

Notulen Klankbordgroep Ontwikkeling Norfolkterrein Scheveningen Haven

Jachtclub Scheveningen, Hellingweg 136, donderdag 14 april 2011

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

Vergaderingen in 2011:	18 mei 2011
Aanvangstijd vergadering:	18.00 uur
Locatie:	Jachthaven Scheveningen

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering en heet alle aanwezigen welkom, in het bijzonder Dorothee Koper en Eit Hasker, die vanavond voor het eerst aanwezig zijn.

Mevrouw Koper is vertegenwoordiger van de bewonersorganisatie Havenkwartier. Uit de eerste twee vergaderingen van de klankbordgroep heeft zij teruggekoppeld gekregen dat daarin veel informatie werd gegeven, maar dat er nog het nodige in ontwikkeling of onderzoek is en dat veel dus nog niet vaststaat. Kennelijk is dat in deze fase van het proces onvermijdelijk, maar door goed door te vragen naar *de marges*, kan de reikwijdte nader worden verkend.

2. Notulen van 17 maart 2011

a. wijzigingen in de tekst

Zie pagina 1, *wijzigen* in lijst van aanwezigen bij de heer Van den Helm:
'Statenkwartier' in plaats van Duttendel-Wittenbrug

Zie pagina 3, eerste alinea *toevoegen* na de laatste zin:

'De deelnemers zijn van mening dat een verbinding over het havenhoofd geen onderdeel is van de randvoorwaarden die door de gemeenteraad zijn vastgesteld.'

Zie pagina 5, laatste alinea, na jonge verkeersdeelnemers *toevoegen*:

'en overige fietsers en voetgangers.'

Zie pagina 6, na alinea 6 een alinea *toevoegen*:

'Leden van klankbordgroep dringen erop aan dat deze schetsen in het verkeersoverleg worden besproken. Het bredere verband en de samenhang met andere verkeersknelpunten in de stad moet hierbij niet uit het oog worden verloren.'

b. opmerkingen naar aanleiding van het verslag

Naar aanleiding van pagina 5 eerste alinea en pagina 6 zevende alinea, *Servituut*, twifelen enkele deelnemers van de klankbordgroep eraan of de plannen voor Scheveningen Haven buiten de randvoorwaarden van deze schenking vallen. Mevrouw Dijkstra geeft aan dat zij zich baseert op authentieke documenten (onder meer een kadastrale kaart) waarover de gemeente beschikt.

Naar aanleiding van pagina 6, vierde alinea, *spuistromen*: een deelnemer stelt voor om de afwatering van spuistroom niet via de haven te laten lopen, maar door de loze buizen richting zee. Mevrouw Dijkstra geeft aan dat de capaciteit van die buizen in hoge mate onvoldoende is om de pieken in de spuistroom op te kunnen vangen. Dit is geen alternatief.

In reactie op de toevoeging op pagina 6 geeft de heer Janssen aan dat hij in het vorige overleg niet de indruk heeft willen wekken dat de schetsen op korte termijn in het verkeersoverleg kunnen worden besproken. Hij vindt agendering in het verkeersoverleg op dit moment prematuur; het is ongewenst als de besprekingen elkaar zouden kruisen. Eerst moeten de besprekingen in de klankbordgroep zijn afgerond. Bovendien is het uiterst onzeker of de tramverbinding er komt. In ieder geval gaat het over een ontwikkeling die niet op korte of middenlange termijn zal plaatsvinden. Ook om deze reden vindt de heer Janssen bespreking van de schetsen in het verkeersoverleg prematuur.

Naar aanleiding van deze opmerkingen vragen de leden van de klankbordgroep of overwogen wordt om buslijn 23 door te trekken naar het gebied, als mocht blijken dat een tramverbinding (voorlopig) niet haalbaar is.

