

Rond de Haven



Een uitgave van Bewonersorganisatie Havenkwartier Scheveningen
inclusief Vissenbuurt, Geuzenwijk en de Zuid



SPREEKUR WIJKAGENT

Om de week (even weken) houdt onze wijkagent voor Scheveningen Haven, Martine Verhave, van 10.00 tot 11.00 uur spreekuur in de Mallemok.

OPROEP VOOR NIEUWE REDACTIELEDEN

Ben je bewoner van onze wijk, nieuwsgierig en heb je interesse en/of vaardigheid in interviewen en/of schrijven, eindredactie, fotografie en alles wat er zoals nodig is bij het maken van een wijkblad?

Hans, Mariette, Paulien en Léon zoeken nog een of twee enthousiaste mensen als mederedacteur van ons kwartaalblad Rond de Haven.

Meer weten?

Neem dan contact op met Hans van der Lee via: redactie-rond-de-haven@kpnmail.nl



COLOFON

Wijkblad 'Rond de Haven' is een uitgave van de Bewonersorganisatie Havenkwartier (BOH) en wordt huis-aan-huis verspreid in de wijken die binnen het werkgebied van de BOH vallen.

Oplage: 5.750 ex.
Eindredactie: Hans van der Lee
Opmaak & druk: De Schevevinger

Kopij inleveren volgende nummer
Rond de Haven: 1 juni 2024

DE BEWONERSORGANISATIE HAVENKWARTIER (BOH) is een stichting bestaande uit vrijwilligers, die zich inzetten voor verbetering van het wonen, werken en sociale leven in het Havenkwartier. Het werkgebied van de BOH bestaat uit het Havenkwartier, Geuzenkwartier, Visserbuurt en 'de Zuid' op het 'oude' Norfolkterrein.

Voorzitter:
Teun van Dijk

Secretaris a.i.:
Henny Kegge

Penningmeester:
Hans van der Lee

Bestuursleden:
Leen Hofland, Coen de Jong,
Robert van der Vossen

Secretariaat
't Zwink in de Mallemok
Westduinweg 38d
2583 EH Scheveningen
Telefoon: 070-3520612
E-mail: info@bohscheveningen.nl

www.bohscheveningen.nl

 Vind ons leuk op **facebook**

www.facebook.com/bohscheveningen



VAN DE VOORZITTER

We staan weer aan het begin van een nieuw strandseizoen. Zoals elk jaar is men vanaf 1 maart druk bezig om de verschillende strandtenten op te bouwen. De kranen zijn volop in de weer om de uit de opslag gehaalde containers klaar te zetten voor de opbouw.

De rust van het winterseizoen is weer voorbij, alhoewel het aan de waterlijn nog mooi wandelen is en er nog voldoende van ons zijn, die geregeld het koude water in duiken. Daarbij denken we niet alleen aan hen die dat doen tussen de havenhoofden (zie foto), maar ook aan hen die dat tijdens de Nieuwjaarsduik doen en aan allen die dagelijks – dan wel een paar keer per week – genieten van het koude zeewater en daar wel bij varen. Dat is dan toch weer het mooie van het wonen aan de kust.

Zoals we vaker gemeld hebben, is men vanuit de gemeente Den Haag continu bezig beleid te ontwikkelen wat ons aangaat. Op dit moment zijn er publieke discussies gaande over de omgevingsvisie, het Bestemmingsplan Strand, Scheveningse Kustvisie en de vanuit het coalitieakkoord van vorig jaar voortkomende discussie over Zero-emissie in de Kuststrook. Een Visie Haven schijnt in voorbereiding te zijn.

Vanuit de bewoners en de bedrijven attenderen we het college van burgemeester en wethouders en de gemeenteraad er telkens weer op, dat de Scheveningse haven een belangrijke rol speelt in de Scheveningse en Haagse economie. Het gaat ons erom het aantal op Scheveningen betrokken schepen en wat er speelt in de haven inzichtelijk te maken, naast dat er vele mensen in ons gebied op de een of andere manier in de visserij of in haven-gerelateerde activiteiten werkzaam zijn.

Een aantal van dit soort werkzaamheden vindt buiten ons gezichtsveld op zee plaats, of in relatie tot het afhandelen van de vis 's-morgens heel vroeg, terwijl veel van ons nog liggen te slapen.

Onbekend maakt onbemind. Als je het laatste coalitieakkoord doorzoekt op 'haven', kom je in meerderheid alleen maar op 'handhaven' terecht. In de andere hierboven genoemde documenten is er ook onvoldoende aandacht voor haven, visserij en havengebonden werkzaamheden. Als er iets over wordt gezegd, dan hoogstens in relatie tot horeca en toeristenstromen.

De gesprekken met de gemeente rondom het havenconvenant verlopen traag. Het gebrek aan kennis en inzicht baart ons zorgen. Temeer daar men – misschien onbedoeld – toch jaarlijks wel 22 miljoen bezoekers naar Scheveningen wil laten komen, die onder andere in de horeca rondom de haven vertoeven.

