



Informatieavond Scheveningen Haven 12 maart 2012

Locatie: LOODS 3, Kranenburgweg, Scheveningen

Aanwezig: ca 350 belangstellenden

Intro

Jeroen Haan van De Beuk Organisatieadvies, die is ingeschakeld om de avond als onafhankelijk voorzitter te leiden, heet iedereen welkom. Deze bijeenkomst is een informatieavond en geen formele inspraakavond; de gemeente informeert belangstellenden over haar visie op de ontwikkeling van de Scheveningse haven. Er zal geen debat plaatsvinden; de verschillende meningen kunnen naast elkaar bestaan. De avond bestaat uit drie delen: een presentatie door de wethouder, een plenaire uitwisseling van vragen en antwoorden en individuele of groepsgewijze toelichting bij de panelen.

Presentatie

Voorgeschiedenis

Wethouder Marnix Norder vertelt dat het Stedenbouwkundig Plan dat het college van B&W in februari heeft vastgesteld, een uitwerking is van het besluit dat de gemeenteraad vier jaar geleden heeft genomen. In februari 2008 stelde de gemeenteraad de Nota van Uitgangspunten Scheveningen Haven vast. Na het vertrek van de Norfolk Line heeft de commissie Van der Zwan onderzoek gedaan naar mogelijkheden om het Norfolkterrein te ontwikkelen. Daar zijn twee varianten uitgekomen: de visserijactiviteiten concentreren op het Norfolkterrein of handhaven op het Noordelijk Havenhoofd. De voorkeur van de sector ging uit naar de laatste variant, liefst met versterking van het viscluster. In de Nota van Uitgangspunten is de definitieve keuze gemaakt voor stedelijke ontwikkeling op het Norfolkterrein en concentratie van het viscluster op het Noordelijk Havenhoofd. Daarna volgde in 2010 een bekrachtiging in het Masterplan voor de hele Scheveningse kust.

Aanpassingen

Met een Klankbordgroep van bewoners, ondernemers en vertegenwoordigers van organisaties is over de concept-plannen gediscussieerd. Hoewel de deelnemers diverse en zelfs tegengestelde belangen en meningen hadden, was het overleg zeer constructief en heeft het zeker toegevoegde waarde gehad voor de inhoud van het plan. Om tegemoet te komen aan de verschillende ruimtebehoeften, is de haven in de definitieve versie van het stedenbouwkundig plan flexibeler ingericht, waardoor meer functies kunnen worden geacommodeerd. Een belangrijk punt van aandacht in de Klankbordgroep was ook de verkeersafhandeling. Het plan van 2008 is niet alleen bijgesteld vanwege het commentaar van betrokkenen, maar ook vanwege de nieuwe coalitie in het college van B&W en vanwege de veranderde marktomstandigheden als gevolg van de kredietcrisis. Het plan is faseerbaar gemaakt en haalbaar in de gewijzigde economische situatie.

In het kort komen de verbeteringen op het volgende neer:

- Het gebied van de Derde Haven wordt geen grote parkeergarage; de haven blijft open.
- Er komen geen 840 maar ca. 700 woningen.
- In het gebied is 100.000 m² in plaats van 140.000 m² bestemd voor bedrijfsruimte, horeca, detailhandel, watersport en voorzieningen.
- Bij de havenhoofden wordt de bebouwing minder hoog.
- Voor extra aantrekkelijkheid komt er een Beach-City aan de zee kant van het Noordelijk Havenhoofd.
- Aan de Kom wordt de zeilsport uitgebreid.
- De havenhoofden worden niet verbonden met een brug, maar met een kabelbaan.
- De vissector op het Noordelijk Havenhoofd krijgt een extra stimulans.

Noordelijk Havenhoofd

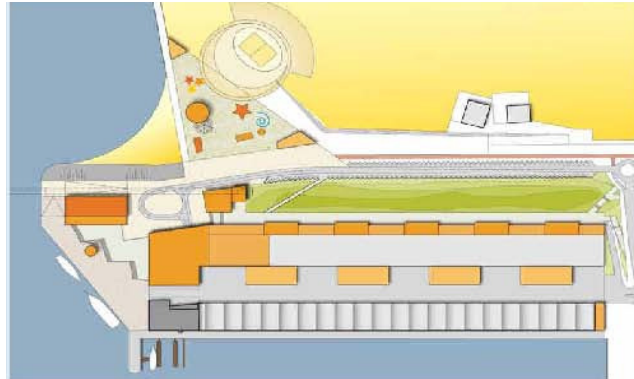
Dit is het gebied van vis, vis en nog eens vis; essentieel voor Scheveningen en het is er een uitstekende plek voor.

