

Comité Toekomst Scheveningen Bad



Gemeente Den Haag
Dienst Stadsbeheer, afdeling Milieu & Vergunningen
T.a.v. de heer J.H. Post
Postbus 12651
2500 DP Den Haag

Den Haag, 27 oktober 2009

Onderwerp: Inspraak planMER en conceptMasterplan Scheveningen-Kust
van het Comité Toekomst Scheveningen Bad

Geachte heer,

Hierbij doen wij u toekomen de reactie van ons Comité op het planMER en conceptMasterplan Scheveningen-Kust.

De zienswijze is als volgt opgebouwd

1 Inleiding	pag. 1
2 Conclusies van onze reactie op planMER en conceptMasterplan	pag. 2
3 Toelichting conclusies planMER	pag. 4
4 Toelichting conclusies concept Masterplan	pag. 10
Bijlagen (4)	pag. 14

Voor inlichtingen en vragen kunt u zich wenden tot:

Harmen Wiersma (vicevoorzitter) tel. 06 159 566 50 e-mailadres:
anjaharmen@ziggo.nl

1 INLEIDING

In het Comité Toekomst Scheveningen Bad hebben zich de VvE'en van de appartementencomplexen direct aan de kust en een aantal ondernemers verenigd. In het afgelopen jaar heeft het Comité ernaar gestreefd om actief en constructief mee te denken met de gemeente over de toekomst van Bad. Er mag best iets veranderen in Bad. Wij staan daarachter, zoals ook mag blijken uit de door ons bij de gemeente en gemeenteraad ingediende voorlopige visie en onze participatie in het BOB-platform. We onderhouden contacten met andere bewoners- en ondernemersorganisaties, maar hebben ons eigen geluid. Wij willen als Comité ook graag nadrukkelijk bij de verdere planuitwerkingen betrokken worden in wat voor overlegplatform dan ook.

Een aantal opmerkingen vooraf.

Het Comité kan zich met de in het conceptMasterplan geschetste ruimtelijke ontwikkelrichting voor Bad grotendeels vinden. Op grond van wat er nu aan kaders en ideeën in het RO-deel van het concept Masterplan staat denken wij dat er bij de nadere uitwerking in goed overleg met alle betrokkenen reële en vooral ook gedragen resultaten te verwachten zijn. Verderop stippen we enkele pijnpunten in

het concept aan, welke in de afzonderlijke zienswijzen van onze leden verder worden gedetailleerd.

We zijn blij dat de sloop van de wooncomplexen in de kuststrook van de baan is. Dit staat expliciet vermeld op blz. 5 van de huis aan huis bezorgde samenvatting van het conceptMasterplan. Impliciet kunnen we dat ook uit het conceptMasterplan zelf afleiden.

Het is dan ook des te meer onbegrijpelijk dat in het planMER bij de aspectbeoordelingen van landschap en cultuurhistorie (blz. 147) en woon- en leefmilieu (blz. 166) wederom uitgegaan wordt van sloop en nieuwbouw van gebouwen ten noorden van het Kurhaus. Kennelijk is hier gebruik gemaakt van eerdere, inmiddels achterhaalde Masterplanversies en lijken de betreffende effectbeoordelingen opgesteld voorafgaand aan het huidige conceptMasterplan. Het gebruik van niet in het conceptMasterplan opgenomen teksten komt ook op andere plekken voor, bv over het opheffen van de parkeerplaatsen op het Zwarte Pad. Op pag. 25 planMER staat dat er bij de keerlus aan het Zwarte Pad geen of slechts een beperkt aantal openbare parkeerplaatsen worden gerealiseerd om een nieuwe fuiksituatie te voorkomen. Het conceptMasterplan gaat uit van compensatie door een publieke parkeergarage op de tramkeerlus en/of de tramremise. Dit soort inconsistenties zou moeten worden gecorrigeerd.

In het verkeersdeel daarentegen kunnen wij ons geheel niet vinden. Het planMER geeft ons in onze bezwaren ook gelijk voor wat betreft de gemeentelijke voorkeursvariant 3. De twee andere in het planMER onderzochte varianten blijken voor Bad echter ook zeker niet de oplossing.

De kern van de verkeersproblematiek van Scheveningen ligt in het verkeersbeeld met zijn extreme uitschieters in het aanbod en de niet alzijdige bereikbaarheid. Daardoor kan het verkeersprobleem niet op vergelijkbare wijze worden benaderd als in andere stadswijken gebeurt. Wij hebben, mede op basis van inderhaast uitgevoerd literatuuronderzoek, een voorstel voor de wijze waarop een gedragen en effectieve verkeersoplossing voor Bad (Scheveningen) zou kunnen worden bereikt. In de CROW- publicatie 142 "Verkeersmanagement van attractiepunten en recreatiegebieden" uit ca 2000 wordt op basis van evaluatie van praktijksituaties een aanpak aanbevolen om tot effectieve en gedragen oplossingen te komen. Hierbij wordt optimaal gebruik gemaakt van lokale kennis en vroegtijdige afstemming van vaak tegengestelde belangen. Deze aanpak spreekt ons erg aan. Meer recente praktijkervaringen inclusief toepassing Dynamisch VerkeersManagement (DVM) in vergelijkbare omstandigheden hebben we nog niet kunnen vinden, maar de geschetste aanpak zal daardoor vermoedelijk nauwelijks veranderen. (zie bijlage 4)

Onze reactie betreft alleen de verkeersvarianten zonder Buitenhaven (minvarianten)

Wij beperken ons in deze zienswijze tot de effecten voor Bad, maar realiseren ons terdege dat vooral het verkeersverhaal voor geheel Scheveningen-kust geldt en dat een goede oplossing voor Bad niet altijd ook een goede oplossing voor Dorp of Haven hoeft te zijn.

2 CONCLUSIES ZIENSWIJZE COMITÉ

PlanMER

T.a.v. aspecten Verkeer en Vervoer, Geluid en Luchtkwaliteit.

- 1) Het realiteitsgehalte van de basiscijfers 2008 wordt betwist, een aantal belangrijke autonome ontwikkelingen is niet of vermoedelijk niet meegenomen

en is voor het noordelijke deel van de Gevers Deynootweg de autonome ontwikkeling onverklaarbaar. Door de directe relatie van deze cijfers met verkeersveiligheid, geluid en luchtkwaliteit (en indirect woon- en leefmilieu) vervalt daarmee ook de basis voor deze effectscores.

(In de rest van onze reactie is maar even gedaan of deze conclusie niet geldt).

2) Nader onderzoek is gewenst.