De in het vorige nummer van 'Rond de Haven' aangehaalde discussie over zero-emissie beschrijft waar we met elkaar duurzaam naar toe moeten groeien. Maar zolang Den Haag, Nederland en Europa de hiervoor benodigde techniek en ondersteunende infrastructuur niet op orde heeft, is er nog een lange weg te gaan.

Daarom hebben wij de afgelopen weken ingesproken in de gemeenteraad en vele gesprekken gevoerd met verschillende raadsleden, om tot een gezamenlijk standpunt te komen op welke termijn het bovengenoemde realistisch gezien aanwezig is, zodat onze werkzame bewoners daarvan gebruik kunnen maken en zich op duurzaam ondernemen kunnen voorbereiden. Wij vragen onze overheid het goede voorbeeld te geven. Goed voorbeeld doet goed volgen.



Teun van Dijk

VAN HAAGSE KAK TOT BIJNA ZUIVER WATER, EN HEEL VEEL GRONDSTOFFEN

KENT U HET COMPLEX AAN DE RAND VAN UW WIJK, DAAR WAAR DE VROLIJK BESCHILDERDE PIJP STAAT WAAR NOOIT IETS UIT LIJKT TE KOMEN? HET IS DE AFVALWATERZUIVERINGSINSTALLATIE HOUTRUST, AFGEKORT TOT 'AWZI', VAN HET HOOGHEEMRAADSCHAP VAN DELFLAND. DAAR WORDT ALLE AFVALWATER VAN HUISHOUDENS, BEDRIJVEN EN REGENWATER VERWERKT.

door Coen de Jong en Paulien Bakker



Indrukwekkend om te zien hoe groot het is. Voor een groot deel onder de grond, onder de Houtrustweg, onder het parkeerterrein waar eens de Houtrushallen stonden, en midden in een Natura2000'-gebied. 'En het is meer dan 30 jaar oud en nog zo modern en functioneel', vertelt Johan Roeleveld, al enkele decennia ploegchef van de awzi. Mooi gemaakt bedoelt hij ook. Zo zie je industriële complexen niet vaak meer.

RONDLEIDINGEN

Je hebt vaak geen idee wat er achter hekken of muren van gebouwen in je woonomgeving gebeurt. In het geval van de awzi Houtrust zou je denken dat geregeld schoolklassen en andere groepen worden rondgeleid. Een rondleiding die moet leiden tot kennis en bewustwording van wat afvalwaterzuivering precies is. De schoolklassen komen incidenteel naar de Harnaspolder in Delft, de grote awzi vanwaar het effluent - het gezuiverde water - in een grote leiding naar Houtrust komt om vandaar naar zee te worden gebracht.

VAN EXPERIMENT NAAR DIRECTE TOEPASSING

Johan Roeleveld liet ons zien wat gebeurt met ons afvalwater, wat er binnenkomt, en wat er stap voor stap wordt uitgefilterd dat wordt hergebruikt. Mooi is dat

zo enorm wordt geëxperimenteerd met nieuwe mogelijkheden van zuivering, dat wetenschappers en technici daar voortdurend mee bezig zijn. Niet zo vreemd, als je bedenkt dat de overheid de eisen voor de opbrengsten van het zuiveringsproces door alle stappen heen voortdurend aanscherpt. Op de awzi Houtrustweg worden dan ook zodra het kan nieuwe zuiveringsmodules gebouwd en geïntegreerd in het systeem, zodat wordt geprofiteerd van de technologische vernieuwing. Denk bijvoorbeeld aan behoud van warmte voor verwarming van huishoudens in de buurt.

80 DIFFUSERS IN ZEE

De vraag krijgt hij vaker, maar het schone water wordt niet gebruikt voor drinkwater, vertelt Johan Roeleveld. Omdat het drinkwater in Nederland van hoge kwaliteit is en relatief goedkoop kan worden geproduceerd en geleverd, worden (nog) geen stappen gezet om vanuit de awzi drinkwater te produceren. Het schone water gaat naar zee. Zo'n 2,5 km uit de kust wordt het water vanuit 80 diffusers in zee geloosd. De diffusers staan zo'n 13 meter onder de waterspiegel. Mochten schepen ze raken, dan buigen ze mee.

EN AL HET ANDERE BIJ HET VUILNIS

Waar de burger actief moet gaan hergebruiken, recyclen, repareren enzovoort,

geldt dat ook voor deze industrie, zo dichtbij huis, zo belangrijk voor de verwerking van ons afvalwater. Daarom, geef uw Haagse kak, en doe al het andere bij het vuilnis (doekjes, verband, vet).

Laat u het weten als u belangstelling heeft voor een rondleiding op de afvalwaterzuiveringsinstallatie Houtrust?

