

## **Notulen Klankbordgroep Ontwikkeling Norfolkterrein Scheveningen Haven**

Jachtclub Scheveningen, Hellingweg 136, woensdag 18 mei 2011

Aanwezig:	Mariska van den Berg	Gezamenlijke Ondernemersbelangen Scheveningen kuststrook
	Hans Buurman	Haags gemeentemuseum (tot 18.30 uur)
	Teun van Dijk	Bewonersorganisatie Havenkwartier
	Hans Griizen	Wijkoverleg Scheveningen-dorp
	Rutger van Hoogstraten	Wijkvereniging De Vogelwijk
	Dorothee Koper	Bewonersorganisatie Havenkwartier
	Lia Knoester	Bewonersorganisatie Havenkwartier
	Edwin Lodder	Topzeilcentrum Den Haag
	Ruud Mannaart	Kamer van Koophandel Den Haag
	Leo Pronk	Wijkberaad Duindorp
	Miech Pronk	Belangenvereniging Schevenings havengebied
	Filip Mens	Gezamenlijke Ondernemersbelangen Scheveningen kuststrook
	Eric Roeleveld	Belangenvereniging Schevenings havengebied
	Martin Spaans	Wijkberaad Duindorp
	Jos Verhoeff	Algemene Vereniging voor Natuurbescherming
	Gerard Zwijnenburg	Belangenvereniging Schevenings havengebied
	Marian Dijkstra	DSO, gemeente Den Haag
	Saskia Fils	DSO, gemeente Den Haag
	Eit Hasker	DSO, gemeente Den Haag
	Jeffrey Jansen	DSO, gemeente Den Haag
	Ronald Janssen	DSO, gemeente Den Haag
	Eugène Noya	DSO, gemeente Den Haag
	Donald Lambert	Stedenbouwkundig bureau Urbis
	Ruben Maes	voorzitter
Niet aanwezig:	Tie Liebe	ASR Vastgoed Ontwikkeling NV
	Maarten Stam	ASR Vastgoed Ontwikkeling NV
	Jean Paul Malherbe	Malherbe Groep BV
	Hendrik Wassenaar	Stichting Marketing Scheveningen
Notulen:	Jeannette Rinck	Rosenbaum Select Utrecht notulisten & verslaggevers

<b>Aanvangstijd vergadering:</b> 18.00 uur
<b>Locatie:</b> Jachthaven Scheveningen

### **1. Opening en mededelingen**

De voorzitter opent de vergadering en heet alle aanwezigen welkom bij de laatste bijeenkomst van de klankbordgroep. De heren Liebe, Stam, en Malherbe laten zich verontschuldigen wegens andere verplichtingen.

Wethouder Norder zal het slotdeel van de vergadering bijwonen. Na afloop biedt hij de leden van de klankbordgroep als dank voor hun inzet en betrokkenheid een hapje en een drankje aan.

Op verzoek van de klankbordgroep heeft de projectgroep een vraag- en antwoordlijst opgesteld. De vragen die in deze vergadering aan de orde komen, zullen nog aan de lijst worden toegevoegd. Daarna zal de lijst worden verspreid. Aanvullende informatie die later uit nader onderzoek beschikbaar komt, zal de projectleiding nasturen. In de vraag- en antwoordlijst staat zo mogelijk aangegeven binnen welke termijn de onderzoeksresultaten beschikbaar komen.

## **2. Notulen van 14 april 2011**

### **a. wijzigingen in de tekst**

Zie pagina 1. *Wijzigen* in lijst van aan- en afwezig: verwijderen *Gerard Zwijnenburg* en toevoegen namens Belangenvereniging Scheveningen haven: *Miech Pronk*; Ruud Mannaart was niet aanwezig.

Zie pagina 2, laatste alinea en pagina 3, eerste alinea: wijzigen in *'Op basis van de gegevens van de Gegevensautoriteit Natuur concludeert de heer Verhoeff dat het 'puinduin' (het duin bij het noordelijke havenhoofd) geen verblijfsgebied is van de zandhagedis, maar een trekkersgebied.'*

Zie pagina 3, vierde regel in de vierde alinea *'havenhoofd'* vervangen door *'havenmond'*.

