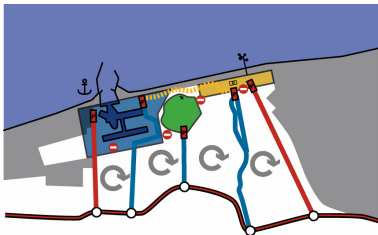


Een duidelijke verkeersstructuur en een goede bereikbaarheid van Scheveningen zijn belangrijke voorwaarden om de ambities van masterplan Scheveningen te kunnen realiseren. Op 28 mei heeft Peter Smit (wethouder Verkeer, Binckhorst, Binnenstad en Milieu) vier verkeersmodellen gepresenteerd aan bewoners en ondernemers.

Hij gaf een toelichting op de achterliggende denkrichtingen en vroeg de aanwezigen naar hun reactie. Er is nog geen keuze gemaakt voor een van deze modellen. Op dit moment worden twee modellen verder uitgewerkt en in juli teruggekoppeld aan de betrokkenen. Ook worden deze twee varianten opgenomen in de discussienotitie waarover in het najaar samenspraak plaatsvindt.

Hieronder vindt u meer informatie over de vier modellen en de achterliggende denkrichtingen.

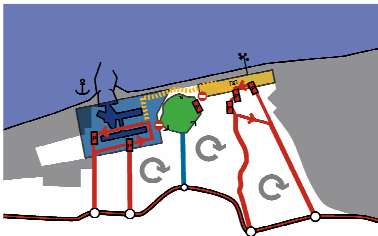
1. De vier modellen



Lijnen naar zee (Doelgroepenbenadering)

Bezoekers van Scheveningen kiezen al op de internationale ring, of zo mogelijk zelfs al eerder, voor een bepaalde bestemming: Bad, Dorp, Haven, Norfolk. De bestemming is al herkenbaar aan de weg waarop men rijdt. Bezoekers komen aan via de belangrijke toegangswegen: Van Alkemadelaan/Zwolsestraat, Nieuwe

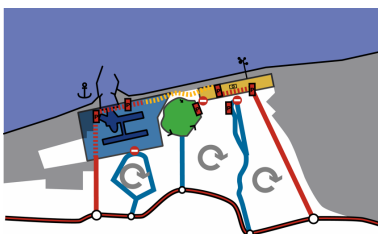
Parklaan/Badhuisweg Scheveningseweg, Houtrustweg, uitkomend in parkeergarages. Er is geen doorgaande verbinding tussen de bestemmingen waardoor er geen overlast van zoekverkeer plaatsvindt. Dat betekent dat de dwarsverbindingen moeten worden geknipt, waardoor geen uitwisseling tussen de wijken mogelijk is. Het bestemmingsverkeer kan via de inprikkers de wijk bereiken.



Haven-Dorp-Bad (scheiden bezoekers en bewoners en doelgroepenbenadering)

De belangrijkste toeristische gebieden Haven en Bad zijn in dit model goed bereikbaar voor bezoekers. Zij krijgen ieder een eigen circuit met parkeergarages. Dorp komt in de luwte te liggen en krijgt een eigen systeem waardoor het geen overlast van bezoekers ondervindt. Dit betekent

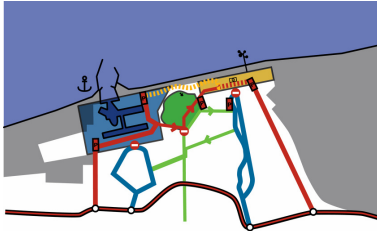
wel een harde knip tussen Dorp, Haven en Bad. De boulevard is nog de enige (eenrichting) route om de komen van Bad naar Haven. Via Statenlaan en Houtrustweg komt men op een eenrichting parkeercircuit in Haven. Via Zwolsestraat en Nieuwe Parklaan komt men op een eenrichting parkeercircuit in Bad. In Haven kan zo het netwerkprobleem worden aangepakt, en in Bad kunnen zo de problemen op de piekdagen worden aangepakt. De wegen naar Haven en Bad dienen wel zo ontworpen worden dat ze zonder overlast voor de aangelegen wijken het verkeer kunnen verwerken. Daarvoor moet het verkeer tussen de wijken beperkt worden.



Boulevard XL (scheiden bezoekers en bewoners)

Dit model gaat uit van een strikte scheiding tussen bezoekers en bewoners, om overlast van bezoekersverkeer voor de bewoners te voorkomen. Bezoekers bereiken buitenom de

boulevard, er komt een knip tussen de kustroute en de hoofdwegen in de wijk. De Zwolsestraat en de Houtrustweg zijn de belangrijkste wegen van waaruit de kust te bereiken is. Hieraan liggen ook alle parkeergarages. Statenkwartier, Dorp en Belgisch Park zijn alle drie vanaf de internationale ring te bereiken en krijgen een systeem op maat voor bewoners. Om het verkeer toegang tot de kust te kunnen verschaffen moet in Haven en Bad naar ongelijkvloerse oplossingen gezocht worden. Net zoals in de overige modellen is hier de boulevard in één richting te benutten.



