

Notulen Klankbordgroep Ontwikkeling Scheveningen Havens

Jachtclub Scheveningen, Hellingweg 136, donderdag 17 maart 2011

Aanwezig:	Hans Buurman Mariska van den Berg Hans Grijzen Robert van den Helm Rutger van Hoogstraten Lia Knoester Edwin Lodder Ruud Mannaart Leo Pronk Filip Mens Eric Roeleveld Martin Spaans Jos Verhoeff Hendrik Wassenaar Gerard Zwijnenburg Marian Dijkstra Mark Forschelen Jeffrey Jansen Ronald Janssen Eugène Noya Mijke Rousseau Klaas Hilverda Tie Liebe H. Poulisse Maarten Stam Jean Paul Malherbe Donald Lambert Ruben Maes	Haags gemeentemuseum Gezamenlijke Ondernemersbelangen Scheveningen kuststrook Wijkoverleg Scheveningen-dorp Wijkvereniging Duttendel-Wittebrug ... Wijkvereniging De Vogelwijk Bewonersorganisatie Havenkwartier Topzeilcentrum Den Haag Kamer van Koophandel Den Haag Wijkberaad Duindorp Gezamenlijke Ondernemersbelangen Scheveningen kuststrook Belangenvereniging Schevenings havengebied Wijkberaad Duindorp Algemene Vereniging voor Natuurbescherming Stichting Marketing Scheveningen Belangenvereniging Schevenings havengebied DSO, gemeente Den Haag DSO, gemeente Den Haag DSO, gemeente Den Haag DSO, gemeente Den Haag DSO, gemeente Den Haag DSO, gemeente Den Haag DSO, gemeente Den Haag DSO, gemeente Den Haag ASR Vastgoed Ontwikkeling NV Poulisse projects BV ASR Vastgoed Ontwikkeling NV Malherbe Groep BV Stedenbouwkundigbureau Urbis Voorzitter
Niet aanwezig:	Teun van Dijk Saskia Fils	Bewonersorganisatie Havenkwartier DSO, gemeente Den Haag
Notulen:	Jeannette Rinck	Rosenbaum Select Utrecht notulisten & verslaggevers

Vergaderingen in 2011:	14 april
Aanvangstijd vergadering:	18.00 uur
Locatie:	Jachtclub Scheveningen, Hellingweg

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering en heet alle aanwezigen welkom, in het bijzonder de bewoners Hans Grijzen en Robert van der Helm, die voor het eerst aanwezig zijn. Gezien de bespreekpunten van vanavond zijn verkeersdeskundige Jeffrey Jansen, landschapsarchitect Klaas Hilverda en beleidsmedewerker vrijetijdseconomie Mark Forschelen aangeschoven bij dit overleg.

De heer Maes geeft een korte terugblik op de vorige bijeenkomst: de werkwijze van de klankbordgroep is besproken en de projectgroep heeft bij monde van de heer Lambert een presentatie gegeven van de stedenbouwkundige plannen voor het gebied.

2. Notulen vorige vergadering (24 februari 2011)

N.a.v. pagina 1 geven de deelnemers enkele correcties door op de lijst van aanwezigen.

N.a.v. pagina 5 verduidelijkt de heer Van Hoogstraten dat hij niet zozeer om een 3D-impressie heeft gevraagd maar om een dwarsdoorsnede van het plangebied van Scheveningen Boulevard naar het Westduinpark.

N.a.v. pagina 5 merken de vertegenwoordigers van Scheveningen Haven op dat niet expliciet in het verslag is vermeld dat de draaicirkel voor grote vissersschepen blijft bestaan met het behoud van de derde haven.

N.a.v. pagina 6 merkt mevrouw Knoester op dat de opmerking van de heer Lambert – dat het mogelijk is om de zichtlijn over het afwateringskanaal met inbegrip van de vertakking naar de haven te behouden – niet in het verslag is opgenomen.

N.a.v. de opsomming van bespreekpunten op pagina 6 geven de vertegenwoordigers van Scheveningen Haven aan dat het onderwerp "walstroom" niet expliciet aan de lijst van bespreekpunten is toegevoegd. Het onderwerp wordt alsnog toegevoegd.

