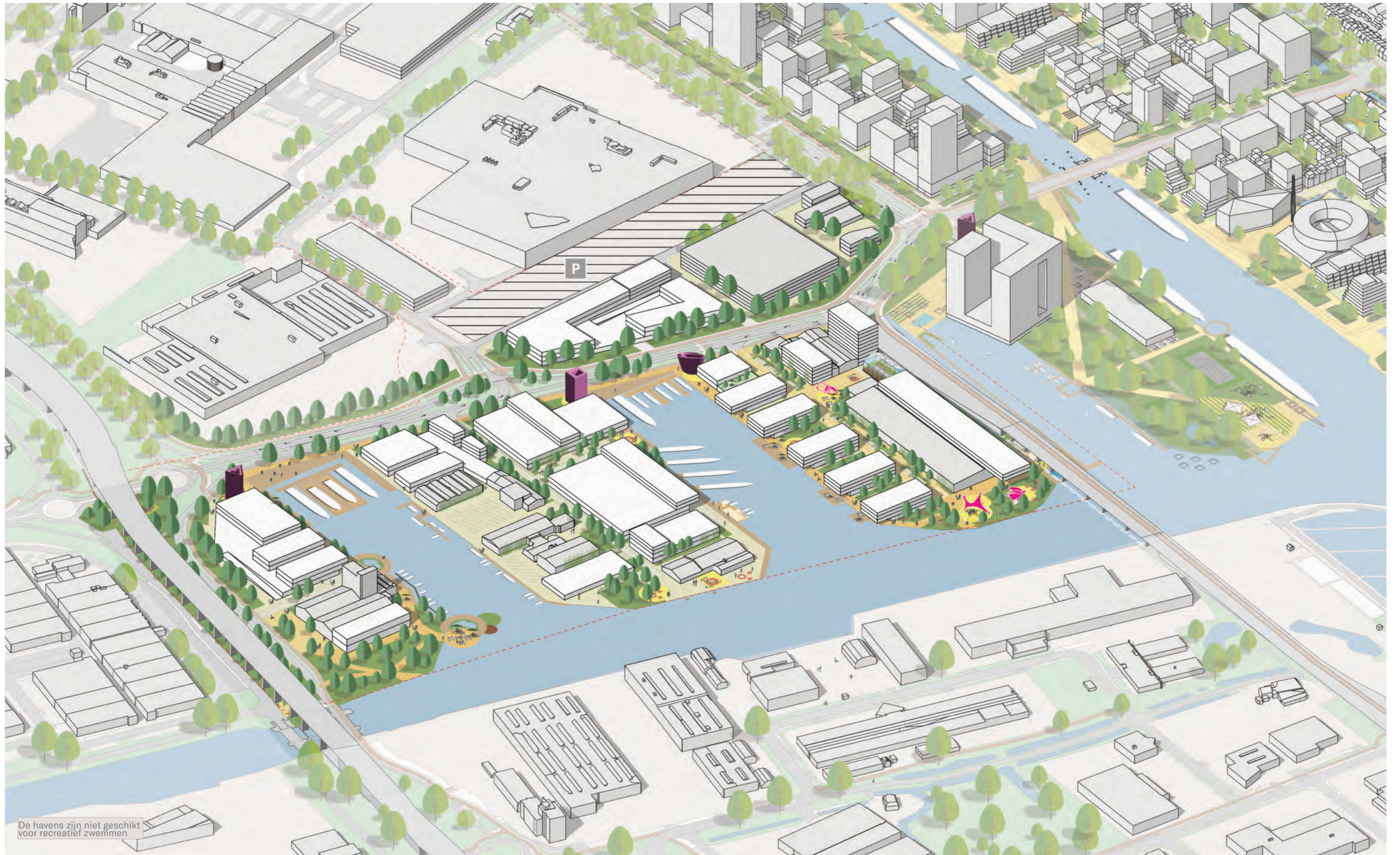
# BORNHOLMSTRAAT DOORSNEDE



**BORNHOLMSTRAAT**

**LANDTONG 2**





3D illustratie

**PROGRAMMA**

# PROGRAMMA

## PVE OPGESTELD DOOR SWECO

Onderstaande tabel geeft een markttechnisch haalbaar programma en een advies over de verhouding per deelgebied. Deze tabel heeft als input gediend voor de ruimtelijke vertaling.