Stuur dan een mail naar info@bohscheveningen.nl



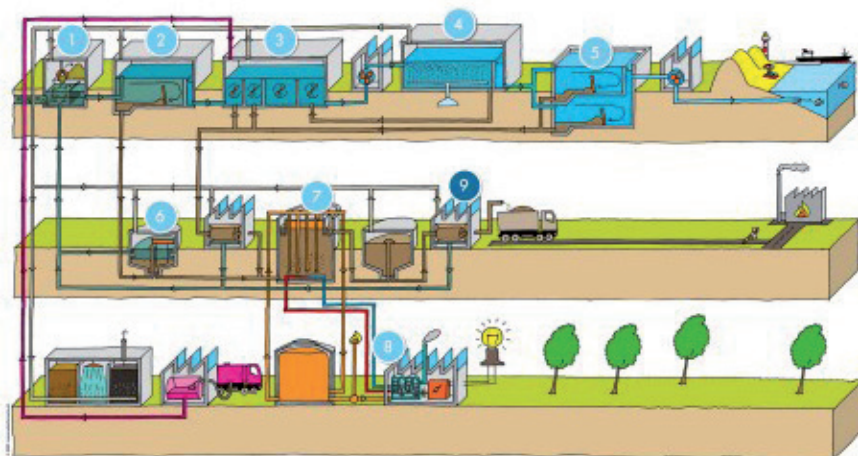
JONGERENPUNT070: nu ook in Scheveningen bij de Mallemok!

Sinds kort is er een nieuwe plek in Scheveningen waar jongeren terecht kunnen voor al hun vragen en zorgen over de toekomst: het Jongerenpunt070 bij wijkcentrum de Mallemok (Westduinweg 38d). Elke maandag tussen 13.00-17.00 uur kunnen alle Haagse jongeren tussen de 16 en 27 jaar terecht in de Mallemok. Met vragen over zaken zoals studie, stage, werk, schulden, persoonlijke problemen en meer.

Dit initiatief biedt een laagdrempelige en vertrouwde omgeving waar Haagse jongeren vrijblijvend en gratis binnen kunnen lopen voor advies en ondersteuning. Of het nu gaat om het vinden van de juiste studie, het regelen van een stageplek, het zoeken naar werk of het aanpakken van financiële of mentale problemen, het Jongerenpunt070 staat klaar om te helpen.

Onze coaches zijn getraind om jongeren te begeleiden en te ondersteunen bij het nemen van belangrijke stappen richting een stabiele toekomst. Jongeren kunnen ter plekke vragen stellen of een afspraak maken met een van onze coaches op een moment dat voor hen uitkomt. Dit kan door te mailen naar jongerenpunt070@denhaag.nl of door te bellen of appen naar 06 103 073 24.

Voor meer informatie over het Jongerenpunt070 bij de Mallemok en de beschikbare diensten, kunnen je terecht op de website www.denhaag.nl/jongerenpunt070 of op Instagram (@jongerenpunt070) en LinkedIn. Of loop gewoon eens binnen tijdens de openingstijden en ontdek hoe het Jongerenpunt070 jou kan ondersteunen bij het verder vormgeven van jouw toekomst.



Afvalwaterzuiverings- installatie (AWZI)

Houtrust is oorspronkelijk gebouwd in 1967 en in de jaren 1988 en 1995 op onderdelen aangepast aan de (milieu)eisen van die tijd. Toch was rond 2000 de zuiveringsinstallatie behoorlijk verouderd en niet meer in staat om de stroom afvalwater van Haagse huishoudens en bedrijven adequaat te zuiveren. AWZI Houtrust kon niet voldoen aan de strengere Europese eisen voor de verwijdering van stikstofverbindingen.

Voldoende reden om deze afvalwaterzuiveringsinstallatie, na het gereedkomen van de nieuwe AWZI Harnaschpolder, eens stevig onder handen te nemen. In 2007 en 2008 is AWZI Houtrust dan ook ingrijpend gerenoveerd. Met de huidige zuiveringscapaciteit van 430.000 vervuilingseenheden kan de installatie probleemloos het afvalwater zuiveren van inwoners en bedrijven van Den Haag en omstreken. Op een terrein met een oppervlakte van 5 hectaren kan AWZI Houtrust gemiddeld per dag bijna 79.000 kubieke meter afvalwater zuiveren, oftewel de inhoud van meer dan 2600 tankwagens.

Het biologische afvalwaterzuiveringsproces is even ingenieus als eenvoudig: miljarden bacteriën worden ingezet in die het eigenlijke werk doen en letterlijk de afvalstoffen in het water opeten. In feite precies zoals in de natuur, maar dan op gecontroleerde wijze in het groot. Het gehele zuiveringsproces verloopt volledig automatisch. De operator kan op afstand inloggen en, indien nodig, ingrijpen.

Nadat het afvalwater met pompstations naar de AWZI is gebracht, halen roosters direct bij binnenkomst op de zuivering, grove vaste stoffen (papier, plastic, hout, textiel) uit het afvalwater. Dit 'roostergoed' komt na reiniging in containers terecht en wordt afgevoerd naar een verbrandingsinstallatie buiten de AWZI.

Zie verder <https://www.delfluent.nl/nl/awzi-houtrust>

DE GESCHIEDENIS VAN ONZE HAVEN



Eeuwenlang hebben vissers vanuit Scheveningen de zee bevaren. In 1680 had Scheveningen een bevolking van 917 zielen wier voornaamste beroep dat van zee-man of visser was. De Scheveningers gebruikten het strand als ligplaats voor hun bomschuiten en verhandelden op deze plaats ook de gevangen vis. Het strand was ruim en de Scheveningse vissers voelden zich er heer en meester.

