

WONEN, WERKEN EN LEVEN IN HET HAVENKWARTIER

(CONCEPT HAVENCONVENANT)

Dit convenant is overeengekomen op te Scheveningen tussen;

1. Het College van B&W van Den Haag, hierin vertegenwoordigt door de wethouders;
 - a. Richard de Mos (Economie en Toerisme) en;
 - b. Boudewijn Revis (Stadsontwikkeling, de Kust Gezond en stadsdeel Scheveningen, tezamen noemende "Gemeente"

en

2. Bedrijven en bewoners van het Havenkwartier, hierin vertegenwoordigd door;
 - a. Michel de Graaf voorzitter van Belangenvereniging Scheveningse Haven (BSH) en hierin optredende namens de rederijen W v. d. Zwan BV, Jaczon BV, Groen BV, Vrolijk BV, visverwerkingsbedrijf W G den Heijer & Zn BV, Visafslag (UFA), de Jachtclub Scheveningen en constructiebedrijf Boeg Nautic BV.
 - b. Teun van Dijk voorzitter van Bewonersorganisatie Havenkwartier (BOH), tezamen noemende "Bewoners en bedrijven".

tezamen noemende "Partijen",

OVERWEGENDE DAT;

Doelstelling

Op basis van demografische gegevens is het de verwachting is dat de bevolking van Den Haag de komende 20 jaar met plusminus 80-100.000 inwoners groeit. Om die groei te kunnen accommoderen moet ook de economie groeien. Scheveningen Bad en Scheveningen Haven zijn belangrijke pijlers onder Haagse economie en zouden een aanzienlijke bijdrage aan de noodzakelijke groei kunnen leveren.

Het collegeakkoord zegt over de haven;

De haven hoort te leven en te bruisen. Voor de toekomst van de haven sluiten we een Haven-convenant met bedrijven en ontwikkelaars zodat haven gerelateerde activiteiten ruim baan krijgen. Dit zorgt voor duidelijkheid en een goede balans in de haven tussen bedrijvigheid, wonen, cultuur en maritieme activiteiten. Het Zuiderstrandtheater wordt volgens plan afgebroken en er komt een onderzoek naar een locatie voor een (maatschappelijke) publiekstrekker. Het plan voor een brug over de Pijp wordt geschrapt. Er komen geen grote cruiseschepen op Scheveningen. We maken de gebiedsontwikkeling op het Noordelijk Havenhoofd af. Er komt samen met Rijkswaterstaat en het Hoogheemraadschap een onderzoek naar het verleggen van de zeewering.

In dit convenant wordt de Haagse ambitie - gebruikmakend van het Schevenings potentieel - een gezonde en duurzame economie te ontwikkelen gekoppeld aan een optimale leefbaarheid voor de huidige bevolking in het gebied, inclusief bereikbaarheid en verkeersafwikkeling. Daarnaast dient er rekening gehouden te worden met de lange termijn visie m.b.t. de opwarming van de aarde en de

eventuele stijging van de zeespiegel op basis waarvan de huidige zeewering op Scheveningen niet voldoet aan de eisen van de toekomst.

Beschikbare infrastructuur

In Scheveningen haven vinden economische activiteiten plaats die door een aantal ontwikkelingen in het verleden in de verdrukking zijn gekomen en in de toekomst mogelijk verder in het gedrang komen. Hieronder schetsen wij een aantal van deze ontwikkelingen.

De maritieme bereikbaarheid van Scheveningen Haven is niet optimaal, niet alleen doordat grotere trawlers niet in Scheveningen naar binnen kunnen door diepgangbeperkingen en onvoldoende manoeuvreerruimte, maar ook door dat het aantal ligplaatsen (beschikbare kadellengte) voor de kotters, trawlers en andere zeeschepen steeds minder wordt o.a. door woning- en hotel nieuwbouw. Deze vastgoedprojecten hebben geleid tot een aanscherping van het maximaal te produceren geluid binnen de geluidszoneringen/-contouren in de 1^e, 2^e en 3^e haven.

In de nabije toekomst zal er een nieuwe (gemeentelijke) havenverordening komen, waarover de gemeente en havenbedrijven met elkaar in gesprek zijn. Over een aantal aspecten is nog verschil van mening, met name die tot een verzwaring/aanscherping t.o.v. van de vigerende havenverordening kunnen leiden. Indien er zwaardere eisen komen i.v.m. woningbouw direct aan de haven, kan dit er toe leiden dat de concurrentie positie van Scheveningen Haven verder in het gedrang komt

Specifieke situaties;

