

Voorstel van het college inzake de Nota van Uitgangspunten Planontwikkeling Scheveningen-Havens.

Hierbij ontvangt de raad de concept-Nota van Uitgangspunten Planontwikkeling Scheveningen-Havens. In deze nota geeft het college zijn visie op de herontwikkeling van het Norfolkterrein en het Noordelijk Havenhoofd. In de afgelopen maanden heeft de nota een uitgebreid samspraaktraject doorlopen. In dit raadsvoorstel wordt daarvan verslag gedaan en wordt een voorstel gedaan hoe het de reacties uit de samspraak te verwerken in de concept-nota van uitgangspunten. In dit raadsvoorstel zal worden ingegaan op de voorgeschiedenis van deze nota van uitgangspunten, de betekenis ervan in het totale planontwikkelingsproces en op het vervolg. Paragraaf 1 bevat de inleiding. Paragraaf 2 geeft een beeld van de voorgeschiedenis, de status van de nota en de samenhang met de overige planvorming voor Scheveningen. In paragraaf 3 worden de voorstellen uit de nota van uitgangspunten kort uiteengezet. Paragraaf 4 schetst de resultaten van de samspraak over de nota en paragraaf 5 de reactie van het college daarop. Paragraaf 6 gaat over het advies van Adviesplatform Scheveningen en de reactie van het college daarop. Paragraaf 7 beschrijft de voorgestelde aanpassingen in de concept-nota van uitgangspunten. Paragraaf 8 geeft een overzicht van de vervolgstudies die het college wil laten verrichten. Ten slotte gaat paragraaf 9 in op de financiële aspecten van de plannen en de ontwikkelingsstrategie.

1. Inleiding

Deze nota markeert een belangrijk moment in de discussie over de toekomstige ontwikkeling van de Scheveningse haven. De nota is gebaseerd op beleidsuitspraken die de raad eerder heeft gedaan. In de Structuurvisie Den Haag 2020 heeft de raad de ambities aangegeven voor de ontwikkeling van Den Haag tot “wereldstad aan zee”. Deze nota van uitgangspunten is onderdeel van één van de negen uitwerkingen die op basis van de structuurvisie worden opgesteld: het Masterplan Scheveningen-Kust. De nota van uitgangspunten voor dit masterplan wordt de raad gelijktijdig met deze nota aangeboden. (Ligt voor de raadsleden in de leeskamer Griffie B03.17 ter inzage)

Bij het vaststellen van de structuurvisie heeft de raad een amendement aangenomen waarin de raad bij Kijkduin en Scheveningen terughoudendheid betracht. Grootstedelijke ontwikkeling is daar niet aan de orde. “Bij ontwikkelingen aan de kust, Scheveningen en Kijkduin, zijn de aantallen woningen die in de Structuurvisie zijn genoemd, niet leidend”. Deze uitspraak geldt voor het gehele gebied van Scheveningen en Kijkduin. In het kader van het Coalitieakkoord 2006 – 2010 zijn verdergaande afspraken gemaakt over de toekomstige ontwikkeling van dit gebied: “In Scheveningen worden circa 900 woningen gerealiseerd. Komend jaar maakt het college een keuze voor concentratie van de visserij op het Noordelijk Havenhoofd, dan wel op het Norfolkterrein. Deze keuze zal bepalend zijn voor de locatie van de woningbouw. Plannen worden beoordeeld op de mate waarin ze bijdragen aan de stimulering van het toerisme en de visserij en de uitstraling van Den Haag als internationale stad”. Deze uitspraak is voor het college leidend geweest bij het opstellen van deze nota van uitgangspunten.

De raad staat voor een gewichtige keuze, omdat deze voor vele decennia bepalend zal zijn voor de positie van de haven binnen Scheveningen, van Scheveningen-Haven binnen de gemeente en de regio en van Scheveningen als geheel als dé badplaats van Noordwest-Europa. Vanuit verschillende organisaties is aangedrongen op een ontwikkeling die zou aansluiten bij de historie van de haven. Gepleit wordt voor het aantrekken van havengebonden bedrijven op het Norfolkterrein en het beperkt toestaan van woningbouw. Daar staat tegenover het maken van een “schaalsprong”, zoals in de nota wordt voorgesteld, op het gebied van functies, stedenbouwkundige uitwerking en uitstraling. Het college is van mening dat die eerste mogelijkheid geen antwoord biedt op de toekomstige uitdagingen voor Scheveningen en Den Haag. Die uitdagingen liggen op verschillende terreinen: het creëren van een nieuwe situatie voor de visserij door een combinatie met toerisme waardoor de sector in staat is om nieuwe kansen te verkennen, het creëren van zoveel mogelijk werkgelegenheid op allerlei niveaus en het realiseren van een nieuwe woonwijk met een zeer grote variatie aan soorten woningen. Het mogelijk realiseren van een nieuwe buitenhaven in combinatie met een cruisterminal past naar de mening van het college goed in dat toekomstbeeld. Belangrijke onderwerpen hierbij zijn de torens (hoogbouw) aan de haven, de demping van de 3^e haven en de werkgelegenheid. In het samspraaktraject zijn veel vragen gesteld over deze onderwerpen. Vooruitlopend op de bespreking ervan later in dit raadsvoorstel, wil het college het volgende benadrukken. Om te beginnen wil het college dat de hoogbouw-torens of ‘torens’ slanker en lager worden dan in eerdere referentiebeelden is aangegeven. Het college garandeert een doorkijk naar zee door een transparante plint.

Wat betreft de 3^e haven zal een demping ervan ten behoeve van de nieuwe inrichting van het gebied leiden tot een verlies aan maritieme ruimte. Het college bepleit het creëren van ligplaatsen aan de kade langs het Norfolkterrein voor havengebonden activiteiten. In overleg met de gebruikers van de 1^e en 2^e haven zal gestreefd worden naar een meer efficiënte indeling van deze havens, zodat er ruimte vrijkomt voor onder meer de dagvissers en de zeezeilschool. Met betrekking tot een uitbreiding van de werkgelegenheid in de haven, denkt het college vooral aan arbeidsplaatsen in de sfeer van de dienstverlening en minder aan havengebonden activiteiten. Het college wil niet voorsorteren op een later besluit over een nieuw congrescentrum en de mogelijke locaties daarvoor. In dat licht schets het college in dit raadsvoorstel een andere mogelijke invulling van de torens.

De voorstellen in de nota kennen een zeer grote samenhang. Het is haast niet mogelijk één onderdeel er uit te lichten zonder gevolgen voor een ander onderdeel en daarmee voor het geheel. Het college realiseert zich dat aan de voorstellen in de nota ook nadelen zijn verbonden. Zo is bijvoorbeeld de voorgestelde hoogbouw gewenst vanuit het streven naar woningdifferentiatie en noodzakelijk om de plannen haalbaar te maken en sociale huurwoningen te realiseren. Het versterken van functies in de haven zal leiden tot een toename van het verkeer. Dat kan voor overlast zorgen, maar door een goede aansluiting op de Internationale Ring en een helder verkeerssysteem in de rest van Scheveningen kan die overlast worden beperkt. Het streven is erop gericht de gevoelde nadelen, zoals naar voren gekomen tijdens de georganiseerde samspraak, zoveel mogelijk beheersbaar te maken. In dit raadsvoorstel doet het college daar dan ook voorstellen toe. Het college is ervan overtuigd dat, ondanks eventuele nadelen, de voordelen van de samenhangende voorstellen in deze nota van uitgangspunten voor de toekomst van Scheveningen vele malen groter zijn. Deze stellingname zal het college verderop in dit raadsvoorstel bij de verschillende thema's onderbouwen.

2. Voorgeschiedenis, status van deze nota en samenhang met andere plannen

Voorgeschiedenis

Na de aankondiging van het vertrek van de Norfolkline naar Vlaardingen is een proces gestart dat moet leiden tot een stedelijke invulling van het gebied. De Adviescommissie Scheveningen-Havens stelde in haar advies voor de visserijsector een nieuwe impuls te geven door verplaatsing van het Noordelijk Havenhoofd naar het Norfolkterrein. Hierdoor zou ook ruimte voor uitbreiding ontstaan. Na een "beproeving" van dit advies heeft het college besloten de ontwikkeling van deze gebieden in een breder stedelijk perspectief te plaatsen. Daartoe is een tweetal varianten A en B ontwikkeld.

Aan vier marktcombinaties is vervolgens gevraagd visies te ontwikkelen voor het Noordelijk Havenhoofd en het Norfolkterrein, telkens voor de twee varianten, zodat uiteindelijk acht visies zijn opgesteld. Het primaire doel van de marktconsultatie was het verkrijgen van inzicht in de ontwikkelingsmogelijkheden van de gebieden, om zo creatieve en haalbare programmatische input te krijgen voor de op te stellen gemeentelijke visie. Voor deze marktconsultatie heeft de gemeente de Programmabrief Planontwikkeling Noordelijk Havenhoofd en Norfolkterrein opgesteld (juni 2006). Deze programmabrief is de raad ter kennisname toegezonden. Ook de visserijsector is gevraagd om zijn visie op de twee gebieden te geven. De acht visies van de marktpartijen, de visie van de visserijsector en de programmabrief zijn te vinden op de gemeentelijke website,

www.denhaag.nl/scheveningenhaven.

Op de website zijn eveneens een samenvatting van de gepresenteerde visies en een beschouwing over de visies van de marktpartijen te vinden, getiteld "Marktconsultatie Noordelijk Havenhoofd en Norfolkterrein" en "Visies marktpartijen beschouwd". Het algemene oordeel is dat alle partijen met veel energie en creativiteit de vraag van de gemeente hebben opgepakt. De hoge kwaliteit van de ingediende visies heeft voldoende handvatten geboden voor het realiseren van een gemeentelijke visie van hoog kwaliteitsniveau. Buiten de marktconsultatie is nog een aantal initiatieven/visies bij de gemeente ingediend. Deze zijn betrokken bij het opstellen van de nota van uitgangspunten. Deze initiatieven/visies worden in het samspraakverslag nader beschouwd.

