



Den Haag

Havenconvenant

17 juli 2020

Een werkbare en leefbare Haven



Een werkbare en leefbare Haven

Dit convenant is overeengekomen op 17 juli 2020 te Scheveningen tussen;

1. Het college van B&W van Den Haag, hierin vertegenwoordigd door de wethouder:
 - Boudewijn Revis (Financiën en Stadsontwikkeling),
noemende "Gemeente"

en
2. Bedrijven en bewoners van het Havenkwartier, hierin vertegenwoordigd door:
 - Gerrit de Ruiter, bestuurslid van Belangenvereniging Schevenings Havengebied (BSH)
en;
 - Teun van Dijk, voorzitter van Bewonersorganisatie Havenkwartier (BOH),
tezamen noemende "Bewoners en bedrijven".

tezamen noemende "Partijen",

OVERWEGENDE DAT;

1. Burgermeester en wethouders van de gemeente Den Haag, de ondernemers, de vertegenwoordigers van bewoners en de vastgoedontwikkelaars van Scheveningen haven gezamenlijk de economische kansen van het havengebied zoveel mogelijk willen benutten en de leefbaarheid in en rondom de haven willen garanderen.
2. In het coalitieakkoord 2019-2022 staat omschreven:
"Wij stimuleren de verdere ontwikkeling van de Scheveningse haven als vestigingslocatie voor offshore dienstverlening en visserij. Bestaande bedrijven die willen uitbreiden steunen we. Ook stimuleren we de ontwikkeling van de Scheveningse haven tot een succesvolle broedplaats van innovatieve bedrijven die een link met de zee hebben." en de betreffende wethouder tijdens de plenaire bijeenkomst op 17 april 2019 heeft bevestigd dat de maritieme bedrijvigheid in de Scheveningse Haven behouden moet blijven.
3. De bedrijven in het havengebied grote zorgen hebben dat de vastgoedprojecten in de toekomst een belemmering zullen zijn voor een optimale bedrijfsvoering.
4. Onder bewoners grote onrust bestaat over de vele vrije sector vastgoedplannen, die het karakter van de wijken ingrijpend hebben veranderd en nog verder veranderen. Er behoefte is aan betaalbare woningen in en rondom de haven.
5. Er in toenemende mate economische activiteiten op de Noordzee plaatsvinden, waarvan de stad en regio economisch kunnen profiteren middels de centraal gelegen haven en de directe onbelemmerde toegang tot de Noordzee.
6. Bedrijven van mening zijn dat de haven niet meer voldoet aan de huidige eisen. Een goede en efficiënte haven bestaat volgens hen uit:
 - a. Een veilige nautische ingang die naar behoren functioneert, maar beperkingen kent ten aanzien van schepen met een lengte van meer dan 125 meter en/of een diepgang van meer dan 7.5 meter".

- b. Kaden om aan te leggen en waar de passende werkzaamheden kunnen plaatsvinden en waar bedrijfsruimten goed bereikbaar zijn met ruimte voor de volgende gebruikers:
 - i. De visserij als belangrijkste economische gebruiker van de haven.
 - ii. De sector offshore dienstverlening als kansrijke groeisector.
 - iii. Maritieme innovatieve activiteiten via start-up's die kunnen groeien tot succesvolle bedrijven, waar dan t.z.t. meer ruimte voor nodig is.
 - iv. De watersport met de jachthaven en het topzeilcentrum die meer ruimte nodig heeft en waaromheen ook steeds meer bedrijfsmatige activiteiten ontstaan.
 - v. Grootschalige, sector- en maritiem gebonden (publiek)evenementen in de haven.
 - vi. Passagiersschepen die incidenteel gebruik maken van de faciliteiten van Scheveningen.
 - c. Een goede ontsluiting naar het achterland. De ontsluiting van de haven via Westduinweg en Houtrustweg is volgens de bedrijven onvoldoende en maakt de bereikbaarheid voor bedrijven, bewoners en bezoekers kwetsbaar. Zeker aangezien de overgrote meerderheid van de verhandelde vis over de weg wordt aan- en afgevoerd.
7. Bedrijven van mening zijn dat het havengebied door de gemeente onvoldoende wordt aangestuurd en dat een betere aansturing een absolute vereiste is om de haven efficiënt te kunnen managen en besturen tegen ongewenste ontwikkelingen.
 8. Er behalve gesprekken over dit Convenant Scheveningen Haven er door de gemeente Den Haag een nieuwe Havenverordening wordt vastgesteld. Deze twee kunnen niet los van elkaar worden gezien en worden op elkaar afgestemd.
 9. De Gemeente een begrippenlijst, een afbakening van het plangebied en een overzicht van het gebruik van de kades heeft opgesteld. Deze zijn te vinden in bijlage A en B.
 10. Bedrijven (BSH) en bewoners (BOH) hun analyse over het functioneren van de haven hebben beschreven in bijlage C.

PARTIJEN BESLUITEN;

1) Dat de basis voor het convenant bestaat uit:

- a) De tafel gesprekken zoals die gevoerd zijn tussen Partijen in de periode november 2018 tot en met april 2019;
- b) Het overzicht van de bestaande situatie zoals vastgelegd door de gemeente in Bijlage A en B, waarin opgenomen:
 - i) Een kaart die de grens van het gebied aangeeft. Dit convenant beperkt zich tot het aangegeven gebied.
 - ii) Een overzicht van welke activiteiten wel/niet per kade mogelijk zijn.
- c) De analyse van de bestaande situatie zoals gezien door BSH en BOH in Bijlage C.
- d) De besluitenlijst die binnen dit convenant leidend is.
- e) Vigerende wetgeving, en de geldende geluid- en milieuzones.
- f) Een voorbehoud van politieke besluitvorming en instemming van de gemeenteraad in voorkomende gevallen over de in het convenant opgenomen uitwerkingen.

2) Dat het bestaansrecht van economische sectoren een primair doel is

- a) Partijen erkennen het bestaansrecht van de huidige aanwezige haven gebonden 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 de bestaande bedrijfssegmenten (m.n. visserij, watersport, tenderservices), het groeiende segment haven gebonden kenniswerkers in innovatieve bedrijven als verdere diversificatie van werkgelegenheid in het segment verwerking van vis en technische ondersteuning in de offshore (m.n. offshore windparken).
- 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. Het is de inzet om deze “keten infrastructuur” op Scheveningen in stand te houden.
- c) Voor de staandwantvissers blijft Scheveningen een ideale aanlandplek. In de 2^e Haven kan kleinschalige visserij gebruik gaan maken van de betaalbare bedrijfsruimte die in aanbouw is op de Dr. Lelykade. Steigers, kades en bedrijfsruimte zullen hiervoor geschikt gemaakt worden.
- d) Voor de eerste haven is het gezoneerde industriegebied, dat is opgenomen in het huidige bestemmingsplan, het uitgangspunt voor de verdere haven gebonden ontwikkeling van het gebied. Partijen zullen onderzoeken of het mogelijk en zinvol is om aanpassingen te doen, bezien vanuit enerzijds het economische ontwikkelingspotentieel van het gebied en anderzijds de belangen van de zittende bedrijven en bewoners.
- e) 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. 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.

3) Onderzoek te doen naar ontwikkelingsscenario's voor de fysieke infrastructuur

- a) De gemeente initieert een extern haalbaarheidsonderzoek naar uitbreidingsmogelijkheden tot 2040 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. De huidige bedrijfsruimten, inclusief de kades blijven gewaarborgd voor bedrijfsmatige en haven gerelateerde activiteiten. Dit geldt expliciet ook voor de Adriaan Maaskade.
 - ii) SCENARIO EEN. Optimale uitbreiding binnen bestaande haven areaal, door optimalisering en aanpassingswerken, uitgaande van het huidige bestemmingsplan rondom de haven inclusief de daarbij horende geluidscontouren. Aandacht is er onder meer voor:
 - De locatie tussen Vastint en de Viermaster aan de Dr. Lelykade, waar in het bestemmingsplan ruimte is voor bedrijven Hier is de intentie ruimte voor activiteiten op de kade te maken. Deze activiteiten zullen de optimale bedrijfsvoering van de nabij gelegen bedrijven op geen enkele wijze beperken, hinderen en/of schaden. De locatie aan de zuidzijde van het havenhoofd, waar in het bestemmingsplan ruimte is voor een 5* hotel . Hier is de intentie, net als eerdere verbindingen over de Havenmond en de Pijp, deze uit het bestemmingsplan te halen.
 - Kleinschalige opslagmogelijkheid van containers met vis t.b.v. vervoer over zee.
 - iii) SCENARIO TWEE. Onderdeel van scenario twee zijn de toekomstige ontwikkelingen van de zeewering en de mogelijkheid om de zeewering zoveel mogelijk richting zee te leggen. Onderdelen van de verkenning van dit scenario kunnen zijn de aan- en afvoer van verkeer ondergronds te laten verlopen, een flexibele kering bij de huidige havenmond en de

aanleg van een buitengaats kade, die mogelijk ook door derden gebruikt kan worden. Reddingsdiensten moeten in geval van sluiting van de kering altijd kunnen blijven uitvaren.