Om aan de uitbreidingswensen van de vissector tegemoet te komen, gaat de capaciteit van koel/vriescellen omhoog door meer oppervlakte (5000 m² op de kop van de Visafslagweg) en meer verdiepingshoogte.

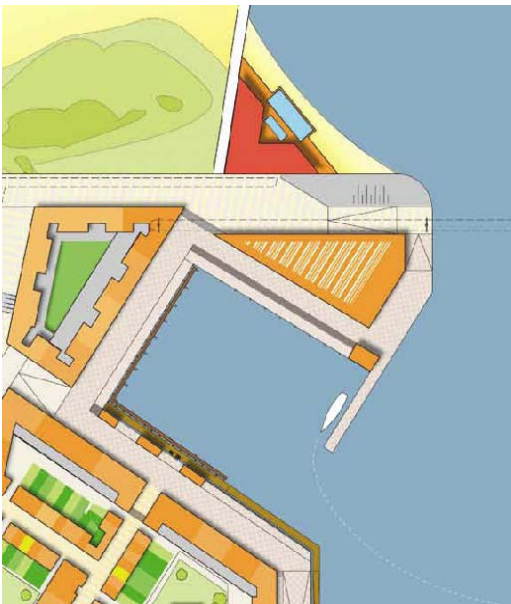
Als uitwerking van het Vispact heeft de sector drie jaar de tijd voor ontwikkeling van het gebied en investeert de gemeente in verbetering van de openbare ruimte: toegankelijkheid voor vrachtwagens, walstroom, aanlegmogelijkheden, verbreding van de kade langs de visafslag voor in- en uitladen.

Op de boulevard op het dak van de parkeergarage (tussen duin en huidige visbebouwing) komen visrestaurants met uitzicht over zee en strand.

Het Adriaan Maasplein wordt een verblijfsgebied waar mensen naar de boten en de bedrijvigheid kijken, flaneren, een visje kopen in de detailhandel en in een visrestaurant eten. Daar komt ook een hotel dat zich goed met de omgeving verhoudt, en aan de zee kant wordt een Beach-City ontwikkeld voor allerlei strandporten.



Zuidelijk Havenhoofd en Derde Haven



In het plan in 2008 was de Derde Haven grotendeels gedempt. De Derde Haven blijft nu open. In eerste instantie was het plan de haven exclusief te bestemmen voor recreatieve zeezeilers, maar in het overleg met de vissector werd duidelijk dat er best een combinatie te maken valt met een beperkte mate van maritieme beroeps-bedrijvigheid. Wanneer in het zomerseizoen alle ruimte in de haven nodig is voor activiteiten zoals de North Sea Regatta, worden de beroepsboten verplaatst naar elders. Het wordt dus een multifunctionele haven.

Dit gebied is een plek voor toerisme, dicht bij het Zuiderstrand. Er komen publieksattracties (waaronder de kabelbaan), een museum, horeca (waaronder een vijfsterrenhotel), winkels en voorzieningen voor watersport en leisure. Alles in een stoere, havengerelateerde architectuur.

Wonen op het Norfolkterrein

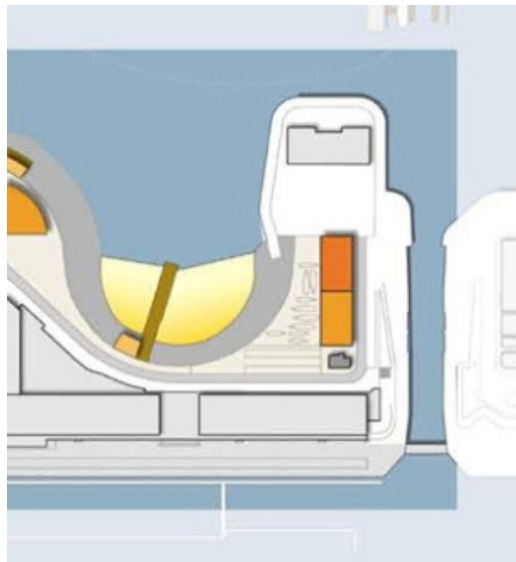
Er komt een meer ontspannen woonmilieu. Een gemengd gebied met appartementen en huizen met een tuin. De 20% sociale woningbouw wordt door Vestia gerealiseerd en anders hebben andere corporaties belangstelling.