Maar al werd de Scheveningse bom, altijd als een tamelijk goed zeewaardig schip beschouwd, 'bij stormweder in open zee of op de kust door overzeilen en dikwijls ook door een grondzee bij het landen vlakbij huis, is menige pink stuk geslagen en moest haar bemanning in haar geheel of voor een groot gedeelte het leven laten' (2). In een tijdsbestek van bijna 60 jaar gingen 62 schepen door zeerampen verloren, en toen in 1860 er 6 bommen met man en muis vergingen en men ook buiten Scheveningen getroffen was door het vreselijk onheil in zovele gezinnen, namen Haagse ingezetenen het initiatief om een noodfonds op te richten voor de weduwen en wezen van omgekomen vissers.

SCHOON HAAGS GRACHTENWATER

In 1813 werd gesproken over een ontwerp dat de verbetering van het Haags grachtenwater zou brengen. Men stelde zich een 'uitwatering' voor die zou kunnen leiden tot een badinrichting, maar die hoofdzakelijk bedoeld was voor pakketvaart op Engeland. Scheveningse reders keerden

zich tegen dit initiatief omdat de stenen hoofden en paalwerk de visserij zou belemmeren. Toch werd in 1834 begonnen met een uitlozing van het water van de stadsgrachten, wat zou moeten leiden tot een doorgraving naar de zee.

DEN HAAG BLEEF BELANG STELLEN IN EEN HAVEN

Na de oorlog met België en de financiële gevolgen daarvan besloot koning Willem II in 1840 dat de uitwatering van de uitwatering voor onbepaalde tijd werd verschoven. Onder koning Willem III werd het werk voortgezet en in 1862 werd de uitwatering in zee bereikt, maar 'van een haven kwam echter niets'.

De gemeente Den Haag bleef veel belang stellen in een haven, niet alleen om vervuild water naar zee te leiden, maar ook om van Den Haag een havenplaats te maken. Een commissie toog aan het werk en koos als beste plaats het punt ten zuiden van de vuurtoren, waardoor de badgelegenheden onaangetaast zouden blijven. De haven zou de gehele vissersvloot moeten kunnen opnemen en geschikt moeten zijn voor een geregelde pakketvaart voor middel diepe stoomschepen.

EEN VEILIGE SCHUILPLAATS

Een commissie van betrokken zeevarenden wilde echter iets heel anders, schrijft Vermaas. Zij wilden een kom met voorhaven en met dammen, en 'werd een binnehaven met sluisen afgesloten, dan kon

een spuistroom ontstaan die de havenmond zou schoonhouden. Een dergelijke haven zou door elke gezagvoerder steeds met gerustheid worden aangedaan; ze zou een veilige schuilplaats worden, benevens een geschikte laad- en losplaats.' Het plan van de commissie ketste af en raakte op de achtergrond. De geschiedenis van de haven was toen al een lijdensweg geworden.

De reders hadden intussen hun bommen en pinken, die geregeld op het strand aankwamen, heel netjes zij aan zij, en alles wat het landen op deze manier zou belemmeren werd tot elke prijs geweerd. Een haven vond men goed zolang de bommen maar geen last van de hoofden zouden hebben. De bommenvloot breidde zich uit en het ging goed, ook zonder haven.

GEESTDRIFT

Toen op 22 december 1894 een zware noordwesterstorm een groot deel van de vloot vernielde en het strand werd afgeslagen, is een vergunning aangevraagd 'om te Scheveningen een vissershaven te maken'. Alleen een haven zou de totale ondergang van de bloeiende visserij van het nijvere Scheveningen kunnen voorkomen.



In juni 1897 moedigde de Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid Ir. C. Lely aan om een commissie in het leven te roepen die een voorstel zou kunnen doen voor een haven voor bomschuiten, en in maart 1898 is het ontwerp gemaakt waar de huidige haven naar is gebouwd.

De tijding bracht de Scheveningse bevolking in geestdriftige beweging. Men wenste elkaar geluk met het resultaat, maar besepte dat de subsidies van Rijk en provincie nog moesten komen. Echter, in de gemeente klonken stemmen die niets zagen in uitbreiding van de visserij. Men vreesde dat de Scheveningers mettertijd op een diepere haven zouden aandringen (1). En nabije havensteden zoals Vlaardingen vreesden derving van voordelen, zoals het plaats bieden aan de Scheveningse vloot.

GELUKT MAAR MET BEZWAREN

Maar het is de Scheveningers gelukt om het kwaad te neutraliseren en in 1904 kwam de haven gereed, waar nogal wat bezwaren aan kleefden. Op last van de regering mocht de haven niet dieper worden uitgebaggerd dan -2.16 NAP. De mond van de haven lag in het brandingsgebied tussen zeer beweeglijke zandbanken en was slechts 130 m breed, zodat

bij slecht weer in- of uitvaren riskant was. De haven was ook kort, zodat golven binnendrongen tot in de binnenhaven en een rustige ligging niet mogelijk was. Verbetering was dringend noodzakelijk. In 1931 liet de gemeente Den Haag een tweede binnenhaven graven, en een verbeterde voorhaven. Er werd ook een moderne visafslag aan de binnenhaven gebouwd. In 1967 gaf de Minister van Verkeer en Waterstaat toestemming tot verbetering van de buitenhaven.