Zie pagina 3, vierde alinea: toevoegen aan de zin in de zevende regel: *'zij verwachten dat hiervoor geen draagvlak is bij hun achterbannen'*.

### **b. opmerkingen naar aanleiding van het verslag**

Naar aanleiding van het gehele verslag vindt de heer Verhoeff dat de term 'bewoners' op diverse plekken gelezen moet worden als 'leden van de klankbordgroep'.

Nog steeds worden er voor het Natura2000 gebied andere grenzen aangehouden dan de grenzen die de AVN hanteert. Er moet duidelijkheid komen over de officiële contouren van dit gebied; deze moeten gerespecteerd worden.

### **c. vaststelling van de notulen**

De notulen van 18 april 2011 worden vastgesteld met inachtneming van de bovengenoemde zaken.

## **3. Actuele ontwikkelingen**

Mevrouw Van den Berg meldt dat de watertaxi in bedrijf is genomen. De ondernemers zijn tevreden over de respons van het publiek en over de bezoekersaantallen die deze service trekt. De ondernemers zijn ook gestart met een *parkeereexpress* van en naar Scheveningen haven.

De gemeente heeft in de derde haven een evenementensteiger geplaatst.

## **4. Virtuele wandeling door het gebied**

Onder leiding van de heren Lambert en J. Jansen zullen de leden van de klankbordgroep een virtuele wandeling door het gebied maken: hoe zien de bijgestelde plannen er nu uit?

De voorzitter vraagt om bij de bespreking vooral nieuwe zaken naar voren te brengen. Eerdere vragen en opmerkingen zijn immers goed in de verslagen van de bijeenkomsten terug te vinden. Achtereenvolgens komen de onderwerpen landmark, verbinding over de havenmond, de derde haven, wonen op het oude Norfolkterrein, servituut ( schenkingsakte ), verkeer en het noordelijke havenhoofd aan de orde. Elk onderwerp zal vanuit verschillende invalshoeken worden besproken.

De heer Lambert geeft aan dat de hoofdlijnen van het ontwerp, zoals die in de eerste bijeenkomst van de klankbordgroep werden toegelicht, overeind zijn gebleven. In het ontwikkelingsgebied wil de projectgroep twee kwaliteiten van Den Haag samen laten komen, te weten *de stad achter het duin* en

*de stad op het duin*. Daarnaast moet er ruimte blijven voor de kwaliteiten, de voorzieningen en de bedrijvigheid in de haven en moet het recreatie- en sportconcept verder worden uitgewerkt.

Op detailniveau zijn de plannen de afgelopen drie maanden steeds aangepast; de inbreng van de klankbordgroep, de resultaten van diverse onderzoeken en de uitkomsten van overige overleggen zijn hierin steeds verwerkt. De heer Lambert kan niet aangeven welke uitkomsten en/of opmerkingen tot welke aanpassingen hebben geleid. Op 29 april jl. heeft de projectgroep de laatste wijzigingen vastgesteld; op basis hiervan heeft de heer Lambert tekeningen gemaakt die voorlopig als definitieve tekeningen worden gebruikt. Hij benadrukt dat het abstractieniveau van de tekeningen in deze fase van de voorbereidingen hoog is. Hoewel het lijkt alsof de bouwblokken al precies in de tekeningen zijn gezet, zullen ze pas in de vervolgfase, bij het architectonisch ontwerp, in detail worden weergegeven.

De projectgroep heeft gekeken of het landmark ook aan het noordelijke havenhoofd kan komen. Op verzoek van de klankbordgroep heeft men de argumenten voor en tegen op een rij gezet, maar de voorziening staat in het *stedenbouwkundig ontwerp* nog steeds bij het zuidelijke havenhoofd ingetekend, omdat die locatie er vooralsnog de beste papieren voor heeft.