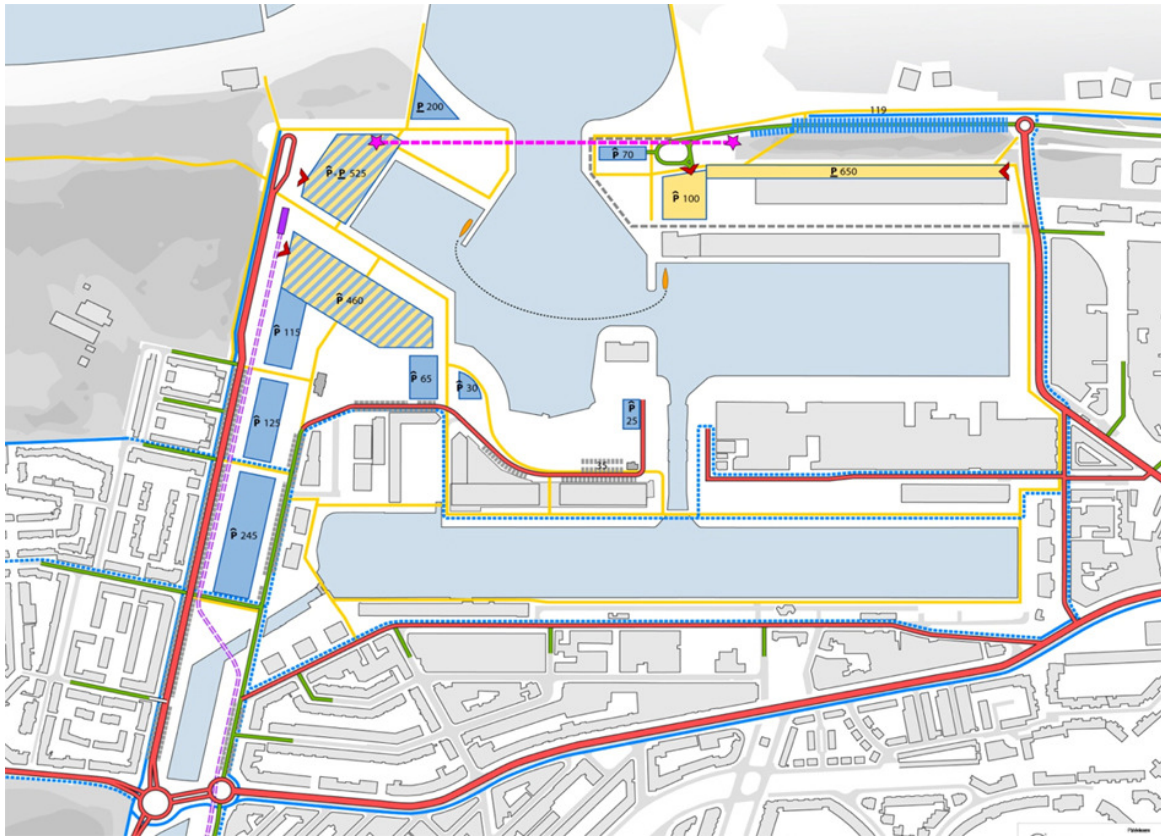
.

De Kom

Dit gebied blijft grotendeels wat het nu is, met een verbinding naar het Nautisch Centrum. Over de Pijp komt een brug voor wandelaars en fietsers, met voorrang voor boten van/naar de haven




Bereikbaarheid



De hoofdverkeersstromen lopen om de haven heen. Uit een verkeerskundig onderzoek blijkt dat op de Houtrustweg en de Kranenburgweg een goede verkeersafwikkeling mogelijk is als er twee rotondes worden aangelegd.

Op het Noordelijk Havenhoofd komt een parkeergarage van enkele lagen, tussen het dijklichaam en de visserijbebouwing.

Voor een verbinding over de havenmond wordt een brug die hoog genoeg is voor binnen- en uitvarende schepen, erg duur en moeilijk te realiseren. Een kabelbaan is een goedkopere oplossing, die het gewenste hoogteverschil gemakkelijk aankan en ook nog eens een toeristische attractie vormt.

	hoofdroute auto (50 km)
	auto (30 km)
	fiets - vrijliggend
	fiets - meerijden met overig verkeer
	bestemmingsverkeer visafslag
	tramreservering met eindhalte
	kabelbaanreservering met twee haltes (optie tot verlenging over boulevard)
	voetgangers
	pontje

Openbare ruimte en groen



Langs de kades komen weinig auto's: de havens zijn wel bereikbaar voor bestemmingsverkeer.