Status van deze nota van uitgangspunten

De Nota van Uitgangspunten Scheveningen-Havens is een visie van het college op het Norfolkterrein en het Noordelijk Havenhoofd. Een groot aantal aspecten is reeds onderzocht. De overige aspecten worden in de verdere planuitwerking gedetailleerd en op haalbaarheid onderzocht. In dit raadsvoorstel wordt globaal toegelicht welke volgende processtappen er ondernomen zullen worden. De nota van uitgangspunten ligt voor de raadsleden ter inzage leeskamer B03.17 is dezelfde versie die het college heeft vastgesteld ten behoeve van de samspraakperiode. Het college heeft van de samspraakreacties een verslag gemaakt en heeft daarin aangegeven hoe het om wil gaan met deze reacties. Na besluitvorming zullen de door de raad vastgestelde wijzigingen worden verwerkt en zal de definitieve nota van uitgangspunten worden opgesteld. De nota zal vervolgens worden uitgewerkt in een projectdocument, inclusief een grondexploitatie. Deze zal de raad in de loop van 2008 ter besluitvorming worden aangeboden.

Samenhang met Masterplan Scheveningen Kuststrook en Voorlopig Ontwerp Boulevard

Het voorliggende plan voor Scheveningen-Havens is gelijktijdig met het Voorlopig Ontwerp van de Boulevard en de Nota van Uitgangspunten Masterplan Scheveningen Kust aan de raadscommissie(s) aangeboden. Het masterplan is het planinstrument dat alle plannen integreert. Door het vertrek van de Norfolkline is het plan voor Scheveningen-Havens inmiddels verder uitgewerkt dan het masterplan. Het masterplan vormt echter nog steeds de verbinding tussen alle lopende plannen. Daarbij wordt uiteraard rekening gehouden met reeds opgestelde plannen en de besluiten daarover. De plannen worden in nauwe samenwerking voorbereid zodat alles één geheel vormt.

3. De plannen voor Scheveningen-Havens in het kort

Mede op basis van de door de marktpartijen ingediende visies en de initiatieven en adviezen van derden, is een eigen gemeentelijke visie ontwikkeld, die is neergelegd in bijgaande nota van uitgangspunten. De gemeentelijke visie is niet gebaseerd op een door één marktpartij ontwikkeld plan, maar bevat onder meer “bouwstenen” uit meerdere plannen. Daarom heeft het college de vier stedenbouwkundige bureaus, die in opdracht van de door ons geselecteerde marktpartijen hun visies hebben gepresenteerd, de kans geboden de nota van uitgangspunten te verbeelden tot een samenhangende stedenbouwkundige visie. Het college is van mening dat het bureau van prof. Joan Busquets (BAU-B.Arquitectura i Urbanisme S.L.) daarin het best is geslaagd. Deze visie is daarom gebruikt voor de, aan de raad thans aangeboden, nota van uitgangspunten. (Ligt ter inzage in de leeskamer B03.17) In het onderstaande wordt een toelichting gegeven op de nota van uitgangspunten. In deze nota wordt in globale termen aangegeven welke ontwikkelingsrichting de gemeente voor ogen staat. Hiermee formuleert de gemeente haar ambities voor dit deel van Scheveningen. Sommige van deze ambities zullen eenvoudiger te realiseren zijn dan andere. De essentie van de voorstellen ligt in de samenhang ervan. De in de nota genoemde aantallen voor woningbouw zijn betrokken bij de Nota van Uitgangspunten Masterplan Scheveningen Kust.

Op basis van het standpunt van de visserijsector, de reacties van de marktpartijen en de analyse van hun voorstellen, is gekozen voor het verder uitwerken van de variant B. Dit wil zeggen dat het Noordelijk Havenhoofd in samenwerking met de visserijsector zal worden herontwikkeld tot een modern en op de huidige behoeften van de visserijbedrijven toegesneden bedrijvengebied. Er zal ook plaats zijn voor voorzieningen in de toeristisch-recreatieve sfeer, die waar mogelijk aansluiten op de eerder genoemde activiteiten. Hierbij moet gedacht worden aan ‘vishoreca’ en andere visgerelateerde voorzieningen. Daarbij zullen voldoende parkeervoorzieningen voor het bedrijfsleven en bezoekers worden opgenomen, inclusief 200 parkeerplaatsen die nodig zijn voor de herinrichting van de Boulevard volgens de plannen van architect Manuel de Solá Morales. Ook de visserijsector heeft aangegeven een voorkeur te hebben voor variant B. Met hem zal overleg plaatsvinden over de wijze waarop deze ontwikkeling vorm moet krijgen, zowel in programmatische zin, in tijd (fasering) als in financiële zin. De gemeente streeft naar het afsluiten van een convenant met de visserijsector, waarin overeenstemming over de ontwikkeling in beide gebieden wordt vastgelegd.

Vertrekpunt bij de gemeentelijke visie is de ruimtelijke hoofdstructuur die in het gebied herkenbaar is: de boulevard- en strandzone langs zee en recht daarop de groene zone van het Afvoerkanaal vanuit het centrum richting zee. Deze vervult in de Structuurvisie een belangrijke rol. Midden in het gebied ligt de Kom, die met zijn kades een dominante en centrale plek inneemt in het gebied. Deze elementen zijn structurerend voor de ruimtelijke visie die is opgesteld. Via de Boulevard is het gebied onderdeel van de totale ontwikkeling van Scheveningen Bad – Dorp – Haven. Passend bij de visie van architect Manuel de Solá Morales op de Boulevard, wordt de landschappelijke kwaliteit van de bestaande duin op het Noordelijk Havenhoofd zodanig geïntegreerd dat verschillende (loop)niveaus ontstaan. Hierdoor ontstaat een interessant spel van zichtlijnen en overgangen, die de wandeling tussen Scheveningse Slag en de haven als kwalitatief hoogwaardig flaneergebied boeiend maakt. Daarmee wordt tevens een soepele relatie tussen het strand en het Noordelijk Havenhoofd bewerkstelligd. Binnen de totale ontwikkeling van Scheveningen Bad-Dorp-Haven vervult Scheveningen-Havens een eigen rol en behoeft daartoe een eigen identiteit. Hierdoor wordt het gebied aan de ene kant herkenbaar ten opzichte van de andere onderdelen, aan de andere kant is de essentie ervan dat de verschillende onderdelen elkaar versterken, zodat Scheveningen zich als geheel beter profileert. In het nieuwe Masterplan Scheveningen zal dit verder worden uitgewerkt.

In de nota van uitgangspunten zijn de volgende uitgangspunten voor de deelgebieden opgenomen:

Het Noordelijk Havenhoofd: visserij en recreatie

De visserij blijft geconcentreerd op het Noordelijk Havenhoofd. In tegenstelling tot de visie van de visserij stelt het college voor het huidige gebouw van de visafslag te behouden, op te knappen en geschikt te maken voor nieuwe functies. De technische en financiële haalbaarheid van deze renovatie wordt nader onderzocht.

Door de aanleg van een nieuwe kade vóór het gebouw, het ontwikkelen van nieuwe bedrijfsgebouwen en een strikte scheiding met andere verkeersstromen krijgt de visserij de ruimte zich verder te ontwikkelen. Door het dak van de nieuwe bedrijfsgebouwen te laten aansluiten op de kruin van het bestaande dijklichaam kunnen nieuwe recreatieve functies tot ontwikkeling worden gebracht, waardoor dit deel van de boulevard een eigen rol kan gaan spelen. In het gebied wordt ruimte gevonden voor een parkeergarage voor de functies in het gebied, waarbij ook ruimte wordt gecreëerd voor ca. 200 plaatsen ten behoeve van de Boulevard.

Het Norfolkterrein: intensief centrum-stedelijk woonmilieu

Min of meer achter de duinen ligt het grootste deel van het Norfolkterrein. Dit krijgt een inrichting die in hoofdzaak bestaat uit een kleinschalig en intiem woongebied, met een gemengd woonmilieu in zowel laag- als middelhoogbouw, koop- als huurwoningen, zowel sociale huur als topsegment. De woningen worden op een verhoogd dek gebouwd. Onder dit dek wordt het parkeren overeenkomstig de behoefte opgelost. Hierdoor is een relatieve hoge woningdichtheid in een autoluw verblijfsklimaat mogelijk. Zo wordt het mogelijk een woongebied te ontwikkelen, dat zorgvuldig aansluit op zowel het duingebied Westduinpark als op het water van de Kom. De bestaande derde haven wordt hierbij grotendeels gedempt en benut als parkeervoorziening. Hiermee wordt het gebied ten behoeve van de woningbouw vergroot. De Kom wordt hierdoor getransformeerd tot het zogenaamde “maritieme theater”. De ruimte rond dit maritieme theater wordt ingericht als bijzonder verblijfsgebied, waarin bijzondere functies worden opgenomen, die de centrale plek benadrukken. De beëindiging van de groene zone vanuit de stad naar zee vindt plaats door een tweetal grootschalige complexen op beide havenhoofden. Diverse programma-onderdelen vinden hierin een plaats: woningbouw, commerciële/horeca en andere activiteiten (vergaderfunctie, leisure, wellness, museale attractie met nationale en internationale uitstraling, hotel, en dergelijke). Door hun hoogte en vormgeving vormen zij een duidelijk herkenningspunt voor dit gebied, zowel vanuit het land als vanaf zee. De functies zijn zodanig gegroepeerd dat een stedelijk plein aan zee ontstaat. Het bestemmingsverkeer voor de achtergelegen functies vindt zijn weg langs en gedeeltelijk onder het woninggebied in het verlengde van de Houtrustweg.

Het Landhoofd C: publieksfuncties en watersportcentra

Dit gebied vormt de verbindende schakel tussen het Norfolkterrein en de gebouwen en horeca aan de kop van de tweede haven. In het gebied is ruimte voor een publieksfunctie en voor voorzieningen die het mogelijk maken dat ook de functie als internationaal watersportcentrum beter op de kaart wordt gezet. Door de aanleg van een brug over de Pijp en horeca rond de tweede haven wordt de relatie van dit gebied met de twee andere zones versterkt en ontstaat een toeristisch aantrekkelijk “Rondje Haven”.

De Kom: centraal gebied

De Kom fungeert als het “scharnierpunt” van alle functies in het gebied. Door het watergebied te omlijsten met een aantal op een bijzondere wijze vorm gegeven functies krijgt de haven bij uitstek de gelegenheid zich te profileren als wereldstad aan zee. Deze functies worden met elkaar verbonden door een nieuwe brug over de havenmond en kwalitatief hoogwaardig ingerichte openbare ruimtes. Voor deze bijzondere locaties in het gebied is een inventarisatie van mogelijke functies gemaakt. Verdere besluitvorming in de gemeente en overleg met marktpartijen moet uitwijzen welke functies uiteindelijk wenselijk en financieel haalbaar zijn en op welke plek zij het best te realiseren zijn.