### Landmark

In het stedenbouwkundig ontwerp is het landmark een beeldbepalend element waarin de recreatieve op het duin gerichte ontwikkeling en de stedelijke woonfunctie achter het duin samenkomen. Dit betekent dat de hoogbouw in het verlengde van Scheveningen Boulevard moet staan en dat de zichtlijn vanuit de stad – over het afwateringskanaal – eveneens moet eindigen op het gebouw. Vanuit deze visie is plaatsing van het landmark achter de noordelijke havenmond geen optie. De bereikbaarheid van de locatie op het NHH is verkeerstechnisch lastig; bovendien is een 5\* hotel moeilijk te combineren met de bedrijfsmatige visserijfunctie die zich hier ook bevindt, en hier de primaire functie is.

Daarmee komt alleen de eveneens buitengaats locatie aan het noordelijke havenhoofd nog in aanmerking als plek voor het landmark, zoals aangegeven is dat niet de beste, maar de op één na beste plek. De schaduw van het hoge gebouw komt dan niet meer in de haven te liggen, maar op de eetboulevard, wat ongunstig is voor de terrasfunctie die daar wordt gepland. Bovendien is er een minder prominente zichtlijn vanuit de stad.

Het landmark is ondersteunend voor de economische ontwikkelingen aan het zuidelijke havenhoofd; de heer Lambert verwacht dat het moeilijk wordt om die te ontwikkelen als het landmark daar niet komt. Alle economische functies overhevelen naar de noordkant van de haven is eveneens geen optie, omdat daarvoor de ruimte ontbreekt. Om de opgave voor wonen en bedrijvigheid te realiseren is het noodzakelijk om zowel aan het noordelijke als aan het zuidelijke havenhoofd bedrijfruimtes te realiseren.

Bewoners en enkele andere leden van de klankbordgroep staan niet afwijzend tegenover een uniforme woonfunctie op het zuidelijke havenhoofd. Mevrouw Dijkstra en de heer R. Janssen benadrukken dat deze optie niet in beeld is. De gemeente wil in het ontwikkelingsgebied een forse recreatieve en sportieve ambitie realiseren; de economische bedrijvigheid aan het zuidelijke havenhoofd moet deze ambities ondersteunen.

Op beide locaties kan de wind – door het ontstaan van valwinden en dergelijke – voor problemen zorgen, maar het is niet mogelijk om deze effecten in dit stadium van de planontwikkeling goed in beeld te krijgen. Er is globaal aan te geven waar het fenomeen zal optreden: op de zuidelijke locatie voor de havenmond en op de noordelijke locatie op het toekomstige surfstrand. De windhinder voor de scheepvaart kan pas met een definitief ontwerp inzichtelijk worden gemaakt, omdat de precieze windeffecten alleen aan de hand van het architectonisch ontwerp kunnen worden berekend. Een indicatieve berekening op basis van een globaal ontwerp is niet mogelijk omdat dit geen betrouwbare gegevens oplevert. Wel kunnen voor dit onderzoek de randvoorwaarden goed worden gedefinieerd en kunnen de veiligheidsmarges goed in beeld worden gebracht. Ook de uitkomsten uit ander nautisch onderzoek met betrekking tot golfslag, lichtlijnen en waterkering worden als randvoorwaarden in dit traject meegenomen.

De heer Lambert benadrukt dat het landmark een zeer ambitieus en moeilijk te realiseren plan is. Alleen als een commerciële partij dit echt wil en er echt voor wil gaan, kan zo'n ingewikkeld gebouw gerealiseerd worden. Voor dit concept is alleen het beste van het beste goed genoeg. Voordeel is dan wel dat Den Haag op aansprekende wijze invulling geeft aan de ambitie om de recreatieve functie van de stad verder uit te bouwen. Een dergelijke voorziening op deze plek heeft internationaal cachet en trekt economisch sterke doelgroepen aan.

De suggestie van een deelnemer om het landmark verder in zee te situeren valt buiten het bestek. Het wordt niet als alternatieve optie uit de discussie meegenomen.