- Door de gewijzigde geluidsnormeringen kan de 3^e haven, naast Rijkswaterstaat als gebruiker, voor de verdere beroepsvaart eigenlijk als niet reële optie worden beschouwd, omdat zeeschepen gewoonweg teveel geluid voor deze locatie produceren (denk aan laden/lossen, onderhoud, toeleveranciers, etc.). Rijkswaterstaat (Oranje Rederij) met schepen als Tridens, Barend Biesheuvel, Arca, Zifrea en Isis heeft, op eigen grond, de zeezijde van de 3^e Haven in gebruik en dat gebied valt binnen minder kritieke geluidscoutouren.
- De verlaagde kade van de 3^e Haven komt op het niveau van de 1^e Haven en is daarmee qua ruimte en niveau niet geschikt voor de kleine visserij.
- Doordat de 1^e haven met betrekking tot geluidsnormeringen een gezoneerd bedrijven terrein is, zijn er geen groeimogelijkheden meer voor de huidige bedrijven in en rond de 1^e Haven. De effecten van deze zoneringen dienen onderzocht te worden en, daar waar mogelijk, binnen de bestaande wettelijke kaders, verruimd worden.
- De Roompot woningen die in eerste instantie bestemd waren voor short-stay mogen nu wel 365 dagen bewoond worden, waardoor de geluids- en milieu eisen verzwaaard zijn en de schepen door de bestaande en nieuwe woningen niet meer op alle ligplaatsen (langere) tijd mogen liggen om o.a. onderhoud te plegen.
- Bij de Adriaan Maaskade wordt nu een hotel gebouwd, wat vroeg of laat geluidsproblemen kan opleveren voor de zeeschepen die hier normaal gesproken afmeren. Het is nodig dat de Adriaan Maaskade 100% bruikbaar blijft voor zeeschepen en hun logistieke activiteiten.
- Kadeverlies is er in de 2^e Haven waar de staandwand- en kustvisserij plaats moet maken voor hotel nieuwbouw. Door de komst van het hotel, verdwijnt tevens een hellingbaan, waardoor de beschikbare kaderuimte gebruikt moet gaan worden als doorgaande weg en dus niet meer gebruikt kan worden door de kleine visserij voor bijvoorbeeld het uitleggen van de netten. Elders is nauwelijks plaats voor deze kleinschalige visserij, want in 1^e en 3^e haven zijn de kades te hoog, met daarbij de aantekening dat er mogelijk plannen bestaan om de kades in de 3^e

haven te verlagen. De toekomst van de kleinschalige visserijactiviteit op Scheveningen staat daarom onder druk.

Tenslotte dreigt er naast een tekort aan *kadelengte* ook een tekort aan de *kaderuimte* te ontstaan. Idealiter heeft een kade 25m achterland waar werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd. Behalve de directe operationele noodzaak voor kaderuimte voor de bedrijven, worden de kades tevens gebruikt voor grote evenementen in de haven (bv Vlaggetjesdag, Sinterklaas, de North Sea Regatta en diverse WK's en EK's Zeilen) of als parkeerplaats voor grote evenementen op de boulevard. Die evenementen kunnen over het algemeen goed gepland worden met de beroepsvaart, alhoewel dat een aantal malen er toe heeft geleid dat schepen tijdelijk en tegen hoge kosten hebben moeten uitwijken of hebben moeten verhalen naar een andere haven. Het betekent wel dat er op de kades sprake is van meervoudig ruimte gebruik en dat in die optiek de kades niet gemist kunnen worden.

Verder verlies van kaderuimte is ongewenst en er zijn zelfs argumenten de beschikbare kaderuimte daar waar mogelijk uit te breiden, b.v. de 5m brede strook aan de landzijde van de 2^e Haven, welke gebruikt wordt door fietsers en voetgangers en voor lossen/laden met forklift trucks wat potentieel een gevaarlijke situatie oplevert. Het beroepsbestemmingsverkeer op deze strook valt al 24 uur/dag buiten het betaald parkeer regime en dient gehandhaafd blijven. Nu na oplevering van de laatste appartementencomplexen aan de Dr. Lelykade, de primaire weg is hersteld, is er geen noodzaak meer voor een 2^e secundaire weg langs de 5m strook, die daarmee (plaatselijk) uitgebreid kan worden tot 10m voor het materieel voor laden en lossen en parkeren van onderhoudspersoneel welke buitengaats zijn. De strook zou alleen toegankelijk moeten zijn via een slagboom, naar voorbeeld van de 1^e haven die ook niet toegankelijk is wanneer er geladen en gelost wordt.

Energievoorziening

Havenbedrijven zijn op dat terrein zeer actief, verschillende daken zijn al gebruikt voor het plaatsten van zonnepanelen, en de laatste kotters zijn zeer milieuvriendelijk en duurzaam met een laag brandstof en energiegebruik. Echter de huidige walstroomvoorziening voldoet (nog) niet aan de verwachting. In de praktijk werkt dit niet optimaal omdat er onvoldoende (reguliere 220v) aansluitingen zijn voor kleinere schepen en de grotere trawlers pas aan de walstroom kunnen wanneer ze zijn gelost (uitgevroren). En omdat het aantal ligplaatsen beperkt is moeten de schepen ook vaker verhalen, waardoor het aansluiten op de walstroom kasten niet altijd mogelijk/haalbaar is. Onderzoek is nodig om te bezien of en hoe deze beperkingen met slimme oplossingen aangepakt kunnen worden.