Met inachtneming van bovenstaande opmerkingen worden de notulen van 24 februari 2011 vastgesteld.

3. Actuele ontwikkelingen

De media hebben uitgebreid verslag gedaan over de nieuwe plannen voor het gebied. Het idee van de kabelbaan heeft daarbij sterk de aandacht getrokken. De inwoners van Scheveningen hebben enige reserves ten aanzien van dit idee, zo blijkt uit vele reacties. Wél is men blij dat de derde haven behouden blijft. Daarnaast uit men enige bezorgdheid over de risico's van dichte bebouwing in het gebied. Kunnen de hulpdiensten bij calamiteiten voldoende uit de voeten?

De heer Verhoeff is er door een natuurorganisatie op gewezen dat op de dijk achter Simonis – ook wel 'puinduin' genoemd – een zeldzame hagedissensoort zou verblijven. Is dit bekend? Gaat de gemeente dit onderzoeken? Mevrouw Dijkstra geeft aan dat deze informatie niet naar voren is gekomen uit de quick scan over flora en fauna. Zij neemt dit punt mee.

De heer Lodder meldt dat er bij het Topzeilcentrum enige zorgen zijn of de ambitie om van Den Haag een topzeilstad te maken wel gerealiseerd kan worden.

Is er bij de plannen voldoende rekening gehouden met de *lichtlijnen* die vrijgehouden moeten worden? De gemeente is bekend met de voorwaarden die hiervoor gelden; ze worden meegenomen in de planvorming.

Het gaat goed met de visserijsector. De visconsumptie stijgt, met name de consumptie van verse vis. De vissers in Scheveningen Haven profiteren van deze trend. Zij verwachten dat de stijgende lijn zich de komende jaren voortzet en bereiden zich voor op groei.

De verbinding over het havenhoofd blijft de gemoederen bezighouden: jaarlijks is er sprake van zo'n 30.000 vaarbewegingen in Scheveningen Haven. Dit betreft zowel beroepsvaart als pleziervaart. De gemeente stelt zich op het standpunt dat de beroepsvaart nauwelijks hinder mag ondervinden van de nieuwe verbinding, en onderzoekt nu de verschillende alternatieven die in het concept stedenbouwkundig plan zijn genoemd. De aanwezigen vinden dat de gemeente in dit onderzoek moet meenemen dat de recreatievaart ook niet te veel moet worden gehinderd door de verbinding. Vooral

op een mooie dag, als ook rond de haven de bezoekersaantallen hoog zijn, zullen veel schepen overdag vanuit de haven naar zee willen varen. Hoe kan worden voorkomen dat er bij terugkeer naar de haven gevaarlijke situaties ontstaan voor de havenmond? Wordt er rekening gehouden met plotseling veranderende weersomstandigheden die een snelle terugkeer naar de haven noodzakelijk maken? Tot nu toe is een tunnel niet één van de opties die wordt overwogen, maar niet iedereen is het, gezien bovenstaande overwegingen, met deze keuze eens.

4. Presentaties van Mark Forschelen, Maarten Stam en Hans Buurman over economisch programma, leisure concept en museale functie

De gemeentelijke beleidsvisie *Parel aan de Zee* geldt als uitgangspunt voor de ontwikkeling van het gebied. Men zet in op een dynamisch woon- en werkgebied: vernieuwing en versterking van de kwaliteiten van het havengebied inclusief de visserijsector, ontwikkeling van nieuwe, onderscheidende en aanvullende functies. Daarnaast profileert de gemeente Den Haag zich als sportstad. Scheveningen Haven kan zich met *visserij*, *watersport* en *strandsport* onderscheiden van andere locaties in de stad. Deze kwaliteiten moeten tot ontwikkeling worden gebracht en worden versterkt, want daarmee kan het bezoek aan en het verblijf in het gebied worden gestimuleerd en wordt het extra aantrekkelijk om er te wonen.