De toegankelijkheid van de locatie aan het zuidelijke havenhoofd kan via de Houtrustweg worden gerealiseerd, met een parkeerfunctie aan de onderkant van het 5\* hotel. Het gebied tot vier meter boven NAP kan vanwege tij en waterkering niet als verblijfsgebied worden aangemerkt. aangezien het gebouw op palen moet komen te staan is dit ook niet het geval.

#### Verbinding over de havenmond

Een goede verbinding voor fietsers en wandelaars over de haven blijft een nadrukkelijke wens van de projectgroep. Om de plannen voor het zuidelijke en het noordelijke havenhoofd een goede kans van slagen te geven, is een goede verbinding noodzakelijk. De projectgroep heeft verschillende verbindingsmogelijkheden besproken.

- De projectgroep ziet de watertaxi annex veerpont vanwege de capaciteit en de reistijd als tijdelijk en aanvullend – niet als volwaardig alternatief.
- Een lage open brug ziet men als terugvaloptie, omdat berekeningen uitwijzen dat die brug heel vaak en heel lang open komt te staan.
- Een kabelbaan over de havenmond op een hoogte van 45 à 50 meter heeft de voorkeur. Deze optie is in onderzoek.

Voor een kabelbaan op deze hoogte zijn windeffecten tot een sterkte van windkracht 6 goed te controleren. Daarmee zou deze mogelijkheid technisch uitvoerbaar zijn, het aantal dagen dat de kabelbaan buiten gebruik is vanwege de windkracht is beperkt en met name in de wintermaanden. De voorlopige resultaten van het exploitatieonderzoek wijzen uit dat de frequentie en de vervoerscapaciteit van een kabelbaan hoog is, zelfs zo hoog ze kan worden vergeleken met een hoogwaardige OV-verbinding. Onderzocht wordt of een kabelbaan ingezet kan worden als OV-verbinding. Daartoe moet onderzocht worden of en zo ja op welke wijze wetgeving daar mogelijkheden toe biedt. Tevens wordt er gekeken of de verbinding op termijn richting Scheveningen Boulevard en richting stad (Verhulstplein) of locatie Mondriaan kan worden verlengd. Onderzoek wijst uit dat de exploitatie en aanleg van een kabelbaan goedkoper is dan de aanleg en exploitatie van een tramlijn. Deze laatste onderwerpen zijn overigens nadrukkelijk geen gespreksonderwerpen voor deze klankbordgroep.

Andere stedenbouwkundige aspecten van de kabelbaanverbinding over het havenhoofd – zoals de weerkaatsing van de zon en aantasting van de privacy door inkijk – moeten nog meegenomen worden in het onderzoek.

Enkele leden van de klankbordgroep zijn het niet eens met de visie van de projectgroep. Zij hechten minder belang aan een verbinding over het havenhoofd en meer belang aan goede fiets- en OV-verbindingen vanuit de stad naar het strand. De gemeente moet juist die verbindingen verbeteren – niet de loop langs Scheveningen Boulevard tot aan de derde haven. Bovendien zullen toekomstige bewoners van het gebied de oversteek over de haven niet frequent willen maken.

De projectgroep benadrukt de toeristische waarde van deze verbinding. Voor de levensvatbaarheid van de geplande economische functies zijn deze bezoekers ook nodig. Bovendien heeft het gebied de bezoekers veel te bieden. De verwachte bezoekersaantallen worden in het exploitatieonderzoek meegenomen.

#### Ontwikkeling van de derde haven

Flexibele ontwikkeling van de derde haven is alleen mogelijk als er voorzieningen worden getroffen (damwanden) die de golfslag vanuit de havenmond dempen. Deze afsluiting vormt geen belemmering voor de sleepboot, als die in de derde haven moet steken om grote schepen de draaicirkel te kunnen laten maken die nodig is om ze aan de kade van de eerste haven aan te meren. De tekening voldoet aan beide voorwaarden. Hierop staat de omvang van het aanleggebied aangegeven. Mevrouw Dijkstra en de heer Lambert wijzen erop dat de indeling die op de tekening staat aangegeven arbitrair is; deze kan nog veranderen. De omvang van de flexibele extra aanlegcapaciteit moet nog worden berekend met inachtneming van de randvoorwaarden.