Routes door Scheveningen (bedienen van doorstroming door Scheveningen voor iedereen)

Bereikbaarheid van heel Scheveningen voor bewoners, ondernemers en bezoekers. Om de bereikbaarheid van Scheveningen te verbeteren zijn er twee routes door Scheveningen. Een kustroute waaraan de belangrijkste

parkeergarages gelegen zijn met een eenrichtingscirculatie via de boulevard door Dorp. En een wijkenroute met een eenrichtingscirculatie door Dorp/Van Stolkpark. De Scheveningse weg kan het karakter van een promenade krijgen. Een uitgebreide bewegwijzering is noodzakelijk om de verschillende routes en eenrichtingscircuits duidelijk te maken. De parkeergarages zijn zowel voor bewoners als bezoekers.

Legenda:

Blauw = stedelijk wegennet

Rood = hoofdwegen op regionaal niveau

■■■■ = eenrichting

■■■■ = ongelijkvloers

2. Achterliggende denkrichtingen

De denkrichtingen achter de vier gepresenteerde modellen richten zich in eerste instantie op het autoverkeer. Hiervoor is gekozen omdat in de huidige situatie het autoverkeer voor de meeste knelpunten zorgt. Dit sluit niet uit dat ook het fiets- en voetgangersverkeer en het OV de nodige aandacht krijgt in het nieuwe verkeersplan. Het studiegebied voor verkeer is ook groter dan het masterplangebied Scheveningen-kust.

In april zijn een aantal 'handen-uit-de-mouwen sessies' gehouden. Tijdens deze sessies werd in kleine groepjes gewerkt aan de verkeersproblematiek. Uit deze sessies is veel input voor de vier modellen gekomen. Op basis van onze eigen analyses en die van u kwamen we tot drie belangrijke hoofdpogaves:

- **Netwerkpogave:** De dagelijkse spits leidt nu al tot een aantal knelpunten in het basisnetwerk. Er zijn in de huidige situatie al kruispunten die hun maximale capaciteit hebben bereikt. Door de nieuwe ontwikkelingen in Scheveningen komen deze kruisingen nog meer onder druk te staan. Op verschillende tracés/routes is de kwaliteit onvoldoende; er zijn conflicten tussen auto en OV/fiets of de leefbaarheid is in het geding.
- **Overlast bezoekersverkeer:** Op dit moment kunnen bezoekers via allerlei routes naar de kust rijden. Alle kruispunten stromen vol, wat bewoners en ondernemers hindert. Er is veel zoekverkeer dwars door woonbuurten/leefgebieden. Er ontstaat filevorming bij parkeergarages. Ook bewegwijzering is onduidelijk.

- **Gewenste bereikbaarheid:** Tijdens de gesprekken met de discussiegroep is aangegeven dat er behoefte is aan goede verbindingen tussen Haven en Bad voor bewoners en ondernemers.

Hieronder wordt nog kort toegelicht welke informatie uit de 'handen-uit-de-mouwen sessies' als input is gebruikt voor de verschillende denkrichtingen:

Model 1

- Op drukke dagen staat het verkeer stil op de Gevers Deynootweg, wat nadelig is voor de leefbaarheid
- Het kruispunt Statenlaan-Westduinweg in combinatie met Doornstraat, Van Boetselaarlaan is een knelpunt, omdat hier auto's, fietsers, OV en voorzieningen samenkomen
- Parkeeroverlast in Dorp

Model 2

- Suggestie voor lus: Zwolsestraat in, Parklaan uit
- Suggestie: maak een ring in Scheveningen vanaf de internationale ring. Maak kleinere lussen door Scheveningen
- De Jurriaan Kokstraat wordt gedomineerd door verkeer en is daardoor niet aantrekkelijk meer

Model 3

- Het knooppunt Schokkerweg-Zeesluisweg-Duinstraat-Westduinweg vormt steeds vaker een knelpunt. Straks bij de invoering eenrichtingsverkeer op de boulevard wordt dit nog erger
- Op drukke dagen staat het verkeer stil op de Gevers Deynootweg, wat nadelig is voor de leefbaarheid
- Suggestie: maak een ring in Scheveningen vanaf de internationale ring. Maak kleinere lussen door Scheveningen
- Vrachtwagens kunnen de bochten in de route Houtrustweg-Westduinweg-Schokkerweg moeilijk nemen
- De Jurriaan Kokstraat wordt gedomineerd door verkeer en is daardoor niet aantrekkelijk meer

Model 4

- Dwarsroutes door Scheveningen zijn niet aantrekkelijk vanwege vervelende kruispunten, vooral op de Scheveningseweg
- Mooiste route van Scheveningen is over de boulevard
- Bewoners vinden de Scheveningseweg een mooie route voor fietsers
- Het knooppunt Scheveningseweg-Noordwestelijke hoofdroute wordt als een knelpunt ervaren
- De Jurriaan Kokstraat wordt gedomineerd door verkeer en is daardoor niet aantrekkelijk meer

Meer informatie

De bijeenkomst van 28 mei en de vier gepresenteerde modellen hebben geen formele status. Via de site www.wereldstadaanze.nl houden we u op de hoogte van de verdere ontwikkelingen. In juli laten we u weten welke 2 modellen gekozen zijn en opgenomen worden in de discussienotitie.