Westduinpark

Het Westduinpark is een ecologisch waardevol gebied met de Natura 2000 status. Het gebied is niet bij de huidige plannen betrokken, in de zin dat er geen programmaonderdelen gesitueerd zijn in het Westduinpark. Wel vervult het een belangrijke rol voor het woongebied. In het kader van het Masterplan Scheveningen-Kust zal dit verder worden uitgewerkt.

Een nieuwe buitenhaven

Het college staat positief tegenover het aanleggen van een nieuwe buitenhaven. Samen met één of meerdere marktpartijen wil het college de haalbaarheid van een uitbreiding van de haven bij het zuidelijk havenhoofd onderzoeken; temeer daar in de visie de ruimte voor watergebonden activiteiten in de bestaande haven kleiner wordt, vanwege het dempen van de derde haven en een uitbreiding van de haven nieuwe dimensies kan toevoegen. Een nieuwe haven biedt zeer interessante nieuwe mogelijkheden voor Scheveningen, zoals uitbreiding van de jachthaven in de vorm van een zeezeilhaven, locatie voor de schepen van Rijkswaterstaat, die momenteel in de derde haven afmeren, en voor de aanlanding van grote cruiseschepen. De aanleg van een nieuwe buitenhaven biedt gelijktijdig mogelijkheden voor uitbreiding van de bestaande strand- en duinstructuur in combinatie met woningbouw en commerciële functies. In de nota van uitgangspunten is daarom de ambitie opgenomen het gebied ten zuiden van de zuidelijke havenpier aan te wenden voor onder andere de aanleg van een nieuwe buitenhaven, nieuwe stedelijke functies en nieuwe natuur.

De haalbaarheid zal nader worden onderzocht. Daarbij zullen, naast de technische vraagstukken, diverse milieu- en economische aspecten, alsmede verkeerskundige vragen een centrale rol vervullen. Veel vragen zullen in het kader van een milieueffectrapport (MER) worden beantwoord. Op basis daarvan kan een definitief besluit worden genomen. De planontwikkeling voor het Noordelijke Havenhoofd en het Norfolkterrein mag niet afhankelijk worden gesteld van de aanleg van de buitenhaven. Wel zal in het kader van duurzame ontwikkeling in een infrastructurele ruimtereservering moeten worden voorzien, die een uitbreiding van de haven in de toekomst mogelijk maakt.

4. Resultaten samenspraak

Het college heeft op 19 juni 2007 de concept Nota van Uitgangspunten Planontwikkeling Scheveningen-Havens vastgesteld. De samenspraakperiode heeft geduurd van 30 juni 2007 tot 10 oktober 2007.

Activiteiten in het kader van de samenspraak

In het kader van de samenspraak heeft de wethouder BW op 21 juni 2007 de nota van uitgangspunten gepresenteerd aan de raadscommissie SRO, de pers en de belangrijkste stakeholders uit Scheveningen. Bij deze gelegenheid is een brochure over de concept-nota van uitgangspunten aan alle bezoekers uitgereikt. Op 30 juni 2007 zijn de plannen in het Europahotel in Scheveningen aan het publiek gepresenteerd, waarmee de samenspraakperiode formeel van start ging. De publiekspresentatie was breed aangekondigd, met een persbericht en advertenties in de Scheveningse Courant en de Posthoorn. De bijeenkomst was voor iedereen toegankelijk. Na de presentatie door wethouder BW kregen verschillende organisaties in een forumdiscussie de gelegenheid om te reageren, waarna de zaal vragen kon stellen. Er was een groot aantal bezoekers (naar schatting 200). Verder heeft de verantwoordelijk wethouder op 3 oktober j.l. op uitnodiging van bewonersorganisaties de voorstellen gepresenteerd in Duindorp. De bijeenkomst was georganiseerd door het Schevenings Platform Inspraak Ontwikkelingen Norfolkterrein en Noordelijk Havenhoofdterrein (SPIONN) en de daartoe behorende organisaties. Het SPIONN had hiervoor – via de Scheveningse Courant - heel Scheveningen uitgenodigd. Deze bijeenkomst is door circa 250 mensen bezocht. Van beide bijeenkomsten is een verslag opgenomen en ligt voor raadsleden ter inzage leeskamer B03.17. in het samenspraakverslag.

Van de concept-nota van uitgangspunten is een samenvatting in de vorm van een full colour folder gemaakt. Deze is samen met reactieformulieren bij bovengenoemde bijeenkomsten uitgedeeld. Deze folder is - inclusief reactieformulier – ook verkrijgbaar bij het stadsdeelkantoor Scheveningen en het bezoekerscentrum Stedelijke Ontwikkeling in het atrium van het stadhuis. Er bestaat ook een mogelijkheid de folder te downloaden via www.denhaag.nl/scheveningenhaven. Tot 10 oktober kon ook via het internet worden gereageerd.

In het stadhuis liep vanaf 16 juli t/m 10 oktober een expositie over het plan voor Scheveningen-Havens. De expositie is met een persbericht, een attendering in de folder en een advertentie in Scheveningse Courant en de Posthoorn onder de aandacht gebracht. Bezoekers werden nadrukkelijk uitgenodigd om te reageren op de plannen. De expositie werd met ruim 2500 bezoekers zeer druk bezocht, vooral door Scheveningers. Verder zijn mensen actief benaderd om een indruk te krijgen van hun mening over de plannen. De Babelbox van de NCRV heeft mensen geïnterviewd over de plannen, in het atrium van het Haagse stadhuis in de Palace Promenade in Scheveningen. Dit gebeurde op donderdag en zaterdag van 16.00 – 20.00 uur. Iedereen kon zijn mening geven. De reacties zijn opgenomen in het samenspraakrapport en daarnaast is een compilatie op DVD gemaakt. In totaal hebben vijftig mensen via de Babelbox gereageerd. De nota van uitgangspunten is gedurende de samenspraakperiode gepresenteerd aan en besproken met diverse ondernemers en professionele organisaties. Presentaties zijn onder meer gegeven aan het APS, de visserijsector, de Belangenvereniging Scheveningen Havengebied (BSH), VNO-NCW en de Kamer van Koophandel. De gemeente is over de plannen nog in overleg met onder anderen Rijkswaterstaat, de AVN, het Hoogheemraadschap van Delfland en het ministerie van Defensie.

Samenvatting samenspraakreacties

Er is een groot aantal reacties op de nota van uitgangspunten binnengekomen (in totaal 158 schriftelijk en 50 via de Babelbox). Ook tijdens de diverse bijeenkomsten hebben veel mensen uit Den Haag en Scheveningen hun mening gegeven over de uitgangspuntennota voor Scheveningen-Havens. Onderstaand worden de aspecten die het meest onderwerp van discussie zijn geweest samengevat en van beantwoording door het college voorzien. Uiteraard is dit geen uitputtend overzicht. In het bij dit raadsvoorstel behorende samenspraakverslag (ligt ter inzage B03.17) is een compleet beeld gegeven van de samenspraak-reacties en de reactie van het college daarop.

Circa de helft van de individuele reacties is in het algemeen positief over het plan. Vrijwel alle reacties zijn genuanceerd. Mensen zien positieve kanten van het plan, maar zij maken ook kritische opmerkingen. Verderop in deze paragraaf wordt nader op de inhoudelijke aspecten ingegaan.

Ook de schriftelijke reacties van organisaties zijn genuanceerd. Meer dan de helft heeft in het algemeen waardering voor het plan. Maar met name milieu- en natuurorganisaties en bewonersorganisaties hebben veel opmerkingen op het plan. Alle organisaties doen goede suggesties voor aandachtspunten en onderzoeken voor de volgende planfase. Mensen die via de Babelbox gereageerd hebben zijn vrijwel allemaal positief over de plannen (80%). Ook mensen die de tentoonstelling in het bezoekerscentrum hebben bezocht, maar niet gereageerd hebben, zijn meestal positief over de plannen.

Op de volgende onderwerpen is overwegend enthousiast gereageerd:

1. De plannen voor concentratie en uitbreiding van de visserij op het noordelijk Havenhoofd.
2. De lage woningbouw op het Norfolkterrein.
3. Het maritiem theater en de bijbehorende functies.
4. Het feit dat er een integraal plan is gemaakt voor Scheveningen-Havens.

Op de volgende onderwerpen is meer kritisch gereageerd:

1. De torens aan de havenmond. De reacties op de torens zijn erg wisselend. De bewonersorganisaties zijn eigenlijk niet gecharmeerd van hoogbouw in de Scheveningse haven. Veel individuele reacties sluiten zich daarbij aan. Er is echter ook een behoorlijk aantal mensen dat wel iets ziet in hoogbouw. Wel is er kritiek is op de vormgeving zoals deze uit de artist impression naar voren komt. Er worden zorgen geuit over uitzicht, wind, schaduw, en het contrast tussen hoogbouw in deze vorm en het karakter van Scheveningen.
2. Het dempen van de 3e haven en werkgelegenheid. Met name de bewonersorganisaties benadrukken hun wens om havengebonden werkgelegenheid te realiseren op het Norfolkterrein. Individuen zien juist kansen in de economische ontwikkeling, waartoe deze plannen kunnen bijdragen. Ook de Kamer van Koophandel is positief over de economische kansen die de nota van uitgangspunten biedt. Een aantal mensen benadrukt het verband tussen het dempen van de 3e haven en de aanleg van de nieuwe buitenhaven.
3. Verkeer. Zowel bij individuen als bij organisaties bestaat grote bezorgdheid over de verkeerssituatie als gevolg van de plannen. In de huidige situatie is er op mooie dagen al sprake van vaststaand verkeer. Men voorziet grote problemen als er meer bebouwing in Scheveningen-Havens wordt gerealiseerd.
4. De aanleg van een nieuwe buitenhaven. Individuen reageren erg gemengd op de buitenhaven en de cruiseterminal. Sommigen vinden dit een geweldige kans voor Scheveningen en Den Haag, anderen maken zich vooral zorgen over verkeers- en milieueffecten. Bewonersorganisaties hebben weinig waardering voor de plannen voor de cruiseterminal. Het bedrijfsleven (Kamer van Koophandel) daarentegen is enthousiast over de aanleg van een buitenhaven en cruiseterminal. Men ziet veel kansen voor de economische ontwikkeling van Den Haag en Scheveningen.
5. Milieu. Er zijn veel zorgen en vragen over de milieu-effecten van de nota van uitgangspunten. De vragen richten zich op allerlei aspecten: de buitenhaven, de torens, het buitendijks bouwen, de externe effecten op het Westduinpark, de walstroom, en dergelijke.