Om goede ontwikkeling van en rond de derde haven mogelijk te maken, is het noodzakelijk om de havenwand te versterken. Langs de haven komt een wandelboulevard. De plinten in de bebouwing die rond de haven staan gepland, zijn gereserveerd voor de commerciële functies detailhandel en horeca. Het winkelaanbod zal gericht zijn op een specialistisch concept; het voorziet niet in winkels voor de dagelijkse boodschappen – die moeten bewoners elders doen. De woonfuncties staan ingepland vanaf de eerste of de tweede etage en kijken met grote ramen en een 'erkerachtige' bouw uit over de haven.

De woonblokken aan de zuidkant en aan de kop van de derde haven zijn voorzien van gecombineerde parkeerfuncties voor bewoners en voor bezoekers. (Op straat worden geen parkeervoorzieningen aangelegd voor de woningen of voorzieningen op het te ontwikkelen Norfolkterrein). Het circuit rond de haven is autoluw; er is beperkt mogelijkheid voor laden en lossen. Alleen hulpdiensten hebben – conform de veiligheidsnormen – toegang tot het gebied. Hierover wordt nog met hen overlegd.

De gevelafstand tot het water van de haven bedraagt circa 22 meter. De bouwhoogte rond de haven is in totaal zes bouwlagen, inclusief plint. Het blok aan de kop van de groene as vanuit de stad vormt een uitzondering: stedenbouwkundig is dit een gezichtsbepalend element; daarom is het twee bouwlagen hoger.

Leden van de klankbordgroep pleiten voor gevarieerde en gedifferentieerde bouw langs de haven in verschillende smalle bouwblokken. Kunnen er geen atelierwoningen worden gerealiseerd vanaf de begane grond? Kan de breedte van de woonblokken ook variëren? Kan het havenfront geen pakhuisachtige uitstraling krijgen?

De heer Lambert wijst erop dat dergelijke invullingen bij het architectonisch ontwerp als randvoorwaarden meegegeven kunnen worden. Voor het stedenbouwkundig ontwerp zijn deze kanttekeningen te specifiek.

De gemeente is in onderhandeling met Rijkswaterstaat over de verplaatsing naar de eerste haven. Met de staandwantvisserij worden ook gesprekken gevoerd voor alternatieve locaties en/of oplossingen om de netten uit te laten stinken. Er is in de toekomst geen ruimte meer voor 'uitstinkplekken;' hiervoor moeten andere oplossingen in beeld komen. De gemeente overlegt hierover met de vissers.

De heer R. Janssen verwacht dat door het flexibele en dus efficiëntere gebruik van kades de totale kadecapaciteit – in de (eerste en derde) haven – wordt uitgebreid.

Eén van de aanwezigen merkt op dat hij de flexibele invulling van de derde haven graag anders ingevuld ziet. In de subgroepbespreking van 14 april jl. heeft hij daar aandacht voor gevraagd. Waarom is er niets met zijn opmerkingen gedaan? De tekening die nu voor ligt is geen definitief ontwerp, deze wordt pas later gemaakt.

De klankbord maakt zich nog altijd zorgen om de levensvatbaarheid van de commerciële functies rond de derde haven. Er moet worden voorkomen dat de bedrijfsruimtes leeg komen te staan. Volgens mevrouw Dijkstra heeft ASR Vastgoedontwikkeling veel ervaring met dit marktsegment. De heer Liebe heeft laten weten dat hij de zorgen tot op zekere hoogte wel deelt, maar vanwege de expertise toch een vitaal concept voor het gebied te kunnen ontwikkelen. De organisatie onderhandelt er met verschillende marktpartijen over. Vanzelfsprekend wil men het liefst levensvatbare concepten in

ontwikkeling nemen; de ontwikkelaar is uiterst kritisch, omdat het succes van dit project bepalend is voor de winstgevendheid ervan.