- b) In het haalbaarheidsonderzoek en de ontwikkelingsscenario's wordt gekeken naar de lange termijn tot 2040. Op basis hiervan wordt een financieerbaar fase I Ontwikkelingsplan opgesteld, welke in de eerste 10 jaar gerealiseerd zou moeten worden.
- c) Op basis van het ontwikkelingsplan worden ruimtereserveringen, inclusief een reservering voor de toekomstige zeewering, opgenomen in het nieuwe Bestemmingsplan 2024.
- d) Als integraal onderdeel van bovengenoemde externe haalbaarheidsonderzoek wordt meegenomen de verbetering van de leefbaarheid en bereikbaarheid van het Havenkwartier. Een uitgangspunt voor het onderzoek is het uitvoeringsprogramma van de Verkeersvisie Scheveningen 2025 en de ambitie voor de mobiliteitstransitie. Verder worden de verkeersprognoses behorende bij het vastgestelde Bestemmingsplan 2014 meegenomen.
- e) Eventuele wijzigingen voortvloeiend uit de drie scenario's worden opgenomen in het volgende bestemmingsplan.

4) Ruimtelijke-fysieke randvoorwaarden voor de ontwikkelingsscenario's te benoemen

- a) Basis voor de ontwikkelingsscenario's is:
 - 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 dienstverlening 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 maritieme, haven gebonden (innovatieve) bedrijven.
 - v) Output: alternatieven, kosten, effecten, kosten-baten analyses en multi-criteria analyse op basis waarvan een ontwikkelingsplan kan worden opgesteld.
- b) Bij het (her)ontwikkelen van gebieden binnen Scheveningen Haven zal er gekeken worden vanuit de ogen van de gebruikers van de haven. De kades zijn er primair om maritieme activiteiten te faciliteren.
- c) De Adriaan Maaskade zal op het water gewaarborgd blijven als ligplaats voor schepen én op het land voor bedrijfsmatige en haven gerelateerde activiteiten.
- d) De ruimte tussen Vastint ontwikkeling en de Viermaster blijft vooralsnog onbebouwd, waarbij die ruimte beschikbaar blijft voor de kleinschalige visserij, als (overloop) voor parkeren en voor evenementen.
- e) Er zal een ontwerp opgesteld worden voor de herinrichting van de landzijde van de Dr. Lelykade.
- f) Als onderdeel van het verbeteren van de bereikbaarheid wordt meegenomen;
 - i) In een havengebied komen relatief vaak transporten voor met afwijkende lengtes en dieptes. In de haven bij de herinrichting wordt rekening gehouden met lange transporten van trailers voor zeilboten.
 - ii) De bereikbaarheid van de haven en de veiligheid in de haven voor bezoekers en toeleveranciers moet verbeterd worden. Hiervoor zullen verschillende verbeteringen onderzocht en doorgevoerd worden: de mogelijkheden van een Park&Ride locatie, de mogelijkheden van (meer) E-bussen, een parkeerverwijssysteem en het afsluitbaar maken van de eerste haven voor autoverkeer (behalve bestemmingsverkeer).

5) Randvoorwaarden vastgoed en woningbouw voor de ontwikkelingsscenario's te benoemen

- a) Gezamenlijk zullen ontwikkelaar, ondernemers en gemeente, op de locatie van het huidige Zuiderstrandtheater, een variant verkennen om meer bedrijfsruimten voor (haven gerelateerde) activiteiten te realiseren. Dit in aanvulling van de bestaande overeenkomst van de ontwikkelaar en de gemeente. De variant wordt getoetst op praktische, juridische en financiële haalbaarheid. Partijen zullen zich inzetten hier vooraf afspraken te maken over de afzetbaarheid van de bedrijfsruimten.
- b) Gemeente hanteert het principe dat bij ruimtelijke ontwikkelingen binnen het havengebied met woningbouw 30% daarvan in de sociale sector wordt gerealiseerd.
- c) Er komt een inventarisatie naar gerealiseerde sociale woningbouw in het afgebakende havengebied in de periode tussen 1998 en nu. Kanttekening is dat er in de haven weinig ruimte is voor nieuwe woningbouw, maar dat ook in omgeving plannen worden gerealiseerd met sociale woningbouw, zoals aan de Plesmanweg (vml ministerie V&W) en Sportlaan (vml Rode Kruisziekenhuis).
- d) Er komt een onderzoek naar de mogelijkheden om bij de verkoop van nieuwe woningen duidelijk te maken dat men in een havengebied woont, wat overlast met zich mee kan brengen.

6) Onderzoek te doen naar een optimale aansturing van de organisatie van binnen het plangebied.

- a. Als uitwerking van het Havenconvenant zal een extern onderzoek worden gestart met als vraagstelling hoe de aansturing beter, effectiever en helderder kan worden gemaakt. Een goede aansturing (waarbij ook de verantwoordelijkheden en bevoegdheden duidelijk zijn geregeld) is een vereiste om het havengebied efficiënt te kunnen managen.
- b. Primaire doelstelling is een optimalisatie van het dagelijkse beheer in en binnen het afgebakende gebied. Hierbij wordt de haven en de omgeving integraal gezien en worden besluiten beargumenteerd vanuit het functioneren van de haven.

7) Evenementen goed met elkaar af te stemmen

- a) Grootschalige (publieks-)evenementen in de haven dienen haven gebonden te zijn dan wel een maritiem karakter te hebben, dan wel haven gebonden bedrijvigheid niet in de weg te staan.
- b) Een up-to-date evenementenkalender Scheveningen Haven te maken en de coördinatie en communicatie over evenementen zodanig op te zetten dat partijen hierop kunnen inspelen;
- c) Aan de hand van een locatieprofiel voor Scheveningen Haven wordt o.a. aangegeven onder welke voorwaarden er evenementen georganiseerd kunnen worden en welke voorzieningen er zijn.
- d) De coördinatie en communicatie over evenementen zodanig op te zetten dat ondernemers hierop kunnen inspelen, waar mogelijk economisch van profiteren en overlast beperkt blijft.
- e) Bij het gebruik van de havens voor grote evenementen waarbij beperkingen gelden voor het reguliere gebruik, vindt vooraf overleg plaats met de vaste gebruikers van de haven.

8) Duurzaamheid te stimuleren


- a) Samen actief te bevorderen dat walstroom overal in de haven beschikbaar komt en wordt gebruikt. De mogelijkheid bieden voor verschillende varianten van walstroom aan te bieden. Bv. 230V voor kleinere schepen.
- b) Het stimuleren van een innovatieve en duurzame havenontwikkeling die technisch, ecologisch en economisch perspectief biedt en als testlocatie (en als voorbeeld) dient voor andere havens.
- c) Gezamenlijk wordt ingezet op een nog op te stellen energieplan voor Scheveningen Haven.

- d) Duurzaam energiegebruik te stimuleren bij het ontwikkelen van het voormalige Norfolkterrein.
- e) Op basis van een bewonersinitiatief is het de insteek op de openbare ruimte rond de 2^e haven te vergroenen.