Veiligheid

De geplande en in bouw zijnde hoogbouw projecten zoals het Intel hotel bij haveningang, de Zeezichttoren in de kom en het Moxihotel op de doorsteek van 1^e naar 2^e Haven, zijn niet bevorderend voor de kleinere (zeil) schepen door windschaduw, winddraaiingen en versterkingen, denk met name aan de opleiding van kinderen in de optimisten klasse, maar dit kan bij hogere windkrachten ook gelden voor de grotere schepen. Aanvullend technisch onderzoek naar de mogelijke risico's van deze bouw op dit aspect is nodig.

Economisch gebruik van de bestaande infrastructuur.

In de haven is sprake van bedrijfsmatige activiteiten in de volgende sectoren:

- a. Visserij
- b. Offshore
- c. Watersport
- d. Innovatieve bedrijven
- e. Ondersteunende diensten

Visserij;

Jaarlijks wordt er circa 300.000.000 kilo vis door vissersschepen aangevoerd en een aanzienlijk deel hiervan, namelijk zo'n 75.000.000 kilo loopt via de Scheveningse haven, waarmee deze een belangrijke economische functie heeft.

De visserij kent met name de 1^e Haven als werkterrein en hier kunnen trawlers en kotters goed uit de voeten. Het afsluiten van de kades in de eerste haven voor publiek heeft goed bijgedragen aan de veiligheid en efficiëntie van de laad/los activiteiten. Deze situatie dient gehandhaafd te blijven. Daarnaast is de Visafslag (United Fish Auctions) bezig om haar bedrijfsgebouw aan te passen ten einde de efficiëntie te verhogen. Dit is noodzakelijk omdat de elektronische handel z'n intrede heeft gedaan en omdat de schepen meer volcontinue zijn gaan varen.

Een belangrijke schakel daarin is de Visafslag, waar 60% van de verse vis over weg wordt aangevoerd en 80% weer over de weg wordt afgevoerd en naar de grote visindustrieën gaat, zoals fileerderijen.

De Scheveningse visafslag is wel een van de grootste van Nederland, maar is kwetsbaar door de slechte bereikbaarheid over de weg. Als de landzijdige bereikbaarheid niet verbetert of zelfs verslechtert, is het niet ondenkbeeldig dat bestaande bedrijven verhuizen naar andere locaties en dat geldt ook voor de "handel", welke met moderne schermveilingen ook op andere locaties kunnen werken.

Offshore

Is een kleine sector, die nauwelijks kan groeien omdat er geen ruimte is. Rederijen als Groen en Vrolijk, die actief zijn in die sector en die gevangen zitten tussen de recreatie in de 2^e haven, hadden graag naar de 3^e haven willen verhuizen, wat door de vigerende milieunormen niet meer mogelijk is. Dit is echter wel een sector waar groei in zit en die potentie biedt voor met name Scheveningen gezien de aanbouw van windmolenparken voor de kust van Scheveningen. Het is daarom nodig te onderzoeken of de inrichting van de derde haven zo kan worden aangepast/uitgebreid dat deze bedrijven hier wel kunnen worden geacommodeerd.

Watersport: Scheveningen Jachthaven

Scheveningen Jachthaven, met een open verbinding naar zee, is een gewilde en succesvolle jachthaven langs de Nederlandse kust. De zee, het strand, de boulevard en de nabijheid van een grote stad maken Scheveningen haven aantrekkelijk voor (recreatieve) zeezeilers. Watersportvereniging, Jachtclub Scheveningen, is de gebruiker van het zuidelijk deel van de tweede haven, ten behoeve van haar leden en de (boot)bezoeker. De bootbezoeker (passant) meert af in de passantenkom en indien vol, op andere plekken in de 2^e en 3^e haven. Vervolgens meldt de passant zich in het havenkantoor van de Jachthaven, alwaar zich tevens de sanitaire voorzieningen zijn gevestigd. Naast het beheer van de Jachthaven heeft de Club een eigen jeugdzeilschool met haar basis in het Topzeilcentrum. Overigens is de 3^e Haven is niet optimaal geschikt voor de recreatieve vaart, want is een slechte match met eventueel gebruik van offshore schepen en grote schepen.

De Clubactiviteiten van Jachtclub Scheveningen, zoals de organisatie van zeil- en viswedstrijden vereisen niet alleen water maar ook een infrastructuur op het land. De herinrichting van de kade (Hellingweg) als parkeerterrein/evenemententerrein langs de Jachthaven, heeft tot nu toe niet geleid tot toestemming deze herinrichting te gebruiken waarvoor deze bedoeld was. De miscommunicatie tussen de beleidsmakers en handhavers van de gemeente is hiervan de oorzaak. De indicatieve behoefte van een parkeerterrein langs de Jachthaven heeft een capaciteit van 170 tot 238 parkeerplaatsen (o.b.v. Crow) Een en ander is vastgelegd in de “Notitie: parkeren rondom Jachthaven Scheveningen”, van 27 september 2017. Bij de oprichting van Jachtclub Scheveningen in 1973 (90 leden en 50 ligplaatsen) had de vereniging een eigen parkeerterrein met een capaciteit van 25 parkeerplaatsen. Anno 2019 heeft de vereniging 600 leden, 340 ligplaatsen en geen enkele parkeerplaats meer.