Gebied		Bornholmstraat	Landtong 1	Landtong 2	Landtong 3
Profilering		Entree van het gebied, hoogwaardige bedrijfsruimte met kantoren op verdieping	Gemengd woon-werk klimaat met plek voor verblijven en creativiteit	Werkgebied met plaats voor watergebonden bedrijvigheid én stadsverzorgende bedrijvigheid	Werken gericht op de snelweg, stadslogistiek / circulair, behouden van de Graanfabriek
Functie	Programma (m <sup>2</sup> bvo)	Programmamix	Programmamix	Programmamix	Programmamix
Kantoor (solitair)	0 - 2.000	0-5%	0-5%	-	-
Bedrijfsruimte	68.000 - 85.000	75%	5%	85%	40%
Kantoor (ondersteunend)	12.000 - 15.000	20%	5%	10%	10%
Wonen		-	50%	-	-
Voorzieningen	9.000	-	5%	5%	50%
Broedplaats	10.000 - 15.000	-	35%	-	-

Extract uit de rapportage 'Gebiedsvisie Scandinavische Havens' (Sweco 1 juni 2023):

### Het economische programma

Wij hebben een kansrijk economisch programma samengesteld op basis van de marktbehoefte, concurrentie en positionering van Scandinavische Havens. KCAP heeft gelijktijdig onderzocht wat de ruimtelijke inpassingsmogelijkheden zijn.

### Kansrijke toevoeging van 40.000 tot 60.000 m<sup>2</sup> bvoaan bedrijfsruimte (85% bedrijfsruimte en 15% kantoor)

In de huidige situatie is er 41.000 m<sup>2</sup> bvo aan bedrijfsruimte in het plangebied. Inclusief voorzieningen (graanfabriek en de roeivereniging, ca. 6.000 m<sup>2</sup> bvo) komt dit neer op een bebouwing van 47.000 m<sup>2</sup> bvo.

In het gebied liggen kansen voor intensivering van het ruimtegebruik. Ook de marktvrage laat dit toe. Vanuit de markt is er behoefte aan regulier, gemengde bedrijfsruimte in Groningen. Ook op andere locaties in Groningen kan deze doelgroep worden gehuisvest (o.a. Westpoort of Meerstad), maar door de ligging van Scandinavische Havens nabij de stad, grote woningbouwlocaties en de snelweg is de concurrentiepositie sterk. Hiervoor is wel een sterke verbetering aan de openbare ruimte nodig. De toevoeging van 40.000 tot 60.000 m<sup>2</sup> bvo zorgt voor een totaal van 81.000 tot 101.000 aan bedrijfsruimte met ondersteunende kantoorfuncties. Dit is exclusief ruimte voor een broedplaats (ca. 15.000 m<sup>2</sup> bvo) en voorzieningen (ca. 9.000 m<sup>2</sup> bvo). Voor solitaire kantoorruimte bestaat er een kansrijk programma van maximaal 2.000 m<sup>2</sup> bvo. Het economisch kansrijk programma is 107.000 tot 127.000 m<sup>2</sup> bvo voor alle functies (bedrijfsruimte, kantoor, voorzieningen en broedplaats).

### Ook ruimte voor tijdelijk wonen en voorzieningen

Op de noordelijke landtong, de verbinding tussen Stadshavens en Scandinavische Havens, is de mogelijkheid tot tijdelijk wonen. Hiervoor hebben wij geen marktonderzoek uitgevoerd, maar wij adviseren om hier de juiste balans te zoeken tussen werken, wonen en voorzieningen voor een prettige verblijfsklimaat. Wij adviseren voor landtong 1 een balans van ca. 50% wonen, 45% werken (inclusief broedplaats) en 5% voorzieningen (horeca en sport).

### Programma per deelgebied

Elk deelgebied heeft zijn eigen identiteit. Dit betekent dat de accenten overal anders liggen. De noordelijkste landtong heeft een programma dat past bij een woon-werkgebied. De middelste en zuidelijke landtong ligt de focus op ambachtelijk werken. Werken is hier dominant, maar de bestaande voorzieningen (roeivereniging en Graanfabriek) blijven behouden. De Bornholmstraat wordt een entreestraat vanaf de snelweg naar Stadshavens en Meerstad. Hier komen hoogwaardige bedrijfsruimte. Dit is onderscheidend van reguliere bedrijfsruimte door een iets groter kantoor ondersteunend aan bedrijfsruimte. Op de volgende pagina is het programma en de mix per deelgebied weergegeven.