9) Verder te besluiten dat

- a) Besluiten over nieuwe gebiedsontwikkelingen worden opgehouden tot de onderzoeken zijn afgerond en besluiten over de toekomstige inrichting van het Havengebied zijn genomen.
- b) Uitgangspunt voor de verdere ontwikkelingen in Scheveningen Haven het nu geldende bestemmingsplan is.
- c) Lopende ontwikkelingen die hun basis vinden in bestaande contracten of genomen besluiten van het college van B&W of de gemeenteraad, niet ter discussie staan voor de gemeente.
- d) Gemeente enerzijds en BSH en BOH anderzijds ieder een projectcoördinator benoemen die vervolgens gezamenlijk toezien op de voortgang van het proces en zorgen voor een goede afstemming met de achterban.
- e) Er wordt gestreefd om de aangekondigde onderzoeken af te ronden een jaar na ondertekening van het convenant.

WAS GETEKEND

Naam	Organisatie	Functie	Handtekening
Boudewijn Revis	Gemeente Den Haag	Wethouder Stadsontwikkeling, Wonen en Scheveningen	
Gerrit de Ruiter	Belangenvereniging Schevenings Havengebied	Bestuurslid	
Teun van Dijk	Bewonersorganisatie Havenkwartier	Voorzitter	

BIJLAGE A

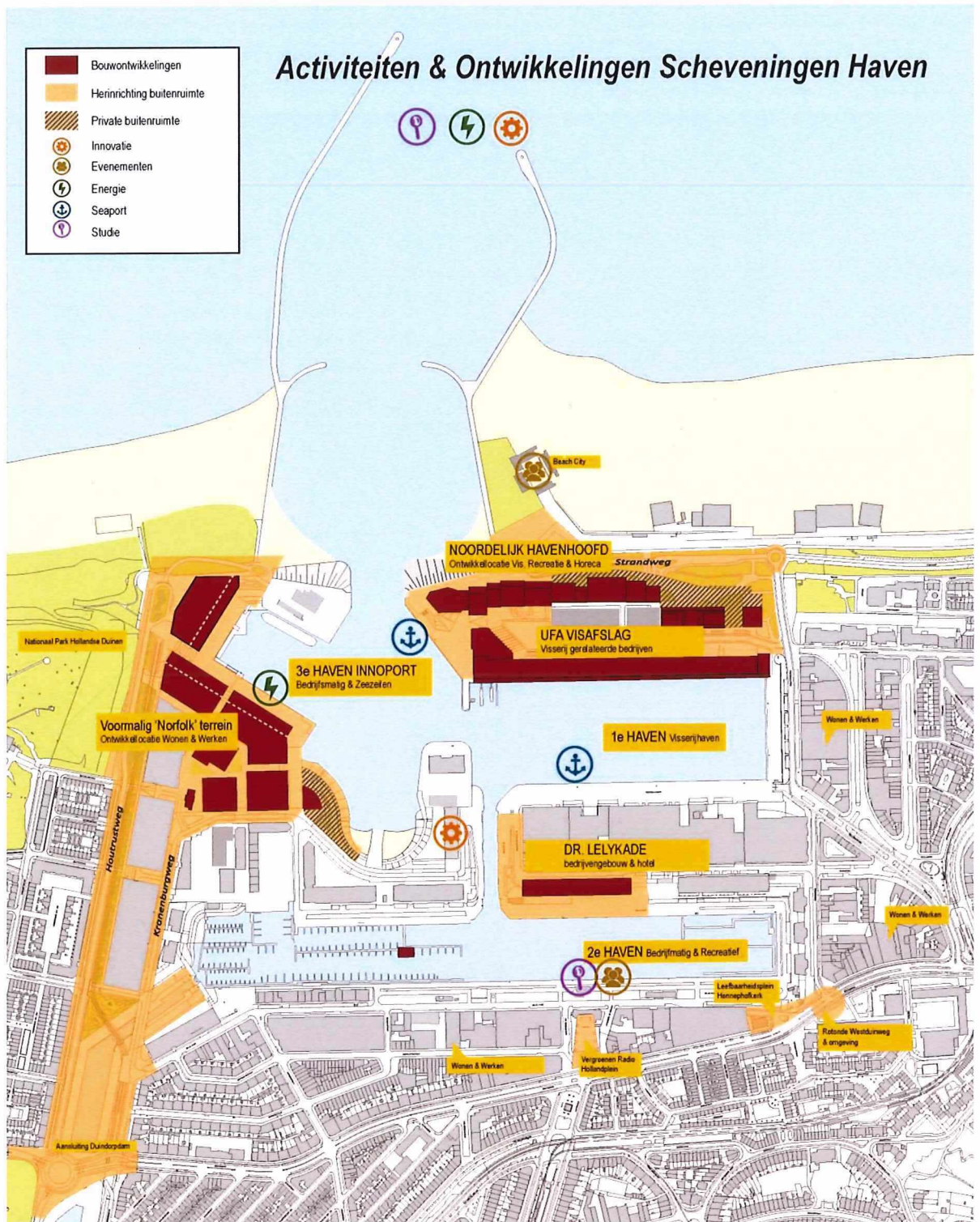
Begrippenlijst, plangebied en activiteiten en ontwikkelingen

(Opgesteld onder redactie van de gemeente Den Haag)

Begrippenlijst

- **Externe veiligheid:** hierbij gaat het om de risico's voor mens en milieu bij gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen.
- **Gebruikers van de haven:** onder de gebruikers van de haven worden in principe iedereen met een schip in de haven gerekend en iedereen die gebruik maakt van de kades. De rederijen en de Jachtclub zijn grootgebruikers.
- **Havengebied:** het havengebied waarover in dit convenant gesproken wordt is afgebakend op de foto bijgevoegd in dit convenant. Dit convenant beperkt zich uitsluitend tot dit afgebakende gebied.
- **Haven-gerelateerde (c.q. maritieme) activiteiten:** betreft producten en diensten van bedrijven, overheden en kennisinstellingen die gericht zijn op, of waarbij gebruik gemaakt wordt van de haven en de Noordzee (voor bv. productie, transport, overslag, onderzoek). Hieronder kan onderscheid worden gemaakt tussen direct en indirect haven-gerelateerd. Direct: maritieme activiteiten op het water/schepen. Indirect: heeft activiteiten in de haven (onderdeel van de clusters – zie hieronder), maar heeft geen 'bootje'.
Onder de clusters worden verstaan:
 - o Visserij en visverwerking; voor het visserijcluster is de visserij zelf haven gebonden, maar de visverwerking, vis(groot)handel niet.
 - o De visafslag; hoort bij vishandel, maar is wel haven gebonden, want vormt tevens de overslagplek van het schip naar de wal (ondanks dat een fors deel over de weg wordt aangevoerd).
 - o Offshore
 - o Scheepswerkzaamheden; scheepsreparatie is belangrijk voor het cluster en leveranciers van materieel ook.
 - o Watergebonden recreatie (zeil en roeien)
 - o Watergebonden evenementen en vis-gebonden horeca; indirecte economische betekenis van de visserij, zoals Vlaggetjesdag, VISSCH en Muzee, een attractie (zoals eerder FISH) en visrestaurants.
 - o Watergebonden innovatie
 - o Watergebonden (top)sportNiet hieronder verstaan:
 - o Overige horeca
 - o Markt (vis/vers)
 - o Toerisme
- **Plangebied:** zie Havengebied.