Watersport: Zeilcentrum

Het Topzeilcentrum is de basis voor de Olympische Zeilploeg, met een zeer hoogwaardig kennisniveau. Het zeilcentrum is echter geen commerciële organisatie en dit vereist de inzet van Gemeente en bedrijfsleven om deze functie op Scheveningen te behouden met name ook omdat de zeilsector een schitterend instrument is in kader van City Branding, wat weer meer bezoekers naar Scheveningen brengt en omdat een dergelijk boegbeeld andere (innovatieve) bedrijven uit de maritieme sector aantrekt.

Innovatieve bedrijven

In Den Haag is er een goed klimaat om innovatieve bedrijven te creëren en stimuleren.

Voorbeelden: Caballero fabriek, Yess Delft (krijgt vestiging gesponsord door Den Haag), Innovation Quarter (Regionale investeringsmaatschappij van Zuid-Holland, welke de grootste investeringsmaatschappij is van Nederland), Bedrijfsverzamelgebouw nabij Hollands Spoor en nog diverse andere initiatieven o.a. gerelateerd aan Haagse Hogeschool, en de Campus Den Haag als vestiging van Universiteit Leiden. Verbinding kan gezocht worden met het Central Innovation District waar een groot deel van de stedelijke economische groei gestalte krijgt en de moderne economie zich ontwikkelt. Technologie en Food zijn sectoren waarin spillovers tussen beide gebieden en sectoren kunnen ontstaan. Tenslotte is er voor de Haven een Stimuleringsprogramma innovatieve watersport/gerelateerde bedrijven.

Echter, veel lopende initiatieven b.v. de zeewierboerderij zijn nog in een pril stadium en het is onduidelijk wat dit in de toekomst kan opleveren en/of zij ruimte op de kade of in het water van de haven nodig hebben. Ondanks die onbekende factor, is het belangrijk dat er een globale schatting wordt gemaakt van toekomstige ruimte vraag, zodat in de ruimte reserveringen ook die (nog onbekende) activiteiten meegenomen kunnen worden. Het is onwenselijk dat als innovatieve start-ups tot wasdom zijn gekomen, vervolgens Scheveningen moeten verlaten omdat er onvoldoende ruimte in de haven is.

Overigens kan niet genoeg benadrukt worden dat niet alleen het Zeilcentrum en de nieuwe start-ups met innovatieve ideeën bezig zijn, ook de traditionele bedrijvigheid in visserij en offshore zijn sterk innovatief getuige de discussie rondom o.a. de pulsvisserij en elektrische vaartuigen die ingezet kunnen worden bij (onderhoud van) de windparken op zee. Nederland is van oudsher koploper in de ontwikkeling en het testen van nieuwe vistechieken, en daarbinnen zal de Scheveningse visserij een belangrijke rol blijven spelen. Dit is ook een ontwikkeling die gesteund wordt door de rederijen die in de haven actief zijn.

Ondersteunende diensten

Een haven kan niet functioneren zonder ondersteunende diensten, zoals sleepboten, de olieboot, het milieudepot en erkende bedrijven die specifieke kennis hebben van onderhoud en reparatie van schepen en scheepsonderdelen. Voor de aanwezigheid van die faciliterende diensten is een kritische massa nodig en daardoor zijn met name de gespecialiseerde onderhoudsbedrijven vaak niet meer op Scheveningen te vinden. Het is zaak de aanwezige bedrijven te faciliteren in hun activiteiten en met hen te verkennen hoe duurzame vestiging alhier bewerkstelligd kan worden.

Wonen

In het havengebied is een goede balans nodig tussen bedrijvigheid, wonen, cultuur en maritieme activiteiten, wat door het huidige College wordt onderschreven. Toen de eerste vastgoedprojecten in het havenkwartier van de grond kwamen, hebben de bedrijven hun zorg uitgesproken dat mogelijk de bedrijvigheid beperkt zou kunnen worden in haar activiteiten vanwege “overlast” voor de bewoners. Realiteit is dat die wens door de werkelijkheid is ingehaald en dat haven gerelateerde activiteiten almaar meer beperkt worden door de factor “wonen”, zoals de al eerder gememoreerde ervaringen van de offshore bedrijven in 2^e en 3^e haven en het mogelijk verdwijnen van de kust- en standwand visserij in de 2^e haven vanwege de voorgestelde bouw van een hotel.



Dat op termijn de traditionele bedrijvigheid dus kan verdwijnen is niet uit te sluiten. Dit schrikbeeld leeft niet alleen bij de bedrijven, maar ook bij de bewoners. Hoewel die laatste groep “overlast” kan ervaren, door de beroepsvisserij en offshore, vindt ook die groep dat de haven een haven moet blijven waar gewerkt wordt, vis verkocht en geveild wordt en onderhoudswerk op de kaden wordt uitgevoerd. Dat is juist de charme van de Scheveningse Haven waar ook de bewoners zich thuis voelen: een haven waaruit de beroepsvaart is verdwenen en alleen een “dode” zeilhaven overblijft, is voor menigeen een schrikbeeld.