JARENLANG PROEVEN

Om die verbetering van de buitenhaven mogelijk te maken zijn in diverse laboratoria jarenlang proeven genomen om de vorm van de haven, de breedte en de richting van de mond, de vaargeuldiepte en het dwarsprofiel van de dammen te onderzoeken.

De nieuwe havendammen zoals wij die kennen, kregen hun asymmetrische vorm waarbij de Zuiderhavendam 150 m verder in zee werd uitgebouwd dan de Noorderhavendam. Om de stroomgeleiding te optimaliseren kregen de dammen de bekende gebogen vorm. De havenmond werd gesitueerd buiten het brandingsgebied en gericht tussen noordwest en noord, met een breedte van 150 m.

De vaargeuldiepte werd bepaald op 7 m -NAP in de bestaande haven verlopend naar -6 m NAP. De nieuwe dammen werden als hoge dammen uitgebouwd.

De verwachting was dat de toegang tot de buitenhaven nu veiliger zou zijn. Men verwachtte dat door een grotere diepte van de vaargeul naast de visserij ook kleine handelsvaart, passagierslijndiensten en recreatievaart zouden worden aangehouden. Het roll-on-roll-off schip Duke of Holland van de Norfolkline, dat een dagelijkse dienst tussen Scheveningen en Great Yarmouth onderhield, werd beschouwd als voorloper van dergelijke activiteiten die moesten leiden tot een volwassen Scheveningse haven in opdracht van Rijkswaterstaat, directie benedenrivieren, afd. Havenmonden.

Anno 2023 wachten ondernemers en bevolking van het havenkwartier op de beloofde uitvoering van het Havenconvenant, dat haven en haar gebruikers en aanwonenden weerbaar en bij de tijd zou moeten houden.

door Paulien Bakker,
met dank aan Leen Hofland

SCHEVENINGEN HAVEN ZUID



In 2019 is een klankbordgroep opgezet voor het toenmalige vernieuwingsgebied Scheveningen Haven Zuid (het oude Norfolkterrein). Deze groep komt elk halfjaar bij elkaar. Het oorspronkelijke doel was om tussen gemeente en bewoners voorzieningen te optimaliseren en bouwoverlast tijdig te bespreken.

Op de meest recente bijeenkomst van december 2023 is onder meer het volgende als actiepunten:

- Het verzoek aan de gemeente om meer (tijdelijke) speelplekken te realiseren;
- Het verzoek om een extra bushalte ter hoogte van de Zeezwaluwstraat;
- Het verzoek om een sanitaire voorziening voor 't Dikje te realiseren.

ZERO-EMISSIEZONE IN DE KUSTSTROOK VAN DEN HAAG: EEN PLEIDOOI VOOR REALITEITSZIN

Eind december 2023 kondigde het college van burgemeester en wethouders december 2023 de invoering van een zero-emissiezone in het centrum aan. Die zou per 1 januari 2026 uitgebreid worden naar de kust. Op donderdag 11 januari is dat voornemen besproken door de commissie Leefomgeving van de Haagse gemeenteraad. Diverse Scheveningse vertegenwoordigers spraken er in.

Geen realistische timing

Nu kan iedereen het zonder meer eens zijn met het doel van zero-emissiezones en ook deze specifieke zone in onze kuststrook. Namelijk luchtvervuiling, uitstoot van stikstof, CO², fijnstof en geluidsoverlast terugdringen. De timing getuigt alleen niet van veel realiteitszin: het is te veel, te snel, met potentieel rampzalige gevolgen voor onze haven. 1 januari 2029 lijkt een realistischer en haalbaarder tijdstip.

Potentieel verlies bedrijvigheid en werkgelegenheid

Namens de Belangenvereniging Scheveningen Havengebied (BSH) zei Miranda Vink in de commissie dat het niet de vraag is óf er iets moet gebeuren, maar op welke termijn dit haalbaar is zonder verlies van bedrijvigheid en werkgelegenheid in de haven.

Noodzakelijke voorwaarden voor succes

De BSH (en ook de BOH) zien de volgende - noodzakelijke - randvoorwaarden om dit mogelijk te maken:

- Gelijke tred houden met havens in de buurt waar geen zero-emissiezone wordt ingevoerd;
- De reële mogelijkheid om nieuwe stroomaansluitingen (laadstroom schepen en laadpalen auto's) te kunnen aanleggen;
- Het beschikbaar zijn van elektrische vrachtwagens die -20 graden vriescontainers kunnen vervoeren naar de exporthavens van Rotterdam of Antwerpen.

Als niet is voldaan aan deze voorwaarden voordat de zone wordt ingesteld, voorziet de BSH en ook de BOH dat zowel de visserij als de tender offshore-service uit de Scheveningse haven zal moeten vertrekken. Dit vanwege de feitelijke onmogelijkheid om dan te kunnen voldoen aan de eisen van de zero-emissiezone. Met ingrijpende gevolgen voor bedrijvigheid en werkgelegenheid.

Wat betekent zero-emissie precies?