De voorzitter constateert dat over het onderwerp verkeer het laatste woord nog niet is gezegd; gelukkig komt er een extra bijeenkomst van de klankbordgroep waarin het onderwerp waarschijnlijk wel aan de orde zal komen.

c. vaststelling van de notulen

De notulen van 14 maart 2011 worden vastgesteld met inachtneming van de bovengenoemde zaken.

3. Actuele ontwikkelingen

Mevrouw Van den Berg meldt dat ondernemers in de haven van Scheveningen (Visafslag Scheveningen Haven) plannen in voorbereiding hebben om een watertaxi te laten varen in de haven. De (gratis) dienst zal tussen vier haltes pendelen. Zij vraagt de klankbordgroep vertrouwelijk met deze informatie om te gaan omdat de ondernemers dit bericht zelf naar buiten willen brengen.

De heer Verhoeff meldt dat hij de *databank flora en fauna* van de Gegevensautoriteit Natuur heeft geraadpleegd om na te gaan of het 'puinduin' (duin bij het noordelijke havenhoofd) geregistreerd staat

als permanente verblijfplaats van de zandhagedis. Dit bleek niet het geval te zijn. Het gebied staat geregistreerd als *trekkersgebied* voor deze hagedissensoort.

4. Presentatie van Donald Lambert ter voorbereiding op de subgroepdiscussies over landmark, derde haven, noordelijk havenhoofd en woningbouw

Ten behoeve van de plannen rond het noordelijke en zuidelijke havenhoofd en de derde haven zijn verschillende zaken in onderzoek en in ontwikkeling, te weten

- a. de aansluiting tussen Scheveningen boulevard en het noordelijke havenhoofd
- b. de plannen voor de parkeergarage op het NHH met op het dak een boulevard met een horecafunctie
- c. de verkeersafwikkeling van en naar de garage en de aan- en afvoerroutes voor de bedrijvigheid in de vissershaven
- d. ontwikkeling en functies van het Adriaan Maasplein (3-sterrenhotel en bedrijvigheid)
- e. kabelbaanverbinding (op een hoogte van 45 meter) over het havenhoofd
- f. landmark in het water aan het zuidelijke havenhoofd (inclusief landingspunt van de kabelbaan)
- g. multifunctioneel gebruik van de derde haven (draaicirkel voor grote schepen uit de vissershaven, mogelijke overloopfunctie voor beroepsvaart en pleziervaart)
- h. concentratie van functies rond de derde haven (wonen / / museum, horeca/ detailhandel)
- i. woonfunctie op het oude Norfolkterrein / derde havengebied: grondgebonden woningen in het luwe binnengebied, 'extravert' wonen met zicht op haven en zee en terrasachtige en gestapelde woningen aan de laan die naar de stad leidt. Alle woonblokken voorzien in hun eigen parkeerfunctie. Op de kop (aan de kant van de haven) staat de publieksgarage gepland (al dan niet in combinatie met de eindhalte van de tramlijn). Aan de andere zijde (de 'stadse' kant) staat een hoog en aansprekend gebouw van acht woonlagen gepland dat de toegang tot het gebied markeert.

5. Terugkoppeling op de thema's landmark, derde haven, noordelijke havengebied en woningbouw

Landmark

De bewoners zijn kritisch over dit onderdeel van het plan. Zij steunen het idee om aansluiting te maken met Scheveningen boulevard en de woonfunctie vanuit de stad naar voren te schuiven, maar vinden dat deze concepten niet samengebracht en gemengd moeten worden rond de derde haven en het zuidelijke havenhoofd. Waarom persé over het havenhoofd heen? Waarom geen concentratie van wonen aan de zuidelijke kant van de haven en bedrijvigheid en plaats voor sport- en toeristische evenementen op het Adriaan Maasplein en Noorderstrand? Een toeristische, publieksgerichte invulling van het zuidelijke havenhoofd heeft niet de voorkeur van de bewoners. Zowel problemen van verkeeroverlast en verkeersafwikkeling en de bedreiging van het aangrenzende Natura2000 gebied zijn belangrijke overwegingen voor hen. Bovendien is niet duidelijk wat de invloed van hoogbouw is op het gebied; denk hier aan valwinden en hinderlijke weerkaatsing van zonlicht.