- a) Het lijkt ons een goed idee om aan een externe verkeersdeskundige een expert opinion te vragen. Voor de langere termijn stellen we de CROW-aanpak voor zoals in paragraaf 1 (+ bijl. 4) geschetst.
- b) *De toepassing van én permanente maatregelen én dynamisch verkeersmanagement (DVM) is hoogst ongelukkig en doet de voordelen van de dynamische benadering voor het grootste deel teniet. Dit moet worden omgezet naar toepassing van alléén DVM op zowel de invalswegen als in Bad (heel Scheveningen), wanneer de verkeersdruk dit nodig maakt.*

- 3) Alle 3 varianten scoren in Bad op de criteria verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid slechter dan de referentiesituatie (= autonome ontwikkeling (AO)-situatie), en voor grote delen van Bad neemt ook de geluidbelasting toe, in variant 3 op plekken zelfs meer dan maximaal toegestaan. Op grond van deze criteria is er dan ook geen reden om de huidige verkeersstructuur in Bad aan te passen.**
- 4) Alle 3 varianten staan de realisatie in Bad van het lijnen-pleinen-sferen concept in de weg, doordat het Palaceplein niet verkeersluw wordt (zie ook paragraaf 3 en conclusie 18). De kruisingen auto en OV veroorzaken verkeersonveiligheid en harmonica-effect in de files.**
- 5) Beoordeling van de effecten van de verkeersvarianten en ruimtelijke ingrepen op de bereikbaarheid van de parkeerplaatsen van bewoners en ondernemers ontbreken in het planMER (ook bij woon- en leefmilieu).**
- 6) Het planMERadvies om extra aandacht aan de parkeerroutering te schenken ondersteunen wij.**
- 7) Ook wanneer alle aspecten in samenhang worden bekeken is niets doen aan de huidige verkeersstructuur voor Bad de beste variant.**
- 8) Het planMERadvies om meer in te zetten op het terugdringen van het autoverkeer en stimulering van andere modaliteiten onderschrijven wij op zich, maar de bereikbaarheid voor bewoners en ondernemers moet daarbij wel gegarandeerd worden.**

T.a.v. aspecten woon-/leefmilieu en landschap/cultuurhistorie

- 9) Voor grote delen van Bad verslechtert het woon- en leefklimaat ten opzichte van de referentiesituatie. Het effect van de toenemende kans op congestie in variant 1 en 3 is onjuist weergegeven. Het specifieke verkeerskarakter van Bad en de voorgenomen opheffing van de verkeersfunctie van de Zeekant zijn niet meegenomen in de effectscores. Ook de negatieve effecten qua licht en uitzicht voor de omwonenden van het parkeerterrein voor de Oranje flats ontbreken. De effectscores zijn te rooskleurig voorgesteld.**
- 10) De sterke afhankelijkheid van private investeerders maken de uitvoering van alle plannen onzeker (zie ook conclusie 22)**
- 11) Voor de gevelverbeterplannen aan woningen hebben de VvE'en geen reserves, wanneer het alleen om verfraaiing gaat. In het vervolgtraject gaan we het overleg echter niet uit de weg.**
- 12) De factor windhinder moet in het vervolgtraject expliciet meegenomen worden.**
- 13) De beoordeling van het aspect cultuurhistorie lijkt meer gebaseerd op de verheerlijking van het vooroorlogs verleden dan op besef van badplaatscultuur en de historie van Scheveningen.**

- 14)** De extra aandacht die het planMER aanbeveelt voor overgangen van nieuwbouw en duingebied naar bestaand woongebied, en het duurzaam en groen inrichten van de openbare ruimte onderschrijven we.

T.a.v. aspect Bodem en Water en verlegging zeewering

- 15)** Door de nu bestaande onzekerheid moeten ten minste de verruiming van de parkeercapaciteit in Bad en het bouwprogramma op het parkeerterrein voor de Oranjeflats worden opgeschort tot het moment waarop het besluit tot verlegging van de zeewering is genomen en de milieueffecten van deze maatregelen zijn doorgerekend.

T.a.v. aspect Energie

- 16)** De aanbeveling om bij de uitwerking in het vervolgtraject zo CO2-beperkend mogelijk te werken onderschrijven wij.

Concept Masterplan

- 17)** Het Palaceplein vervult een cruciale rol in de realisatie van het lijnen-pleinen-sferen concept:

- a) In het nader onderzoek naar de herontwikkeling van het Palaceplein dient ook het zoeken naar alternatieven voor de hele toekomstige verkeersstructuur van Bad te worden meegenomen en mogen tot die tijd geen permanente fysieke maatregelen en ingrepen worden gedaan. De eerder genoemde CROW-aanpak zou hierbij behulpzaam kunnen zijn.
- b) De toekomstige inrichting van het Palaceplein bepaalt mede de investeringsbereidheid van private partijen in de realisatie van dit concept.

- 18)** Bij een verlegging van de zeewering moet het uitzicht op zee van de bestaande complexen langs de boulevard gegarandeerd blijven. Uitvoeringsbesluiten over de uitbreiding van de parkeercapaciteit in Bad, het bebouwen van het parkeerterrein voor de Oranjeflats en de (ver)nieuwbouw op de boulevard en Palacepromenade moeten wachten tot definitief besloten is over de verlegging van de zeewering. Bij de planvorming in deze willen wij graag betrokken worden.

- 19)** Frequenter, tot RandstadRail-kwaliteit opgewaardeerd OV juichen we toe. Gezien de gemeenteambities om ook het verblijfstoerisme in Scheveningen-Kust te stimuleren lijkt het ons reëel dat ook de gemeente haar (financiële) aandeel inbrengt in een recreatieve transportverbinding tussen Bad, Dorp en Haven en dit niet geheel overlaat aan particuliere initiatieven.

- 20)** In de verdere planuitwerking moet een goede bereikbaarheid van parkeervoorzieningen en beschikbaarheid ervan dichtbij huis voor huidige en toekomstige bewoners en ondernemers worden gegarandeerd.

- 21)** Het huidige aanbod aan zowel parkeercapaciteit als hotels, horeca en retail in Bad lijkt vooralsnog voldoende en behoeft eerder kwalitatieve aandacht dan kwantitatieve maatregelen.

- a) Het huidige aantal parkeerplaatsen in Scheveningen Bad is voldoende. Een uitbreiding van de parkeercapaciteit mag alleen in combinatie met het realiseren van extra publiektrekkende voorzieningen, waarbij vastgehouden moet worden aan spreiding van publieke parkeerplaatsen om heel ondernemend Scheveningen te bedienen.
- b) Prioriteit moet worden gegeven aan een flankerend gemeentebestuur dat de bestaande ondernemers in hotels, horeca en retail helpt de gewenste kwaliteitsslag te realiseren.

- 22)** Wij bepleiten dat voor de groep van bezoekers van bewoners en van bewoners en ondernemers die elders in het stadsdeel gebruik maken van voorzieningen een wat ruimhartiger parkeervergunningenbeleid wordt toegepast dan in andere stadswijken nu van toepassing is/wordt. Het

parkeervergunningenbeleid voor de kuststrook moet extra alert zijn op negatieve effecten van de ontwikkeling in het GSM-parkeren.