De visserijsector is gelokaliseerd in de eerste haven en rond het noordelijk havenhoofd. Gemeente, de markt en sector ontwikkelen samen een duurzaam programma waarin aanvoer, afslag, handel, verwerking, marktfunctie en consument worden samengebracht. Naast duurzaamheid is er ruimte voor groei en vernieuwing, alsmede een educatieve functie in de vorm van een museum bezoekerscentrum of diepzeeaquarium. Een en ander vergt een ruimte van ongeveer 30.000 m².

Op verschillende locaties is ruimte ingepland voor sport: het strand bij het noordelijk havenhoofd is bestemd voor typische strandporten en voor de surfsport. In en rond De Kom en de jachthaven zijn en komen er faciliteiten voor de zeilsport. Op het zuidelijk havenhoofd is ruimte voor individuele sportbeoefening zoals bijvoorbeeld fitness. Er is aandacht voor zowel de ontwikkeling van breedte- of recreatieve sport als voor topsport. Op en bij het noordelijke strand zouden faciliteiten kunnen komen voor beachvolleyballers en surfers. Daarnaast wordt onderzocht of er aan het noordelijke strand een nationaal trainingscentrum voor beachvolleybal kan worden gerealiseerd.

In de derde haven worden extra voorzieningen voor de zeilsport gerealiseerd. In de jachthaven is het Topzeilcentrum gevestigd. Met de aandacht voor topsport wil Den Haag internationale wedstrijden en kampioenschappen naar de stad halen, zoals EK's, WK's en bijvoorbeeld de North Sea Regatta.

Een belangrijke drager in het gebied is de woonfunctie. Wonen aan een *marina* wordt hoog gewaardeerd. Tegelijkertijd brengt bewoning levendigheid in het gebied. Het projectteam legt de nadruk op een gevarieerde en duurzame ontwikkeling. Men wil diverse woontypes bouwen en daarmee verschillende doelgroepen bedienen. Het percentage van 20% sociale woningbouw blijft gehandhaafd. Daarnaast is er ruimte voor particulier opdrachtgeverschap.

Op diverse locaties staan horecavoorzieningen gepland. Het accent ligt op dag- en avondhoreca met een focus op kwaliteit. Rond de derde haven is 1.000-1.500 m² gepland voor zelfstandige restauratieve voorzieningen. Aan het Zuidelijk havenhoofd staat een vijfsterrenhotel gepland; aan het Adriaan Maasplein is ruimte voor een driesterrenhotel.

Er is ook nog ruimte voor winkels. De projectgroep verwacht dat daarin vooral speciaalzaken geïnteresseerd zijn (sport, outdoor & adventure, woninginrichting).

In zijn inleiding vertelt de heer Buurman van het Haags Gemeentemuseum dat een museale functie een belangrijke publiekstrekker is in een gebied kan zijn. Museumbezoek is een populaire bestemming voor een dagje uit. Onderzoek wijst uit dat musea die kunstschaten van internationale reputatie beheren vooral aantrekkelijk zijn voor buitenlandse toeristen, hoger opgeleiden en oudere doelgroepen. Musea met een educatief profiel zoals Museon of Nemo hebben vooral gezinnen onder hun bezoekers; waar het accent op cultuurhistorie ligt, trekt dat vooral bezoekers uit de regio. Bij de planning van de voorziening moet met deze overwegingen rekening worden gehouden. Er moet goed nagedacht worden of de exploitatie op de gekozen plek en met het gekozen profiel levensvatbaar is.

De heer Buurman verwacht dat een Popmuziekmuseum voor bezoekers van buiten de stad te weinig aansprekend is. Inwoners van Den Haag herkennen veelal het profiel van popmuziekstad van Nederland wel, maar landelijk krijgt deze profilering weinig weerklank.

5. Reacties van de klankbordgroep

De reacties van de aanwezigen zijn eerst in drie subgroepen geïnventariseerd.

De nieuwe voorzieningen in het gebied moeten *aanvullend* en *niet concurrerend* zijn voor al bestaande voorzieningen. Aan de rand van het gebied (Lelykade) zijn al diverse fitnesscentra; daarom verwacht men niet dat zo'n voorziening aan het zuidelijk havenhoofd of aan de marina levensvatbaar is. Eenzelfde vrees is er voor de restauratieve voorzieningen. Als deze aan de haven worden gerealiseerd, concurreren zij dan de bestaande voorzieningen aan de rand van het gebied niet weg?