Activiteiten en Ontwikkelingen



Scheveningen Haven

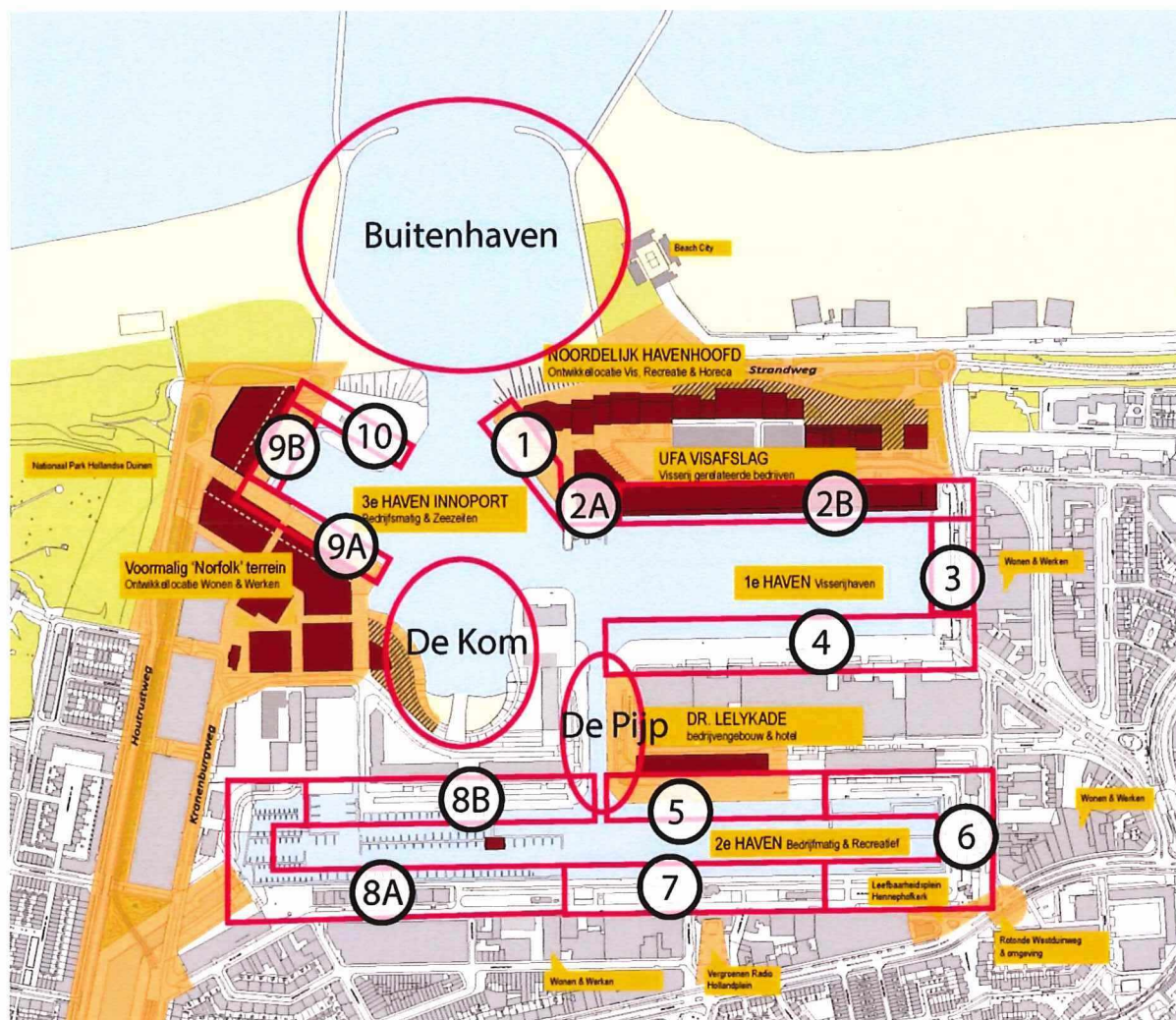
Overzicht activiteiten en ontwikkelingen
versie januari 2019

Projectontwikkeling	
Norfolkterrein	Blok 4 (a,b,d). Ontwikkelaar: De Zuid C.V. (samenwerking MRP-D en Vorm Ontwikkeling). Programma: 211 woningen; 2.305 m2 bedrijfsruimte (waarvan 1.255 m2 hoog); 875 m2 horeca; 234 parkeerplaatsen. Planning: blok 4a start bouw voorjaar 2019.
	Blok 3 (Zuiderstrandtheater). Ontwikkelaar: De Zuid C.V. (samenwerking MRP-D en Vorm Ontwikkeling). Programma: 94 woningen; 1.515 m2 bedrijfsruimte (waarvan 785 m2 hoog); parkeerplaatsen tbv bedrijfsruimte, bezoekers en strandbezoek. Planning: start na zomer 2021
	Blok Zeezicht. Ontwikkelaar: Stebru. Programma: 44 woningen; 370 m2 commerciële ruimte; 51 parkeerplaatsen. Planning: start bouw voorjaar 2019.
	Sluiswachterhuisje. Ontwikkelaar: La Liguria. Programma: horeca; kantoorruimte. Planning: start na zomer 2019
	Houtrustweg herinrichting. Verbreden en ophogen van Houtrustweg tussen Pluvisstraat en Zuiderstrandtheater. Planning: start zomer 2019.
	Hellingkade. Vernieuwing en uitbreiding kadewand 3e haven. Kadewand wordt gedeeltelijk verlaagd tot 3,5 m NAP om gebruik voor maritieme bedrijvigheid beter mogelijk te maken. Planning: start 2020.
	Aansluiting Houtrustweg/Duindorpdam. Studie naar de aansluiting van de Houtrustweg op de Duindorpdam. Planning: start studie zomer 2019.
Noordelijk Havenhoofd	Intelhotel. Ontwikkelaar: VolkerWessels Vastgoed. Programma: hotel met ca 207 kamers. Planning: bouw gestart, gereed 2020.
	3x VIS. Ontwikkelaar: VolkerWessels Vastgoed. Programma: nieuwe bedrijfshallen.
	Parkeergarage. Ontwikkelaar: VolkerWessels Vastgoed. Programma: parkeervoorziening van 950 pp.
UFA	De visafslag vormt als marktplaats het hart van het viscluster op het Noordelijk Havenhoofd (NHH). Naast het versterken van het viscluster, moet de herontwikkeling van het NHH ruimte bieden aan de groeiambities van de aanwezige bedrijven, het aantrekken van nieuwe ondernemers, goed voor meer werkgelegenheid en een sterkere concurrentiepositie in een veranderende markt
Dr. Lelykade	Bedrijvengedebouw Dr. Lelykade. Ontwikkelaar: Vastint Hospitality B.V. Programma: 3.600 m2 bedrijfsruimte (maritiem bedrijfsverzamelgebouw); 5.350 m2 hotel (144 kamers); 82 parkeerplaatsen. Planning: start bouw 2019.
	Herinrichting Dr. Lelykade rond bedrijvengedebouw. Herinrichting om maritiem gebruik mogelijk te maken.
Rotonde Westduinweg - Schokkerweg	Herinrichting van de kruising Westduinweg-Schokkerweg, zodat een directe aansluiting ontstaat van de hellingbaan Dr. Lelykade op de Westduinweg. Planning: start eind 2019
Leefbaarheidsplein Radio Hollandplein	Herinrichting is gereed. Uitwerking met bomen volgt nog in afstemming met visie openbare ruimte 2e haven.
Leefbaarheidsplein Hennephofkerk	Herinrichting wordt afgestemd met visie openbare ruimte 2e Haven
Evenementen	
Sea Sights Festival	Het Sea Sights Festival biedt een podium voor nationale en internationale initiatieven die dagelijks bezig zijn met de verkenning van het toekomstpotentieel van onze kustlijn. Den Haag presenteert zich hier als dé plek om de toekomst van de Noordzee te bespreken én als de plek waar innovaties op zee toegepast worden. Op termijn claimen van de titel 'Hoofdstad van de Noordzee'.
Vlaggetjesdag	Sinds jaar en dag markeert 'Vlaggetjesdag' de aanvoer van de eerste haring. Vlaggetjesdag zou zich meer kunnen ontwikkelen tot een evenement waarbij alle aspecten van de vissersij centraal staan, maar eventueel ook andere activiteiten die op de Noordzee plaatsvinden. Datum: 15 juni
Volvo Ocean Race	Na het grote succes van de finish in 2018 is er een verkenning gaande om de volgende editie wederom deel te nemen in de Volvo Ocean Race als host city.
Sail op Scheveningen	Tientallen grote zeilschepen komen van 20 t/m 23 juni 2019 naar de haven Scheveningen, omdat hier dan de finish is van de Liberty Tall Ships Regatta. Tien tot vijftien klassieke windjammers en rond de twintig middelgrote zeilschepen. Datum: 20 t/m 23 juni 2019
North Sea Regatta	Datum: 7/8/9 juni 2019
Intocht Sinterklaas	Datum: 16 november
Oud & Nieuw WK zellen	Datum: 31 december
Den Haag is in 2022 het decor is het van WK Zeilen voor olympische klassen. Dit evenement onderstreept na de opening van het Topzeilcentrum, de finish Volvo Ocean Race en de investeringen in de haven (programma Zeezeilhaven) de watersportambities van de stad.	
VIS SCH	Jaarlijks evenement in de visafslag
Innovatie	
Noordzeewis uit Scheveningen	Stichting Noordzeewis uit Scheveningen wil Noordzeewis geliefd maken bij iedereen, consumenten overtuigen om Noordzeewis te consumeren en bedrijven stimuleren om meer Noordzeewis op de menukaart te zetten.
Stichting Noordzeeboerderij / Proefboerderij Scheveningen	Stichting Noordzeeboerderij is een non-profit organisatie met als doel het verwezenlijken van een duurzame zeevissector in Nederland. De stichting heeft ten doel het verbinden en versnellen van de zeevissector in Nederland. Op de proefboerderij wordt daarnaast ruimte beschikbaar gesteld voor andere pilots. Heel concreet zal de start van het project Oceans op Energie gefaciliteerd worden.
Sailing Innovation Centre	Het Sailing Innovation Centre helpt bij het versnellen van innovaties in de zeilsport. Daarmee ondersteunt het centrum de sportieve ambities van Nederland in de zeilsport, bevordert de belangstelling voor het zeilen en draagt bij aan economische groei door het ondersteunen van bedrijven bij het realiseren van nieuwe en betere producten en diensten.
Proeftuin Noordzee	Voor de kust van Den Haag, net buiten de haven van Scheveningen, komt een zeer geavanceerd testgebied van 10 x 10 zeemijl. Bedrijven, universiteiten, MKB-ondernemers en startups kunnen in dit gebied innovaties op open zee testen en demonstreren.
Stimuleringsregeling Innovaties op Zee	Stimuleringsregeling maakt onderdeel uit van Proeftuin op de Noordzee, maar staat financieel onafhankelijk. Met de stimuleringsregeling verleent de gemeente onder voorwaarden een subsidie aan gebruikers van de Proeftuin.
VP Delta / Proeftuin Scheveningen Haven	VPdelta creëert proeftuinen waarin startups, scale-ups, mkb'ers, studenten, wetenschappers en gebiedsbeheerders innovatieve concepten testen, verbeteren en demonstreren. Op deze manier stimuleert en versnelt VPdelta innovatie en toepassing in de Nederlandse water- en delatetechnologiesector en brengt nieuwe oplossingen wereldwijd onder de aandacht.
Regio Deal Noordzee	Den Haag als 'Hoofdstad van de Noordzee', de enige grote stad aan zee in Nederland en hiermee de logische locatie waar besluitvorming over het gebruik van de zee plaats vindt, innovatie van de grond komt en multifunctioneel gebruik van de Noordzee gestimuleerd wordt. Met de aanvraag Regio Deal Noordzee doen we een beroep op financiële middelen van de rijksoverheid (tweede tranche). Innovaties op de Noordzee die bijdragen aan een betere en duurzamere wereld.
Field Lab North Sea	Verkenning naar de mogelijkheden voor een Field Lab North Sea op het Noordelijk Havenhoofd. Combi met andere functies.
Energie	
Windmolenparken / Offshore Wind	Nieuwe offshore windmolenparken die vanuit Scheveningen haven snel aan te varen zijn bieden een mogelijke trigger voor onderhoudsbedrijven van windmolenparken om zich in Scheveningen haven te vestigen.
Warmte-Koude-Opslag Norfolk	Vestia verandert de Zeewaterwarmtecentralen in een WKO-systeem. Hierop wordt Duindorp en de nieuwe ontwikkeling van Norfolk op aangesloten.
Seaport	
Tall Ship Friendly Port	Aantrekken van Tall Ships en kwijtschelding van havengelden (bij een tegenprestatie).
Sea Port The Hague - Scheveningen	Met een centrale locatie aan de Nederlandse kust heeft Sea Port The Hague - Scheveningen een directe, diepe watertoegang tot de Noordzee, wat een snelle toegang tot en uitgang uit de haven mogelijk maakt. We zetten in op het aantrekken van zoveel mogelijk en een zo groot mogelijke diversiteit aan schepen (cruiseschepen, offshore schepen, vrachtschepen)
Studie	
Historie visserij in de haven	Opdracht n.a.v. motie Tonnenmonument (locatie + wandelroute).
Visie openbare ruimte 2e Haven	Onderzoek op basis van bewonersinitiatieven naar vergroeningsmogelijkheden in de 2e haven.
Vismarkt Scheveningen	Haalbaarheidsonderzoek naar een vismarkt op Scheveningen
Zeevering en zeehaven	Momenteel is er een scenariostudie en de daarbij behorende economische effecten gaande voor het verleggen van de Zeevering. Dit is mede een wens vanuit het Rijk.
Beachcity	Den Haag wil de bijzondere positie van de ligging aan de kust verder benutten door het faciliteren van de strandporten en het door ontwikkelen van het sportstrand
Nationaal Park Hollandse Duinen	Hieraan werken o.a. Dunea, Provincie ZH, SBB en Gemeente Den Haag. Het park heeft een grote waarde voor het imago van de stad. Het trekt bezoekers, vestigingsklimaat bedrijven en de leefomgevingskwaliteit van de bewoners.