### Wonen op het Norfolkterrein

De projectgroep wil op het voormalige Norfolkterrein stedelijke woonconcepten realiseren, zodat er autovrije binnenterreinen ontstaan waarin ruimte is voor gemeenschappelijk groen, speelvoorzieningen en overige (maatschappelijke) voorzieningen. Een deel van de woningen kijkt uit op het duingebied, terwijl een ander deel het zeegat uitkijkt. Het streven is om deze kwaliteiten bij het architectonisch ontwerp zo optimaal mogelijk te benutten. De verschillende sfeergebieden op dit terrein moeten in de onderscheidende bouwstijlen tot uitdrukking komen. De huidige voetbalkooi moet worden verplaatst; daarvoor wordt buiten de binnenterreinen naar een plek gezocht.

Een deel van de woningen staat gepland langs de Houtrustlaan. Wordt deze straat ook echt een laan met bomen? De heer Lambert geeft aan dat het zeker zijn opzet is om hierin zover mogelijk te voorzien. Gekeken moet worden welke bomen of welk struweel hiervoor geschikt is. De beplanting van de laan moet aansluiten op de bestaande begroeiing van het duingebied.

De appartementenblokken krijgen zes woonlagen, de grondgebonden woningen maximaal drie. Een uitzondering is het woonblok aan de toegang van het gebied (markering afvoerkanaal); hier wil de stedenbouwkundige een markering maken, en een gezichtsbepalend gebouw van acht verdiepingen neerzetten. Verschillende leden van de klankbordgroep betreuren deze keuze en dringen erop aan dat de bouwhoogtes (en bouwstijlen) meer aansluiten op de bebouwing van Duindorp. Door lagere bebouwing komt er meer ruimte voor natuurbeleving van het duingebied; dat is nu juist zo'n uniek element in het gebied, dat ten volle moet worden benut.

Het totaal van de ingetekende bouwblokken overschrijdt op geen enkel punt de contouren van het Natura2000 gebied – de bouwblokken nemen zelfs enige afstand tot die grens. Voor het vaststellen van de contouren baseert de projectgroep zich op de gegevens van het Ministerie van Landbouw, Visserij en Natuurbehoud. Ter vergadering blijkt dat de gegevens van AVN niet overeenkomen met de gegevens die het ministerie heeft geleverd. Mevrouw Dijkstra en de vertegenwoordiger van AVN spreken af dat zij de gegevens buiten de vergadering naast elkaar leggen en zullen vergelijken.

Behalve dat 20% van de woningen deel moet uitmaken van het sociale segment, is er over de prijsklasse van de woningen is nog niets bekend.

### Servituut (schenkingsakte)

Ondanks authentieke documenten en kadasterkaarten blijven de randvoorwaarden van de schenkingsakte de gemoederen bezighouden. Mevrouw Dijkstra benadrukt nogmaals dat dit de aandacht van de gemeente heeft.

### Verkeer

Bewoners en andere leden van de klankbordgroep pleiten voor een integrale benadering van het verkeersvraagstuk. Zij vinden dat de gemeente te vaak inzoomt op details en te weinig oog heeft voor de samenhang. Zij vragen aandacht voor verbetering van de verkeersveiligheid, met name voor kinderen en overige fietsers en wandelaars. Ook pleiten ze voor goede OV-verbindingen, betere doorstroming van het verkeer en goede en voldoende parkeerfaciliteiten.

Vanwege de verkeersafwikkeling op de Duindorpdam is het niet mogelijk om het verkeer via één aansluiting het gebied in te laten lopen. Bij twee aansluitingen kan het verkeer beter verdeeld en afgewikkeld worden. Een deel van het verkeer zal over de Kranenburgweg worden geleid. Vanwege de aansluiting op de Duindorpdam bleek het niet mogelijk om meer verkeer via dit traject te laten lopen. Bij de aanleg van de toegangswegen zal de inrichting van de Duindorpdam evengoed aangepast en verbeterd moeten worden.