Naar de invulling van het programma moet nog veel onderzoek worden gedaan. Men vindt de plannen nog tamelijk vaag en onuitgesproken. Maakt de projectgroep wel heldere keuzes? Is men niet teveel bezig om 'van alles een beetje' na te streven in plaats van een gericht concept uit te werken? Is het leisure concept krachtig genoeg om ook de winkelfunctie te kunnen invullen?

Niet alle voorzieningen hebben een relatie met de bestaande bebouwing en hun bewoners: wat hebben bijvoorbeeld bewoners van Duindorp te zoeken in een vijfsterrenrestaurant aan het zuidelijk havenhoofd? Ook een driesterrenlocatie vinden de aanwezigen een te dure invulling van het kwaliteitsconcept. Bewoners dringen aan op betaalbare invulling van dit uitgangspunt.

Wat verstaat het projectteam onder *bouwen voor gedifferentieerde groepen*? Er wordt uitgelegd dat de variatie zit in zowel de samenstelling van de huishoudens als in de leeftijd en het inkomensniveau van de doelgroepen. De focus ligt op bewoners die in een stedelijk woonmilieu van hoge kwaliteit willen wonen. 20% van de woningen moet in de sociale sfeer gerealiseerd worden. Voor koopwoningen is dit een prijsniveau van € 170.000 tot € 200.000. Daarnaast moet het mogelijk zijn om woningen te realiseren onder particulier opdrachtgeverschap. Aan de haven kunnen ook woon/werkwoningen gerealiseerd worden.

De ondernemers pleiten ervoor om de veelzijdigheid van het gebied te behouden. Sterke ontwikkeling van een bepaald concept, zoals bij voorbeeld recreatieve watersport, kan leiden tot uniformiteit. Dat moet in dit geval worden voorkomen; de tweede haven moet zijn veelzijdigheid behouden en het gebruik van de derde haven moet flexibel worden ingericht. Het flexibele en dynamische beeld van de openbare ruimte moet behouden blijven.

Daarnaast moet er in het plan voldoende ruimte zijn voor groei van de visserijsector. Zoals eerder al werd aangegeven stijgt de visconsumptie; deze is echter nog lang niet op het niveau dat de voedingsbureaus propageren. De sector is dus kansrijk – daarop wil de visserij sterk inzetten. De aanwezigen vinden de plannen voor een markt voor verse vis aansprekend. Wat zou de economische haalbaarheid van zo'n initiatief zijn?

Sluiten de plannen voor de tweede haven wel voldoende aan op de *huidige* bedrijvigheid ervan? Hoe kan voorkomen worden dat nieuwe ontwikkelingen de bestaande bedrijvigheid wegconcurreren?

Men benadrukt dat niet alleen museale functies publiekstrekkers zijn. Theaters kunnen die functie ook hebben, afhankelijk van het concept van de voorziening en de doelgroep die ermee wordt bereikt. De klankbordgroep vindt dat een museale functie in het gebied havengerelateerd moet zijn, en liefst een nautische invulling moet krijgen.

Conclusie

De merites en kansen van het economisch programma moeten goed worden geanalyseerd en berekend. Het doel is een levensvatbaar plan te ontwikkelen dat aanvullende voorzieningen biedt. Hierover zijn projectteam en klankbordgroep het eens.

Bij de ontwikkeling van de plannen zal vanzelfsprekend rekening gehouden worden met de randvoorwaarden van *Het Servituut*. Indien nodig zal de gemeente Den Haag noodzakelijke stappen ondernemen om dispensatie op deze voorwaarden aan te vragen.

6. Mobiliteit: presentatie van Klaas Hilverda

De heer Hilverda vat de conceptplannen met enkele karakteristieken samen: er wordt een lijn getrokken tussen Scheveningen Boulevard en het Adriaan Maasplein. Vanuit de stad wordt de woonfunctie naar voren en richting zee geschoven. Rond de derde haven komt een compact programma van wonen, werken en verblijven. Hoe kan dit gebied het beste ontsloten worden? Langs welke route kan men het gebied rond de derde haven en het Norfolkterrein het beste bereiken?