Hier en daar komen speelvoorzieningen en net zoals bij de boulevard duinachtige groene elementen.

In aansluiting op de duinomgeving in het Westduinpark.

Investerings

De gemeente Den Haag investeert 28 miljoen in de openbare ruimte van Scheveningen Haven:

- * 10 miljoen in de Derde Haven,
- * 7,3 miljoen in de Eerste Haven,
- * 3 miljoen in de brug over de Pijp,
- * 3 miljoen in de kabelbaan en
- * 4,7 miljoen in walstroom.

Vragen en antwoorden

Divers

- *Hoe verhouden **Beach-City** en het Fast Surfdorp zich tot elkaar?*

Het Fast Surfdorp is tijdelijk. Het nieuwe Beach City is definitief en moet een daarbij behorende uitstraling krijgen. De ondernemers van Fast Surfdorp worden betrokken bij de ontwikkeling van Beach-City.

- *Er is toch veel **meer investering nodig** dan 28 miljoen?*

Dat bedrag betreft alleen de openbare ruimte. Met de investering van 7,3 miljoen in de openbare ruimte van de Eerste haven wordt nog dit jaar gestart.

- *Wat blijft er over van de **charme** van Scheveningen? Wie bepaalt er wat kwaliteit is?*

Ons referentiebeeld is de nieuwe boulevard. Daar wilden veel mensen niets aan veranderen, maar in plaats van een druk geheel van asfalt en stoeptegels waar het lastig fietsen en oversteken was, is er nu een rustige verkeersstroom met een vrijliggend fietspad, waar het plezierig wandelen is, waar natuur is toegevoegd en waar meer mogelijkheden zijn voor ondernemers. Over wat moet worden verstaan onder kwaliteit, zullen de meningen uiteenlopen: zoveel Scheveningers - zoveel wensen. Wij denken dat we met dit plan een mooi gebied ontwikkelen dat ook nog de economische kracht versterkt.

Toestemming en procedure

- *Heeft de gemeente wel **bestuurlijke zeggenschap** over de ontwikkeling van Scheveningen Haven?*

Scheveningen is Nederlands vijfde diepzeehaven, dus een nationale zaak. De Eerste en Derde Haven zijn rijkswater, waarvan de beroepsvaart de primaire gebruiker moet zijn. De wethouder Havenbeleid zou op deze bijeenkomst toelichting moeten geven.

Bovendien is een commercieel woonproject niet zomaar mogelijk in buitendijks

gebied. Dat is niet in overeenstemming met het bestemmingsplan en provincie en rijk stellen specifieke eisen aan bebouwing in buitendijkse gebieden.

De wethouder Havenbeleid is uiteraard nauw bij dit project betrokken. Het plan is door het gehele college vastgesteld, Het college heeft een gezamenlijk beeld van hoe Scheveningen Haven ontwikkeld zou moeten worden. Er is inderdaad afstemming nodig met provincie en rijk en ook met het Hoogheemraadschap van Delfland. Alle bestuurlijke niveaus zijn bij de uitwerking van het plan betrokken.

- **Heeft de gemeenteraad ingestemd met dit plan?**

De gemeenteraad heeft in 2008 de Nota van Uitgangspunten vastgesteld.. Dat besluit gaan we nu realiseren. Op 11 april komt het Stedenbouwkundig plan nog aan de orde in de Commissie Ruimte, maar omdat het een uitwerkingsplan is van een eerder raadsbesluit, ligt de bevoegdheid nu bij het College van B&W. Er moeten nog haalbaarheidsstudies en een MER-rapportage worden verricht en dan moet er een nieuw bestemmingsplan worden opgesteld.. Dat is het moment voor de reguliere procedure van ter inzage legging en de mogelijkheid voor betrokkenen om bezwaar te maken. De ambitie is om in 2016 te starten met de bouw.

Eerste Haven en Derde Haven

- **Is er wel een markt voor zeilrecreatie in de Derde Haven?**

Er is al ruimte voor zeilsporters in de bestaande jachthaven in de Tweede Haven. In IJmuiden zijn veel lege plekken. De Derde Haven is een buitengewoon saai gebied, ver van het centrum van Den Haag.