5. Reactie van het college op de samenspraakreacties

Het college van B en W heeft kennisgenomen van de opmerkingen die gedurende het samenspraaktraject over de concept-nota van uitgangspunten zijn gemaakt.

Torens

Het college deelt de opvatting dat de stedenbouwkundige en architectonische uitwerking van Scheveningen-Havens zorgvuldig dient plaats te vinden. Daarbij kunnen inderdaad lessen geleerd worden van de ontwikkeling in andere delen van Scheveningen. De torens aan de havenmond zijn zowel stedenbouwkundig als financieel een belangrijk onderdeel van de nota van uitgangspunten en staan een zorgvuldige inrichting van het gebied niet in de weg. Het financiële argument om de torens te bouwen is niet het belangrijkste. De torens markeren de haven van Scheveningen vanuit zee en vanaf het land. Zij zijn het nieuwe eindpunt van de Boulevard op het Zuidelijk Havenhoofd. Het zee-front van Scheveningen als geheel is daarmee vanuit zowel de stad als de zee duidelijk herkenbaar door de hoogbouwaccenten aan de randen; de Da Vinci toren in Bad en nieuwe torens aan de havenmond. Zij zorgen er bovendien voor dat in andere delen van het plangebied met een lagere dichtheid gebouwd kan worden en dat er sociale huurwoningen gefinancierd kunnen worden. Er is uitgegaan van hogere, maar ranke bebouwing, in plaats van gebouwen met een groter oppervlakte met een lagere bouwhoogte. Dit mede vanwege het uitzicht en de ervaringen in Scheveningen-Bad. In de stedenbouwkundige opzet van de nota van uitgangspunten is de wens van uitzicht op zee en op de haven op structurele wijze opgepakt. Zo zijn de belangrijkste openbare ruimtes in het plan zo gesitueerd dat zij vrij uitzicht op zee geven of op de haven. Deze openbare ruimtes zijn vervolgens via doorlopende routes met zichtassen verbonden met de omgeving. Zo is de Boulevard via de brug over de havenmond doorgetrokken naar het Zuidelijke Havenhoofd. De Boulevard wordt hier beëindigd door een plein aan zee (balkon aan zee).

Dit plein is tevens ruimtelijk verbonden met het Verversingskanaal, met doorlopende zichtassen door het plan. Aan de havenzijde zijn openbare kades gesitueerd rondom de Kom die vrij zicht bieden op de haven (maritiem theater). Het stratenpatroon van de laagbouwbuurt op het Norfolkterrein is in deze richting georiënteerd, zodat in de gehele buurt uitzicht op de haven aanwezig is.

Het college is echter ook gevoelig voor de vele negatieve reacties die in het kader van de samenspraak over de torens zijn ingediend. Het college stelt daarom voor om het plan als volgt te wijzigen: er komen aan de havenmond twee torens die maximaal 100 meter hoog worden. De derde toren wordt 70 meter. De omvang van het niet woonprogramma dat door deze aanpassingen niet in de torens kan worden gerealiseerd, blijft ongewijzigd. Gedacht kan hierbij worden aan een steviger programma rond de Kom dan in het huidige voorstel is voorzien. Essentieel hierbij is dat hiervoor stedenbouwkundig gezien de beste locatie gekozen wordt. In de volgende fase zal dit nader worden uitgewerkt. Om dit mogelijk te maken zijn er twee extra wijzigingen in het plan noodzakelijk:

1. het verlagen van het totale woningaantal in Scheveningen-Haven naar circa 800 woningen. Hierdoor is minder bouwmassa noodzakelijk en wordt de verlaging gedeeltelijk mogelijk gemaakt;
2. Voorgesteld wordt het percentage sociale huurwoningen voor Scheveningen-Havens naar 20% te verlagen en dit te compenseren in overige projecten in het masterplan Scheveningen Kust.

Voor wat betreft de architectonische vormgeving van de torens: deze is op dit moment nog niet aan de orde, laat staan dat die in de huidige plannen wordt vastgelegd. Daarbij is de vormgeving in het plan slechts een artist impression. De torens krijgen in geen geval het uiterlijk zoals dat in de artist impression is weergegeven. Voor de torens en omgeving zijn stedenbouw en architectuur op het hoogste niveau gewenst, zodat het een toplocatie wordt om te wonen en te werken, maar ook een topattractie voor vermaak en recreatie. Voor het ontwerp van de torens en het aangrenzende gebied zullen dan ook (internationale) toparchitecten worden aangetrokken. In de huidige artist impression wordt het zicht op zee belemmerd door bebouwing. Dit gebeurt niet zozeer door de torens zelf, maar vooral door de brede plint eronder. Het college vindt het zicht op zee en strand ook belangrijk en zal dat als één van de uitgangspunt bij de planuitwerking opnemen. Daarbij moet vooral gedacht worden aan een andere stedenbouwkundige invulling van de plint rondom de hoogbouw. Onderzocht moet worden welke andere invullingen van de plint mogelijk zijn in combinatie met de geplande functies. Aspecten als uitzicht, schaduwwerking, windhinder en geluidhinder van de torens zullen een belangrijke rol spelen bij de uitwerking van de plannen en later bij het ontwerp van de gebouwen. In de verdere planuitwerking zullen strenge eisen worden gesteld aan de vormgeving van de torens, waardoor ondermeer de rankheid van de gebouwen wordt gewaarborgd.

Werkgelegenheid en het dempen van de 3^e haven

De ontwikkeling van Scheveningen-Havens is gebaseerd op een gemengd programma met wonen en een combinatie van visserij en toerisme. De visserij is van belang voor de economie van de haven. Voor deze bedrijfstak blijft dan ook een belangrijke plaats in de haven ingeruimd. Daarnaast wordt de dienstverlening als bron van werkgelegenheid gezien. Het accent ligt daarbij vooral op het verder ontwikkelen van publieksgerichte functies en de vrijetijdseconomie. Het gaat om voorzieningen ter versterking van het verblijfstoerisme, zoals hotels, en van het dagbezoek zoals horeca, een museum en dergelijke. Het college is van mening dat op langere termijn de economische ontwikkeling van de haven niet is gebaat bij het aantrekken van meer havengebonden bedrijvigheid, maar dat aanzienlijk meer kansen liggen in de combinatie van visserij en toerisme als elkaar versterkende functies.

In haar eindrapportage in 2005 is de commissie Van der Zwan sceptisch over de mogelijkheden duurzame nieuwe havengebonden bedrijvigheid aan te trekken. "Scheveningen is fors beperkt in haar concurrentiekracht qua diepgang, uitbreidingsmogelijkheden voor nieuwe klanten, haar gebrek aan binnenvaart- en spoorconnecties, alsook vanwege de forse hoeveelheid concurrerende havens in de omgeving". De commissie concludeert dat een variant waarbij de Norfolklocatie een bedrijfsterrein blijft, op alle door haar benoemde aspecten (financiën, werkgelegenheid, milieubelasting, beleving en continuïteitsperspectief) het minst scoort. Deze uitspraak van de commissie Van der Zwan sterkt het college in zijn opvatting. Uit een voorlopig onderzoek van het bureau Ecorys naar de werkgelegenheidseffecten van de voorstellen voor de haven blijkt dat gerekend kan worden op een toename van minimaal 1000 arbeidsplaatsen. Zelfs indien havengebonden werkgelegenheid zou leiden tot een aantal arbeidsplaatsen op het niveau van Norfolk, betekent de in het kader van de nota van uitgangspunten voorgestelde invulling nog een verdubbeling. Als de behoefte aan havengebonden en visserijgerelateerde bedrijvigheid zich voordoet en daar een economisch draagvlak voor is, moet deze bedrijvigheid bij de visserijsector op het Noordelijk Havenhoofd geconcentreerd worden, waarbij het belang van de visserij voorop blijft staan.

Het college is echter wel gevoelig voor de signalen van bewoners en ondernemers over de behoefte aan ligplaatsen in de binnenhavens en het verlies van de maritieme functie van de 3^e haven. Het college zal daarom inzetten op de mogelijkheid om aan de kade langs het Norfolkterrein ligplaatsen te realiseren, die zich laten combineren met de overige geplande functies op het Norfolkterrein.

Hiertoe wordt de mogelijkheid onderzocht om de damwand van de 3^e haven iets naar binnen te plaatsen, zodat er ligplaatsen langs de kade gerealiseerd kunnen worden. Ook moet onderzocht worden welke invulling van de ligplaatsen combineerbaar is met woningbouw en wat de financiële consequenties zijn. Het college neemt dit onderzoek mee in de verdere planvorming. Daarnaast zal het in overleg treden met de huidige gebruikers van de 1^e en 2^e haven, om te komen tot een meer efficiënte indeling, zodat er ruimte vrijkomt voor onder meer de dagvissers en de zeezeilschool.

Verkeer

Uit de reacties blijkt dat veel mensen zich zorgen maken over de verkeersafwikkeling van Scheveningen-Havens. Dit is inderdaad een belangrijk aspect, dat de nodige aandacht verdient. De gemeenteraad heeft besloten dat een nieuw Masterplan voor Scheveningen moet worden opgesteld als opvolger van het Masterplan 2001-2010. In dit nieuwe masterplan worden de ambities van de gemeente uit de Structuurvisie Den Haag 2020 (Den Haag, Wêreldstad aan Zee), vertaald naar concrete maatregelen in Scheveningen. Gelijktijdig met de besluitvorming over de Nota van Uitgangspunten Scheveningen-Havens vindt ook besluitvorming plaats over de Nota van Uitgangspunten Masterplan Scheveningen-Kust. Scheveningen-Havens maakt hiervan onderdeel uit. Bij de uitwerking van het masterplan wordt ook de verkeersstructuur nader uitgewerkt. Voor het opstellen van de uitgangspunten voor verkeer zijn reeds berekeningen gemaakt van de huidige verkeersstromen. Ook zijn prognoses opgesteld over extra verkeer, als gevolg van de ambities uit de structuurvisie. De verkeersafwikkeling in Scheveningen bepaalt in grote mate de mogelijkheden voor de groei van Scheveningen. De Nota van Uitgangspunten Masterplan Scheveningen-Kust geeft aan dat het noodzakelijk is om te kiezen voor één heldere verkeersstructuur voor heel Scheveningen. Dat biedt zowel mogelijkheden voor het verbeteren en behouden van de leefbaarheid in de woongebieden van Scheveningen als voor het toevoegen van programma aan de kust. Er zijn meerdere wegenstructuren mogelijk, met elk hun eigen voor- en nadelen. Ongeacht de autostructuur die binnen het masterplan nader wordt uitgewerkt, is investeren in het huidige wegennet van Scheveningen en op de aanvoeren (Internationale Ring) noodzakelijk. Verkeersmaatregelen als parkeerverwijzing, parkeerbeleid voor woongebieden, dynamische verkeersmanagement en informatievoorzieningen zijn als uitgangspunt opgenomen en worden binnen het Masterplan voor heel Scheveningen-Kust opgepakt. De hoofdontsluiting van het havengebied zal vanaf de internationale ring lopen over de Houtrustweg. Op basis van nadere berekeningen over de verwachte verkeersdruk zal deze moeten worden aangepast. Vanaf de Duindorpdam zal de ontsluiting onderdeel zijn van de verdere planuitwerking. Op basis van de huidige gegevens is er geen reden om aan te nemen dat de ontsluiting het verkeer met bestemming haven niet kan verwerken. Wel is van cruciaal belang dat met de verdere uitwerking van de internationale ring rekening wordt gehouden met de aansluiting bij het Verhulstplein. In de verdere planuitwerking zullen ontwikkelingen telkens op verkeerskundige aspecten getoetst worden.