De verkeersstromen van bezoekers aan het gebied en van bewoners worden van elkaar gescheiden. Beide stromen leiden direct naar de verschillende, onder de bouwblokken gelegen parkeerfaciliteiten. Bewoners parkeren onder hun huis of onder hun woonblok; bezoekers parkeren in de garages aan de kop en aan de stadzijde van de derde haven. Daardoor zijn de verkeersbewegingen in het gebied zelf beperkt.

Bewoners bereiken het gebied over de Kranenburgweg die wordt ingericht als 30 km./h. weg. Bezoekers, en bewoners van de haven die gebruik maken van de gecombineerde parkeerfaciliteiten, rijden het gebied binnen over de Houtrustweg, die wordt ingericht als 50 km./h. weg. Bijna alle straten van Duindorp sluiten nu nog op die weg aan; er wordt onderzocht of het aantal aansluitingen met Duindorp kan worden beperkt, met het doel om de overlast van Norfolk op Duindorp zoveel mogelijk te beperken. Hoofdkruispunten zoals het kruispunt met de Pluvierstraat blijven hoe dan ook bestaan.

De klankbordgroep is kritisch over de keuze om de hoofdverkeersader over de Houtrustweg te laten lopen: zeker het eerste deel van deze weg is druk en waarschijnlijk niet breed genoeg. Men vreest voor verkeersonveilige situaties. J. Jansen geeft aan dat het ontwerp zodanig is dat de Houtrustweg wordt verbreed zonder dat dit te veel ten koste gaat van het talud langs het Afvoerkanaal."

De fietsroute loopt over de Houtrustweg een zogeheten *sterfietsroute* van hoge kwaliteit. Er wordt onderzocht of hiervoor vrijliggende fietsladers kunnen worden aangelegd. De fietsroute uit Duindorp en de kustfietsroute langs het zuidelijke havenhoofd sluiten hierop aan. AVN pleit ervoor, de kustfietsroute niet door het gebied van de grijze duinen te leggen; die zijn zeer zeldzaam en moeten goed worden beschermd. Het is beter om de fietsroute meer landinwaarts aan te leggen en langs de *tweede* haven naar Scheveningen boulevard te leiden. De projectgroep zal deze suggestie meenemen.

Bij de herontwikkeling van het Norfolkterrein wordt eveneens ruimte gereserveerd voor een tramverbinding, maar die wordt in eerste instantie als groenvoorziening ingericht. De eerste jaren zal de tramverbinding er zeker nog niet zijn; het is onzeker of hij er wel komt. Als de lijn er komt dan zal dit in de hoogwaardige variant zijn. De lijn is dan geschikt voor brede trams met een grote capaciteit. De gemeente kan niet aangeven dat er wel een bus gaat rijden zolang de tramverbinding niet is gerealiseerd. Vooralsnog wordt het gebied niet ontsloten door openbaar vervoer.

Verkeersstromen en parkeerfaciliteiten bij evenementen en op piekdagen blijven een probleem. Toch kan en wil de gemeente de verkeerscapaciteit niet afstemmen op piekdruk. De projectgroep gaat wél nadenken welke aanvullende faciliteiten er nodig zijn voor de deelnemers aan de evenementen (parkeervoorziening trailers, pendelexpress en zo meer).

De leden van de klankbordgroep willen graag kennisnemen van de uitkomsten van het parkeeronderzoek en het onderzoek naar de bezoekersaantallen. ASR Vastgoedontwikkeling is opdrachtgever van deze onderzoeken; met hen zal besproken worden welke onderdelen van het onderzoek ter kennisneming beschikbaar kunnen worden gesteld. De informatie die nu beschikbaar is, is nog niet vastgesteld; de voorlopige uitkomsten van onderzoek zijn niet beschikbaar voor verspreiding.

De aanwezigen pleiten voor een uitgekiend verkeersplan, waarin rekening wordt gehouden met bewoners, zwakke verkeersdeelnemers, bezoekers en verkeersstromen van en naar het strand. Openbaar vervoer (de 'strandtram') en slimme voorzieningen voor fietsers (stallen en/of parkeren, fietstassenservice) moeten niet worden vergeten.