- 23)** Voor de op korte termijn aangekondigde maatregelen om het fuikprobleem bij het Zwarte Pad op te lossen dringen we er op aan dat daarbij alle partijen, met veelal tegengestelde belangen, nadrukkelijk betrokken worden bij het bedenken van mogelijke oplossingen. Permanente fysieke ingrepen moeten worden voorkomen totdat een goede alternatieve verkeersstructuur voor Bad is bedacht (zie ook conclusie 18).

Hieronder volgt de toelichting op deze conclusies.

3 TOELICHTING CONCLUSIES planMER

Verkeerscijfers gemeente

Het op zich goede avondspitsmodel van de gemeente is afhankelijk van de input aan huidige verkeerscijfers, autonome ontwikkelingen en bedachte oplossingen voor de daardoor berekende toekomstige knelpunten.

De berekende verkeersintensiteiten voor de huidige situatie hebben bij de bewoners- en ondernemersorganisaties nogal wat vraagtekens opgeroepen. Naar aanleiding hiervan heeft de commissie verkeer en ruimtelijke ordening (VRO) zelf tellingen verricht, die op verschillende wegvakken zeer substantieel afwijken van die van het model, en aangeboden aan de gemeente. Met deze informatie blijkt niets gedaan. In augustus 2009 zijn door de gemeente opnieuw tellingen gedaan. Dat de verkeerscijfers van de huidige situatie niet opgenomen zijn in het planMER vinden we een ernstige tekortkoming.

Welke autonome gegevens wel /niet zijn meegenomen is niet echt duidelijk en roepen vraagtekens op.

Uit het planMER blijkt dat de verhoging tot RandstadRail-kwaliteit en invoering van betaald parkeren (beiden verandering modal split) in de AO niet zijn meegenomen. Wij vragen ons af of in de AO de volgende ontwikkelingen zijn meegenomen:

- Het VCP binnenstad (veranderende routekeuze)
- Realisatie van het Trekvlietstracé (idem)
- Landelijk mobiliteitsbeleid (verlaging (spits)intensiteiten)
- Realisatie 5000 P&R-plekken aan de rand van de stad (veranderende modal split op topdagen)

Naar onze mening bepalen alle genoemde autonome ontwikkelingen in hoge mate het aanbod op de inprikkers en daarmee de verkeersafwikkeling in Scheveningen. Op de van Alkemadelaan/Zwolsestraat wordt bv een autonome groei van 47% richting Bad t.o.v. de huidige situatie voorzien. (Bron: gemeente) In bijlage 1 zijn voor een aantal wegvakken in Bad de intensiteiten uit het planMER en eerdere gemeentecijfers t.o.v. huidige situatie weergegeven.

Op grond van de doorgerekende autonome ontwikkelingen worden toekomstige problemen zichtbaar, waarvoor alternatieve oplossingen (varianten) worden ontwikkeld. Het meenemen van de eerder genoemde autonome ontwikkelingen levert naar onze mening echter een geheel andere verkeersbeeld in de referentiesituatie, zelfs al zouden de basiscijfers 2008 wel correct blijken.

Een apart punt is nog de Gevers Deynootweg, het wegvak tussen keerlus Zwarte Pad en Zwolsestraat. Wij vragen ons af waardoor de verdrievoudiging van de avondspits in de AO met maar liefst 750 mvt. vandaan komt (bijna 9000 per etmaal). Is hier een autonoom programma opgenomen, dat wij nog niet kennen? In de 3 varianten is de toename maar liefst 1100 mvt. spits (13000 etmaal). Het enige nieuwe programma bestaat uit ca 50 woningen, dat aan de avondspits kan bijdragen, en misschien wat extra hotel- en leisurecapaciteit. Deze stroom werkt door in alle opvolgende wegvakken.

Conclusie 1: *Het realiteitsgehalte van de basiscijfers 2008 wordt betwist, een aantal belangrijke autonome ontwikkelingen is niet of vermoedelijk niet meegenomen en is voor het noordelijke deel van de Gevers Deynootweg de autonome ontwikkeling onverklaarbaar. Door de directe relatie van deze cijfers met verkeersveiligheid, geluid en luchtkwaliteit (en indirect woon- en leefmilieu) vervalt daarmee ook de basis voor deze effectscores.*

Nader onderzoek en herberekening is gewenst. Ons voorstel is om een externe verkeerskundige (RWS, TU-Delft?) hier nog eens naar te laten kijken, zodat een aantal berekeningen opnieuw kan worden uitgevoerd.

In de samenspraak hebben bewoners en ondernemers variant 1 en 2 vrijwel unaniem verworpen. De voornaamste klacht is dat bij het ontwikkelen van verkeersvarianten geen/onvoldoende gebruik wordt gemaakt van de lokale kennis. De toen door de Bewonersvereniging Noordelijk Scheveningen (BNS) voorgestelde visie op het toekomstige verkeersmanagement werd door diezelfde meerderheid omarmd. Deze visie kwam in het kort neer op: geen permanente fysieke barrières, onderscheid in een normaal en een door DVM ondersteund piekregime, opvang auto's buiten Scheveningen wanneer de parkeergarages vol zijn, invoering van betaald parkeren in de hele kuststrook met een maximum van 2 uur, de boulevard een 0-2 richting weg. Variant 3 lijkt in geen enkel opzicht op die visie. In het planMER wordt nu de eerder al afgewezen variant 1 als voorkeursvariant aangemerkt. Voor geen van de varianten is momenteel draagvlak.

In het conceptMasterplan wordt invoering van betaald parkeren, toepassing DVM, P&R-terreinen ook voorgenomen. Ons probleem is dat DVM naast de permanente maatregelen als 1-richtingsverkeer, blokkades e.d. wordt gezet, die de uitwisseling Haven-Dorp-Bad belemmeren, ook als het niet nodig is.

Conclusie 2: Nader onderzoek is gewenst

2a Het lijkt ons een goed idee om aan een externe verkeersdeskundige een expert opinion te vragen. Voor de langere termijn stellen we de CROW-aanpak voor zoals in paragraaf 1 (+bij.4) geschetst.

2b: De toepassing van én permanente maatregelen én dynamisch verkeersmanagement (DVM) is hoogst ongelukkig en doet de voordelen van de dynamische benadering voor het grootste deel teniet. Dit moet worden omgezet naar toepassing van alléén DVM op zowel de invalswegen als in Bad (heel Scheveningen), wanneer de verkeersdruk dit nodig maakt.

De varianten

In onze verdere reactie is maar even net gedaan of conclusie 1 niet van toepassing is.

Algemeen

T.a.v. het criterium **verkeersafwikkeling** zijn er volgens het planMER in de huidige situatie in Bad geen knelpunten. Dat klopt, bewoners, noch ondernemers van Bad hebben op dit moment last van files in de avondspits.