Bijlage B

Overzicht van het gebruik van de kades in Scheveningen Haven

(Opgesteld onder redactie van de gemeente Den Haag)



Havengebied	Zone	Kade
Voorhaven	Zone 1	Adriaan Maaskade
1 ^e haven	Zone 2A	Visafslagweg, werkhaven
	Zone 2B	Visafslagweg, kade visafslag
	Zone 3	Vissershavenweg, korte zijde
	Zone 4	Vissershavenweg, lange zijde
2 ^e haven	Zone 5	Dr. Lelykade, bedrijvengebouw
	Zone 6	Dr. Lelykade, horecazijde
	Zone 7	Dr. Lelykade, lange zijde
	Zone 8A	Dr. Lelykade Jachthaven-landzijde
	Zone 8B	Hellingweg Jachthaven-zeezijde
3 ^e haven	Zone 9A	Hellingkade, lange zijde
	Zone 9B	Hellingkade, korte zijde
	Zone 10	Kade Rijkswaterstaat
Buitenhaven		
De Kom		
De Pijp		

In onderstaand overzicht worden het huidig gebruik, de ruimtelijke ontwikkelingen en de toegestane activiteiten op de Scheveningse kades beschreven. Elke haven heeft zijn eigen hoofdfunctie.

De voorhaven en daarbinnen de Adriaan Maaskade wordt gebruikt door schepen die de haven incidenteel bezoeken. De 1^e haven kent een volledig industrieel gebruik en het primaat ligt hier bij de visserij. De 2^e haven kent een gemengd gebruik van visserij, watersport en overig bedrijfsmatig gebruik en de zuidelijke helft is verpacht aan Jachtclub Scheveningen. De 3^e haven kent de Rijksrederij als vaste gebruiker en kent daarnaast op dit moment een tijdelijk gebruik voor schepen die incidenteel de haven bezoeken. In de toekomst zal het gebruik van de haven en de kades ook afgestemd worden op de bedrijfsruimte en de woningen aan de kade. Het primaat ligt echter nog steeds bij de schepen en de haven en kades zullen dan ook als eerst op de schepen worden afgestemd.

Voorhaven

Zone 1: De Adriaan Maaskade

Huidig gebruik

- Lengte ca 126m; breedte ca 11m.

- De kade is de ligplaats voor diverse grotere schepen die incidenteel de haven van Scheveningen bezoeken (bv. Fugro, etc.). Dit betreft marineschepen, tallships, coasters en offshore schepen.
- De maximale lengte van schepen die kunnen afmeren aan de kade is 120 meter. Ook kunnen trawlers van maximaal 125 meter afmeren.
- Op de kade staat de semafoor.

Toegestane activiteiten op de kade

- Voor wat betreft de havenactiviteiten op en rond de kades (oa de levels) wordt verwezen naar de Havenverordening
- De Adriaan Maaskade is een laad-, los en overslagplaats en mag hiervoor gebruikt worden.
- Tallships en cruiseschepen tot maximaal 120 meter lengte kunnen aan de Adriaan Maaskade aanleggen.

Ruimtelijke ontwikkeling

- De kade moet in de toekomst gewaarborgd blijven voor bedrijfsmatige en haven gerelateerde activiteiten, wat betekent dat er geen horeca aan/op de kade zal komen.
- De kade moet zoveel mogelijk vrij blijven van obstakels die laden/lossen belemmeren en moet tijdelijk afsluitbaar worden gemaakt t.b.v. van veilig laden en lossen.
- De kade wordt alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer. Officieel is dit voorlopig nog niet zo geregeld.