Liever zien de bewoners dat het accent in dit gebied komt op (rustig) wonen aan zee en bij de duinen. Met zo'n invulling kan volgens hen ook de overgang naar het Westerduinpark (Natura2000 gebied) beter worden bewaakt. Hoe kan een landmark op die plaats voldoen aan de voorwaarden die hieraan vanuit Natura2000 worden gesteld?

De projectgroep zegt toe de suggestie van de klankbordgroep om het landmark aan de noordelijke kant van de haven te situeren mee te nemen in een (haalbaarheids-)onderzoek. Er zal worden nagegaan of er voor deze optie – een 5* hotel op het NHH- belangstelling is in de markt. De heer Liebe verwacht dat een hotelfunctie op het zuidelijke havenhoofd een aanzienlijk lagere belasting voor het gebied vormt dan de leden van de klankbordgroep aannemen, omdat hiermee in het ontwerp van het gebouw goed rekening wordt gehouden met de omgeving.

De heer Lambert geeft aan dat er zwaarwegende stedenbouwkundige argumenten zijn om de *sprong over het havenhoofd* wél te maken: het ambitieniveau weegt zwaar, evenals de economische opgave en de beoogde ontwikkelingen in en om de derde haven. Hij benadrukt dat Scheveningen Haven er

anders uit komt te zien dan nu. Het is onmogelijk om de ambities ten aanzien van wonen, werken, sporten en recreëren, met bijbehorende bouwopgaven (aantallen woningen en vierkante meters bedrijfsruimte) te realiseren zonder het karakter van het gebied te veranderen. Het is niet mogelijk om alle economische, culturele, sportieve en toeristische functies een plaats aan de noordkant van de haven te geven – daarvoor ontbreekt de ruimte.

Bij de ontwikkelingen aan de zuidkant van de haven zal de overgang naar het Natura2000 gebied worden gerespecteerd, onder andere ten aanzien van de restricties op het gebied van lichtbelasting.

Leden van de klankbordgroep wijzen erop dat eerdere plannen van Rijkswaterstaat om aan de zuidkant van de haven een hoog kantoorgebouw te bouwen, zijn afgeketst omdat de weerkaatsing van de zon op dit gebouw te veel hinder zou veroorzaken op het strand. Voor de projectgroep is dit nieuwe informatie. Zij zullen dit nagaan.

De heer Liebe legt uit dat er serieus wordt onderzocht of er voldoende economisch draagvlak is voor de ontwikkeling van twee hotelfuncties.

Volgens de heer Malherbe is er economisch draagvlak voor de plannen; de actuele stand van zaken ten aanzien van het reeds ontwikkelde vastgoed toont dit aan. De nieuwe kantoren aan de kopse kant van het zuidelijke deel van de tweede haven zijn voor 100% bezet. Ook het nautisch centrum ontwikkelt zich voorspoedig. De appartementen die op Landhoofd C zijn gebouwd, zijn bijna allemaal verkocht. Recente ervaringen tonen aan dat de restaurants rond de haven ook op doordeweekse dagen goed bezet zijn; je moet er vrijwel altijd reserveren.

Eén van de deelnemers merkt op dat deze successen nog niet hebben geleid tot merkbare levendigheid en *stadse allure* op straat nabij het Nautisch centrum. Metingen wijzen uit dat het huidige bezoekersaantal in de haven jaarlijks rond de 3,5 miljoen mensen ligt. Kennelijk kan het gebied zo'n mensenmassa gemakkelijk aan, gezien de observatie. Daarnaast is het Norfolkterrein een gebied in ontwikkeling dat deels uit bedrijvigheid bestaat. Een deelnemer merkt op dat het een fijn gebied is om te verblijven en te werken. De heer Liebe benadrukt dat er ook bij de verdere ontwikkeling van de plannen veel aandacht uitgaat naar leefbaarheid en veiligheid.