Volgens het planMER zijn er ook in de referentiesituatie in Bad geen knelpunten. Uit de cordonanalyse blijkt dat voor alle 3 varianten geldt dat er meer verkeer op de noordelijke inprickers ontstaat t.o.v. de AO-situatie. De intensiteiten in de Gentsestraat en Stevinstraat, het winkelgebied van Belgisch Park en omgeving, nemen bij alle varianten fors toe t.o.v. de AO-situatie. En nog meer wanneer deze vergeleken worden met de huidige situatie.

Het struikelblok in alle varianten is het verkeer op topdagen. Alleen met flexibele dynamische verkeersmaatregelen kan op topdagen de verkeerssituatie beheersbaar blijven.

Ook de **verkeersveiligheid** in Bad neemt in alle varianten af t.o.v. de AO-situatie. Vooral ter plaatse van het Palaceplein, hét ontvangst- en winkelplein met hopelijk veel mensen het hele jaar door, dag en nacht. Voor heel Scheveningen is alleen variant 1 als positief beoordeeld vanwege de winst in Dorp en Haven.

T.a.v. het aspect **geluid** (zie bijlage 3) zorgt variant 1 in Bad in totaliteit voor een reductie van 14% in het aantal geluidsbelaste rekenpunten (>50dB) ten opzichte van de referentiesituatie, de varianten 2 en 3 voor een toename van 2%, resp. 10%. Het aantal rekenpunten met een geluidbelasting van meer dan 69 dB blijft in variant 1 gelijk t.o.v. de AO-situatie, bij variant 2 en 3 is er een toename. Hier kunnen zich nieuwe knelpunten voordoen. In alle varianten neemt echter voor grote delen van Bad de geluidbelasting sterk toe in de geluidklassen 0-1,5 dB en 1,5 – 5 dB, in variant 3 is er een deel met zelfs meer dan de maximaal toegestane toename van 5 dB. Alleen variant 2 zorgt bij de kop van de Nieuwe Parklaan/Badhuisweg/Kurhausweg voor een substantiële afname.

T.a.v. het aspect **luchtkwaliteit** vindt volgens het planMER geen overschrijding plaats van de norm. Wij denken echter dat op topdagen dit nog wel eens anders zou kunnen uitpakken.

T.a.v. het **openbaar vervoer** missen we als aandachtspunt de relatie tussen OV en de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling op het Palaceplein. In de **varianten 1 en 3** worden tram- en buspassagiers geconfronteerd met het autoverkeer op het Palaceplein. Beide verkeersdeelnemers hebben vergelijkbare “intensiteitspatronen”: avondspits veel (vertrekkende) passagiers en veel thuiskomend woon-werkverkeer, op mooie drukke dagen en evenement veel passagiers en veel bezoekersverkeer, stille moment weinig passagiers en weinig verkeer. Kruisingen OV en autoverkeer, zeker met de voorgenomen hogere frequenties van RandstadRail, zorgt voor harmonicawerking in de files. Wij denken dat de situatie op drukke – en topdagen veel ernstiger wordt dan nu het geval is.

Naast het niet meenemen van het invoeren van betaald parkeren missen we in het planMER t.a.v. het criterium **parkeren** van de verkeersvarianten en ruimtelijke ingrepen op de bereikbaarheid van de parkeerplaatsen van bewoners en ondernemers (ook niet onder het aspect woon- en leefmilieu).

In het planMER wordt nauwelijks ingegaan op de gevolgen van de verkeersvarianten en ruimtelijke ingrepen op de bereikbaarheid van de parkeerplaatsen van bewoners en ondernemers (ook niet onder het aspect woon- en leefmilieu). Eerder genoemd is al de extra filevorming in de avondspits op de noordelijke inprikker. Maar ook het voornemen tot de facelift van de doorgang naar zee ten noorden van de Palaceflats en het zeewaarts uitbreiden van het grasveld van de Oranje flats heft de verkeersfunctie van de Zeekant op, waardoor de bewonersparkeergarage van deze flats en van alle parkeerplaatsen van woningen, hotels en andere ondernemingen aan deze weg en de boulevard onbereikbaar worden. Zeker wanneer aan de andere kant van Carlton Beach de opstelplaats van RandstadRail wordt gerealiseerd. De bereikbaarheid van de bewonersparkeergarages van de Kurhausappartementen, het Leonardo da Vinci-complex en het Grand Hotelcomplex staat als gevolg van alle 3 verkeersvarianten en ruimtelijke voorstellen onder druk, variërend van minder gemakkelijk tot vrijwel onbereikbaar. Het voorgestelde bouwprogramma op het parkeerterrein bij de Oranje flats maakt de parkeerboxen (eigendom) onbereikbaar en heft de parkeerplaatsen op het terrein (parkeervergunning) voor bewoners aan dit deel van de Gevers Deynootweg en ondernemers aan de boulevard en Zeekant op.

Het planMER adviseert extra aandacht te besteden aan de parkeerrouting om ongewenst zoek verkeer te voorkomen in alle varianten. Goede, actuele reis- en parkeerinformatie is ook volgens ons onontbeerlijk en moet al vroeg beginnen op de invalswegen naar Den Haag. Sceptici zeggen dat mensen niet veranderen en blijven streven om hun auto het liefst op het strand zelf te parkeren. Wij zien dat anders: niemand piekert er nu al over om met de auto naar het centrum van Parijs of Amsterdam te gaan. Waarom zou dat in 2020 in Den Haag/ Scheveningen ineens anders zijn? Waarom al niet op korte termijn zelfs? Voorwaarde is dat parkeerrouting wordt gecombineerd met goed en snel natransport.

Specifiek

Instelling van 1-richtingsverkeer op de lus Zwolsestraat-Gevers Deynootweg-Kurhausweg-Harstenhoekweg in de **varianten 1 en 3** leiden ertoe dat:

- er in de avondspits een structurele congestie ontstaat op de Gevers Deynootweg, tussen de Zwolsestraat en Kurhausweg, juist ter plaatse van het Palaceplein dat als tophalte, ontvangst- en verblijfsruimte in het Masterplan is aangeduid;
- alle verkeer van bewoners, ondernemers, hotelgasten ten noorden en westen van deze lus en parkeerders Zwarte Pad en garage Zwolsestraat altijd over dit plein en over de Harstenhoekweg moeten om Scheveningen te verlaten. Daardoor zal er niet alleen in de avondspits, maar op normale, maar drukke dagen ook daarbuiten (zelfs 's nachts) meer verkeer dan nu deze route moet volgen of moet wijken via Badhuisweg/Nieuwe Parklaan en Boulevard;
- bewoners, die van hun werk komen, een grote kans lopen om in de file terecht te komen, iets dat nu niet voorkomt en volgens het planMER ook in de referentiesituatie niet.
- bewoners en ondernemers van Bad, die vanuit Haven terug willen, helemaal moeten omrijden over de NW-hoofdroute en de van Alkemadelaan/Zwolsestraat. Bewoners en ondernemers maken frequent gebruik van voorzieningen in alle 3 deelgebieden.