# PROGRAMMA

## BESTAANDE SITUATIE

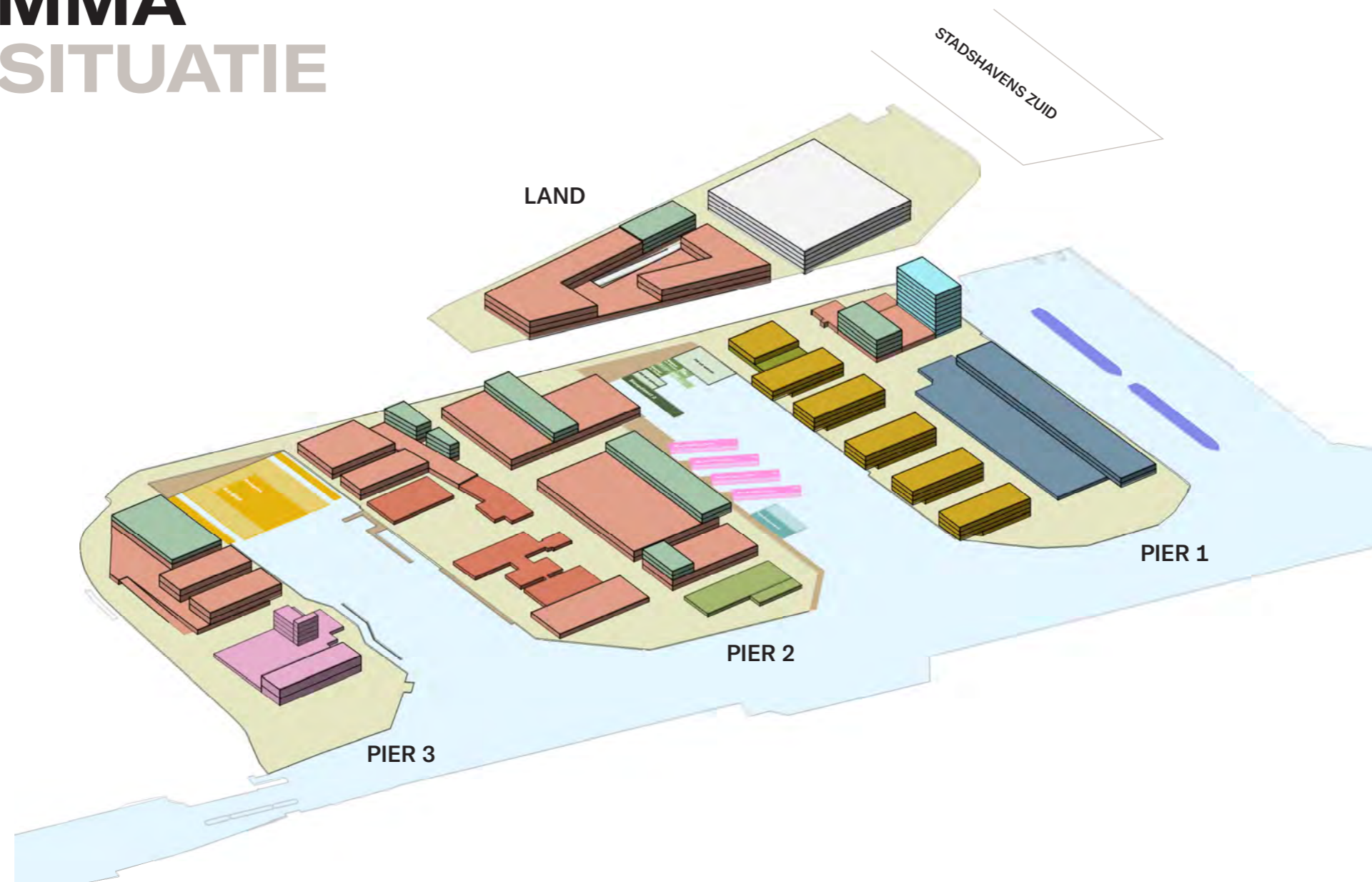


Programma Scandinavische Havens		Pier 1	Pier 2	Pier 3	Land	Stadshavens Zuid	Totaal
		Kopenhagenstraat	Stockholmstraat	Helsinkistraat	Bornholmstraat		
Bedrijfsruimte	bestaand	11.000	18.500		11.500		41.000
	nieuw						
Ondersteunend kantoor	bestaand						0
	nieuw						
Solitair kantoor	bestaand						0
	nieuw						
Broedplaats	bestaand						0
	nieuw						
Eventlocatie	bestaand			4.500			4.500
	nieuw						
Voorzieningen	bestaand		1.500				1.500
	nieuw						
<b>Subtotaal</b>		<b>11.000</b>	<b>20.000</b>	<b>4.500</b>	<b>11.500</b>	<b>0</b>	<b>47.000</b>
Opvangplekken	bestaand	200					200
Flexwoningen	nieuw						
Woningen	sociaal						
	middenduur - laag						
	middenduur - hoog						
<b>Subtotaal</b>		<b>200</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>200</b>

De oppervlaktes bedrijfsruimten, kantoren, broedplaats, eventlocatie en voorzieningen staan weergegeven in m2 bvo en de (flex)woningen in stuks.

# PROGRAMMA

## NIEUWE SITUATIE



Programma		Pier 1 Kopenhagenstraat	Pier 2 Stockholmstraat	Pier 3 Helsinkistraat	Land Bornholmstraat	Stadshavens Zuid	Totaal
Bedrijfsruimte	bestaand		4.500				69.000
	nieuw	2.500	32.500	11.500	18.000		
Ondersteunend kantoor	bestaand						13.000
	nieuw		8.500	2.000	2.500		
Solitair kantoor	bestaand						2.000
	nieuw	2.000					
Broedplaats	bestaand						16.000