In de ontwerpschetsen is de verbinding over het havenhoofd en de inrichting van de (verkeerssituatie op de) Houtrustbrug niet meegenomen. De presentatie van vanavond is een eerste stap in een langer ontwikkelingstraject. Het laatste woord is er dus nog lang niet over gezegd; in een vervolgbespreking komt dit onderwerp nog terug.

Het gebied rond de derde haven en het Norfolkterrein moet ontsloten worden voor autoverkeer, langzaam verkeer en openbaar vervoer. De gemeente stelt vele voorwaarden aan verkeersroutes door de stad; die zijn integraal meegenomen in de schetsontwerpen. In zijn presentatie noemt de heer Hilverda er een paar, zoals goede doorstroming van het verkeer, behoud van het groene karakter van het verversingskanaal en een openbaar vervoerroute tot diep in het gebied.

Wat dat laatste betreft gaat de voorkeur uit naar een tramverbinding. Beleidsmakers hebben al eerder aangegeven dat voor dit doel de eindhaltes van de tramlijnen 11 en 17 verplaatst zouden kunnen worden. Tramlijn 11 zou dan een nieuwe eindhalte in het ontwikkelingsgebied krijgen, en lijn 17 zou kunnen worden doorgetrokken naar de huidige eindhalte van lijn 11. In de schetsen zijn hiervoor de mogelijkheden *in het plangebied* onderzocht.

N.B.: er wordt geen garantie gegeven over de uitvoering ervan, noch over de termijn waarbinnen dit project gerealiseerd kan worden. Het is een nadrukkelijke wens om de tramlijn diep in het gebied te laten eindigen omdat de recreatieve eindbestemming 'strand en duingebied' dan eveneens met openbaar vervoer toegankelijk wordt.

In zijn presentatie heeft de heer Hilverda vier modellen uitgewerkt: optie 1, optie 2a, optie 2b en optie 3.

In optie 1 loopt de hoofdverkeersroute voor auto en tram over de Kranenburgweg en loopt er over de Houtrustweg een secundaire verkeersroute. In optie 3 zijn de hoofdverkeersroute en de secundaire route omgewisseld. In optie 2 loopt de tramroute over de Kranenburgweg, terwijl de hoofdverkeersroute over de Houtrustweg loopt. Variant a en b verschillen van elkaar in de plek waar de tramroute de oversteek maakt over het afwateringskanaal (of de aftakking ervan). In alle gevallen krijgt de tramlijn op het gedempte deel van het afwateringskanaal zijn eindhalte; dit is in verband met de ondergrondse infrastructuur de meest logische plek. Vanwege ondergrondse leidingen kan op deze locatie geen woningbouw plaatsvinden. Bovendien kan de tramlijn doorgetrokken worden tot aan het zuidelijke havenhoofd en de strandopgang aan de Houtrustdam.

De heer Hilverda benadrukt dat er bezwaren kleven aan de opties 1 en 3: het ruimtebeslag voor de hoofdverkeersroute is zodanig dat het talud verbreed moet worden; dit gaat ten koste van het groene karakter ervan. Er is voorkeur voor de varianten 2a en 2b.

7. Reacties van de klankbordgroep

De bewoners hebben de indruk dat de parkeer- en verkeersdruk op de bestaande wijken wordt afgewenteld; daar hebben ze grote moeite mee. Zij betitelen de huidige verkeerssituatie al als *onveilig*, zeker voor jonge verkeersdeelnemers. De bewoners zijn bang dat de situatie eerder verslechtert dan verbetert. De verkeersdruk op de Houtrustweg is nu al hoog; die lijkt niet te worden opgelost.

Welke mogelijkheden zijn er om de toeristische verkeersstroom te scheiden van het bestemmingsverkeer? Bij de stedenbouwkundige visie zal het projectteam nader ingaan op dit onderwerp. Het projectteam zal bij de verdere uitwerking van de stedenbouwkundige visie ook een parkeervisie presenteren. De parkeervraag van bezoekers en bewoners moet binnen de kaders van het plan opgelost worden. Het is niet de bedoeling dat het parkeren extra druk veroorzaakt in de bestaande woonwijken.