Er bestaat ongerustheid over de toename van het autoverkeer en de daarmee gepaarde gaande luchtvervuiling. Bij de verdere uitwerking van de plannen wordt de luchtkwaliteit in beeld gebracht. De plannen moeten voldoen aan het Besluit luchtkwaliteit 2005 en straks aan de regels in de gewijzigde Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen). Gelet op de ligging aan zee en de bestaande kennis omtrent de heersende luchtkwaliteit, is er geen aanleiding om aan te nemen dat niet aan de grenswaarden zal worden voldaan.

Nieuwe buitenhaven

Grootste kritiekpunten op de voorstellen over een nieuwe buitenhaven zijn de onzekerheid over de verkeersontsluiting, de economische haalbaarheid, de financiële haalbaarheid, de gevolgen voor het Zuiderstrand, de gevolgen voor het milieu en de belemmering van het uitzicht. Betreffende het milieu worden algemene vragen gesteld over aspecten als stromingen en morfologie van de kust, maar ook specifieke vragen over bijvoorbeeld de effecten op het Natura-2000-gebied Westduinpark. Ook is gevraagd of het klopt dat een deel van het strand verdwijnt als gevolg van de aanleg van de buitenhaven. Het wel of niet realiseren van een buitenhaven / cruisterminal wordt niet besloten in het kader van deze nota van uitgangspunten. Het college is echter, ook na de samspraakperiode, van mening dat het een goede zaak is als de nieuwe buitenhaven in combinatie met een cruisterminal aangelegd wordt. Uiteraard zijn er nog vele vraagstukken die beantwoord moeten worden voordat er daadwerkelijk een besluit over de aanleg van de haven wordt genomen. Die vraagstukken zullen beantwoord worden in onder meer een milieueffectrapportage. Als de uitkomsten van de onderzoeken aantonen dat de aanleg van de buitenhaven mogelijk is, komt de buitenhaven er wat betreft het college ook. Het college ziet een zeer grote economische potentie die uit kan gaan van een cruisterminal in Scheveningen. De nieuwe buitenhaven biedt meer dan alleen een aanleghaven voor cruiseschepen. De buitenhaven kan ook visserijbedrijven en Rijkswaterstaat accommoderen en biedt ruimte voor een jachthaven voor grotere zeilschepen. Vooral nog ziet het college in dat de aanleg van de buitenhaven aanzienlijk meer geld kost dan dat hij oplevert door havengelden. Het college heeft daar geen geld voor en stelt voor dat er stedelijk programma wordt toegevoegd als de haven gerealiseerd zou worden.

Daarbij denkt het college momenteel aan 500 tot 700 woningen in combinatie met andere functies zoals hotels. Het college wil laten bekijken of de aanleg van de buitenhaven op een andere manier met een ander stedelijk programma financieel mogelijk te maken is. Voorwaarden die het college nadrukkelijk aan een dergelijke ontwikkeling stelt zijn dat er niet in het bestaande duingebied gebouwd wordt en dat ook het natuurgebied wordt uitgebreid. Het totale pakket zal te zijner tijd worden bestudeerd en ter besluitvorming worden aangeboden. Voor wat betreft de vraag over het verdwijnen van een stuk strand: in de plannen is een indicatieve tekening van de buitenhaven met een cruiseterminal opgenomen. In deze indicatieve tekening is inderdaad een stuk van het strand 'weggetekend', namelijk dat langs de zuidelijke golfbreker. Daarentegen wordt er in de indicatieve tekening van de buitenhaven ook een stuk grond gewonnen. De contouren van de haven zijn nog niet helder en aan nader onderzoek onderhevig. Het plaatje is bedoeld om een ambitie weer te geven en moet zeker niet letterlijk worden geïnterpreteerd. In de verdere planuitwerking wordt onder andere de vorm van de buitenhaven nader onderzocht en de consequenties voor de inrichting van het strand.

Milieu

Er zijn veel algemene vragen over milieu gesteld en ook een aantal specifieke. In de volgende planfase wordt in brede zin onderzocht of de plannen nadelige effecten hebben op het Westduinpark en of eventuele effecten aanleiding zijn tot het wijzigen van het plan. Daarbij gaat het ook om indirecte effecten zoals de vogeltrekbanen. Ongeacht of een Milieueffectrapport (MER) voor Scheveningen-Havens wettelijk verplicht is, zal de gemeente een MER uitvoeren. Hierdoor worden de vele onderzoeken die gedaan moeten worden gestructureerd. De onderzoeken zullen antwoorden geven op vele vragen die momenteel gesteld worden. Een selectie uit de onderzoeken: effecten op Westduinpark, verkeer, duurzaamheid (zeewaterwarmtecentrale, CO₂ neutraal bouwen, etc), flora en fauna, geluid, luchtkwaliteit, zeestromen. Uitgangspunt is dat de bedrijven in de haven aan de milieuvorschriften (kunnen) voldoen en tegelijkertijd leefbare woonmilieus ontstaan.

6. Adviesplatform Scheveningen (APS)

Het college heeft het Adviesplatform Scheveningen (APS) om advies gevraagd over de Nota van Uitgangspunten Scheveningen-Havens.

Het APS geeft samengevat het volgende advies:

- Het APS is van mening dat het enerzijds een goede zaak is dat er een samenhangende visie op het Havengebied is ontwikkeld, maar anderzijds is het teleurstellend dat een integrale visie op heel Scheveningen uitblijft, waardoor onvoldoende zicht bestaat op een evenwichtige ontwikkeling van het totale Scheveningse grondgebied.
- Een cruciale zwakke schakel in de voorliggende Nota van Uitgangspunten is dat in deze nota slechts met zes regels (op blz. 65) aan de orde wordt gesteld, dat het plangebied buitendijks van de zeevering ligt
- Het APS is van mening, dat de noodzaak van het creëren van een "bruisend centrum aan zee" in de nota niet voldoende is onderbouwd.
- Het APS is van mening dat, teneinde de unieke situatie van Scheveningen Haven optimaal te benutten, gestreefd dient te worden naar een evenwichtige mix van visserij- en maritiem gebonden activiteiten, inclusief recreatievaart, en horeca en wonen. Binnen die filosofie bestaat ruimschoots de gelegenheid om te komen tot de realisering van markante gebouwen, die het karakter van hun omgeving veeleer versterken dan domineren.
- Er wordt in de Nota van Uitgangspunten veel te weinig aandacht besteed aan zowel de bereikbaarheid van Scheveningen vanuit het achterland, als aan de verkeersverbindingen tussen en binnen de onderscheiden Scheveningse wijken en buurten
- Noordelijk Havenhoofd: Het APS is van mening dat de in de nota aangegeven gewenste ontwikkeling van het Noordelijk Havenhoofd een goede gelegenheid kan bieden om, voor zowel de visserij als voor de recreatieve functies, tot een evenwichtige herinrichting van dit gebied te komen. Het APS adviseert om in plaats van het toren op het Adriaan Maasplein een architectonisch markant gebouw te plaatsen, dat weliswaar mag domineren, maar waarvan de hoogte niet verder stijgt dan twee bouwlagen boven het hoogste punt in de omgeving van dit plein.
- 3^e haven: Het APS is van mening dat het zaak is om de 3^e haven optimaal te benutten voor zowel visserij- als voor maritiem gebonden activiteiten, zelfs als deze laatst genoemde activiteiten zich op korte termijn slechts in beperkte mate zouden aandienen. De toekomst van de 3^e haven zou kunnen worden heroverwogen, indien vaststaat dat de optie voor een cruise-terminal, zoals die in de nota – onder voorbehoud – is gemarkeerd, zal worden gerealiseerd.
- Het APS dringt krachtig aan op het op korte termijn, en met voorrang opstellen van een integraal verkeerscirculatieplan voor heel Scheveningen.
- Bouwmassa: het APS zet grote vraagtekens bij de bouwambities die uit de nota naar voren komen en acht hoogbouw in de gepresenteerde vormen ongewenst.
- Woningen: het APS pleit voor een hoger percentage sociale woningbouw dan het vereiste minimum van 30% en adviseert daarbij te streven naar circa 50% sociale woningbouw.

Verder adviseert het APS om in de nota heldere informatie op te nemen over de verhouding tussen het aantal uiteindelijk te realiseren woningen, zeker in het geval de Buitenhaven wordt aangelegd, en de limiet van de bouw van 900 woningen in het stadsdeel Scheveningen, zoals genoemd in het Coalitie akkoord 2006 – 2010.

- Bruggen: naar de mening van het APS moet worden afgezien van de voorgestelde bruggen, óf moeten de bruggen bij storm worden opengezet, en dus tijdelijk niet voor het rondje haven worden gebruikt.
- Het APS vindt het een goede zaak dat er een nader onderzoek wordt gedaan naar zowel de fysieke als de financieel - economische mogelijkheden voor het realiseren van de aanleg van een Buitenhaven ten zuiden van de huidige ingang van de haven. Wel wordt er daarbij op aangedrongen dat het – blijkbaar voor de financiering van de Buitenhaven benodigd geachte – “voldoende stedelijk programma” niet ten koste zal gaan van de natuur en het strandleven op het Zuiderstrand.
- De functie van het strand in de Kom is primair het dempen van de golfslag, die door de havenmond naar binnen komt, waardoor het water in de eerste binnenhaven relatief rustig blijft. Deze primaire functie mag volgens het APS door een eventuele aanleg van verticale kadewanden niet worden aangetast.
- Het APS beschouwt de parkeeraantallen als indicatief, en derhalve niet als bindend voor de verdere uitwerking van de plannen.
- Het APS heeft begrip voor het feit dat in de nota nog geen financiële onderbouwing is opgenomen, maar stelt op voorhand dat pas gestart kan worden met de uitvoering van planonderdelen als voldoende financiële middelen voor het totale plan aanwezig zijn en een zogenaamd dekkingsplan overhandigd kan worden.