Het wordt een heel interessant gebied, een mooie pleisterplaats met goede plekken voor passanten en pleziervaart van de zee. Het zal een kwestie van groeien zijn, waarbij de havenmeester de ruimte maximaal zal gebruiken. Buiten het seizoen zal de beroepsvaart de beschikking krijgen over meer ruimte.

- **Waarom wordt niet tegemoet gekomen aan de wens van de visserijsector om de Derde Haven exclusief te maken voor bedrijven in die sector?**

Uit overleg met de ondernemers blijkt dat zij wel wensen hebben, maar daar geen financiering tegenover stellen. Ze willen ook geen grootschalige ontwikkelingen. Hun plannen zouden misschien 200 arbeidsplaatsen opleveren, terwijl ons plan 600-750 arbeidsplaatsen oplevert. We denken dat de Derde Haven toekomstbestendig is als er naast ruimte voor de vissector ook andere functies mogelijk gemaakt worden.

- **Wij vragen met klem om meer ruimte voor ondernemers in de vissector in de Derde Haven, zodat de visserij en de havengebonden bedrijven een mooie toekomst tegemoet gaan.**

De Derde Haven wordt voor een groot deel - en voor een groot deel van de tijd - voor bedrijvigheid in de vissector geschikt gemaakt. Wat er niet kan, omdat het een gemengd gebied wordt met verschillende functies, is dat vrachtwagens het gebied in- en uitrijden; dat blijft in de Eerste Haven. Maar boten kunnen wel in de Derde Haven aanmeren, ook gestapeld en er komt ruimte voor kleinschalige maritieme bedrijven. We kunnen de haven niet groter maken, maar het is prima om door te spreken - ook met de havenmeester - hoe we het gebruik van de Derde Haven kunnen optimaliseren. Overigens komt er voor de vissector meer ruimte dan ooit! De Derde Haven was van Norfolk. Na het vertrek van Norfolk Line zou de haven verdwijnen. Nu blijft de haven toch behouden en komt er naast andere functies ook ruimte voor maritieme activiteiten.

- **Maar de afgelopen jaren zijn de activiteiten toegenomen. We zien mogelijkheden voor groei. Het mag toch niet gebeuren dat grote reders als Groen naar IJmuiden uitwijken? We nodigen u uit om op 20 maart te komen praten over hoe we kunnen behouden wat Scheveningen groot heeft gemaakt.**

Die uitnodiging nemen we graag aan.

- **Is het niet verstandig om de plannen voor woningen bij de Derde Haven uit te stellen in verband met de huidige woningmarktomstandigheden?**

We gaan niet terugkomen op een besluit dat al genomen is, maar we gaan wel kijken hoe we het maximale uit de plannen kunnen halen. We zullen bouwen en ontwikkelen als er klanten voor zijn, niet voor leegstand. De uitvoering zal gefaseerd, per blok plaatsvinden. Wel beginnen we dit jaar al met investeren in de

openbare ruimte, om te zorgen dat de visserij, de reders, de pleziervaart, de watergebonden bedrijvigheid een betere haven krijgen.

- **Wonen en haven gaat niet samen**, want haven = werk en dus geluidsoverlast en stankoverlast.

We zijn ons ervan bewust dat in een gebied met diverse functies, die functies kunnen botsen. Omdat in het raadsbesluit is gekozen voor een combinatie van wonen met havengebonden bedrijvigheid, mogen de ondernemingen geen milieubelastende activiteiten uitvoeren rond de Derde Haven