Nieuwe bestel- en vrachtauto's, die in een zero-emissiezone rijden, moeten schoon zijn. Dat betekent dat ze elektrisch zijn of op waterstof rijden. Voor oudere bestel- en vrachtauto's is er tot 2030 een overgangsregeling.

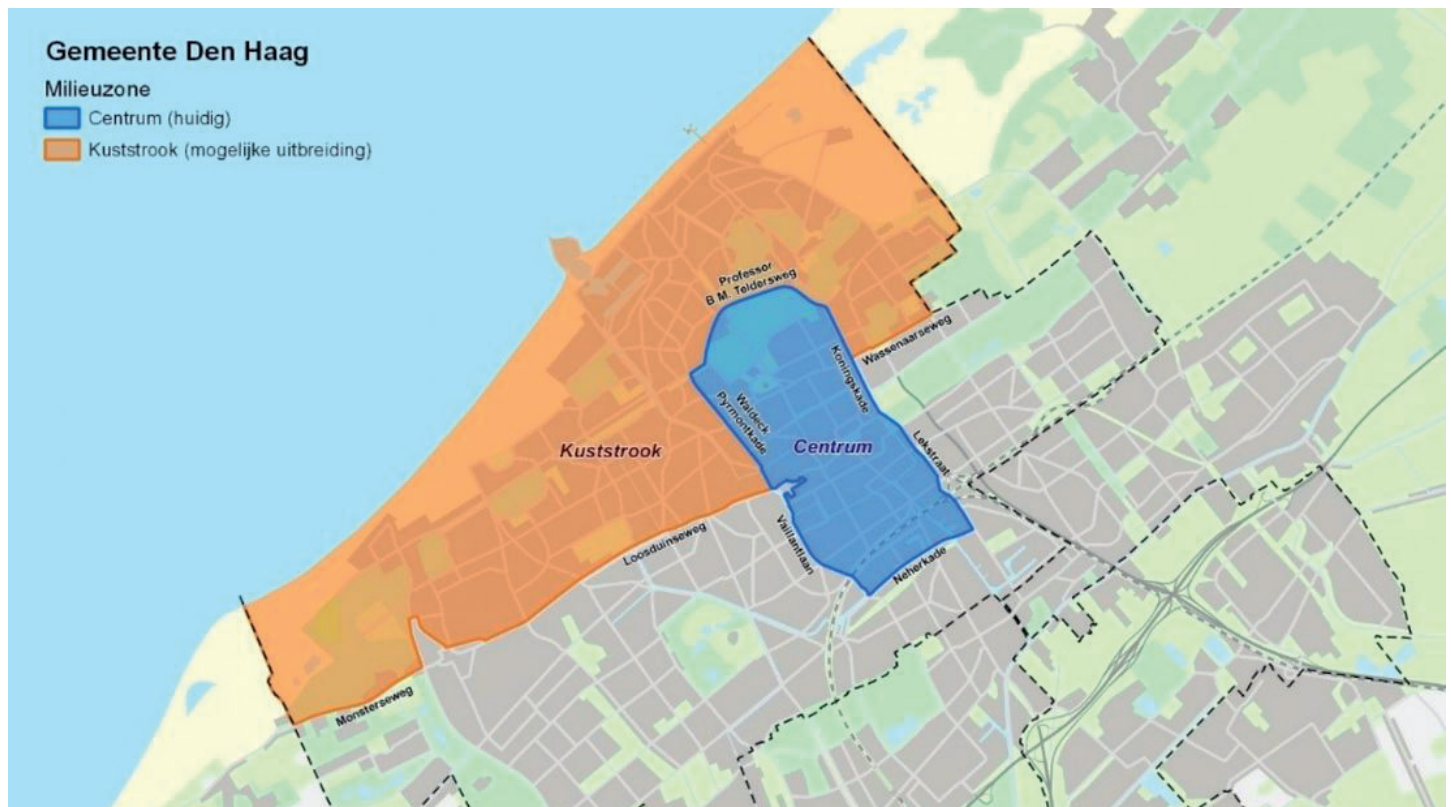
De zero-emissiezone in het centrum geldt voor bestel- en vrachtauto's voor zakelijk gebruik, die ondernemers gebruiken voor stadslogistiek. Dat is het halen en brengen van spullen. Het gaat bijvoorbeeld om:

- winkels en horeca bevoorraden
- materialen naar bouwterreinen brengen
- pakketjes bezorgen
- onderhoud doen aan woningen

De haven: internationaal vrachtverkeer

Het transport in de Scheveningse haven verschilt wezenlijk van dat in het centrum van den Haag. In veel gevallen gaat het om internationaal vrachtverkeer. Niet alleen naar de exporthavens van Rotterdam en Antwerpen, maar ook verder het Europese achterland in. In het kader wordt verder ingegaan op de problematiek van het elektrificeren van het vrachtverkeer.

door Hans van der Lee





De overgang naar elektrische vrachtwagens

Nog geen half procent van de vrachtwagens in Nederland rijdt emissieloos, dus zonder een vervuilende verbrandingsmotor, blijkt uit cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek (2022). Ter vergelijking: bij personenauto's is dit een kleine 4 procent.