Leden van de klankbordgroep zijn verbaasd en geschrokken over de losse opmerking dat de plannen voor een landmarkhotel makkelijk kunnen worden omgewerkt naar plannen voor een landmark- luxe woontoren. Hoe serieus moeten zij dit nemen?

Conclusie. Dit onderwerp genereert behoorlijk wat discussie. De projectgroep neemt de opmerkingen en overwegingen van de klankbordgroep mee. In de uiteindelijke keuze zal de projectgroep de voor- en tegenargumenten goed afwegen, zorgvuldig en beargumenteerd kiezen en vervolgens naar buiten brengen.

Technische knelpunten ten aanzien van valwinden, weerkaatsing van zon, lichtbelasting (lichtvervuiling) en lichtlijnen ten behoeve van de scheepvaart worden onderzocht en meegenomen.

Leden van de klankbordgroep bepleiten een milieueffectrapportage als de plannen voor een landmark worden doorgezet. Mevrouw Dijkstra en de heer Janssen benadrukken dat de gemeente alleen een MER opstelt als dit verplicht is; de kosten van zo'n onderzoek wegen doorgaans niet op tegen de resultaten ervan. Er zijn efficiëntere manieren om de risico's en knelpunten in beeld te krijgen.

Derde haven

In de klankbordgroep blijkt draagvlak te zijn voor multifunctionele ontwikkeling in de derde haven. . De klankbordleden vragen om een flexibele indeling van de derde haven: seizoensgebonden zeil evenementen en mogelijke overloopfunctie voor de beroepsvaart. De projectgroep stelt voorwaarden aan de overloopfuncties: De beroepsvaart moet vallen in de categorie van 'geen overlast gevende activiteiten'. Aangemeerde (geen geluidsoverlast gevende) schepen van de beroepsvaart zijn geen probleem, maar laad- en losactiviteiten wel. Hiervoor is in de derde haven geen kade ruimte. Het is niet de bedoeling dat er in de derde haven vaste ligplaatsen komen voor de beroepsvaart.

De derde haven krijgt een recreatieve nevenfunctie. Bij evenementen is er op de kades ruimte nodig voor trailers en voertuigen. De projectgroep neemt dit punt mee in de verdere ontwikkeling van de plannen.

Welke voorzieningen kunnen er in de derde haven aan de kade en op het water voor de overloopfunctie worden aangelegd? Houdt de projectgroep er rekening mee dat schepen hun generator moeten laten lopen als er geen walstroom is? Zoals bekend produceert een generator aardig wat geluid. Valt dit dan in de categorie overlastgevendende activiteiten? Past het gebruik van generatoren in de geluidscontour van de derde haven?

De projectgroep is voorstander van een flexibele inrichting van de havenkades, ook aan het Adriaan Maasplein. De kade aan dit plein blijft beschikbaar voor de beroepsvaart, zowel voor kleine als voor grote schepen.

De gemeente overlegt met de Rijksrederij over verplaatsing van de huidige locatie, om die voor de planontwikkeling te kunnen gebruiken. Uitgangspunt in de onderhandelingen is flexibele indeling van de havenkades. Men streeft ernaar, de Rijksrederij te behouden – echter niet koste wat 't kost.

Volgens de heer Janssen kan niet worden gegarandeerd dat de Rijksrederij in Scheveningen Haven blijft; vissers voelen er weinig voor om kaderuimte in te leveren ten gunste van de Rijksrederij. Er moet ruimte in de haven overblijven voor groei van de visserijsector; dat kwam in de vorige vergadering van de klankbordgroep ook al ter sprake. Gezien deze ambitie geeft het geen pas om de visserij te vragen, kaderuimte in te leveren.