Verschillende alternatieve routes voor het tramtraject passeren de revue, maar die blijken – vanwege hoge kosten en andere zwaarwegende bezwaren – geen van allen uitvoerbaar. Een eindhalte op het noordelijk havenhoofd (Adriaan Maasplein) is in een eerder stadium al onderzocht en afgewezen. Ook lijkt het niet mogelijk om de tramroute op de Houtrustweg te situeren en de hoofdverkeersroute op de Kranenburgweg. Het idee om de hoofdverkeersroute middels eenrichtingsverkeer langs beide zijden van het afwateringskanaal te leiden wordt ook afgewezen omdat dat een omslachtige route is. Het leidt tot extra verkeersbewegingen bevordert niet de doorstroming van het verkeer.

Conform een voorwaarde van de vervoerder moet het gehele tramtraject in dubbelspoor worden uitgevoerd. De optie om het laatste deel van route 2a en 2b (vanaf de oversteek over het water) over een enkel spoor te laten lopen, is daarom niet bespreekbaar. Het heeft eveneens niet de voorkeur om de tramroute vóór de oversteek te stoppen: juist in dit gebied zou dat een ongunstig beslag op de ruimte betekenen, terwijl dit bezwaar over het kanaal of over de aftakking niet geldt omdat daar vanwege de ondergrondse infrastructuur bouwbeperkingen gelden. Bovendien is er voorkeur om de tram dichtbij het strand te laten eindigen.

Eén van de varianten van model 2 blokkeert de uitbreidingsvariant voor de pleziervaart in de aftakking van het afwateringskanaal. Is over deze consequentie nagedacht? Uit nader onderzoek bleek dat deze uitbreidingsvariant moeilijk te realiseren was, omdat er geen rekening was gehouden met spuistromen vanuit het afwateringskanaal.

De aansluiting met de Van Boetzelaerlaan, de Houtrustbrug en de Duindorpdam zijn niet in de plannen meegenomen. In een vervolgstap moet naar het grote geheel worden gekeken. De heer J. Jansen geeft aan dat dit zowel planmatig als cijfermatig zal worden uitgewerkt.

Er wordt aangedrongen dat er PLAN- MER-berekeningen worden gedaan. Waarbij de doorgaande routes zo ver mogelijk van de duinrand moeten worden aangelegd.

De gemeente gaat ervan uit dat de ontwerpen binnen de voorwaarden van het Servituut vallen, maar natuurlijk zal hier zorgvuldig rekening mee worden gehouden. Het Servituut van prinses Sofie loopt tot de Duindorpdam. Als er toch aanpassing van Het Servituut is vereist, zullen hiervoor de noodzakelijke stappen worden gezet, en vanzelfsprekend moet dan eerst de uitkomst van de eventuele procedure worden afgewacht.

De ingetekende aanpassing in de aftakking van het afwateringskanaal wordt waarschijnlijk hoe dan ook uitgevoerd.

7. Sluiting

De voorzitter bedankt de aanwezigen voor hun aanwezigheid en hun inbreng. Op de bespreeklijst voor de volgende bijeenkomst staan: de stedenbouwkundige uitgangspunten, leefbaarheid, landmark en ontwikkeling van en in de derde haven inclusief walstroom. Het is belangrijk, zo zegt de voorzitter, dat de bespreking een volgende keer in dezelfde samenstelling wordt voortgezet; het vergroot de kwaliteit van het overleg.

De deelnemers krijgen de presentaties digitaal toegezonden, maar daaruit worden dan de illustratieve foto's verwijderd, in verband met auteursrechten. Ook de notulen van deze bijeenkomst en de uitnodiging voor het volgende overleg krijgen de deelnemers digitaal toegezonden.

Vragen en opmerkingen kunnen tussentijds worden gemaïld aan de projectgroep:
scheveningenhaven@denhaag.nl

Om 21.20 uur sluit de voorzitter de bijeenkomst.