Daarbij komt nog dat het verkeer twee keer de frequenter rijdende RandstadRail en de bussen moet kruisen, wat al snel leidt tot het harmonica-effect in de files.

De nieuwe weg door de tramremise in variant 3 biedt op een paar wegvakken van de Zwolsestraat enig e verlichting t.o.v. de andere 2 varianten, maar is ook daar nog slechter dan de AO-situatie.

In **variant 2** blijft de huidige verkeersstructuur in Bad min of meer gehandhaafd en ligt er een knip in Dorp. Met een I/C-verhouding $< 0,3$ ter plaatse van het Palaceplein in de avondspits en de afsluiting van de Kurhausweg lijken de kansen voor de realisatie van het lijnen-pleinen-sferen-concept vele malen groter dan in variant 1 en 3. Toch zouden we ook in deze variant maatregelen die het Palaceplein nog verkeersluwer maken sterk toejuichen.

Een struikelblok in deze variant is dat door de afsluiting van de Kurhausweg aan het einde van de Nieuwe Parklaan en Badhuisweg op topdagen ook een fuik ontstaat. Deze wegen vormen het logische vervolgtraject op het Trekvliettracé.

Conclusie 3: *Alle 3 varianten scoren in Bad op de criteria verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid slechter dan de referentiesituatie (= autonome ontwikkeling (AO)-situatie), en voor grote delen van Bad neemt ook de geluidbelasting toe, in variant 3 op plekken zelfs meer dan maximaal toegestaan. Op grond van deze criteria is er dan ook geen reden om de huidige verkeersstructuur in Bad aan te passen.*

Conclusie 4: *Alle 3 varianten staan de realisatie in Bad van het lijnen-pleinen-sferen concept in de weg, doordat het Palaceplein niet verkeersluw wordt (zie ook*

paragraaf 3 en conclusie 18). De kruisingen auto en OV veroorzaken verkeersonveiligheid en harmonica-effect in de files.

Conclusie 5: *Beoordeling van de effecten van de verkeersvarianten en ruimtelijke ingrepen op de bereikbaarheid van de parkeerplaatsen van bewoners en ondernemers ontbreken in het planMER (ook bij woon- en leefmilieu).*

Conclusie 6: *Het planMERadvies om extra aandacht aan de parkeerroutering te schenken ondersteunen wij.*

Het planMER adviseert: "Indien de verschillende beoordelingscriteria in samenhang worden bekeken, dan kan worden geconcludeerd dat infrastructuurvariant 1 voor het aspect de voorkeursvariant is."

Specifiek ons beperkend tot de situatie in Bad zijn wij op grond van het bovenstaande een andere mening toegedaan.

Conclusie 7: *Ook wanneer alle aspecten in samenhang worden bekeken is niets doen aan de huidige verkeersstructuur voor Bad de beste variant.*

Het planMER adviseert: "Meer verkeer brengt een grotere parkeervraag met zich mee en leidt ook tot meer lucht- en geluidsproblemen. In plaats van betere/uitgebreidere parkeervoorzieningen kan beter worden volstaan in compenserende maatregelen om het autogebruik terug te dringen en/of andere modaliteiten te stimuleren. De effecten van een P+R (in de nabije omgeving) en Randstadrail zijn niet in de verkeersmodellen opgenomen. Meer inzet hierin kan de toename van verkeer wellicht terugdringen".

Conclusie 8: *Het planMERadvies om meer in te zetten op het terugdringen van het autoverkeer en stimulering van andere modaliteiten onderschrijven wij op zich, maar de bereikbaarheid voor bewoners en ondernemers moet daarbij wel gegarandeerd worden.*

ASPECTEN WOON-/LEEFMILIEU EN LANDSCHAP/CULTUURHISTORIE

Op de effectbeoordeling in pag. 147 en 166 in het planMER op basis van verouderde versies is in paragraaf 1 al ingegaan.

Het planMER stelt: "Deze positieve effecten (op het aspect woon- en leefmilieu), voor het plangebied, gerelateerd aan de versterking van de aantrekkingskracht van het plangebied, zijn voor omwonenden mogelijk als hinder te ervaren. De bezoekersdruk zal door de toename aan (overdekte) voorzieningen in het masterplan gedurende het hele jaar merkbaar zijn, in plaats van een piek in de zomermaanden en relatief rustig najaar en winter. Deze effecten zijn indirect kwantitatief gemaakt doordat de toename in verkeersdruk gekoppeld is aan de verandering van het aantal geluidbelaste woningen".

Uit de effectscores geluid voor Bad blijkt, dat in grote delen van Bad nou juist bij alle verkeersvarianten de geluidbelasting toeneemt t.o.v. de AO-situatie. Wij kunnen uit deze passage niet anders dan concluderen dat het woon- en leefklimaat voor die bewoners verslechtert bij alle varianten. Voor Bad is naar onze mening dan ook het aspect woon- en leefmilieu te rooskleurig voorgesteld.

T.a.v. de effectbeoordeling voor het criterium **bereikbaarheid hulpdiensten:** In varianten 1 en 3 wordt op verschillende wegvakken meer congestie in de avondspits voorspeld dan in de referentiesituatie. Ook wordt niet ingegaan op het speciale verkeerskarakter van Bad (heel Scheveningen) met zijn scherpe pieken en dalen. Juist dan wordt vaak inzet van hulpdiensten gevraagd. Reden temeer om op topdagen een specifiek verkeersregime te hanteren.

Ook wordt niet ingegaan op de effecten van het opheffen van de Zeekant als verkeersweg. Daarmee worden alle woningen en hotels aan de Zeekant en een deel van de Palaceflats onbereikbaar voor hulpdiensten. Deze opheffing in combinatie met bebouwing van het parkeerterrein van de Oranje flats verslechtert naar onze mening ook de **sociale veiligheid**, omdat het resterende gebied tussen de Oranje flats een ideale hangplek wordt en de inbraakgevoeligheid toeneemt en obscuur gedrag niet meer door patrouillediensten kan worden geconstateerd. (Zie

ook zienswijze VvE'en Oranje flats). Het bouwprogramma op het parkeerterrein voor de Oranje flats onttrekt ook licht en uitzicht aan de Dolfijnappartementen en de woningen aan de overzijde van de Gevers Deynootweg.

Conclusie 9: *Voor grote delen van Bad verslechtert het woon- en leefklimaat ten opzichte van de referentiesituatie. Het effect van de toenemende kans op congestie in variant 1 en 3 is onjuist weergegeven. Het specifieke verkeerskarakter van Bad en de voorgenomen opheffing van de verkeersfunctie van de Zeekant zijn niet meegenomen in de effectscores. Ook de negatieve effecten qua licht en uitzicht voor de omwonenden van het parkeerterrein voor de Oranje flats ontbreken. De effectscores zijn te rooskleurig voorgesteld.*

Terecht stelt het planMER: "Er dient rekening mee gehouden te worden dat de ambities van de gemeente zoals verwoord in het masterplan sterk afhankelijk zijn van de ondernemers die de 'kwaliteitshotels en -locaties' gaan exploiteren."