Het is voor de beroepsvaart niet duidelijk waar 'uitstinkplekken' gerealiseerd worden. Die heeft de haven beslist nodig omdat het elders tot stankoverlast leidt als daarin niet wordt voorzien.

Conclusie. Er is draagvlak voor multifunctionele invulling van de derde haven, al zal die op detailniveau nog nader met betrokkenen moeten worden besproken. Het uitgangspunt van flexibel gebruik van havenkades is eveneens een onderwerp voor nader overleg.

Noordelijk havenhoofd

De plannen geven de mogelijkheid voor een concentratie van surfvoorzieningen in een beachcity op het strand, maar de leden van de klankbordgroep vragen zich af of hiervoor bij de surfscholen wel draagvlak is.

Een bewoonster bekritiseert de plannen voor het NHH (parkeergarage achter het duin met daar boven op een boulevard met visrestaurants), omdat daarmee het huidige karakter van het gebied verloren gaat. Dit gebied is nu rustig; bewoners kiezen juist dit stuk uit om eens lekker uit te waaien. De bewoonster is bang dat dit in de nieuwe situatie niet meer mogelijk is. Volgens meerdere aanwezigen staat het duingebied bij het noordelijk havenhoofd helemaal niet bekend als rustig; het stille strand en duingebied ligt volgens hen aan de zuidkant van de haven. Het Zuiderstrand is het stille strand – het Westerduinpark is het stille duingebied. .

Een ondernemer informeert of de parkeergarage op het NHH niet *versneld* kan worden aangelegd omdat de verkeersdruk in het gebied groot is. De heer Janssen geeft aan dat de gemeenteraad kaders heeft gesteld voor het aantal parkeerplaatsen in het gebied. De parkeergarage moet ruimte bieden aan de parkeerbehoefte van het *nieuwe* ontwikkelingsgebied en is maar in zeer beperkte mate 200 parkeerplaatsen bedoeld om het verlies van parkeerplaatsen elders te compenseren. De heer Malherbe vult aan dat de economische haalbaarheid van parkeergarage en fishworld-concept (vispact) momenteel wordt onderzocht in nauw overleg met de ondernemers. Aangezien dit een complex verhaal is, kan niet met zekerheid worden gezegd dat de plannen doorgaan. Het is nog te vroeg om een termijn aan te geven waarbinnen de plannen gerealiseerd kunnen worden. Het is nog niet duidelijk hoe de verkeersafwikkeling (parkeergarage, aan- en afvoer haven) moet plaatsvinden; daarvoor moeten nog randvoorwaarden worden geformuleerd. Dat geldt ook voor fiets- en wandelroutes in het gebied.

Conclusie. Veel zaken zijn in onderzoek. Afhankelijk van de uitkomsten daarvan en het overleg met betrokkenen worden de plannen verder ingevuld.

Woningbouw

De deelnemers vinden het belangrijk dat de woningbouw het gebied niet 'op slot' zet. Er moet ruimte blijven voor zichtlijnen. De woonblokken moeten geen massief front vormen. In de maquette die de stedenbouwer presenteert zien zij deze uitgangspunten terug.

Daarnaast wordt er aandacht gevraagd voor de havenarchitectuur. De aanwezigen pleiten voor het gebruik van lichte kleuren; de donkere paarsblauwe baksteen die elders veel wordt toegepast, past hier niet.

Om de grijze duinen in het Westerduinpark te sparen, adviseert men om de doorgaande recreatieve fietsroute niet direct langs het duin te laten lopen, maar meer landinwaarts aan te leggen.

Er moet goed gekeken worden waaraan voldaan moet worden om aan de voorwaarden van Natura2000 tegemoet te komen.