Daar komt bij dat de oorspronkelijke bewoner zich niet meer herkent in de vele nieuwbouw projecten en zegt dat "Scheveningen is Scheveningen niet meer".

In relatie tot de vele vastgoedprojecten voor veelal duurere woningen, is er grote onvrede over het tekort aan betaalbare sociale woningbouw en voordat verdere nieuwe grootschalige vastgoed projecten aanbesteed kunnen worden, dient onderzocht hoe die projecten gecompenseerd kunnen worden door sociale woningbouw projecten.

Een deel van die bewoners verdienen hun brood in de haven en voelen zich in de steek gelaten, wat ook al tot uiting kwam tijdens onderstaande protestmars tegen het plan van een tram over de Westduinweg, dat geen rekening hield met de bestaande bewoners en bedrijven, zowel wat betreft huidige verkeersstromen als met een gewenste kortste OV verbinding naar Centraal Station of Holland Spoor.



Landzijdige Bereikbaarheid

Naast ruimte is de slechte bereikbaarheid van het Havenkwartier een belangrijke factor. Bereikbaarheid en ruimte waren ook precies die twee factoren waardoor de Norfolkline in 2005 Scheveningen verlaten heeft.

Er bestaat daarom bij velen de indruk dat zowel de visserij als de offshore op Scheveningen kwetsbare sectoren zijn, die als het vestigingsklimaat niet verbetert, op termijn kunnen verdwijnen, waarbij alleen Scheveningen Zeilhaven overblijft, hetgeen als ongewenst wordt beschouwd.

Volgens de Verkeersvisie 2017 kent de verkeersdrukte op Scheveningen de helft van het jaar normale dagen: de overige dagen zijn in 3 categorieën: druk, erg druk of zelfs extreem druk.

Dezelfde Verkeersvisie 2017 zegt dat naar verwachting het aantal bezoekers naar Scheveningen de komende jaren gaat toenemen van 14,5 naar 22 miljoen bezoekers per jaar.

Hierin is nog niet meegenomen de effecten door het groeiend aantal inwoners en de groeiende economie. Bedrijven én bewoners klagen al vele jaren over de slechte bereikbaarheid van het Havenkwartier en vrezen dat de bestaande verkeerssituatie alleen maar verder verslechterd,

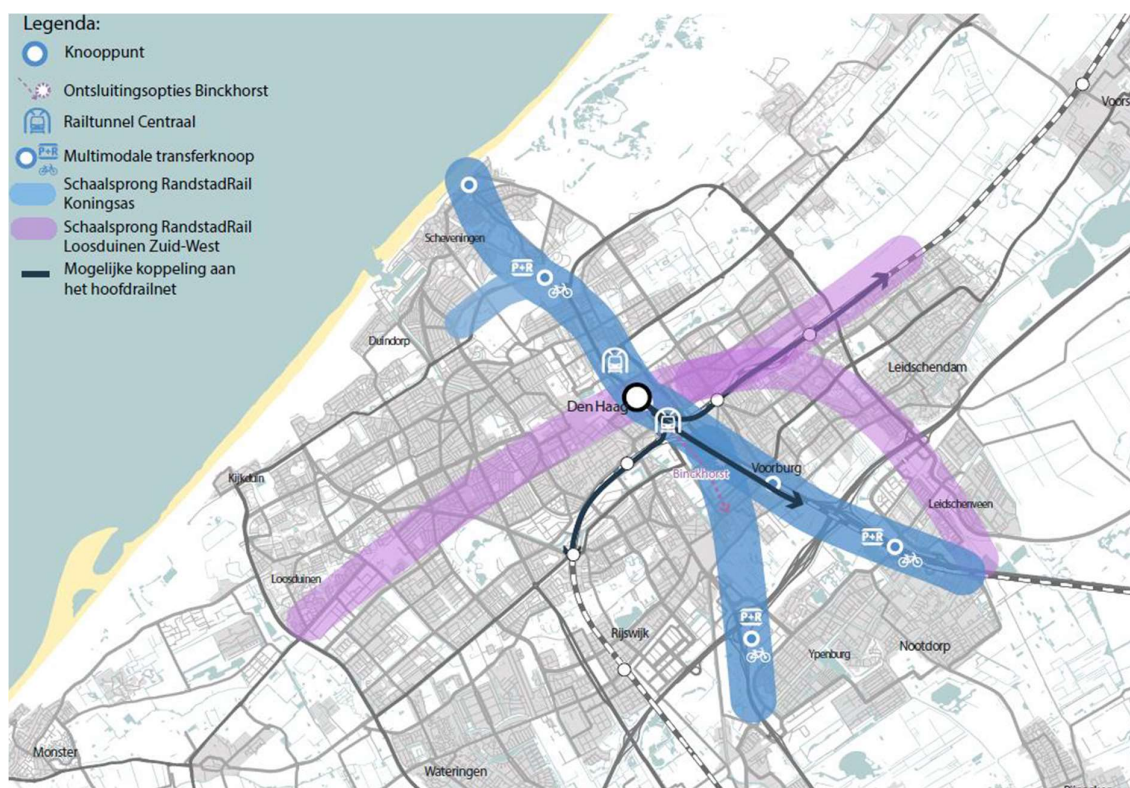
bijvoorbeeld door de vele zeilevenementen, die met alle trailers voldoende problemen hebben gegeven