Reactie College

Veel van de opmerkingen en adviezen van het APS komen overeen met de samenspraakreacties. Hier wordt alleen ingegaan op onderwerpen die in de vorige paragraaf niet aan de orde zijn gekomen. M.b.t. de integrale visie op het gehele Scheveningse grondgebied: deze is in de maak, in de vorm van het Masterplan Scheveningen Kust. Tegelijk met de Nota van Uitgangspunten Scheveningen-Havens wordt ook de Nota van Uitgangspunten Masterplan Scheveningen Kust besproken in de raadscommissie. Er wordt opgemerkt dat de veiligheid in het plan onderbelicht is. Uiteraard is de veiligheid een essentieel uitgangspunt waar het college niet omheen wil en kan. Kennelijk blijkt uit de Nota van Uitgangspunten onvoldoende dat ook bij het maken van het voorliggende plan veiligheid een belangrijke rol heeft gespeeld. Dat is echter wel degelijk zo, onder andere door uit te gaan van normen en eisen die door het hoogheemraadschap van Delfland en Rijkswaterstaat zijn gesteld. In de verdere uitwerking wordt samen met Delfland de veiligheid nader uitgewerkt en getoetst.

Het APS vraagt om een hoger percentage sociale huur te realiseren. Het is allerm minst de bedoeling om de woningen in dit plan alleen voor mensen met een hoog inkomen toegankelijk te maken. Oorspronkelijk was er in de nota van uitgangspunten een percentage van 30% sociale huur opgenomen. Dit past ook bij de beleid dat de gemeente bij nieuwbouwlocaties hanteert. Een groter percentage is bovendien vanuit financieel oogpunt niet verantwoord. Vanwege de voorgestelde verlaging van de torens aan de havenmond stelt het college echter voor om in Scheveningen-Havens 20% sociale huur te realiseren. Het aantal sociale huurwoningen dat niet gerealiseerd kan worden in Scheveningen-Havens wordt wel elders binnen Scheveningen gecompenseerd. Voorstellen hiertoe worden gedaan in het Masterplan Scheveningen Kust. Het APS vraagt hoe de woningaantallen zich verhouden tot het afgesproken aantal van 900 in het coalitieakkoord. In de NvU Masterplan Scheveningen Kust worden op dit moment geen grote locaties genoemd voor aanvullende woningbouw naast de Haven. Daarnaast wordt ruimte gecreëerd voor transformatieprocessen waarbij als uitgangspunt is opgenomen dat het aantal woningen daarbij globaal gelijk blijft dan wel dat de ruimte voor mogelijke verdichting wordt onderzocht. Om het totale woonprogramma kleiner te maken en om verlaging van de torens aan de havenmond mogelijk te maken stelt het college voor om het woningaantal in Scheveningen-Havens te verlagen tot circa 800.

Er zijn twijfels over de praktische kant van de brug over de havenmond, met name als het stormt. De hoogte van de brug en de consequenties voor de scheepvaart moeten nader onderzocht worden. De brug over de pijp wordt een veel minder hoge brug, die vaker open zal moeten gaan. Het college realiseert zich dat de kans aanwezig is dat bij storm de bruggen permanent open zullen moeten staan. De veiligheid van de scheepvaart heeft bij storm een hogere prioriteit dan het rondje haven kunnen lopen. Met betrekking tot de buitenhaven en het aanvullende stedelijke programma is het APS van mening dat dit niet ten koste mag gaan van het strandleven en de natuur. Het college is het hierover eens met het APS. Het college stelt als nadrukkelijke eis bij eventuele realisatie van de buitenhaven dat er niet gebouwd mag worden in het bestaande duin en dat ook het natuurgebied wordt uitgebreid. De functie van de Kom als golfdemper zal in de verdere planuitwerking worden meegenomen. Het college is het eens met het APS dat deze functie behouden moet blijven.

De parkeeraantallen in de Uitgangspuntennota zijn inderdaad indicatief en gebaseerd op het voorgestelde programma. Bij de verdere uitwerking van de Uitgangspuntennota zal de parkeerbalans aan het eventueel gewijzigde programma worden aangepast. Het APS vraagt om een financiële onderbouwing alvorens gestart kan worden met de uitvoering van planonderdelen. Het college is het hiermee eens. Na vaststelling van de Uitgangspuntennota wordt deze verder uitgewerkt in een projectdocument. Tevens wordt er een grondexploitatie opgesteld. Pas op basis van een vastgestelde grondexploitatie is uitvoering van planonderdelen aan de orde.

7. Aanpassingen aan de concept nota

De voorstellen zoals hier gedaan voor Scheveningen Havens komen in hoofdlijn overeen met het raadsbesluit Structuurvisie van november 2005. In de Structuurvisie is echter expliciet aangegeven af te zien van grootstedelijke ontwikkelingen langs de kust. De ontwikkeling die het college voorstelt, kan als 'grootstedelijk' worden gezien. Het college komt desalniettemin tot dit voorstel op basis van voortschrijdende inzichten: de noodzaak om de visserij meer ruimte te geven, de wens om toerisme en werkgelegenheid substantieel te laten groeien en de kansen die daarvoor zich voordoen in Haven in de vorm van een ontwikkeling die Scheveningen weer toonaangevend laat worden, en de mogelijke ontwikkeling van een vierde haven met aanvullend meer werk in het toeristische en maritieme segment. Die combinatie van kansen en gewenste ontwikkelingen doet zich uitsluitend voor in Haven. Het college voorziet derhalve geen verdere grootstedelijke ontwikkelingen aan de kust.

De meegestuurdde uitgangspuntennota is de conceptversie die onderwerp van samenspraak is geweest. In dit raadsvoorstel wordt een aantal wijzigingen voorgesteld dat nog in de nota verwerkt moet worden. De wijzigingen betreffen voorstellen van het college n.a.v. de samenspraakreacties en het uitbreiden / toevoegen van paragrafen aan de Uitgangspuntennota. Na besluitvorming in de raad worden alle vastgestelde wijzigingen verwerkt in de definitieve Uitgangspuntennota.

Wijzigingen naar aanleiding van de samenspraak en andere commentaren

Naar aanleiding van de samenspraakreacties en andere commentaren zal het college wijzigingen voor en activiteiten die kunnen leiden tot aanpassingen in het oorspronkelijke plan:

- Het college stelt voor om de congresachtige functie in de plint van de torens op het zuidelijk havenhoofd te vervangen door een alternatieve invulling. Indien het gewenst is, is een congresachtige functie in Scheveningen-Haven niet uitgesloten. Besluitvorming hierover vindt plaats in het kader van de locatieafweging van een nieuwe congrescentrum. Voor de alternatieve invulling van de plint van de torens denkt het college aan een combinatie van functies als een kleinschalig vergadercentrum / hotel, leisure en kantoren.
- Het college stelt voor om de omvang van de torens aan de havenmond als volgt te wijzigen. Er komen aan de havenmond twee torens die maximaal 100 meter hoog worden. De derde toren wordt geschrapt. De omvang van het niet woonprogramma dat door deze aanpassingen niet in de torens kan worden gerealiseerd, blijft ongewijzigd en dient elders in het gebied gecompenseerd te worden waarbij een maximale bouwhoogte van 70 meter wordt aangehouden. Gedacht kan hierbij worden aan een steviger programma rond de Kom dan in het huidige voorstel is voorzien. Essentieel hierbij is dat hiervoor stedenbouwkundig gezien de beste locatie gekozen wordt. In de volgende fase zal dit nader worden uitgewerkt.
- In de nota van uitgangspunten is voorgesteld om circa 900 woningen in Scheveningen-Haven te realiseren. Om een minder stedelijk bouwprogramma mogelijk te maken in Scheveningen-Haven stelt het college voor om het woningaantal terug te brengen naar circa 800. Hierdoor wordt het mogelijk om de torens minder hoog te bouwen.
- Het college stelt voor om de in het coalitieakkoord afgesproken 30% sociale huur anders over de projecten in Scheveningen te verdelen. Daarbij denkt het college aan het verlagen van het percentage sociale huur in Scheveningen-Havens naar 20%. De sociale huurwoningen die hierdoor verloren gaan worden gecompenseerd binnen het masterplan Scheveningen-Kust, zodat voor geheel Scheveningen nog steeds 30% sociale huur wordt gerealiseerd.
- Naar aanleiding van de veelvuldig uitgesproken wens tot meer aanlegruimte vooral bij de huidige derde haven streeft het college ernaar om de nieuwe kade bij het Norfolkterrein geschikt te maken voor maritieme activiteiten passend bij de overige geplande functies in het gebied, zoals wonen.
- Vanuit verschillende nieuwe gebruikers is behoefte aan meer ruimte in vooral de 2^{de} haven. Het college zal in overleg treden met de huidige gebruikers van de 1e en 2e haven met als doel te komen tot een meer efficiënte indeling, zodat er ruimte vrij komt voor onder meer de groeiende groep van dagvissers, de zeezeilschool, etc. Deze functies passen bij uitstek in de toekomstige profilering van de haven.
- Veel kritiek is gekomen op de vormgeving van de torens bij de haveningang. Voor de goede orde wijst het college erop dat de artist impression geen realistisch beeld geeft van deze toekomstige bebouwing.