Bewoners vinden het jammer dat de gemeente de ontwikkeling van het Java eiland (Amsterdam) niet als voorbeeld voor de woningbouw neemt. Mevrouw Dijkstra legt uit dat er voor een ander concept is gekozen, functiemenging. De gemeente wil recreatie en bedrijvigheid, naast wonen, prominente plekken geven in de nieuwe ontwikkelingen. Volgens de heer Liebe zijn er zeker wel elementen uit het concept Java eiland terug te vinden in de plannen.

De klankbordgroep adviseert om meer uniformiteit in de inrichting van de openbare ruimte aan te brengen.

De hoogte van de bebouwing moet aansluiten op de nieuwbouw van Duindorp. De heer Lambert verduidelijkt dat hiermee in de plannen rekening is gehouden: de begane grond van de nieuwbouw in Duindorp ligt op 8 meter boven NAP, terwijl het begane grond niveau in Scheveningen Haven op 5,5 à 6 meter boven NAP ligt. Omdat de woningen in Scheveningen Haven in de zeereep gesitueerd zijn, mag er niet ondergronds worden gebouwd. De parkeergarages moeten op straatniveau komen; daardoor komt de eerste woonlaag op een hoogte van ongeveer 7,8 meter boven NAP te liggen. Dit niveau sluit prima aan op het straatniveau in Duindorp. In het voorlopig ontwerp is 80% van de huizenblokken tussen de twee en zes woonlagen hoog. 20% is wat hoger; de betreffende blokken liggen op de kop (haven en toegang).

Conclusie. De klankbordgroep is gematigd positief over de plannen, maar heeft nog veel vragen ten aanzien van bouwhoogtes, de combinatie van functies – economische bedrijvigheid, recreëren en topsport – en Natura2000.

6. Discussiepunten voor de vervolgbijeenkomst

Er komt in de derde week van mei een vierde bijeenkomst van de klankbordgroep. Wethouder Norder heeft aangegeven dat hij bij deze slotbijeenkomst aanwezig wil zijn, daarom zal de datum in overleg met hem worden vastgesteld. De leden van de klankbordgroep ontvangen hierover nog nader bericht.

De gespreksonderwerpen van de volgende bijeenkomst zijn:

- verkeer: veiligheid, wandel- en fietsroutes, skate- en paardrijroutes, *alternatieve* autoroutes naar de haven, verkeersafwikkeling in *breder* perspectief;
- fasering, terugkoppeling over de uitkomsten van onderzoek, beslissingskaders en procesplanning (inclusief MER);
- ruimtelijke inrichting;
- verbinding over het noordelijke en zuidelijke havenhoofd;
- verdere betrokkenheid van de klankbordgroep en belanghebbenden

7. Rondvraag en sluiting

Leden van de klankbordgroep kunnen hun vragen via e-mail aan de projectgroep stellen. Het mailadres is scheveningenhaven@denhaag.nl.

Ten behoeve van goede informatie-uitwisseling vraagt de klankbordgroep om een overzicht van de vragen die per e-mail zijn binnengekomen en de antwoorden van de projectgroep daarop. Mevrouw Dijkstra wijst erop dat de projectgroep niet op alle vragen een concreet antwoord kan geven. Er is nog veel in onderzoek en/of in ontwikkeling. De projectgroep kan veelal wel aangeven dat genoemde punten meegenomen worden in het onderzoek, of inzichtelijk maken welke afweging de projectgroep moet maken.

De havenmeester heeft geen zitting in de klankbordgroep. Mist de projectgroep daardoor geen specifieke kennis? Mevrouw Dijkstra benadrukt dat de projectgroep zaken afstemt met de havenmeester. Wanneer nodig schakelt de projectgroep zijn specifieke deskundigheid in.

Het is bekend dat er plekken in de haven zijn waar mobiele telefoons geen bereik hebben en waar draadloze verbinden niet (goed) functioneren. Een en ander houdt verband met de het semafoorgebouw) in de haven.

De projectgroep is niet bekend met deze problematiek maar zal hierover navraag doen.

Hierna is er niets meer aan de orde. De voorzitter sluit de bijeenkomst.