De elektrificatie van vrachtwagens is vooral een kip-ei-verhaal. De drie uitdagingen - financiering, laadinfrastructuur en de beschikbaarheid van e-trucks - moeten tegelijkertijd worden aangepakt, anders vertragen ze elkaar. Het is een project waar overheid (subsidie), gemeentes (ruimte), netbeheerder (netcapaciteit), producenten (vrachtwagens) en marktpartijen (laadstations) tegelijk met elkaar moeten optrekken.

Hoge kosten

De productie van elektrische trucks staat nog op een laag pitje. Dat heeft te maken met een nog altijd lage vraag en een hoge productieprijs. Zeker omdat er nog niet zoveel van in ontwikkeling zijn, blijven elektrische vrachtwagens duur. Voor een speciale subsidiepot van 30 miljoen euro kwamen mei 2023 in één dag vier keer zoveel aanvragen binnen, meldde de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. De verwachting is overigens wel dat e-trucks net als elektrische auto's door de opschalende productie en stijgende brandstofprijzen in de toekomst goedkoper zullen worden dan dieseltrucks. Ook kunnen andere brandstoffen als biodiesel en waterstof een bijdrage leveren om milieudoelen te halen.

Vol stroomnet

Uitdaging twee is laadinfrastructuur. want in tegenstelling tot elektrische auto's zijn er voor vrachtwagens nog weinig mogelijkheden. Deze oplaadpunten vragen veel van bedrijven: veel ruimte, lange dikke kabels, meetbedrijven die moeten langskomen en transformatorhuisjes.

Daarbij kan het zo een paar jaar duren voordat een bedrijf een aansluiting op het stroomnet krijgt. In Nederland zijn er u slechts circa 15 semipublieke laadlocaties voor vrachtwagens. Dat aantal zal groeien, maar ook daar liggen uitdagingen op tafel: stikstofbeperkingen, aanbestedingen die tijd kosten en ruimte (snel al 4000 vierkante meter voor zeven snelladers en voorzieningen voor chauffeurs).

Elke 60 km een laadplek

Maar dat is voor de Nederlandse markt. Voor Europese ritjes zal dat er anders uitzien. Vanuit Brussel ligt de eis op tafel dat er in 2030 op elke 60 kilometer langs de belangrijkste vrachtroutes een snellaadplek moet komen. DAF gaat uit van 50.000 publieke laadstations in Europa in de toekomst wil het netwerk goed werken.

Goed reserveringssysteem

Voor de Nederlandse markt is het ook een stuk makkelijker: een vrachtwagen rijdt hier, afhankelijk van het soort transport, tussen de 100 en 400 kilometer per dag. Een vrachtwagen die van hier naar Polen moet rijden, kan dat qua laden nu nog niet elektrisch doen. Na Nederland is de Europese uitdaging aan de beurt, waar weer nieuwe logistieke vraagstukken bij komen kijken. Komen er truckparks waar chauffeurs kunnen opladen en slapen? En hoe zorg je voor een goed reserveringssysteem? De logistiek van vrachtwagens heeft immers een strakke planning, waar het laden goed in moet gaan passen. De wens en wil lijkt er inmiddels bij verschillende partijen te zijn, nu komt de uitvoering.



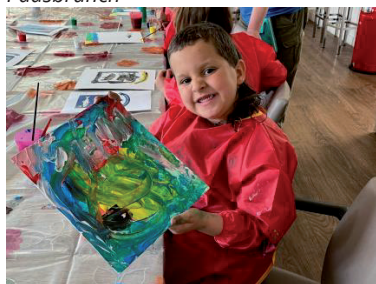
Welkom in de Mallemok!

Bijgaand het programma voor de komende periode. Naast deze activiteiten beschikt de Mallemok ook over een mooie ontmoetingsruimte. U bent van harte welkom van maandag tot en met vrijdag van 09:00 tot 15:00 uur. Je kunt er de krant lezen en er is een kleine bibliotheek. Ook staan er computers waar u gebruik van kunt maken en we beschikken over gratis wifi.

Nieuwe activiteiten zoals de vakantie-activiteiten, nieuws en verdere informatie worden vermeld op onze Facebook pagina en op de website www.welzijnscheveningen.nl
Ook staan we open voor nieuwe ideeën en of wijkinitiatieven.