1e haven

De Eerste Haven is een rechthoekig bekken met een lengte van 400 meter en een breedte van 140 meter. Aan de kopse kant en aan de lange zijde van het Schiereiland zijn kademuren; aan de andere lange zijde staat het gebouw van de Visafslag. De toegang vanuit de Voorhaven heeft een breedte van 35 meter. De diepte is minimaal 8 meter en in de toekomst moet gewaarborgd worden dat de toegang regelmatig op diepte wordt gehouden. De 1e Haven kent een industrieel gebruik en dit blijft in de toekomst behouden. Voor het toekomstig gebruik van de 1^e haven ligt het primaat bij de visserij. Daarnaast wordt, op basis van beschikbaarheid van een ligplaats, ruimte geboden aan grotere schepen die incidenteel de haven van Scheveningen bezoeken. De korte en lange kade rondom de 1^e haven (zone 3 en 4) worden afgesloten.

Zone 2A: De Visafslagweg

Huidig gebruik

- Lengte ca 50m; breedte ca 3,5m.
- Zone 2A fungeert als de werkhaven van het havenbedrijf.
- De kade is op dit moment wel publiek toegankelijk. Maar is af te sluiten indien de werkzaamheden van laden en lossen hier om vragen.

Toegestane activiteiten

- Voor wat betreft de havenactiviteiten op en rond de kades (oa de levels) wordt verwezen naar de Havenverordening
- In het bestemmingsplan is deze zone aangemerkt als specifieke locatie voor 'geluidsmaker' als onderdeel van het gezoneerde industrieterrein.

Ruimtelijke ontwikkeling

- De visafslag wordt door de UFA herontwikkeld.
- KNRM ligt nu nog in zone 2A, maar wordt mogelijk verplaatst naar zone 2B. Er is echter nog discussie over de exacte locatie van de KNRM boot

Zone 2B: De Visafslagweg

Huidig gebruik

- Lengte ca 350m; breedte ca 3m.
- De kade is van de UFA en valt niet onder beheer van het Havenbedrijf.
- De kade is in gebruik door visserij schepen ten behoeve van laden/lossen bij de visafslag. De schepen die laden en lossen aan de visafslag variëren tussen de 20 en 60 meter. Er zijn ook staand wandvissers van 15 meter.
- De kade is op dit moment wel publiek toegankelijk. Maar is af te sluiten indien de werkzaamheden van laden en lossen hier om vragen.
- De kade is voorzien van walstroom, met een beperkt vermogen, niet geschikt voor grotere schepen.

Toegestane activiteiten

- Voor wat betreft de havenactiviteiten op en rond de kades (oa de levels) wordt verwezen naar de Havenverordening
- In het bestemmingsplan is deze zone aangemerkt als specifieke locatie voor 'geluidsmaker' als onderdeel van het gezonde industrieterrein.

Ruimtelijke ontwikkeling

- De visafslag wordt door de UFA herontwikkeld.
- KNRM ligt nu nog in zone 2A, maar wordt mogelijk verplaatst naar 2B (Op de hoek van zone 2B en zone 3). De exacte locatie moet nog worden vastgesteld.

Zone 3: de korte zijde van de Vissershavenweg

Huidig gebruik

- Lengte ca 140m; breedte ca 21m.
- De kade is de ligplaats voor 2 schepen van de Rijksrederij en andere schepen die periodiek de haven van Scheveningen bezoeken (vaste bezoekers).
- De korte zijde van de Vissershavenweg is 139 meter lang. Hier meren primair schepen van de Rijksrederij af. Daarnaast meren er ook andere schepen zoals: marineschepen, hektrawlers kotters e.d.
- De kade wordt gebruikt voor het repareren van netten en kan op incidentele basis worden ingezet als evenemententerrein.
- Zone 3 is voorzien van walstroom, geschikt voor grotere niet vriezende schepen.

Toegestane activiteiten

- Voor wat betreft de havenactiviteiten op en rond de kades (oa de levels) wordt verwezen naar de Havenverordening.
- De korte zijde van de Vissershavenweg is een laad-, los en overslagkade en mag hiervoor gebruikt worden.

Ruimtelijke ontwikkeling

- De kade wordt afgesloten voor passanten (zodra de hekken worden geplaatst).
- Er zullen in deze zone (op de hoek van zone 2B en zone 3) faciliteiten voor de KNRM gerealiseerd worden.

Zone 4: De lange zijde van de Vissershavenweg

Huidig gebruik

- Lengte ca 340m; breedte ca 30m.
- De kade betreft de ligplaats voor visserijschepen tot maximaal 160 meter die de haven van Scheveningen als vaste uitvalsbasis gebruiken (vaste gebruikers, grote rederijen).
- De kade wordt af en toe ook gebruikt door Reefers (nemen bevroren vis mee).
- Kade is af te sluiten bij laad- en los activiteiten.
- Hier wordt onderhoud aan zeeschepen uitgevoerd.
- Zone 4 is voorzien van walstroom, geschikt voor grotere niet vriezende schepen.

Toegestane activiteiten

- Voor wat betreft de havenactiviteiten op en rond de kades (oa de levels) wordt verwezen naar de Havenverordening
- Tallships en cruiseschepen tot maximaal 160 meter lengte mogen op basis van beschikbaarheid aan de lange zijde van de Vissershavenweg aanleggen.
- De kade mag bij hoge uitzondering en na afspraak met de gebruikers worden ingezet als evenemententerrein.
- Hier wordt onderhoud aan zeeschepen uitgevoerd.

Ruimtelijke ontwikkeling

- De kade wordt afgesloten middels een speedgate.

2e haven

De rechthoekige 2e Haven is met een lengte van 800 meter en een breedte van 80 meter de grootste van de drie binnenhavens. De 'Pijp', die de haven ongeveer in het midden ontsluit, verdeelt haar in twee delen. Het noordelijke deel vertoont grote uiterlijke gelijkenis met de 1^e Haven (kademuren, kaden). Het zuidwestelijke deel, dat via een sluis in verbinding staat met het Verversingskanaal, heeft een ander karakter. De zuidelijke kant is voorzien van een talud. De 2^e haven kent een gemengd gebruik van visserij, watersport en overig bedrijfsmatig gebruik en de zuidelijke helft is verpacht aan Jachtclub Scheveningen. Voor de staandwantvisserij blijft Scheveningen een ideale aanlandplek. In de 2^e Haven dient kleinschalige visserij dan ook geaccommodeerd te blijven door het aanbieden van ligplaatsen, door een deel van de bedrijfsruimte die in aanbouw is op de Dr. Lelykade hiervoor specifiek geschikt te maken en door de naastgelegen parkeerplaats als ruimte te reserveren en niet te bebouwen. Het noordelijke deel van de 2^e haven krijgt een nieuwe indeling. Hiertoe zal een nieuw steigerplan opgesteld worden met als doel het optimaliseren van het gebruik en de realisatie van nieuwe passantenplaatsen. Ook in de toekomst kent dit deel van de haven een gemengd gebruik. De Geo en bestaande kotters hebben voorrang op het direct gebruik van de kades zonder tussenkomst van steigers.

Zone 5: De landtongzijde van de Dr. Lelykade

Huidig gebruik

- Lengte ca 235m; breedte ca 20m.
- Zone 5 kent een mix van gebruikers, zoals de Geo, kleinschalige visserij en, omdat de steiger na de VOR niet is weggehaald, ook passanten.
- De kade wordt ook gebruikt voor laden en lossen, hetgeen bemoeilijkt wordt door de tussenliggende steiger.
- Vanwege de VOR ligt er momenteel een tijdelijke steiger.
- Naast het gebouw de Driemaster is beperkte parkeergelegenheid.

- Op de kade stonden containers die werden gebruikt door met name staandwantondernemers.
- Op de kade staat de Havenontvangstinstallatie.