	nieuw	16.000					
Eventlocatie	bestaand			4.500			6.500
	nieuw			2.000			
Voorzieningen	bestaand		1.500				5.500
	nieuw	1.000				3.000	
<b>Subtotaal</b>		<b>21.500</b>	<b>47.000</b>	<b>20.000</b>	<b>20.500</b>	<b>3.000</b>	<b>112.000</b>
Opvangplekken	bestaand	200					200
Flexwoningen	nieuw						
Woningen	sociaal					200	650
	middenduur - laag					150	
	middenduur - hoog					150	
	duur					150	
<b>Subtotaal</b>		<b>200</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>650</b>	<b>850</b>

De oppervlaktes bedrijfsruimten, kantoren, broedplaats, eventlocatie en voorzieningen staan weergegeven in m2 bvo en de (flex)woningen in stuks.

# **PARKEREN & VERKEER**

Op basis van de programmatische verkenning is er een eerste parkeerbalansberekening gemaakt. Bij deze berekening is uitgegaan van de Beleidsregel parkeernormen 2021. In deze beleidsregels valt het plangebied niet onder betaald parkeren. Tevens is in de beleidsregels opgenomen dat gebiedsspecifieke parkeernormen gehanteerd kunnen worden voor de ontwikkelzones waar ook de Scandinavische Havens toe behoren.

De berekening laat een parkeerbehoefte in de bestaande situatie zien van ca. 750 parkeerplaatsen. In de nieuwe situatie, na intensivering van het ruimtegebruik, is de parkeerbehoefte ca. 1500 parkeerplaatsen. Uitgangspunt is dat op eigen terrein in deze aanvullende parkeerbehoefte wordt voorzien.