De gemeenteambities zijn niet alleen van de exploitanten afhankelijk, maar daarvoor al van investeringen door private partijen in nieuwbouw- en verbeterplannen. Tot deze private partijen behoren niet alleen huidige en nieuwe ondernemers en vastgoedeigenaren, maar ook bewonersVvE'en.

De investeringsbereidheid van ondernemers zal in grote mate afhankelijk zijn van het verleggen van de zeewering en van het geloof dat de voorgenomen maatregelen daadwerkelijk die economische impuls en dus dat rendement opleveren, waar de gemeente op hoopt. In paragraaf 4 (conclusie 22) komen we hierop terug.

De financiële reserves van de VvE'en zijn meestal net groot genoeg om urgent onderhoud uit te kunnen voeren. Investeringen puur uit oogpunt van verfraaiing zitten er niet in.

Conclusie 10: *De sterke afhankelijkheid van private investeerders maken de uitvoering van alle plannen onzeker (zie ook conclusie 22).*

Conclusie 11: *Voor de gevelverbeterplannen aan woningen hebben de VvE'en geen reserves wanneer het alleen om verfraaiing gaat. In het vervolgtraject gaan we het overleg echter niet uit de weg.*

In de 191 jaar van haar bestaan heeft Bad vele gedaanteverwisselingen ondergaan, allen in de op dat moment geldende tijdgeest en stedenbouwkundige inzichten, resulterend in één lange muur van grote hotels vlak voor de oorlog. De zee was vanuit het achterland onzichtbaar en 'onvoelbaar'. Vele kustplaatsen kennen ook nu de vorm waarin de zee van het achterland is afgeschermd door een muur van gebouwen. De praktische reden is dat daardoor het achterland afgeschermd wordt voor de elementen. De oorlog en de periode Zwolsman behoren evenzeer tot de historie van Bad als het Kurhaus. In de huidige structuur is zowel het aloude patroon van het wonen, werken en leven aan de kust als haar historie goed te herkennen.¹

Doorgangen naar zee zijn meestal alleen aangename looproutes bij mooi en windstil weer, wat zich in Nederland maar gedurende korte tijd voordoet. Hoe mooi sommigen de grote vlakke en inrichting aan de landzijde van het Kurhaus van vroeger ook vinden, meestentijds was het een onleefbaar plein, waar je uit je broek woei. De huidige doorgang tussen de Leonardo da Vinci complexen zorgt soms voor levensgevaarlijke situaties.

¹ Het Oranje flat complex geeft bv een representatief beeld van de wederopbouwarchitectuur. (bron: De Wederopbouw, Haagse gids voor architectuur en stedenbouw in de periode 1945-1965. VOM-reeks 2002), een stijl die tegenwoordig weer als waardevol cultuurhistorisch erfgoed wordt beschouwd.

Windhinder is een belangrijke factor om rekening mee te houden bij vernieuwing en renovatie van de structuur en openbare ruimte. Dit geldt specifiek ten aanzien van de voorgenomen verbreding van de doorgangen naar zee en bij de vormgeving van pleinen.

Conclusie 12: *De factor windhinder moet in het vervolgtraject expliciet meegenomen worden.*

Conclusie 13: *De beoordeling van het aspect cultuurhistorie lijkt meer gebaseerd op de verheerlijking van het vooroorlogs verleden dan op besef van badplaatscultuur en de historie van Scheveningen.*

Conclusie 14: *De extra aandacht die het planMER aanbeveelt voor overgangen van nieuwbouw en duingebied naar bestaand woongebied, en het duurzaam en groen inrichten van de openbare ruimte onderschrijven we.*

ASPECT BODEM EN WATER EN HET VERLEGGEN VAN DE ZEEWERING

Het verleggen van de zeewering is in het planMER buiten beschouwing gelaten. Juist het deel van Bad, waarin zich de meeste van de voorgenomen masterplanontwikkelingen afspelen, ligt in zowel een grondwaterbeschermingsgebied als het keurgebied van de zeewering. De kuststrook ligt daarbij in de kernzone van de zeewering.

De voorgenomen ontwikkelingen nabij het Circusplein en het Zwarte Pad worden genoemd als potentieel bedreigend op dit aspect i.v.m. **de zeewering**. Het verbaast ons dat de bebouwing van het parkeerterrein bij de Oranje flats in dit verband niet genoemd wordt.

In het masterplan wordt ervan uitgegaan dat voor 2015 goedkeuring voor het verleggen van de zeewering verkregen is. Wanneer dit lukt, zullen de milieueffecten van deze verschuiving inclusief de ontstane kansen voor Scheveningen-Bad nader inzichtelijk gemaakt moeten worden. Ofwel er moet dan een aangepaste planMER komen.

Conclusie 15: *Door de nu bestaande onzekerheid moeten ten minste de verruiming van de parkeercapaciteit in Bad en het bouwprogramma op het parkeerterrein voor de Oranje flats worden opgeschort tot het moment waarop het besluit tot verlegging van de zeewering is genomen en de milieueffecten van deze maatregelen zijn doorgerekend.*

ASPECT ENERGIE

Volgens het planMER bieden de voorgenomen ontwikkelingen kansen om een bijdrage te leveren aan de gemeenteambities voor een CO₂ neutrale stad. Uit de tabel 5.32 op pag. 170 blijkt dat Bad een forse bijdrage levert in de huidige CO₂ emissies. De voorgenomen masterplanontwikkelingen zullen deze bijdrage ongetwijfeld verhogen.

Wij onderschrijven de gemeenteambities t.a.v. CO₂-neutraliteit en zullen in het vervolgtraject ook niet nalaten om met inzet en creativiteit de kansen voor dit aspect maximaal te (laten) benutten bij de ontwikkeling van de uitvoeringsplannen. Het zou mooi zijn als de aanpak in Bad één van de landelijke voorbeelden zou worden voor de aanpak van de gevolgen van de klimaatverandering in nieuwe en bestaande gebouwen en voorzieningen. Hieruit zou misschien zelfs wel een extra attractie kunnen voortkomen.

Conclusie 16: *De aanbeveling om bij de uitwerking in het vervolgtraject zo CO₂-beperkend mogelijk te werken onderschrijven wij.*

4 TOELICHTING CONCLUSIES CONCEPT MASTERPLAN

Bij voorgaande toelichting op het planMER is impliciet ook al gereageerd op onderdelen van het conceptMasterplan.

In de visie over het toekomstige Bad staat de realisatie van het **lijnen-pleinen-sferen concept** centraal.

Het **Palaceplein** vervult hierin een cruciale rol. Het plein moet een aankomstplein worden, tophalte voor het OV, een verblijf- en winkelplein, relatief kleinschalig, door aangename looproutes verbonden met de boulevard, het Circusplein en de grote parkeergarage aan de Zwolsestraat. Wij staan hier vierkant achter.