Toegestane activiteiten

- Voor wat betreft de havenactiviteiten op en rond de kades (oa de levels) wordt verwezen naar de Havenverordening
- Het is de ligplaats van de RIA en de GEO. De RIA is een voorraadschip met dieselolie en motorolie, de GEO bevoorradt klanten van hieruit.
- Klein onderhoud vindt plaats aan o.a. schepen met cultuurhistorische waarde

Ruimtelijke ontwikkeling

- In de zone komt nieuwbouw van bedrijfsruimte voor maritieme bedrijvigheid in combinatie met een hotel (boven de bedrijfsruimte). Dit zal de optimale bedrijfsvoering van de nabij gelegen bedrijven op geen enkele wijze beperken, hinderen en/of schaden.
- De kade wordt anders ingericht om laden en lossen makkelijker te maken.
- In het uit te werken ontwerp voor de herinrichting van de kade moet gebruik van de haven, de kade en de bedrijfsruimte op elkaar zijn afgestemd.

Zone 6: De oostzijde van de Dr. Lelykade

Huidig gebruik

- Lengte: ca 340m (127 + 85 + 127); breedte variërend tussen ca 17m en ca 23m.
- Zone 6 kent een gemengd gebruik van kleinschalige visserij en toeristisch-recreatief gebruik (Ribs, zeilschool, Noordster etc.).
- De kade wordt ook gebruikt voor laden en lossen.
- Er liggen steigers in dit deel van de haven, voor de genoemde diversiteit aan (kleinere) schepen
- Er is horeca op de kop van de 2^e haven met parkeergelegenheid en terrassen.

Toegestane activiteiten

- Voor wat betreft de havenactiviteiten op en rond de kades (oa de levels) wordt verwezen naar de Havenverordening.
- De kade zou gebruikt kunnen worden ten tijde van evenementen in de haven als evenemententerrein.

Ruimtelijke ontwikkeling

- Op basis van een bewonersinitiatief wordt gewerkt aan de visie 'Werken aan een groene 2^e haven'. Hierbij is de insteek om de openbare ruimte rond de haven te vergroenen.

Zone 7: De zuidzijde van de Dr. Lelykade

Huidig gebruik

- Lengte ca 310m; breedte ca 41m.
- Zone 7 is de ligplaats van sportvissers, offshore, tallships en een aantal tenderschepen van kleinere rederijen (bv. Estrella).

Toegestane activiteiten

- Voor wat betreft de havenactiviteiten op en rond de kades (oa de levels) wordt verwezen naar de Havenverordening.

Ruimtelijke ontwikkeling

- Op basis van een bewonersinitiatief wordt gewerkt aan de visie 'Werken aan een groene 2^e haven'. Hierbij is de insteek om de openbare ruimte rond de haven te vergroenen.
- Het voorstel is het opstellen van een nieuw ontwerp voor de herinrichting van de kade. Dit, ten behoeve van verbetering van de veiligheid bij laden en lossen en de verkeersveiligheid in het gebied (waar nodig scheiding van activiteiten). Dit betekent ook het creëren/handhaven van de parkeermogelijkheden t.b.v. mensen die aan boord van de schepen op zee verblijven.

Zone 8A: Dr. Lelykade Jachthaven

Huidig gebruik

- Lengte ca 535m; breedte (Dr. Lelykade) ca 3,5m.
- Dit deel van de haven is verpacht aan Jachtclub Scheveningen. De zone wordt gebruikt voor de watersport. Gebruikers zijn leden van JCS.
- Binnen de oude visafslag is ruimte voor horeca.

Toegestane activiteiten

- Gebruikelijk onderhoud aan plezierjachten wordt uitgevoerd

Ruimtelijke ontwikkeling

- Op basis van een bewonersinitiatief wordt gewerkt aan de visie 'Werken aan een groene 2^e haven'. Hierbij is de insteek om de openbare ruimte rond de haven te vergroenen.
- Ook in de toekomst blijft JCS de belangrijkste gebruiker.

Zone 8B: Hellingweg – zeezijde

Huidig gebruik

- Lengte: ca 320m; breedte (Hellingweg) ca 28m.
- Dit deel van de haven is verpacht aan Jachtclub Scheveningen en Malherbe.
- In het deel van Malherbe/Nautisch Centrum bevindt zich de scheepskraan.
- Langs de Hellingweg is kleinschalige niet haven-gebonden bedrijfsruimte en het havenkantoor.
- De zone wordt gebruikt voor o.a. laden en lossen ten behoeve van de watersport. Gebruikers zijn leden van JCS en bewoners van het Nautisch Centrum.

Toegestane activiteiten

- Gebruikelijk onderhoud aan plezierjachten wordt uitgevoerd.

Ruimtelijke ontwikkeling

- Ook in de toekomst blijven JCS samen met Malherbe (deel bij het Nautisch Centrum) de belangrijkste gebruikers, naast de bewoners en de Roompot huurders.
- Een nieuwe ontwikkeling in deze zone is de realisatie van een drijvend clubhuis van JCS.
- Op basis van een bewonersinitiatief wordt gewerkt aan de visie 'Werken aan een groene 2^e haven'. Hierbij is de insteek om de openbare ruimte rond de haven te vergroenen.

3e haven

De 3^e haven is een bijna vierkant bekken. Van ongeveer 100 bij 120 meter. De wanden zijn voorzien van kadewanden. Er is een open verbinding met de voorhaven. De 3e haven wordt het centrum van maritieme activiteiten die mogelijk zijn in combinatie met woningbouw. Het toekomstig gebruik van de Noordzee kent dan ook vele nieuwe spelers die kunnen opereren vanuit de 3^e haven. De zeezijde van de haven (kade 10) is onderdeel van het gezonde industrieterrein, hier liggen de boten van

de Rijksrederij. De landzijde van de haven (kade 9) is geen onderdeel van dit gezoneerde industrieterrein.

Zone 9A: De Hellingkade (voorheen onderdeel van het Norfolkterrein)

Huidig gebruik

- Lengte ca 120m
- Langs de kade is een tijdelijke steiger gerealiseerd, waaraan (oa recreatieve) schepen incidenteel kunnen afmeren.
- De kade wordt ook voor off-shore support gebruikt en als calamiteitenhaven ingericht.
- De kade is in gebruik als parkeerterrein t.b.v. het Zuiderstrandtheater.
- Langs de kade is een tijdelijke bushalte aangelegd.
- Op de kade staat tijdelijk de zeewaterwarmtecentrale van Vestia t.b.v. de warmtevoorziening voor de woningen in Duindorp.

Toegestane activiteiten

- Voor wat betreft de havenactiviteiten op en rond de kades (oa de levels) wordt verwezen naar de Havenverordening.

Ruimtelijke ontwikkeling

- De huidige kade is in slechte staat van onderhoud. Bij de ontwikkeling van het voormalig Norfolkterrein wordt de kade vernieuwd en uitgebreid.
- In de nieuwe situatie wordt de kade vernieuwd en verlengd, de breedte wordt ca 23m. Verder wordt de kade deels verlaagd t.b.v. laden en lossen. Het lage deel wordt daarbij 7m breed. Langs het hoge deel komt een rijbaan en laad- en losstrook.
- Langs de kade komen havengebonden bedrijfsruimtes met daarboven woningen. De bedrijven en woningen hebben hun entree aan de kade.
- Het is de wens om hierbij walstroom aan te leggen. Dit is momenteel nog niet voorzien in de plannen.
- De nieuwbouwplannen voor de locatie van het Zuiderstrandtheater moeten worden afgestemd met het gebruik van de kade.
- De (maritieme) bedrijfsruimten aan de 3^e haven dienen een eigen gegarandeerde bevoorradingsplek te hebben.
- Bij de herinrichting van de haven dient rekening te worden gehouden met lange transporten van trailers voor zeilboten.

Zone 9B: Korte zijde 3e haven

Huidig gebruik

- Lengte ca 95m; breedte ca 20m.
- Langs de kade is een tijdelijke steiger gerealiseerd, waaraan (oa recreatieve) schepen incidenteel kunnen afmeren.
- Het Zuiderstrandtheater gebruikt de kade voor speciale evenementen.

Toegestane activiteiten

- Voor wat betreft de havenactiviteiten op en rond de kades (oa de levels) wordt verwezen naar de Havenverordening.

Ruimtelijke ontwikkeling

- Het Zuiderstrandtheater wordt volgens plan afgebroken en de nieuwbouwplannen voor de locatie van het Zuiderstrandtheater moeten worden afgestemd met het gebruik van de kade. De kadewand in zone 9B is niet verlaagd. Hier zal met steigers gewerkt moeten worden.
- Langs de kade komen ondergrondse bronputten t.b.v. het WKO-systeem voor Duindorp.