- Het college deelt ook deze kritiek. Voor de toekomstige planuitwerking zal het college als uitgangspunt hanteren dat de torens slank en rank moeten zijn. Ook wil het college inzetten op het realiseren van hoge kwaliteit door het aantrekken van toparchitecten;
- In de verdere planuitwerking zal het college onderzoeken of het mogelijk is om de plint van de torens in combinatie met de geplande functies transparanter te maken zodat er meer uitzicht op zee mogelijk wordt gemaakt.
 - Het college streeft er uitdrukkelijk naar de visafslag van de architect Schamhart te behouden als herkenbaar cultuurhistorisch element in de haven, mits dit functioneel en technisch realiseerbaar is. Daartoe moet het gebouw gereed gemaakt worden voor nieuwe functies. Naast de visserij zal het college hierbij ook organisaties op het gebied van monumentenzorg betrekken.
 - Tijdens de samenspraakperiode zijn veel vragen gesteld over de bereikbaarheid van het strand vanuit Duindorp, zowel met de nieuwe buitenhaven als zonder. Het college is het ermee eens dat de bereikbaarheid van strand en zee voor de bewoners van Duindorp verbeterd dient te worden. Voorgesteld wordt om doorsteek van Duindorp naar het strand te versterken zodat de bewoners op een goede manier naar het strand kunnen gaan.
 - Veel samenspraakreacties gaan in op de natuurwaarde van het Westduinpark. Behoud van de natuurwaarde van het Westduinpark en de duinen is ook voor het college een hard uitgangspunt bij de verdere planuitwerking. Natuureffecten zullen worden onderzocht in de uit te voeren Milieueffectrapportage. Daarbij wordt bekeken of er meer faciliteiten gerealiseerd kunnen worden voor fietsers en wandelaars. Er wordt niet gebouwd in het natuurgebied. Indien de zendmasten uit het Westduinpark weg zouden worden gehaald wordt dit gebied in overleg met natuur- en milieuorganisaties opnieuw ingericht.

Paragraaf duurzaamheid

De ambities op milieugebied vloeien feitelijk voort uit het Gebiedsgericht Milieubeleid. In de Handleiding gebiedsgericht Milieubeleid staan de ambities per thema beschreven voor elk van de gebiedstypen. In het plangebied zijn maar liefst 4 verschillende gebiedstypen te onderscheiden, met elk hun specifieke ambities. Voor elk deelgebied geldt echter dat een maximale inspanning moet worden geleverd voor een optimale veiligheid en het behalen van de klimaatdoelstelling.

Klimaat

De ambitie van de stad is om in 2050 CO₂ neutraal te zijn (langere termijn doelstelling). Belangrijk uitgangspunt voor de klimaatdoelstelling (maximaal voor het hele gebied) is dat nieuwbouw CO₂-neutraal moet zijn. Voor renovatieprojecten geldt een aangepaste, levensduurafhankelijke doelstelling, met als referentiejaar 2004. Waar mogelijk moet de gemeente het gebruik van duurzame energie contractueel afdwingen (overeenkomst met ontwikkelaar bij gronduitgifte). Nieuwbouw binnen het plangebied moet zo veel mogelijk in zijn eigen energiebehoefte voorzien. De CO₂-neutrale energievoorziening van de nieuwbouw in Duindorp dient als voorbeeld voor de bouw van woningen op het Norfolkterrein. De capaciteit van de zeewaterwarmtecentrale dient hiertoe te worden vergroot. Andere innovatieve vormen van energievoorziening uit zeewater (bijvoorbeeld Ocean Thermal Energy Conversion) zijn vanwege plaatselijke geologische en geografische factoren niet geschikt. Het ter plaatse opwekken van duurzame elektriciteit door middel van windenergie voor Duindorp is echter weerbarstig gebleken. Aan het plaatsen van een windturbine zijn namelijk stringente milieueisen verbonden. Binnen vast te stellen contouren rondom de windturbine mogen geen gevoelige bestemmingen zoals woningen aanwezig zijn. De contouren zijn het gevolg van hinderlijk optredend geluid en externe veiligheidseisen. De contouren nemen toe naarmate de windturbine groter is. Vanwege deze beperkende omstandigheden en de groeiende vraag naar duurzame energie, is het in zee bouwen van windenergieparken (offshore) aantrekkelijk geworden. Door schaalvergroting en technologische verbeteringen (hoger rendement) daalt de kWh-prijs van windenergie gestaag. Op 30 km buiten de kust van Scheveningen is een nieuw windpark voorzien met een capaciteit van circa 300 MW. De vergunningaanvraag met het bijbehorende milieu-effectrapport (MER) is inmiddels door Rijkswaterstaat Noordzee in behandeling genomen. Gelet op de grote afstand tot de kust zal dit windpark geen negatief effect hebben op de gewenste uitstraling van de badplaats en het beeldmerk 'Wereldstad aan zee'. De aanwezigheid van een windpark buiten de kust van Scheveningen kan juist worden gebruikt voor de promotie van de stad (imago). Het toepassen van walstroom in de havens voor de zeevisserij (diepgevroren vis) is belangrijk voor het kunnen bouwen van woningen (beperking geluidbelasting en luchtverontreiniging). Walstroom kan tevens een belangrijke bijdrage leveren aan de klimaatdoelstelling. De CO₂-emissie per kWh van de dieselmotoren aan boord van de schepen (voor het aandrijven van de generatoren) is beduidend hoger dan de gemiddelde uitstoot van de installaties in beheer bij de Nederlandse energieproducenten. De netto CO₂-reductie neemt verder toe door gebruik te maken van groene stroom voor de levering van elektriciteit aan de schepen. De gemeente dient daartoe zelf het beheer van de walstroominfrastructuur op zich te nemen of afspraken te maken met de externe partij.

De bouw van grote publieksfuncties (hotel, vergadercentrum en musea), waar behoefte is aan een totaal luchtbehandelingsconcept (regeling van zowel warmte als koude), kan gekoppeld worden aan het bodemgebonden systeem van seizoensopslag. Hierbij circuleert opgepompt grondwater (60-100 m diep) via een warmtewisselaar.

Een andere toepassing is geothermie. Hierbij wordt de thermische capaciteit van de aarde (aardwarmte) of van het warme water dat ligt opgeslagen in watervoerende lagen, diep in de ondergrond, benut. Vanwege de hoge boorkosten is deze vorm van energievoorziening alleen rendabel voor grootschalige projecten. Gelet op het beoogde bouwvolume in Scheveningen-Haven is dit echter een te overwegen alternatief. Ruimtelijk gezien is het havengebied, voor het toepassen van geothermie, ideaal gelegen. Tot slot kunnen zonnecollectoren worden toegepast. Gelet op het grote ruimtebeslag is deze optie alleen in combinatie met het ontwerp van gebouwen haalbaar. Bij het inrichten van het plangebied moet in dat geval rekening worden gehouden met de oriëntatie van woningen en de vormgeving van daken van andere potentiële bouwobjecten.

Lucht

In het plangebied zijn voor het beoordelingsjaar 2010 geen knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit voorzien (op grond van de Rapportage luchtkwaliteit over 2005). Voor het beoordelingsjaar 2005 is er sprake van overschrijding van de normen langs de Kranenburgweg, tussen de Westduinweg en de Hellingweg. Dit is echter toe te schrijven aan het aandeel vrachtverkeer van de Norfolk Line (16,8% vrachtverkeer). Voor beoordeling van de toekomstige situatie is nader onderzoek noodzakelijk.

Schoon

Deze ambitie verdient mede extra aandacht vanwege de gewenste uitstraling van het gebied (Wereldstad aan zee). Er moet een adequate afvalinfrastructuur worden gecreëerd om overvolle vuilnisbakken te voorkomen waardoor zwerfvuil de kans krijgt. Bij het inrichten van het plangebied moet zorg worden besteed aan deze gewenste infrastructuur en de vormgeving van de hiertoe benodigde voorzieningen.

Geluid

Leefbaarheid staat centraal bij de ontwikkeling van gevoelige bestemmingen. Dit wordt bereikt door middel van walstroom (zie hierboven), benutting van de afschermdende werking van gebouwen en beperking van nadelige geluidreflecties (bronmaatregelen).

Externe veiligheid

In het plangebied ligt een deel van de Route gevaarlijke stoffen. Het betreft de Houtrustweg, de Westduinweg, de Dr. Lelykade, de Vissershavenweg en de Visafslagweg. Intensivering van risicovolle objecten in de nabijheid van de route vereist nader onderzoek (vaststelling van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico). Het plaatsgebonden risico is een norm en is bindend. Afwijken van de oriënterende waarde voor het groepsrisico is in beginsel wel toegestaan maar moet deugdelijk worden gemotiveerd.

Uitgangspunten (aanvullend)

De definitieve locatie van de (uitgebreide) zeewaterwarmtecentrale, het voldoende afschermen van geluidgevoelige objecten en het mogelijk benutten van zonne-energie hebben gemeen dat de oriëntatie van het bouwobject een belangrijke rol speelt. Met het oog op een duurzame ontwikkeling wordt bij de inrichting van het plangebied rekening gehouden met de oriëntatie van bouwobjecten. Met het oog op leefbaarheid voor bestaande en toekomstige bewoners en de uitstraling van Scheveningen als een belangrijke trekpleister voor toerisme zou het thema afval een passende plaats bij de verdere ontwikkeling van het gebied moeten krijgen.

Paragraaf economie

Ecorys heeft op basis van het voorliggende plan de werkgelegenheidseffecten voor de haven en voor Den Haag berekend. Naast de directe werkgelegenheid is naar de indirecte, tijdelijke en voor Den Haag als geheel additionele werkgelegenheidseffecten gekeken. Daarnaast is gekeken naar het type werkgelegenheid qua opleidingsniveau. Het voorliggend plan zal circa 1.000 arbeidsplaatsen in de haven kunnen genereren. Dit is exclusief de eventuele komst van een cruiseterminal, maar inclusief het in de conceptnota geplande congresachtige functie. Het overgrote deel zal directe werkgelegenheid betreffen. Een kleiner deel van de toename komt voor rekening van toeleveranciers aan bedrijven die zich zullen vestigen in de haven. Circa 2/3 van de arbeidsplaatsen zal bestemd zijn voor medewerkers met een lagere / middelbare opleiding. Te denken valt aan de branches (detail)handel, horeca, bedrijvigheid, vrijetijdsvoorzieningen. Voor Den Haag als geheel zal het een toename van de werkgelegenheid van zo'n 750 arbeidsplaatsen betekenen, omdat aangenomen kan worden dat er ook sprake kan zijn van een verplaatsing van bedrijven binnen de gemeentegrens.

Paragraaf verkeer

De paragraaf verkeer wordt in de definitieve Uitgangspuntennota uitgebreid met de tekst zoals die eerder in het raadsvoorstel is opgenomen ten behoeve van de beantwoording van de samenspraakreacties.

8. Vervolgstudies

De voorliggende nota van uitgangspunten is een visie van het college op Scheveningen-Havens. De komende periode zal nog een groot aantal onderzoeken uitgevoerd worden, dat de basis vormt voor verdere planuitwerking. Aangezien er veel vragen zijn die deze onderzoeken betreffen, wordt hieronder alvast inzicht gegeven in enkele grotere studies die uitgevoerd zullen worden. De lijst is niet limitatief.