Over de herontwikkeling van het Palaceplein als het aankomstplein en de entree van Bad maken we ons echter grote zorgen. Het conceptMasterplan acht voor deze cruciale plek in Bad een integrale visie en aanpak nodig en kondigt een nader onderzoek aan. In paragraaf 3 hebben we al aangetoond dat alle verkeersvarianten voor dit plein slecht uitpakken op het gebied van verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en conflictpunten met het OV. In de autonome ontwikkeling is de verkeersafwikkeling ongeveer gelijk aan de huidige in de avondspits. Topdagen zijn echter niet meegenomen. Ook dan wordt de beoogde centrale rol, die het Palaceplein moet spelen niet bereikt. Volgens ons kan deze rol alleen worden gerealiseerd wanneer het plein verkeerssluw voor autoverkeer wordt gemaakt. Dat kan alleen wanneer een alternatief voor de hele toekomstige verkeersstructuur in Bad wordt ontwikkeld. Het ondergronds afwikkelen van het verkeer op dit plein is de meest gewenste optie, maar kan pas worden gerealiseerd wanneer de zeewering is verlegd.

Op grond van het voorgaande zal eveneens moeten worden afgezien van het tussentijds realiseren van permanente, fysieke verkeersmaatregelen en -ingrepen. De inrichting van dit plein en de toevoeging van functies is ook sterk bepalend voor de mate van investeringsbereidheid van ondernemers in de verbindingen met en de voorgenomen upgrade van Circusplein, Gevers Deynootplein (Kurhausplein), Palacepromenade, nieuwe Pierplein en Pier.

Conclusie 17: *Het Palaceplein vervult een cruciale rol in de realisatie van het lijnen-pleinen-sferen concept:*

17a In het nader onderzoek naar de herontwikkeling van het Palaceplein dient ook het zoeken naar alternatieven voor de hele toekomstige verkeersstructuur van Bad te worden meegenomen en mogen tot die tijd geen permanente fysieke verkeersmaatregelen en -ingrepen worden gedaan. De eerder genoemde CROW-aanpak zou hierbij behulpzaam kunnen zijn.

17b De toekomstige inrichting van het Palaceplein bepaalt mede de investeringsbereidheid van private partijen in de realisatie van dit concept.

Dat in het kader van de zeespiegelrijzing de kust versterkt gaat worden is voor ons een gegeven. We staan niet principieel afwijzend tegenover het streven van de gemeente tot het vervroegd verleggen van de **zeewering** en de noordwaartse doortrekking van het Morales-concept.

Voorwaarde is wel dat deze ingreep geen nadelige consequenties heeft voor de bestaande wooncomplexen langs de boulevard. Met name het zicht op zee moet gegarandeerd blijven. Bij een besluit tot verlegging moeten de milieueffecten opnieuw worden beoordeeld. Bij verlegging komen de aanleg van een parkeergarage onder het Palaceplein, het daar ongelijkvloers afwikkelen van auto en OV, het bouwprogramma op het parkeerterrein van de Oranjeflats en de (ver)nieuwbouw op de Boulevard en in de Palacepromenade in een geheel ander licht te staan.

Conclusie 18: *Bij een verlegging van de zeewering moet het uitzicht op zee van de bestaande complexen langs de boulevard gegarandeerd blijven.*

Uitvoeringsbesluiten over de uitbreiding van de parkeer capaciteit in Bad, het

bebouwen van het parkeerterrein voor de Oranjeflats en de (ver)nieuwbouw op de boulevard en Palacepromenade moeten wachten tot definitief besloten is over de verlegging van de zeewering. Bij de planvorming in deze willen wij graag betrokken worden.

Dat het **openbaar vervoer** wordt opgewaardeerd tot RandstadRail-kwaliteit juichen we zeer toe. De relatie van Bad met de binnenstad en Dorp wordt er daardoor alleen maar beter op. Door één van de tophaltes op het Palaceplein te situeren kan een extra impuls gegeven worden aan zowel het lijnen-pleinen-sferen concept als aan de lokale economie. Ook kan daardoor de vervoerwijzekeuze (modal split) van bewoners en bezoekers ten gunste van het OV worden beïnvloed, zeker wanneer doortrekking naar Rotterdam en Zoetermeer wordt gerealiseerd. Op topdagen zal deze opwaardering, zeker in combinatie met de 5000 extra P&R-plaatsen buiten Scheveningen en initiatieven als de Strand Express, ook een verlichting in de verkeersdruk kunnen opleveren.

Het eindstation voor RandstadRail is volgens het Masterplan gesitueerd in het straatje naast Carlton Beach. Op zich hebben we daar geen bezwaar tegen, het kan zelfs een extra economische impuls geven aan het boulevarddeel ten noorden van de Pier en het biedt enig soulaas voor de ondernemers aan het Zwarte Pad, wanneer het parkeerterrein daar wordt opgeheven. We vragen ons echter wel af, of de opstelcapaciteit voor de trams op dit gedeelte hiervoor voldoende is.

De verbinding Bad-Haven wordt aan particulier initiatief overgelaten. In het kader van de gemeenteambitie om ook het verblijfstoerisme in Scheveningen te stimuleren lijkt het ons reëel dat ook de gemeente hierin een (ook financieel) aandeel zou moeten hebben.

Conclusie 19: *Frequenter, tot RandstadRail-kwaliteit opgewaardeerd OV juichen we toe. Gezien de gemeenteambities om ook het verblijfstoerisme in Scheveningen-Kust te stimuleren lijkt het ons reëel dat ook de gemeente haar (financiële) aandeel inbrengt in een recreatieve transportverbinding tussen Bad, Dorp en Haven en dit niet geheel overlaat aan particuliere initiatieven.*

T.a.v. het onderwerp **parkeren** wordt nauwelijks ingegaan op de gevolgen van de verkeersvarianten en ruimtelijke ingrepen op de bereikbaarheid van de parkeerplaatsen van bewoners en ondernemers. Ook het planMER heeft deze effecten nauwelijks in de beoordeling meegenomen. In paragraaf 3 is hierop al ingegaan. Voor vele ouderen is een parkeerplek bij de deur noodzakelijk. Woningen zonder parkeerplaats zijn onverkoopbaar.

Conclusie 20: *In de verdere planuitwerking moet een goede bereikbaarheid van parkeervoorzieningen en beschikbaarheid ervan dichtbij huis voor huidige en toekomstige bewoners en ondernemers worden gegarandeerd.*

In de huidige situatie is de beschikbare parkeer capaciteit in Bad voldoende. Extra parkeerfaciliteiten kunnen niet gebouwd en geëxploiteerd worden voor enkele zomerse topdagen en dagen met grote evenementen. Op topdagen moeten bezoekers beter geattendeerd worden op alternatieven zoals P&R voorzieningen en openbaar vervoer.