Zone 10: Rijkswaterstaat

Huidig gebruik

- Lengte ca 124m; breedte ca 10m.
- Zone 10 is een kavel van Rijkswaterstaat
- Deze zone is de ligplaats voor de schepen van de Rijksrederij (Zirfaea, Arca).
- Bij grootschalige evenementen (Sail, Volvo Ocean Race) wordt in overleg de kade hiervoor gebruikt, zonder dat eigen terrein open hoeft.
- Zone 10 is voorzien van walstroom.

Toegestane activiteiten

- Voor wat betreft de havenactiviteiten op en rond de kades (oa de levels) wordt verwezen naar de Havenverordening.

Ruimtelijke ontwikkeling

- Op termijn in overleg met de Rijksrederij over herontwikkeling van hun bedrijfsruimte en het toestaan van andere gebruikers van de kade.

De Buitenhaven

Huidig gebruik

- Het naastgelegen strand wordt ook gebruikt als evenementenbestemming.

De Havenkom/Slipway

De functie van de Kom binnen de haven van Scheveningen is om de naar binnen rollende golven te breken of af te zwakken, zodat de rest van de haven hier minimale overlast van heeft. Daarnaast is het mogelijk om middels de slipway in de Kom kleine boten met een trailer te water te laten.

Huidig gebruik

- De Kom/Slipway is de locatie voor het te water laten van schepen vanaf een trailer.
- Langs de slipway kunnen kortdurend trailers worden gestald.
- De Kom wordt gebruikt door de sporters vanuit het Topzeilcentrum en is ook beschikbaar voor (top)sport en recreatie, in georganiseerd verband (de Jachtclub Scheveningen, maar ook het Koninklijk Nederlands Watersportverbond, de Scheveningsche Roeivereniging, Nacra Nautical Sports BV, hengelsportvereniging De Afrit en Powerboat Scheveningen.)
- Vanuit het Topzeilcentrum is een zogenaamde 'bypass' gerealiseerd, waardoor sporters vanaf het centrum rechtstreeks naar de slipway kunnen.
- Langs de Hellingweg zijn enkele extra brede en lange parkeerplaatsen ingericht voor het stallen van trailers, zodanig ingericht dat regulier parkeren ook mogelijk en toegestaan is.
- Er staat een steiger bij Topzeilcentrum / van der Zwan.

Ruimtelijke ontwikkeling

- Het Topzeilcentrum / gebied rondom de Hellingweg groeit verder door als kerngebied voor de watersport.
- Aan de Kom wordt een nieuw landmark: Zeezicht gebouwd.
- In het nieuwe ontwerp wordt het vlakke deel van het bestaande basalttalud geschikt gemaakt als wandelpad.

De Pijp

De Pijp is de doorgang tussen de 1^e haven en de 2^e haven. De Pijp is ongeveer 180 meter lang en 17 meter breed. De Pijp is oorspronkelijk ontworpen als sluis, dit verklaart de betonnen drempel op de bodem en de diepte van 4m – NAP. In de Pijp zijn geen activiteiten toegestaan.

Huidig gebruik

- Aan de noordzijde van de Pijp staat het Tonnenmonument.

Ruimtelijke ontwikkeling

- Aan de binnenkant van het hek aan de 1^e haven komt de Havenontvangstinstallatie. De containers die hier staan worden/zijn verplaatst. De ondernemers die hier gebruik van maakten kunnen gebruik maken van betaalbare bedrijfsruimte aan de Dr. Lelykade.
- Aan de zuidzijde van de Pijp komen bronputten t.b.v. het WKO-systeem van Vestia dat Duindorp van warmte en koude moet voorzien.

BIJLAGE C

Analyse Havengebied

(opgesteld door BSH en BOH)

De BSH en de BOH hebben een actieve bijdrage geleverd aan de vorming van dit convenant. Zij hebben samen een gedeelde visie ontwikkeld op de huidige situatie in de haven en op de gewenste situatie in de nabije en verdere toekomst. Deze visie is verwoord in een notitie die is opgenomen in deze bijlage. Deze visie vormt voor de BSH en BOH de grondslag om afspraken te maken met de gemeente en de ontwikkelaars. De visie maakt geen deel uit van het convenant.

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 kadelenkte) 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 aangepaste 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 geluidscontouren.
- 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 verzaamd 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. In de 2^e haven komt een bedrijvengebouw met daarboven een hotel. Intrekkende bedrijven zullen tevens gebruik maken van de aangrenzende kades. 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 (uitgevoren). 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 geaccommodeerd.

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 duurdere 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 verkeersdruk 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

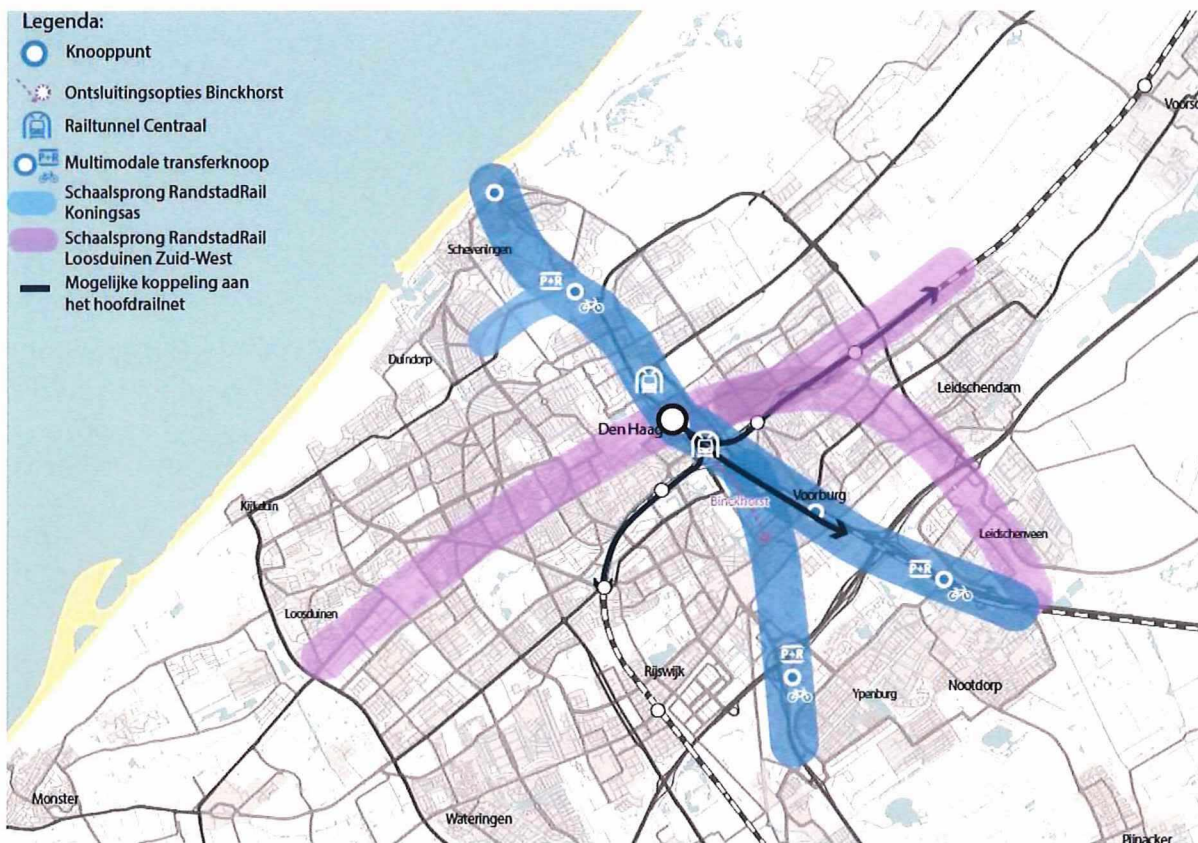
De ontsluiting van het havenkwartier is ontoereikend en de Westduinweg is qua verkeersveiligheid een punt van zorg. Daar komt bij dat de Westduinweg de belangrijkste ontsluiting is van verkeer komende van de Boulevard en Bad. Er is door sommigen gesuggereerd, dat dit probleem in werkelijkheid minder 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 Schaa sprong, 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 schaa sprong 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.) behoeft 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.