Verkeer

- *Zal er geen problematische verkeerssituatie ontstaan?*
Als er meer woningen en meer toeristen komen, neemt de verkeersdruk toe.
Er is een studie gedaan naar de verkeersafwikkeling over de Houtrustweg en de Kranenburgweg. Uit de doorrekening blijkt dat deze verkeersaders met verbreding en rotondes een passende capaciteit aankunnen.
- *Is er voor de doorstroming een seizoensplan?*
Nu staat het verkeer in de zomer al vast en dat zal alleen maar erger worden.
We zijn ons ervan bewust dat op hoogtijdagen het verkeer in Scheveningen muurvast staat. Daar worden steeds maatregelen voor bedacht die een beetje helpen (P&R, bus, fietsen op de boulevard gemakkelijker maken), maar als iedereen op een zonnige dag naar het strand wil en de auto pakt, is die drukte niet op te vangen. Aan zulke piekproblemen valt niet te ontkomen. Belangrijk is nu dat die problemen met het ontwikkelingsplan niet vergroot worden. Daarvoor zijn de ingrepen op de Houtrustweg en de Kranenburgweg bedoeld, naast verbetering van het openbaar vervoer en transfers.
- *Aan de Houtrustweg is tot aan de Pluvierstraat is toch geen verbreding mogelijk vanwege het servituut?*
- Het servituut loopt vanaf de Houtrustbrug tot aan de Duindorpdam/ Westduinweg. Verbreding van de Houtrustweg vanaf de Duindorpdam richting Pluvierstraat is dus mogelijk.
Wordt de stikstofdepositie niet te hoog in de natuurgebieden?
Meer verkeer leidt tot extra belasting van het groen in Natura 2000, het Westduinpark en de Bosjes van Poot, waar de Houtrustweg langs loopt.
Er worden nog een MER-onderzoek en een Voortoets Natura 2000 uitgevoerd om na te gaan of de milieubelasting niet te hoog wordt. De verwachting is dat we binnen de toegestane marges blijven, maar als er een probleem blijkt te gaan ontstaan, moet er een nette oplossing gevonden worden.
- *Klopt het dat er in Duindorp betaald parkeren wordt ingevoerd?*
En kunnen bewoners zich daar nog over uitspreken?
Op het Noordelijk Havenhoofd zal voor parkeren betaald moeten worden en dan is het niet wenselijk dat bezoekers naar Duindorp uitwijken om onbetaald te parkeren. Daarom zal er in Duindorp een systeem komen met vergunningen voor bewoners en betaald parkeren voor bezoekers. Hoe dat zal worden vormgegeven en wanneer het zal worden ingevoerd, moet nog worden besproken. De positieve en negatieve aspecten moeten nog in kaart worden gebracht. De bewoners van Duindorp zullen zeker bij dit proces betrokken worden.

Verbinding

- *Wat is de toegevoegde waarde van een verbinding over de havenmond?*
Waarom houdt de gemeente daaraan vast terwijl er in de klankbordgroep zo veel weerstand was tegen een sprong over de haven?
Het heeft te maken met de loopstromen die gaan ontstaan als de boulevard op orde is. Studies wijzen uit dat mensen doodlopende straten niet in gaan. Er moet dus vanuit het Noordelijk Havenhoofd geen doodlopend stukje ontstaan. En in het hele gebied willen we de 'aanraking met de zee' optimaal gebruiken. We willen de natuur de natuur laten, maar plekken waar een relatie met de zee is, zo veel mogelijk benutten. Er is een goede combinatie mogelijk van visserijbedrijvigheid in de Eerste

haven en verblijfstoerisme aan de zee kant, waar mensen wandelen, kijken en een visje halen.

- *Hoe voorkom je dat het **Noorderstrand** en het **Zuiderstrand** gaan mixen? Er is nu een karakteristiek contrast en mensen kiezen bewust voor het ene of het andere strand. Door een verbinding ontstaat het risico dat alles door elkaar gaat lopen.*

Dat risico is deels op te vangen met vormgeving. De kabelbaan komt ook niet bij het strand, maar blijft in het stedelijke gebied op het Noordelijk Havenhoofd. Dat wordt een verblijfsgebied om te wandelen, niet om te gaan liggen.

- *Wij willen de **sfeer van Duindorp behouden**: heel rustig en dicht bij de natuur. We zijn bang dat het Zuidelijk Havenhoofd net zo'n toeristisch gebied wordt als de andere kant van de havenmond, met misschien wel cruiseschepen.*

Scheveningen Haven wordt geen Scheveningen Bad. Er zullen wel meer toeristen komen, maar geen grote aantallen. Haven houdt een heel ander profiel dan Bad: havengebonden recreatie, wandelen, bootjes kijken.

- *Waarom moeten die **twee torens** er komen als niemand dat eigenlijk wil?*

Stedenbouwkundig is het wenselijk om een markering aan te brengen bij de havenmond, omdat anders op het land moeilijk te zien is waar de open verbinding met de zee zich bevindt. Oorspronkelijk was gekozen voor iconen van 100 meter hoog. Nu komt er op het Zuidelijk Havenhoofd een toren van 90 meter en op het Noordelijk Havenhoofd een van 40 meter.