De ontsluiting van het havenkwartier is ontoereikend en de Westduinweg is qua verkeersveiligheid een punt van zorg. Daar komt bij dat de Westduinweg de belangrijkste ontsluiting is van verkeer komende van de Boulevard en Bad. Er is door sommigen gesuggereerd, dat dit probleem in werkelijkheid minder groot is, omdat het beroepsverkeer van en naar de Visafslag al in de hele vroege ochtend plaatsvindt. Dat is maar ten dele waar, want veilingen lopen vaak door tot 10u in de ochtend en de vis komt binnen in pieken op donderdag en vrijdag als de kotters voor het weekend afmeren. Dit geldt overigens alleen voor de verse vis: voor de bevroren vis gaat de afvoer de gehele dag door en dat geldt ook voor de bevoorrading van grote winkels. Voor horeca langs haven en boulevard gelden venstertijden.

Openbaar vervoer (OV)

Ter verbetering van de bereikbaarheid zet het College in op de OV Schaalsprong, bestaande uit twee “deels ondergrondse” OV assen: evenwijdig aan en loodrecht op de kust met het Centraal Station in het centrum. Een positief en ambitieus project wat echter als nadeel heeft, dat vanwege de grootschaligheid de implementatie waarschijnlijk 15-20 jaar gaat duren.

De schaalsprong kan daarom in de verre toekomst een oplossing zijn voor de vele bezoekers naar Scheveningen Bad, maar is dat in veel mindere mate voor het Havenkwartier en nog veel minder voor het beroepsverkeer en zeker niet voor de komende 10 jaar.



Vervoer over de weg

Vanaf de centrale as Segbroeklaan, Johan de Wittlaan, Teldersweg (evenwijdig aan de kust) is de kust per auto of vrachtwagen bereikbaar via (i) Houtrustweg, (ii) Statenlaan, (iii) Scheveningseweg, (iv) Nieuwe Parklaan en (v) Alkemadelaan/Zwolse straat. De wegen (ii), (iii) en (iv) zijn zogenaamde

wijkontsluitingswegen, dus ongeschikt voor beroepsverkeer en vrachtwagens zijn niet gewenst op (v). Met andere woorden het tracé Houtrustweg/Westduinweg/Zeesluisweg is de enige ontsluiting voor de Haven, waarbij met name de Westduinweg bekend staat als gevaarlijk.



Afgezien van een nieuwe inrichting van enkele kruisingen, zijn geen plannen bekend, die de druk van het verkeer over de weg fundamenteel aanpakken en verbeteren. In de Mobiliteitsagenda van 2017 zegt het College dat in de huidige Modal Split (verdeling verkeersbewegingen van alle modaliteiten) het aandeel van de auto 47% is, wat moet worden teruggebracht tot 33% in 2040. Dit zou al een enorm succes zijn. Het is echter de vraag hoeveel verkeersbewegingen die in de praktijk zijn, gezien de groeiende bewonersaantallen, groeiende economie en de extra bezoekers naar Scheveningen en of die 33% in 2040 in absolute aantallen meer kunnen zijn dan de aantallen nu. De inpassing van nieuwe vervoersmiddelen (elektrische fiets, segway e.d.) behoefte ruimte, waarbij het aanbeveling verdient de beschikbare ruimte voor de (vracht) auto op de haven ontsluitingsroute in tact te laten.

Bereikbaarheidsplan

Voor een vitale haven en een duurzaam havenkwartier, waarin balans is voor wonen, werken en leven is het nodig te komen tot een *bereikbaarheidsplan*. Gemeente werkt aan de verbetering van enkele kruispunten, voortkomende uit de korte termijn Verkeersvisie van 2017. Dit is onvoldoende voor de midden en lange termijn. Bovendien gemeente prioriteert eerst veiligheid en daarna pas doorstroming. De indruk bestaat dat die aanpak de doorstroming verslechtert en daardoor ook de veiligheid.

Doelstemming moet zijn een optimale doorstroming, met als randvoorwaarde een goed veiligheid.

Naar één havenbedrijf

Naast de slechte bereikbaarheid, is het een veel gehoorde klacht van bedrijven, dat de gemeente geen kennis heeft van de haven en slecht aanspreekbaar is, wat leidt tot veel irritaties en miscommunicatie.