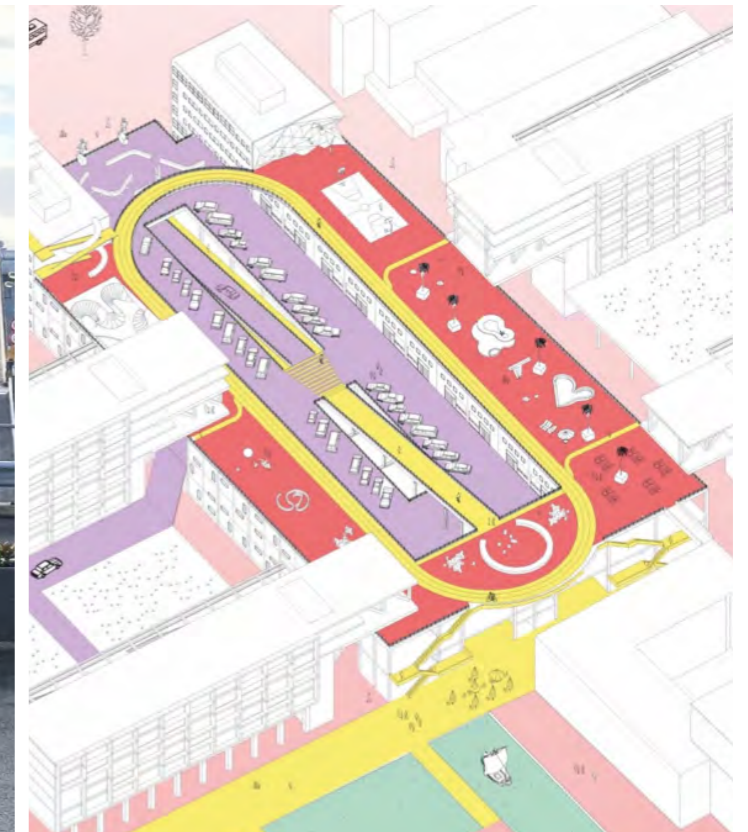
Indien een initiatiefnemer aannemelijk kan maken dat het niet mogelijk is op eigen terrein te parkeren dan kan onder voorwaarden van de beperkt aanwezige parkeervoorzieningen in het openbaar gebied gebruik gemaakt worden. Daarnaast staat de gemeente open voor alternatieve oplossingen, zoals gebiedsgericht parkeren. Door in te zetten op deelmobiliteit en dubbelgebruik kan optimaal gebruik gemaakt worden van de parkeerterreinen rondom het Sontplein waaronder het nieuw te realiseren parkeerterrein ten oosten van Ikea. De werknemers en bezoekers van de bedrijven en kantoren zullen veelal onder werktijden gebruik maken

van deze parkeerterreinen terwijl de bewoners van de flexwoningen en de bezoekers van de voorzieningen vooral 's avonds en in het weekend daar parkeren. De mogelijkheden om deelmobiliteit en dubbelgebruik te stimuleren zullen in het vervolgproces verder verkend worden.

Daarnaast zal in het vervolgproces onderzoek gedaan worden naar het invoeren van betaald parkeren in het gebied. Ook omdat voorkomen moet worden dat bewoners van bijvoorbeeld Stadshavens gratis gaan parkeren in de Scandinavische Havens of op het Sontplein. Wordt uitgegaan van betaald parkeren, dan is de parkeerbehoefte ca. 900 parkeerplaatsen. Een toename van ca. 200 parkeerplaatsen ten opzichte van de bestaande situatie zonder betaald parkeren.