Paasbrunch



MalleKidsClub



Militaire Bootcamp

Maandag	Tijd	Ruimte
Fitness heren	07:00 – 11:00 uur	Fitnesszaal
Fitness dames	11:00 – 12:00 uur	Fitnesszaal
NA meeting	09:00 – 10:00 uur	Blauwe zaal
Koffie inloop	09:00 – 15:00 uur	Ontmoetingsruimte
Wandelclub	10:00 – 12:00 uur	
Voedselbankwinkel Schappelijk	12:00 – 14:00 uur	Winkel
Yoga groep 1	09:00 – 10:15 uur	Sportzaal
Kledingbank/Kast v. Lotje	09:00 – 12:00 uur	Kledingbank
Fietskeet	09:00 – 12:00 uur	Fietskeet
Yoga groep 2	10:30 – 11:45 uur	Sportzaal
Tienerinloop 10-14 jaar	15:00 – 18:00 uur	Blauwe zaal
Kickboksen	18:30 – 20:00 uur	Sportzaal
Tienerinloop 14-17 jaar	19:00 – 22:00 uur	Blauwe zaal
Dinsdag	Tijd	Ruimte
Fitness heren	07:00 – 11:00 uur	Fitnesszaal
Koffie inloop	09:00 – 15:00 uur	Ontmoetingsruimte
Kapsalon	09:00 – 11:30 uur	Kapsalon
Fietskeet	09:00 – 12:00 uur	Fietskeet
NA meeting	10:00 – 11:15 uur	Blauwe zaal
Tienerinloop	15:00 – 18:00 uur	Blauwe zaal
Voedselbankwinkel Schappelijk	09:00 – 12:00 uur	Winkel
Kledingbank/Kast v. Lotje	09:00 – 12:00 uur	Kledingbank
Vergadering BOH 1x p.m.	19:30 – 22:00 uur	Ontmoetingsruimte
Buurtbingo (3 ^e di vd mnd)	19:00 – 23:00 uur	Ontmoetingsruimte
Woensdag	Tijd	Ruimte
Bloedafname	07:30 – 10:00 uur	Blauwe zaal
Fitness heren	08:00 – 11:00 uur	Fitnesszaal
Koffie inloop	09:00 – 15:00 uur	Ontmoetingsruimte
Kledingbank/Kast v. Lotje	09:00 – 12:00 uur	Kledingbank
Fietskeet	09:00 – 12:00 uur	Fietskeet
Kapsalon	09:00 – 11:30 uur	Kapsalon
Voedselbankwinkel Schappelijk	09:00 – 12:00 uur	Winkel
Ouderen Ontmoeting	10:00 – 14:00 uur	Ontmoetingsruimte
Spreekuur Wijkagent (1x per 2 weken)	11:00 – 12:00 uur	Vergaderruimte
Fitness dames	11:00 – 13:00 uur	Sportzaal
MalleKidsClub	14:00 – 16:00 uur	Blauwe zaal
Militaire Bootcamp 10-14j.	17:00 – 20:00 uur	Speeltuin/strand
Huiswerkklas	17:00 – 20:00 uur	Blauwe zaal
Kickboksen	18:30 – 20:00 uur	Sportzaal
Donderdag	Tijd	Ruimte
Fitness heren	07:00 – 12:00 uur	Fitnesszaal
Koffie inloop	09:00 – 15:00 uur	Ontmoetingsruimte
Kapsalon	09:00 – 11:30 uur	Kapsalon
Voedselbankwinkel Schappelijk	09:00 – 12:00 uur	Winkel
Kledingbank/Kast v. Lotje	09:00 – 12:00 uur	Kledingbank
Fietskeet	09:00 – 12:00 uur	Fietskeet
Ouderen Ontmoeting	11:00 – 14:15 uur	Ontmoetingsruimte
Tienerinloop 14-17 jaar	19:00 – 22:00 uur	Blauwe zaal
Vrijdag	Tijd	Ruimte
Fitness heren	07:00 – 11:00 uur	Fitnesszaal
Koffie inloop	09:00 – 15:00 uur	Ontmoetingsruimte
Kledingbank/Kast v. Lotje	09:00 – 12:00 uur	Kledingbank
Fietskeet	09:00 – 12:00 uur	Fietskeet
Voedselbankwinkel Schappelijk	09:00 – 12:00 uur	Winkel
Inloop spreekuur Vrijwilligerspunt	10:00 – 12:00 uur	Kantoor
Broodje van de dag	12:00 – 13:00 uur	Ontmoetingsruimte
Fitness dames	12:00 – 14:00 uur	Sport/fitnesszaal
Blokfluitclub (1x2 weken)	14:00 – 16:00 uur	Blauwe zaal
Huiswerkklas	17:00 – 20:00 uur	Ontmoetingsruimte
Tienerinloop 10-14 jaar	19:00 – 22:00 uur	Blauwe zaal
Zaterdag	Tijd	Ruimte
Tieneractiviteit	20:30-22:00 uur	Ontmoetingsruimte

Geuzenwijk wordt groene oase, doe je mee?

Snuffel bij standjes van de
stadskwekerij, IVN en anderen



Ruil je stekjes en zaadjes
op de plantenruilmarkt






En ontvang een gratis
zonnebloem of stokroos

Laat je schminken of
trommel op een djembé

Laat je  inspireren op de

Groenspiratiedag

 zaterdag 13 april
 11.00u - 15.00u
 Van Sint. Aldegondeplein

Wandel de groeninspiratie-
route door de wijk



Operatie Steenbreek: wil je
ook een geveltuin? Meld je
aan via de QR-code



En ontvang op deze dag
planten in ruil voor tegels

Groen moet je doen, maar hoe
dan? Experts vertellen over
beplanting/planten, tuinvogels
en biodiversiteit



Mysteryguest!
?



Alle bewoners zijn welkom. Kom ook, en neem je burens mee!

Dit is een initiatief van de Groene Geuzen, enthousiaste wijkbewoners die de Geuzenwijk willen vergroenen.
Heb je vragen, ideeën of wil je meedoen? Neem contact op via groenegeuzen@gmail.com.