In het blad Den Haag Centraal van 15-11-2018 zegt de directeur van de visafslag (UFA) *“In andere havensteden heeft het Havenbedrijf het voor het zeggen, maar op Scheveningen lijken haven en haven gebonden bedrijvigheid vaak bijzaak. Woningbouw, recreatie en horeca dringen op. Kijk naar de voormalige Norfolkhaven, daar wordt ook alles vol gezet met huizen. Typerend is dat de verdere ontwikkeling van het Noordelijk havenhoofd nu begonnen is met de bouw van een hotel. Begrijp me goed, dat hotel is prima, maar ik zeg: denk ook echt aan het belang van een sterke viscluster”*

In het verleden was in de haven een afdeling Markt&Haven Wezen, welke goed aanspreekbaar was en snel kon handelen en beslissen. Veel ambtenaren zijn overgeplaatst naar het Stadhuis en de overgebleven Havenmeester heeft slechts zeggenschap over het water. Een visser die zijn netten over de kade uit wil leggen of onderhoud wil plegen, moet nu toestemming vragen in het Stadhuis. Dit is een ongewenste en onwerkbare situatie.

Van oorsprong waren de meeste havens aan de Nederlandse kust, “ambtelijke organisaties”. Door de behoefte aan meer professionaliteit zijn de meeste havens verzelfstandigd, en dat geldt niet alleen voor de grote havens Amsterdam en Rotterdam, maar ook voor een kleinere haven zoals Harlingen welke in 2017 is verzelfstandigd.

Er zijn verschillende modellen denkbaar bij verzelfstandiging. Simpelweg gaat het hoofdzakelijk om een juridische en een economische invalshoek. Juridisch gezien kan havenbedrijf intern of extern verzelfstandigd worden, waarbij er respectievelijk sprake is van een integrale interne dienst, een verzelfstandigde dienst ofwel een volledig zelfstandig rechtspersoon (in de vorm van bijvoorbeeld een bv of nv). Economisch gezien kan het eigendom in handen blijven van de overheid (overheden) of (deels) worden verkocht. In vrijwel alle gevallen van verzelfstandiging van havenbedrijven in Nederland zijn de aandelen van het havenbedrijf nog steeds in handen van lokale en rijksoverheden. De voordelen van deze variant zijn dat er met het management van een zelfstandig havenbedrijf prestatieafspraken kunnen worden gemaakt. Verder kunnen problemen in en rond de haven integraal worden aangepakt en ontstaat er met een goede verdeling van verantwoordelijkheden, budgetten en bevoegdheden een geheel andere dynamiek met de juiste prikkels voor het management en de stakeholders die in Scheveningen nu wordt gemist en die essentieel is om de havensector te laten groeien.

Van origine verdient een Havenbedrijf geld met het uitgeven van gronden en havengelden. In Scheveningen valt niet veel grond meer uit te geven, en de financiële onderbouwing van de nieuwe onderneming zal uitdagend zijn, desondanks is het belangrijk dat de haalbaarheid wordt onderzocht, waarbij in eerste instantie zou kunnen worden gekeken naar een Verzelfstandigde Dienst als opmaat naar een Havenbedrijf.

PARTIJEN BESLUITEN DAT;

1) Bestaansrecht economische sectoren

- a) Partijen erkennen het bestaansrecht van de huidige aanwezige economische activiteiten en zien potentieel voor verdere uitbreiding met als primaire doelstelling het creëren van economische toegevoegde waarde in de vorm van meer werkgelegenheid in zowel het bestaande bedrijfssegment, het segment kenniswerkers in het zeilcentrum en innovatieve bedrijven als in het segment verwerking van vis en technische ondersteuning in de offshore.
- b) Scheveningen en de visserij vormen een duurzaam partnerschap met vele stakeholders, zoals de verse visbedrijven samen met de grote rederijen, de visafslag, toeleveringsbedrijven, onderhoudsbedrijven, offshorebedrijven en rokerijen. Deze “keten infrastructuur” dient in stand te worden gehouden.
- c) Ook voor de staandwandvisserij blijft Scheveningen een ideale aanlandplek. In de 2^e Haven dient deze visserij dan ook geacommodeerd te blijven door de het gebruik van kade en bedrijfsruimte die in aanbouw is op de Dr. Lelykade hiervoor geschikt te maken.
- d) Partijen stellen vast dat de huidige beschikbare kadelengte en kaderuimte krimpt door de oprukkende vastgoed projecten en evenementen, terwijl voldoende ruimte een essentiële voorwaarde voor succesvolle haven is. In dat opzicht kunnen de huidige 2^e en 3^e haven voor de beroepsvaart al als verloren worden beschouwd en wordt er in de 1^e haven ‘geknabbeld’ aan het industriegebied achter de visafslag.
- e) Om de huidige negatieve tendensen te keren is een minimaal scenario dat de 1^e Haven een volledige industriebestemming behoudt en onderzocht wordt welke mogelijkheden er zijn om delen van de derde haven, met inbegrip van beperkende regelgeving, een dito bestemming te geven.
- f) Op basis van de ambities van de huidige rederijen en om de sector toekomstbestendig te maken zou voor uitbreiding van de benodigde ruimte voor zowel visserij als offshore een buitengaatse uitbreiding een mogelijke oplossing kunnen zijn. Zo’n plan is jaren geleden eerder besproken en toen was er onvoldoende draagvlak. Nu er ook nagedacht moet worden over een ruimte reservering voor de toekomstige zeewering is er aanleiding om de sociaaleconomische haalbaarheid van een buitengaatse haven opnieuw te onderzoeken.