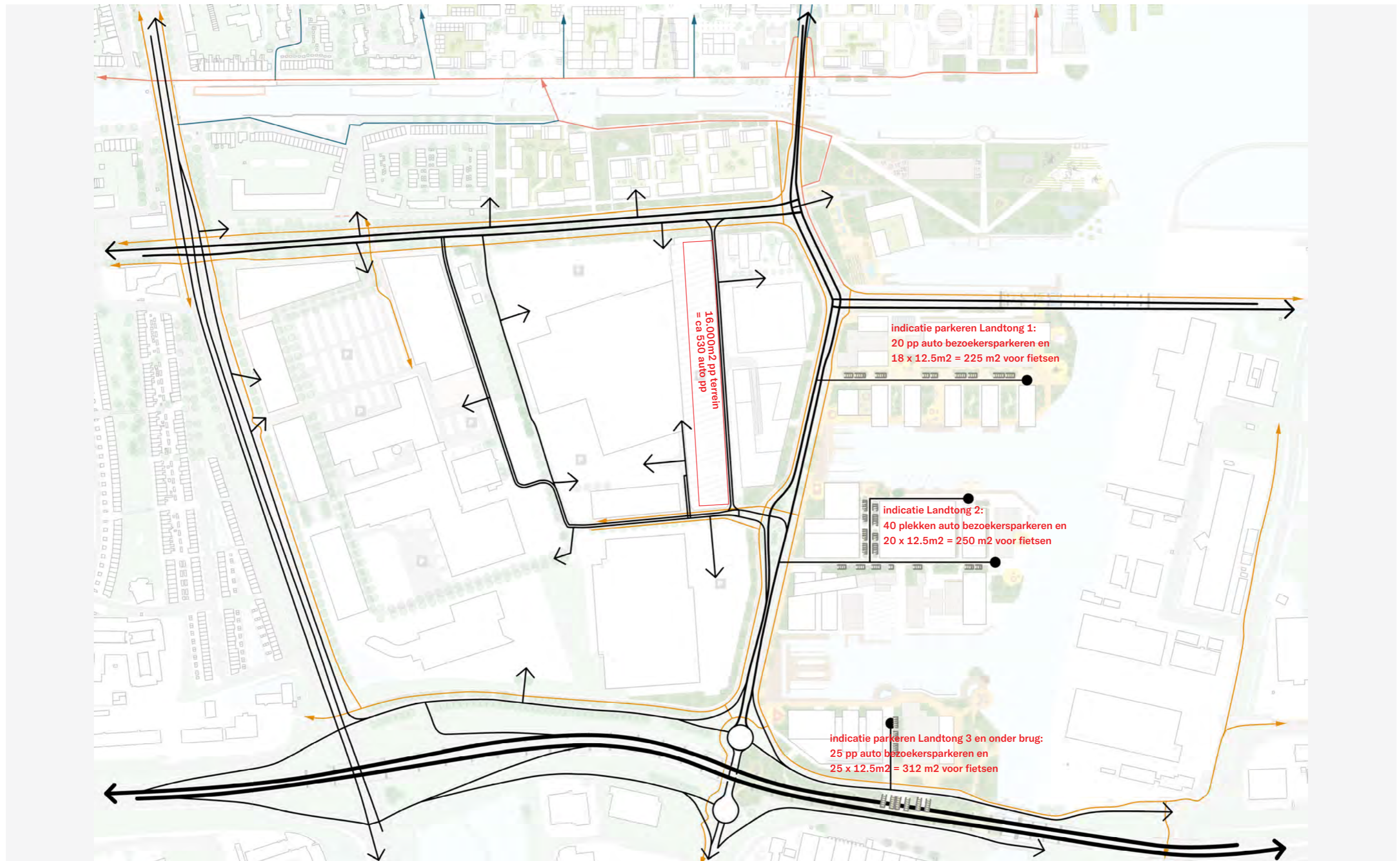
Binck twins, gestapeld bedrijfsgebouw, Den Haag



Binck twins, principe ontsluiting van het parkeren op het dak

# VERKEER

## AUTO- EN FIETSROUTES





# **DIAGRAMMEN OPENBARE RUIMTE**

# GROENSTRUCTUUR SAMENHANG



# KADES / WATERFRONT

## VERBINDINGEN LANGS HET WATER



Conceptdiagram verbindingen langs de kade

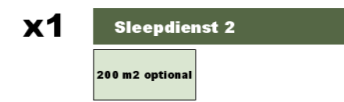
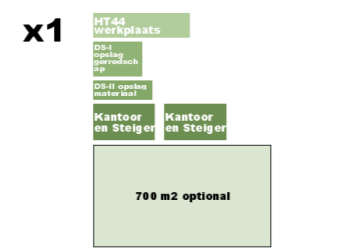
# **BIJLAGEN**

# WATER - GEBRUIK WATERVLAKEN INGREDIËNTEN

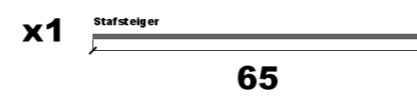
## Bedrijfsschepen



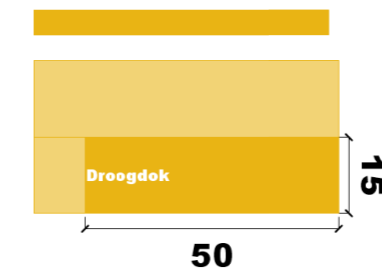
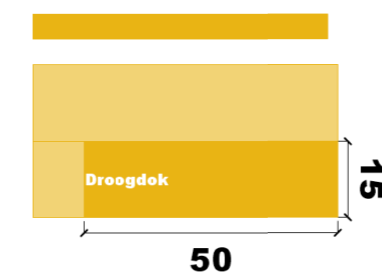
## Sleepdienst