Uitbreiding van de parkeer capaciteit is dan ook voorlopig ongewenst. Wanneer de voorziene uitbreiding van het aantal publiektrekkende voorzieningen inderdaad leidt tot de noodzaak om enige uitbreiding van de publieke parkeer capaciteit te realiseren, dan dient men vast te houden aan het uitgangspunt dat spreiding van publieke parkeerplaatsen noodzakelijk is om heel ondernemend Scheveningen te bedienen en te voorkomen dat uitsluitend A1 locaties bediend worden en verstopt raken met autoverkeer dat een plaatsje zoekt. Zowel de meer rendabele als de

minder rendabele locaties zouden gekoppeld aangeboden kunnen worden aan de private partijen die bereid zijn te investeren en te exploiteren tegen parkeertarieven die het aantrekkelijk maken om in een parkeergarage te staan in plaats van op de straat.

Voor parkeerplaatsen die vervallen, zoals aan de boulevard en het Zwarte Pad moet eerst een geschikte compensatie worden gevonden.

De in het concept Masterplan genoemde mogelijke aanleg van een publieke parkeergarage op de locatie van de tramremise is geen optie, omdat die vlak naast de grootste parkeergarage van Scheveningen Bad aan de Zwolsestraat zou komen te liggen. Juist deze garage aan de Zwolsestraat wordt alleen gevuld op topdagen. Het lijkt dan ook geen goede keuze om juist daar honderden extra parkeerplaatsen toe te voegen zonder een publiekstrekking programma op die locatie.

Ook het huidige aanbod van hotelkamers, horeca en retail lijkt op basis van jaargemiddelde vooralsnog ruim voldoende. De investeringsbereidheid zal in grote mate afhankelijk zijn van het verleggen van de zeekering en van het geloof dat de voorgenomen maatregelen daadwerkelijk die economische impuls en dus dat rendement opleveren, waar de gemeente op hoopt. Vooral het aantrekken van extra bezoekersaantallen in het niet zomerseizoen is daarbij van groot belang. Daar zullen de private partijen in moeten geloven. Een badplaats blijft nou eenmaal het meest aantrekkelijk als de zon schijnt. Goede voorbeelden van "Scheveningen vier seizoenen lang" zijn het Casino, de bioscoop, het Circustheater een overdekt winkelcentrum en attracties zoals Sealife. Echter, ook deze voorzieningen hebben de slogan nog niet waar kunnen maken. Het grootste publiek blijft in de zomermaanden komen, als de zon schijnt. Naar onze mening zal daarom de aandacht primair moeten uitgaan naar een kwalitatieve slag door de bestaande ondernemingen. Hulp van de gemeente is daarbij onontbeerlijk.

Conclusie 21: *Het huidige aanbod aan zowel parkeercapaciteit als hotels, horeca en retail in Bad lijkt vooralsnog voldoende en behoeft eerder kwalitatieve aandacht dan kwantitatieve maatregelen.*

21a Het huidige aantal parkeerplaatsen in Scheveningen Bad is voldoende. Een uitbreiding van de parkeercapaciteit mag alleen in combinatie met het realiseren van extra publiektrekkende voorzieningen, waarbij vastgehouden moet worden aan spreiding van publieke parkeerplaatsen om heel ondernemend Scheveningen te bedienen.

21b Prioriteit moet worden gegeven aan een flankerend gemeentebestuur dat de bestaande ondernemers in hotels, horeca en retail helpt de gewenste kwaliteitsslag te realiseren.

Bovengenoemd parkeerbestuur van duur betaald parkeren op straat en goedkoper in de parkeergarage levert wel een extra probleem op voor bezoekers van bewoners en voor bewoners en ondernemers die elders in het stadsdeel gebruik maken van voorzieningen.

Een ontwikkeling, die ons zorgen baart, is het GSM-parkeren. Daarmee kan de bezoeker vanuit zijn strandstoel zijn parkeerduur verlengen en hoeft niet meer fysiek naar zijn auto te lopen. Daarmee wordt het doel van de invoering van betaald parkeren op straat, bezoekersparkeren weren uit woonwijken ten gunste van bewonersparkeren, ondergraven. Wij bepleiten dan ook dat de invoering van betaald parkeren in de kuststrook gecombineerd wordt met maatregelen, die de bezoeker dwingt fysiek bij zijn auto te zijn om de parkeerduur te verlengen.

Conclusie 22: *Wij bepleiten dat voor de groep van bezoekers van bewoners en van bewoners en ondernemers die elders in het stadsdeel gebruik maken van voorzieningen een wat ruimhartiger parkeervergunningenbeleid wordt toegepast dan in andere stadswijken nu van toepassing is/wordt. Het parkeervergunningenbeleid voor de kuststrook moet extra alert zijn op negatieve effecten van de ontwikkeling in het GSM-parkeren.*

We staan enigszins dualistisch tegenover de opheffing van het parkeerterrein aan het Zwarte Pad en het in het Masterplan opgenomen idee dat deze zoveel mogelijk gecompenseerd moet worden door een publieke garage op de huidige tramkeerlus. Aan de ene kant staat dat daarmee de ondernemers langs het Zwarte Pad geen inkomstenderving ondervinden. Aan de andere kant staat dat daardoor het fuikprobleem voor de verkeersafwikkeling op de Zwolsestraat en nog verder terug en de bereikbaarheid voor Bad van bewoners, ondernemers en hotelgasten niet wordt opgelost. In het Masterplan wordt gesteld, dat de gemeente al op korte termijn maatregelen gaat nemen om het fuikprobleem op te lossen. Wij denken dat ook voor dit probleem de sleutel voor succes ligt in een flexibel toegepast verkeersregime met DVM. Op termijn biedt wellicht een ondergrondse garage op het Palaceplein een compensatiemogelijkheid.

Conclusie 23: *Voor de op korte termijn aangekondigde maatregelen om het fuikprobleem bij het Zwarte Pad op te lossen dringen we er op aan dat daarbij alle partijen, met veelal tegengestelde belangen, nadrukkelijk betrokken worden bij het bedenken van mogelijke oplossingen. Permanente fysieke ingrepen moeten worden voorkomen totdat een goede alternatieve verkeersstructuur voor Bad is bedacht (zie ook conclusie 18).*

Verschillende leden hebben in afzonderlijke brieven een eigen zienswijze ingediend, waarin ze meer gedetailleerd ingaan op de effecten van de beide plannen op hun specifieke complex of eigendom. Veel van hun commentaar is ook in deze zienswijze terug te vinden, maar laat op onderdelen ook een eigen geluid horen. Gaarne verwijst ik U dan ook naar de afzonderlijk ingediende zienswijzen.

Gaarne vernemen wij van u.

Hoogachtend,

Namens het Comité Toekomst Scheveningen Bad
H.E. Wiersma (vicevoorzitter)

CC: Het College van B&W Gemeente Den Haag
Leden van de Gemeenteraad (mail)
Projectteam Scheveningen-kust, t.a.v. R. Janssen en L. Becker Hoff (mail)