2) Stappen t.b.v. het versterken van de economische functie van de haven

- a) Gemeente initieert een extern haalbaarheidsonderzoek naar uitbreidingsmogelijkheden van visserij, offshore, zeil/jacht en maritiem-gerelateerde innovatie activiteiten op Scheveningen op basis van drie scenario’s;
 - i) NUL SCENARIO. Geen uitbreiding: handhaven status-quo.
 - ii) MINIMUM SCENARIO. Optimale uitbreiding binnen bestaande haven areaal, door optimalisering en aanpassingswerken, een heroverweging van het huidige bestemmingsplan rondom de haven inclusief de geluidscontouren. De Adriaan Maaskade blijft gewaarborgd voor bedrijfsmatige en haven gerelateerde activiteiten.
 - iii) MAXIMUM SCENARIO. Optimale uitbreiding in relatie tot de toekomstige zeewering, waarin opgenomen een ruimte reservering voor een buitengaatse uitbreiding.
- b) Basis voor het onderzoek is een vast te stellen Programma van Eisen bestaande uit;
 - i) Optimale randvoorwaarden om visserij, handel en verwerking op de lange termijn op Scheveningen veilig te stellen en economisch haalbaar te houden
 - ii) Optimale randvoorwaarden om de offshore industrie op de lange termijn op Scheveningen veilig te stellen en economisch haalbaar te houden.
 - iii) Optimale randvoorwaarden om Scheveningen als zeil/jachthaven te laten functioneren
 - iv) Benodigde ruimte reserveringen voor bestaande en toekomstige (innovatieve) bedrijven.

- v) Output: alternatieven, kosten, effecten, kosten-baten analyses en multi-criteria analyse op basis waarvan een voorkeursalternatief/scenario kan worden vastgesteld.
- c) Als onderdeel van bovengenoemde externe haalbaarheidsonderzoek wordt meegenomen een verkeersplan ter verbetering van de leefbaarheid en bereikbaarheid van het Havenkwartier inclusief verkeersprognoses, knelpunten, oplossingen, planning voor de drie Haven Scenario's.
- d) Gemeente initieert een plan voor sociale woningbouw als compensatie voor de vele dure koopwoningen.
- e) Gemeente initieert een extern haalbaarheidsonderzoek voor een nieuw op te richten Verzelfstandigde Dienst of Havenbedrijf: financiële onderbouwing, afbakening concessiegebied, zeggenschap, bevoegdheden en verantwoordelijkheden, waaronder coördinatie met het Evenementenbureau.

3) Jachtclub Scheveningen

- a) Voor het parkeerprobleem is een structurele oplossing dringend gewenst en dient onderdeel te zijn van het ruimtelijke ordeningsvraagstuk in het havengebied en meegenomen te worden in de onderzoeken naar de drie scenario's.

4) Duurzaamheid

- a) Partijen erkennen het belang van duurzaamheid, waaronder energietransitie. Echter dit convenant gaat primair over de vraag hoe wonen en werken gecombineerd kunnen blijven binnen het Havenkwartier en hoe de haven (economisch) toekomstbestendig kan blijven. Duurzaamheid is daarom een randvoorwaarde i.p.v. een doelstelling binnen dit Convenant. Derhalve worden afspraken t.a.v. naar duurzame energie als Geothermie of het opzetten van een energie coöperatie in een ander kader besloten.

5) Overige besluiten

- a) Partijen zijn het eens dat aangaande de huidige geluidsnormen de status quo gehandhaafd blijft en dat geen verdere verscherpingen plaatsvinden.
- b) Zolang de uit te voeren studies onder 2) hierboven niet beschikbaar zijn, is er een moratorium op het aanbesteden van nieuwe vastgoedprojecten en de introductie van een nieuwe Havenverordening inclusief verdere wijzigingen van milieunormen. Dit moratorium geldt niet voor visserij- en haven gebonden bedrijvigheid
- c) Plannen voor een toeristische en/of culturele trekker aan de zeezijde van het Noordelijk havenhoofd blijven "op de plank" totdat op basis van voorgaande studies besluiten zijn genomen over de toekomst van de haven.
- d) Gemeente enerzijds en BSH en BOH anderzijds benoemen ieder een projectcoördinator die gezamenlijk toezien op de voortgang van het proces en zorgen voor een goede afstemming met de achterban.
- e) De volgende planning wordt in acht genomen: de twee studies zijn uiterlijk beschikbaar in het eerste kwartaal van 2020 en eventuele besluiten over de toekomst van Scheveningen Haven worden uiterlijk genomen in het 2^e kwartaal van 2020.

WAS GETEKEND

Naam	Organisatie	Functie	Handtekening
Richard de Mos	Gemeente Den Haag	Wethouder Economie en Toerisme	
Boudewijn Revis	Gemeente Den Haag	Wethouder Stadsontwikkeling, de Kust Gezond en stadsdeel Scheveningen	
Michel de Graaf	Belangenvereniging Schevenings Havengebied	Voorzitter	
Teun van Dijk	Bewonersorganisatie Havenkwartier	Voorzitter	