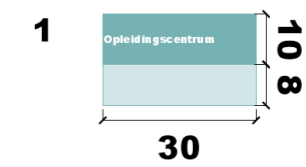
## Strafsteiger



## Droogdokken



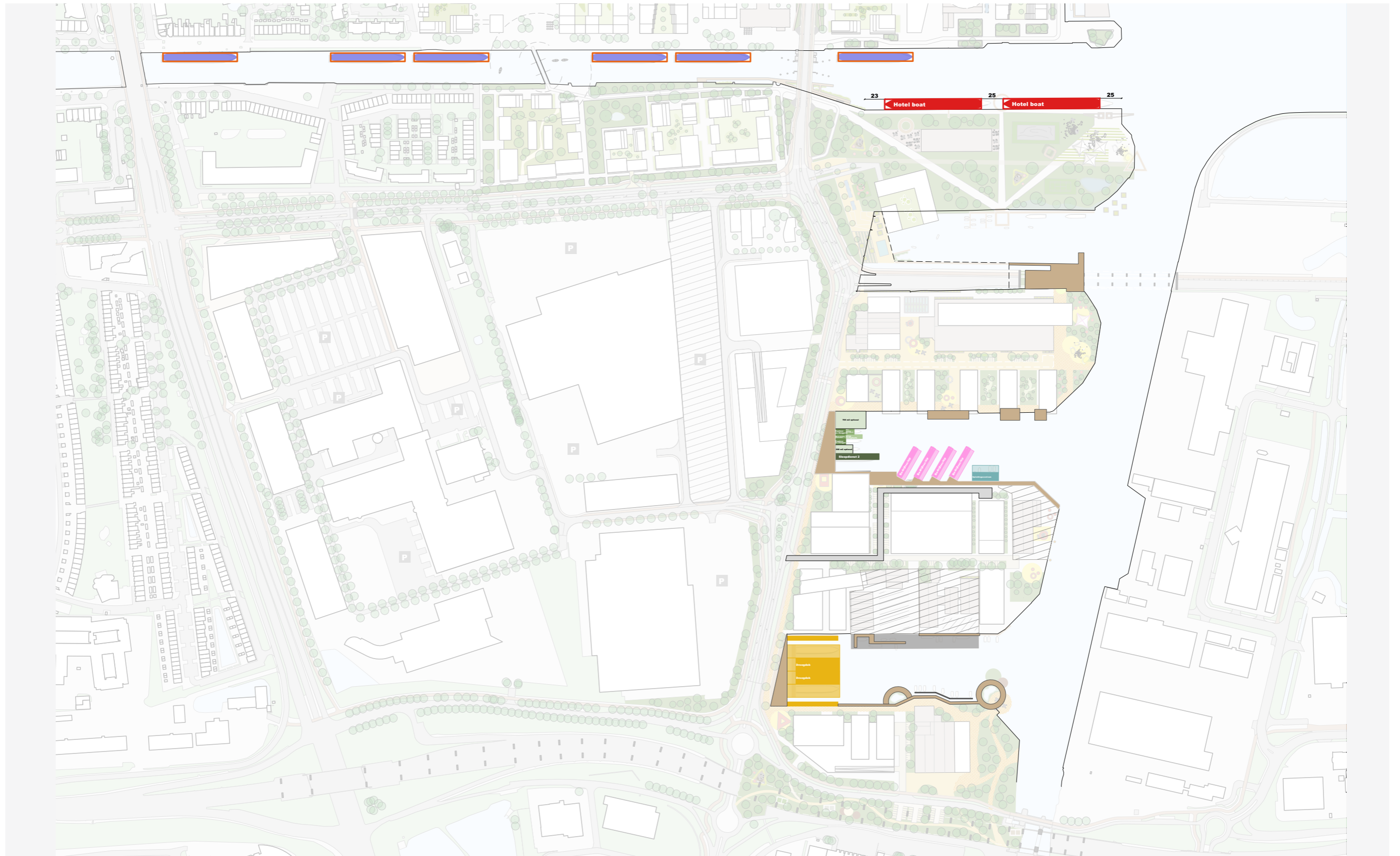
## Opleidingscentrum



5

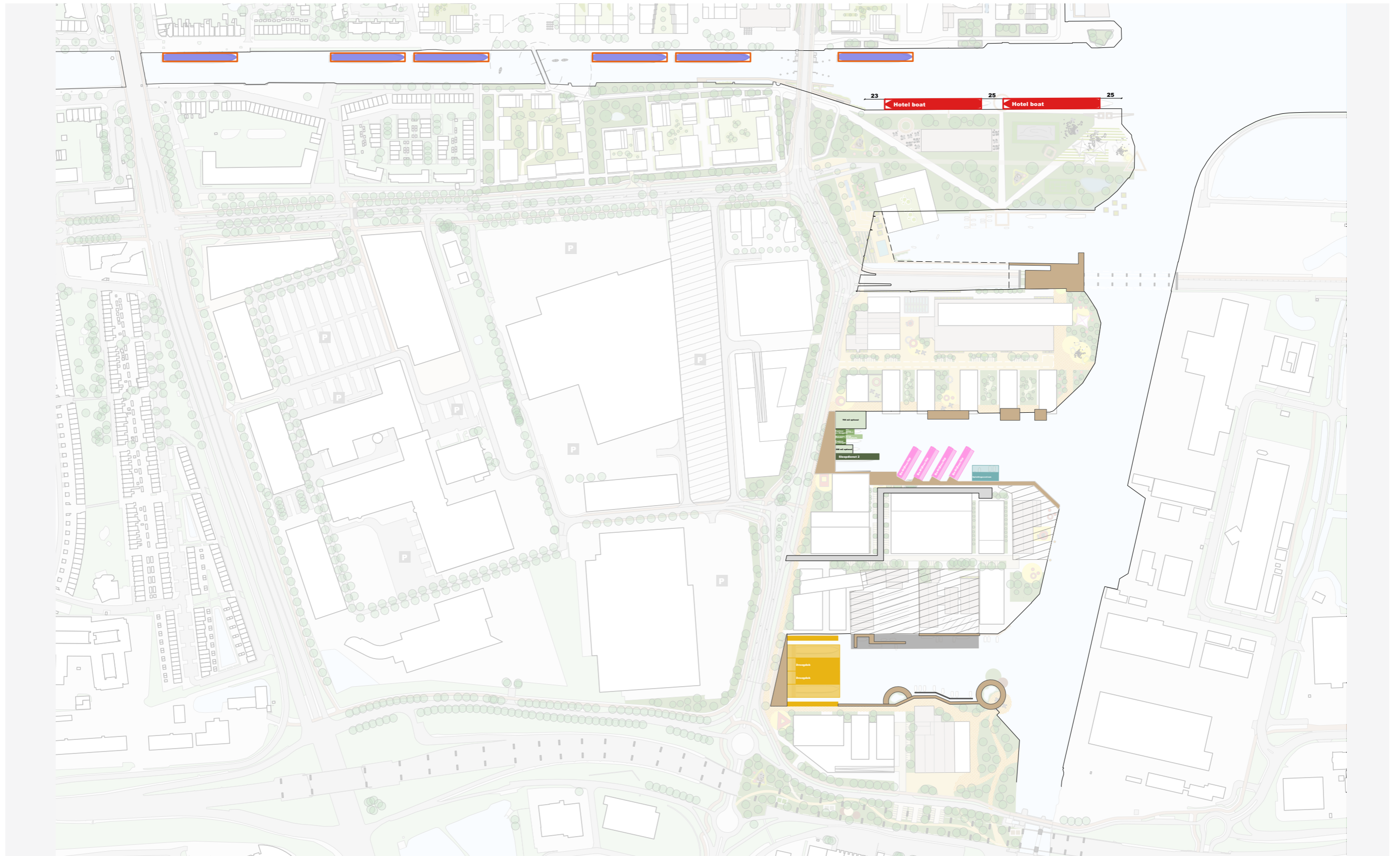
# WATER - GEBRUIK WATERVLAKEN

## TOEKOMSTIGE SITUATIE



# WATER - GEBRUIK WATERVLAKEN

## TOEKOMSTIGE SITUATIE



# ALTERNATIEF PLANKAART

Veranderingen ten opzichte van eerder getoonde plankaart: Aegir op de kavel van Van Meekeren (1), op kavel Aegir bedrijfsruimte (2), Droogdokken op de kavel aan de overzijde van het water (3)



Plankaart, variante