De tweede reden is een financiële: het plan moet betaalbaar zijn. De grote uitgaven van ook veel gemeenschapsgeld moeten enigszins gecompenseerd worden. Een hotel op de mooiste plek levert een goede opbrengst op.

- *Waarom is die **kabelbaan** nodig? Het oversteken kan toch ook met pontjes? Dan is er tenminste geen horizonvervuiling.*

Een kabelbaan heeft veel meer uitstraling, is echt een toeristische attractie. In Koblenz en Barcelona blijkt ook dat bezoekers de kabelbaan een bijzondere ervaring vinden, die toegevoegde waarde heeft. Het beeld van een kabelbaan als horizonvervuiling wordt zeker niet door iedereen gedeeld; er zijn ook veel mensen die het een verrijking vinden. We hebben dus in principe voor een kabelbaan gekozen. Wel moet nog worden onderzocht of dat op deze plek met grote invloed van wind en water ook echt kan.

Dr. Lelykade

- *Wanneer gaat er nu eens iets gebeuren met het **braakliggende terrein**?*

In oktober is de bouwvergunning aangevraagd; dat proces is bijna afgerond.

De verkoop van woningen start waarschijnlijk in mei.

- *Gezien de huidige woningmarkt zal er dit jaar nog wel niet gebouwd gaan worden. Kan het terrein snel '**schoon gesloopt**' worden en kan het tijdelijk een **andere functie** krijgen?*

Het wordt zeker tijd dat die lelijke plek verdwijnt. Als er te weinig reacties komen op de koopmogelijkheid, zullen we in gesprek gaan over een andere invulling van het terrein.

Wonen

- ***Buitendijks bouwen** is toch onverantwoord en niet te verzekeren?*

Een groot deel van het gebied waar het om gaat, is nu al buitendijks. Toch worden veiligheidsmaatregelen genomen: uit voorzorg gaan we zo bouwen dat in de onderste lagen geen mensen komen wonen, maar dat die worden gebruikt voor parkeren.

- *Wat is er mis met het project van de **vakantiewoningen (Nautisch Centrum)**? Daar is veel leegstand.*

Wij vinden het ook jammer dat veel recreatiewoningen leeg staan. Vanwege de milieucontouren rondom de bedrijfsactiviteiten mogen daar geen permanente woningen staan. Dat is een kwestie van wet- en regelgeving waar de gemeente niets aan kan doen. Wel hebben we begrepen dat er iets aan de regelgeving gaat veranderen.

- *Hoe zal het gaan met de plannen voor **sociale woningen** bij de Derde Haven nu de positie van Vestia onzeker is?*

Sociale woningbouw blijft nodig, omdat ook mensen met een kleine beurs in het gebied moeten kunnen wonen. Wij geven er de voorkeur aan als Vestia dat deel van de woningbouw verzorgt, omdat Vestia erg goed thuis is in deze omgeving. Als dit niet kan (Vestia zal de komende maanden een moeilijke tijd doormaken en er komt ook een parlementaire enquête over de woningcorporaties), dan hebben we liever dat een andere corporatie de sociale woningbouw bij de Derde Haven op zich neemt dan dat de gemeente dit zelf gaat doen. Er zijn over corporaties negatieve berichten in het nieuws gekomen, maar de corporaties hebben veel goeds gedaan. Dankzij de corporaties zijn er veel betaalbare en goede woningen in Nederland.

Afronding

Wethouder Norder sluit af met de opmerking dat hij blij is dat er na 20 jaar praten eindelijk in de haven wordt geïnvesteerd zodat er zaken gerealiseerd kunnen worden. Scheveningen Bad, Scheveningen Dorp en Scheveningen Haven zullen hun eigen verschillende karakters behouden. De Eerste Haven blijft het domein van de vissector; daar wordt niet aan getornd. Op het Noordelijk Havenhoofd komen dan ook geen woningen, wel komt er aan de zee kant een toeristisch verblijfsgebied. Het Zuidelijk Havenhoofd met de Derde Haven wordt een levendig gebied met gevarieerde functies: bedrijvigheid, recreatie en wonen.

Voorzitter Jeroen Haan bedankt de aanwezigen voor hun zorgvuldig geformuleerde inbreng en hun aandachtige luisteren. Hij nodigt hen uit de panelen te bekijken en daar verder in gesprek te gaan met deskundigen.