Economische functies en werkgelegenheid

Er wordt in de verdere planuitwerking nader onderzoek uitgevoerd naar de economische en markttechnische aspecten van het plan voor Scheveningen-Havens. Het gaat dan ondermeer over de haalbaarheid van het commerciële programma, de werkgelegenheidsaspecten, de economische haalbaarheid van een cruise terminal en de spinoff van die terminal.

Milieu

Ongeacht of een Milieu Effect Rapport (MER) voor Scheveningen-Havens wettelijk verplicht is, zal het college een MER laten uitvoeren. Hierdoor worden de vele onderzoeken die gedaan moeten worden gestructureerd. De onderzoeken zullen antwoorden geven op vele vragen die momenteel gesteld worden. De onderzoeken betreffen onder meer de effecten op het Westduinpark, het verkeer, duurzaamheid (zeewaterwarmtecentrale, co2 neutraal bouwen, etc), de flora en fauna, geluid, luchtkwaliteit en zeestromen.

Verkeer, vervoer en parkeren

Er zijn veel vragen gesteld over verkeer- en vervoeraspecten. Het huidige plan is uiteraard op verkeerskundige aspecten getoetst. In de verdere planuitwerking kunnen de verkeerskundige aspecten echter veel nauwkeuriger worden getoetst, omdat er meer duidelijkheid over ruimtelijke vormgeving en programma ontstaat. Daarbij wordt eveneens de relatie met omliggende gebieden bestudeerd. Parkeerplaatsen worden (naar behoefte) afgestemd op het te realiseren programma. Fysiek is er voldoende ruimte om de parkeerplaatsen te realiseren. In de verdere planuitwerking wordt het programma nader gespecificeerd. Op basis van dat programma wordt de parkeerbalans opgesteld. Daarbij is het gemeentelijke parkeerbeleid leidend. In de nota van uitgangspunten is de parkeerbalans gebaseerd op het in de nota opgenomen programma. Ook zijn er 200 parkeerplaatsen ten behoeve van de Boulevard opgenomen.

Westduinpark

Het huidige plan voorziet niet in het toevoegen van bebouwing in het beschermde natuurgebied Westduinpark. Aangezien het park een beschermd natuurgebied is, dat de Natura-2000 status krijgt, moet onderzocht worden of er externe effecten optreden indien de plannen voor Scheveningen-Havens conform de nota van uitgangspunten worden uitgevoerd. Daarnaast wordt onderzocht of het mogelijk is om de fietsroute langs de Boulevard over de brug door te trekken door het Westduinpark. Hetzelfde gebeurt aan de noordzijde van de Boulevard door het Oostduinpark. Hierdoor ontstaat een aantrekkelijke, gestrekte route voor fietsers en wandelaars van zuid naar noord langs de kust.

Renovatie visafslag

Zoals vermeld voorziet de visie van het college in behoud en renovatie van het visafslaggebouw. Samen met de eigenaar van het gebouw (UFA) wordt een haalbaarheidsstudie verricht naar de renovatie van het gebouw. Daarbij gaat het zowel om technische en bouwkundige als om financiële aspecten.

Nieuwe buitenhaven

Zoals eerder in dit raadsvoorstel vermeld, stelt het college voor om de haalbaarheid van een nieuwe buitenhaven te onderzoeken. Daarbij gaat het om technische, financiële en economische factoren en om milieuaspecten, waarbij ook een MER wordt uitgevoerd. Ook is de vraag welke *spinoff* deze haven kan hebben voor Scheveningen en Den Haag. Tevens wordt onderzocht op welke wijze "Bouwen met de natuur" een rol kan spelen bij de realisering van de buitenhaven.

Wonen

Er wordt onderzoek gedaan naar de locatiespecifieke vraag naar woningen in dit gebied. Daarnaast wordt de differentiatie in het woningaanbod nader onderzocht op aantallen en doelgroepen.

Brug over de havenmond

Een brug over de havenmond is noodzakelijk voor de interactie tussen de functies en de levensvatbaarheid van de functies op het Norfolkterrein. Hij mag echter geen belemmering vormen voor de scheepvaart. Er wordt een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd dat antwoord zal geven op technische en financiële vragen. Daarbij wordt onder meer rekening gehouden met situaties als stormachtig weer, factoren als gebruikersgroepen, scheepvaartfrequenties, wachttijden, windgevoeligheid, integratie met bebouwing, etc.

Haveninfrastructuur

Er wordt overleg gevoerd met huidige gebruikers van de binnenhavens om de mogelijkheden voor een efficiëntere indeling te onderzoeken. Ook aspecten als manoeuvreerruimte en golfdoordringing als gevolg van aanpassing van de kades en het dempen van de derde haven worden nader onderzocht.

9. Financiën en Ontwikkelingsstrategie

Financiële haalbaarheidsanalyse

Een volledige doorrekening van het plan in de vorm van een grondexploitatie zal in een volgende fase plaatsvinden en aan de raad ter goedkeuring worden aangeboden. Volgens een eerste doorrekening van de Uitgangspuntennota is er een tekort van enkele tientallen miljoenen. Het college heeft in juni 2007 het besluit genomen dat voor de ontwikkeling van Scheveningen-Haven een tekort van 29,8 miljoen euro taakstellend is. Als gevolg van de voorgestelde wijzigingen (vermindering aantal woningen, verlagen van de torens) stijgt het tekort en heeft het college besloten het taakstellen tekort te verhogen tot €34,4 miljoen. In de uitwerking van Uitgangspuntennota naar projectdocument zal het plan geoptimaliseerd worden in de kostensfeer en / of in de opbrengsten.

Kansen en Risico's

De uitgangspuntennota geeft het gewenste ambitieniveau aan: het realiseren van een wervend woon-, werk- en verblijfsklimaat dat bezoekers van verre weet aan te trekken. Dit biedt kansen voor Den Haag als wereldstad, voor de visserij als bron van werkgelegenheid en inkomsten voor Scheveningen en de haven voor en op het gebied van nieuwe werkgelegenheid in de horeca- en verzorgende sector.

Risico's zitten met name in de realisering van de gewenste economische functies en de fasering ervan. De globaal aangeduide locaties voor deze functies moeten dan ook vooral gezien worden als strategische reservering. Daarnaast zijn er risico's verbonden aan de constructie van de infrastructuur langs het nieuwe woon-/duingebied. Het Norfolkterrein grenst aan een Natura 2000 gebied. Dit brengt extra zorgvuldigheid met zich mee en aandacht voor de betreffende regelgeving. In het Natura 2000 gebied, dat eigendom van de gemeente is, staan zendantennes van de Koninklijke Marine ten behoeve van de Kustwacht. De zendantennes leveren volgens Defensie, waaraan de uitvoering van de kustwachttak is opgedragen, bouwbeperkingen op vanwege nadelige beïnvloeding van het stralingspatroon. Nader onderzoek en overleg met Defensie moet uitwijzen in hoeverre en met welke maatregelen de beperkingen kunnen worden gereduceerd om de gemeentelijke visie te kunnen verwezenlijken. In het vervoltraject zal een afzonderlijke kansen- en risicoanalyse worden opgesteld.

10. Besluiten

Gezien het vorenstaande stelt het college de raad voor het volgende besluit te nemen:

De raad van de gemeente Den Haag,

Gezien het voorstel van het college 11 december 2007,

Besluit:

- I. in te stemmen met de in de concept nota van uitgangspunten geformuleerde hoofdlijnen voor de verschillende deelgebieden:
 - a. Noordelijk havenhoofd: visserij en recreatie
 - b. Norfolkterrein: intensief centrum-stedelijk wonen met toeristisch recreatieve functies
 - c. Landhoofd C: publieksfuncties en watersportcentra
 - d. De Kom: centraal gebied
 - e. Onderzoek naar de mogelijkheid, wenselijkheid en haalbaarheid van een nieuwe buitenhaven ten zuiden van het Zuiderhavenhoofd.
- II. in te stemmen met de uitgangspunten voor de planontwikkeling van de deelgebieden van Scheveningen-Havens zoals geformuleerd in paragraaf 5 en 7 van dit raadsvoorstel op basis van de samenspraak en het verwerken daarvan in de concept-Nota van Uitgangspunten

- a. het woningaantal in Scheveningen-Havens te bepalen op ca. 800;
- b. de omvang van de torens aan de havenmond te bepalen op 2 torens van 100 meter en één van 70 meter; deze laatste zou kunnen aad de rand van De Kom. Essentieel is dat stedenbouwkundig de beste locatie wordt gekozen.
- c. het percentage sociale huurwoningen in Scheveningen-Haven te stellen op 20% onder de kanttekening dat het percentage sociale woningbouw in het stadsdeel Scheveningen 30% blijft;
- d.* aan de kade langs het Norfolkterrein ligplaatsen te realiseren die zich laten combineren met de overige geplande functies op het Norfolkterrein;**
- e. in overleg te treden met de huidige gebruikers van de 1e en 2e haven met als doel te komen tot een meer efficiënte indeling, zodat er ruimte vrij komt voor onder meer de dagvissers.
- f. de torens slank en rank maken en dit als uitgangspunt voor de planuitwerking te hanteren;
- g. te onderzoeken welke andere stedenbouwkundige invullingen van de plint van de torens mogelijk zijn in combinatie met de geplande functies zodat er voldoende zicht op zee mogelijk is.
- h. de paragraaf verkeer uit te breiden met de tekst zoals die in paragraaf 5, pagina 8, van het raadsvoorstel is opgenomen.
- i. de paragraaf economie uit te breiden met de tekst zoals die in paragraaf 7, pagina 13, van het raadsvoorstel is opgenomen.
- j. de paragraaf duurzaamheid uit te breiden met de tekst zoals die in paragraaf 7, pagina's 12 en 13 van het raadsvoorstel is opgenomen.
- k. in te stemmen met het versterken van de doorsteek vanuit Duindorp naar het strand.
- l. in te stemmen met de intentie om de natuurfunctie van het Westduinpark te versterken en uit te breiden indien de zendmasten uit het Westduinpark verwijderd zullen worden.
- m. de congresachtige functie in de plint van de torens op het zuidelijk havenhoofd in principe te vervangen door een alternatieve invulling, zoals omschreven in paragraaf 5 van dit voorstel.

III. Het college te machtigen om de nota van uitgangspunten Scheveningen-Havens uit te werken tot een projectdocument.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van.

De griffier.

De voorzitter.

De Nota van Uitgangspunten en het samenspraakverslag liggen voor de raadsleden ter inzage in de leeskamer Griffie kamer B03.17.

*** geamendeerd in de vergadering van 14 februari 2008**