### Noordelijke havenhoofd

Ten opzichte van eerdere tekeningen is de verkeersafwikkeling verbeterd. Recreatieverkeer en bestemmingsverkeer voor de eerste haven zijn uit elkaar gehaald. Ook het ontwerp voor het Adriaan Maasplein is aangepast: om hoogteverschillen te overbruggen zijn er trappartijen aan het ontwerp toegevoegd, die een verbinding leggen tussen de haven en het voetgangersplein. De ideeën met betrekking tot het Vispact zijn gehandhaafd. Met de sector wordt overlegd hoe hieraan het beste uitvoering kan worden gegeven.

De exploitatie van de grote parkeervoorziening van circa 650 plekken wordt nog onderzocht. In deze garage zijn de 200 compensatie strandplekken meegenomen.

De KNRM en de verkeerscentrale blijven in dit gebied gevestigd. Met deze organisaties wordt intensief overlegd over hun nieuwe plek.

#### **5. Tenslotte: laatste rondje commentaar uit de klankbordgroep en een korte toelichting procesvoortgang.**

Deelnemers hebben in de bespreking actuele thema's gemist zoals *duurzaamheid*, *particulier opdrachtgeverschap* en *goede ruimtelijke inrichting*.

De deelnemers zijn positief over het proces tijdens de bijeenkomsten.

Het landmark en de verkeersafwikkeling blijven zorgpunten. Verschillende deelnemers betreuren het dat de gemeente niet direct de keuze maakt om een tweede MER uit te voeren; zij dringen aan op heroverweging van dit besluit. Gezien het aantal onderzoeken dat al is uitgevoerd, verwachten zij dat hieraan niet veel meerkosten verbonden zijn. Voor de zorgvuldigheid van het besluitvormingsproces biedt een tweede MER echter wel veel betere kansen.

Voor de verkeerssituatie moet in samenhang met de (wijde) omgeving worden bekeken. Wethouder Norder geeft aan dat de gemeente hier beslist oog voor heeft. De suggestie om besluitvormingsprocessen aan elkaar te koppelen wijst hij van de hand. Het is goed om bij het maken van de plannen het grotere geheel in de gaten te houden, maar om elk project afhankelijk te maken van andere ontwikkelingsprojecten in de stad vindt hij zeer ongewenst. Hierdoor komen ontwikkelingen onnodig traag op gang.

De wethouder bedankt de aanwezigen voor hun inzet en hun belangstelling. Hun deelname aan de klankbordgroep was in het algemeen belang van de stad. Voorlopig komt er een einde aan de bijeenkomsten van de klankbordgroep; projectgroep en stedenbouwkundigen gaan het plan verder uitwerken en alle commentaren en uitkomsten van onderzoek verwerken. Het streven is om het plan vóór het zomerreces ter besluitvorming aan te bieden aan het college. De besluitvorming in de gemeenteraad zal dan na de zomer van 2011 aan de orde komen.

De mogelijkheid van een vijfde bijeenkomst van de klankbordgroep houdt de projectgroep voorzichtig open. Deze bijeenkomst zal dan in de zomer plaatsvinden, voordat de besluitvorming in het college is afgerond.

De notulen van de bijeenkomst worden volgens afspraak naar de leden van klankbordgroep gestuurd. Via het projectsecretariaat zullen de aanwezigen actief op de hoogte worden gebracht over de voortgang van het besluitvormingsproces. Er zal een bericht uitgaan als het college een besluit over het plan heeft genomen en de deelnemers zullen op de hoogte worden gesteld wanneer het plan in de raadscommissie besproken wordt.

#### **6. Rondvraag en sluiting**

Leden van de klankbordgroep kunnen hun vragen via e-mail aan de projectgroep stellen. Het mailadres is [scheveningenhaven@denhaag.nl](mailto:scheveningenhaven@denhaag.nl).

Ten slotte nodigt wethouder Norder de aanwezigen uit om een hapje en een drankje te nuttigen bij de burens: restaurant At Sea, Hellingweg 138.

Hierna sluit de voorzitter de vergadering.