

VERKEERSPLAN SCHEVENINGEN.

Preambule.

Op basis van de presentatie over het Verkeer & Ruimte plan voor Scheveningen op 28 mei 2008 in Muzee, zijn onze primaire reacties in de navolgende notitie weergegeven. Gezien de complexiteit van de problematiek, en de korte tijd (2 weken) om deze reactie te geven, kunnen alleen een aantal kernpunten worden weergegeven. Wij houden ons derhalve het recht voor om in een later stadium op details nader in te gaan. Ook is de genoemde termijn van twee weken niet voldoende voor diepgaand overleg met onze achterban.

Aanleiding.

In Scheveningen staan grote veranderingen te gebeuren. Versterking van de kustverdediging en het vertrek van de Norfolklijn zijn aanleiding om over de toekomst na te denken. Het gaat om de inrichting van de badplaats. De gemeente neemt beslissingen over plannen op het terrein van bouwen, werken en wonen, en gaat nu pas kijken naar de consequenties voor het verkeer. Ontwikkelingen op het terrein van ruimtelijke ordening en op het terrein van verkeer moeten in onze visie gelijk met elkaar optrekken. Ruimtelijk ordening gaat over waar wij woningen bouwen, hoog of laag, waar wij gaan werken en waar het groen komt, allemaal zaken waarover wij van mening kunnen verschillen. Verkeer is veel concreter en heeft invloed op de hele omgeving en bepaalt in hoge mate het leefklimaat. Een technisch, en vooral met cijfers onderbouwd, onderzoek bepaalt de verwachte intensiteit van het verkeer, de capaciteit van de wegen en van het OV en kan ons dus inzicht verschaffen in hoeverre die ruimtelijke visie wel reëel is.

De politiek.

De politiek heeft in februari 2008 een beslissing genomen over de Nota van Uitgangspunten voor het Masterplan Scheveningen - Kust. Zo zijn de plannen voor de verkeersafwikkeling op de Boulevard aanvaard zonder te kijken naar de verkeerseffecten voor heel Scheveningen. Wij leggen ons ten behoeve van deze verkeersdiscussie op dit moment neer bij de politieke realiteit, waarin die nota onder voorwaarden is aanvaard. Wij constateren dat de Haagse gemeenteraad heeft vastgesteld, dat letterlijk geen schop de grond in mag voordat voor heel Scheveningen een deugdelijk verkeersplan op tafel ligt. Als consequentie kan dat leiden tot een moratorium op het bouwproces. De politiek zelf moet door de praktijk eventueel terugkomen op eerdere beslissingen. Deze notitie gaat uit van het gebruik van wegen, waarbij de Boulevard éénrichtingsverkeer heeft.

Beperking van deze notitie.

Deze notitie beperkt zich tot het gebruik van het wegennet door motorvoertuigen tussen de NW-hoofdroute en de zee. Deze motorvoertuigen zijn voornamelijk in het hoogseizoen het probleem. Een verkeersplan gaat natuurlijk over veel meer zaken en over een groter gebied.

Wij willen daarover het volgende opmerken:

1. Een flexibele begeleiding van het autoverkeer in en uit Scheveningen is noodzakelijk voor het oplossen van de problemen.
2. Het betaald parkeren maakt een onderscheid mogelijk in de verschillende soorten van autogebruikers.
3. OV is onderdeel van de P+R-voorzieningen. Er zal een flexibel aanbod moeten zijn. De lijnen 1, 9,11(eindpunt Norfolk) en lijn 17(eindpunt huidige keerlus lijn 11) zouden allen aan de landzijde ergens aansluiting moeten geven op een P+R voorziening.
4. De fiets is een goed alternatief. De stallingen zouden in Scheveningen gratis moeten zijn.

De definities van de drie groepen van autogebruikers in Scheveningen.

1. Belanghebbenden. Dit zijn bewoners, werkenden, hotelgasten. Zij zijn de vergunninghouders bij betaald parkeren, of bezitters van een eigen parkeergelegenheid.
2. Bezoekers. Dit zijn bezoekers van bewoners en winkels. Dat zijn mensen die gebruik kunnen maken van een bezoekersvergunning, of kort parkeren met een ticket.

3. Dagjesmensen. Dit zijn de mensen, die door het grote aantal stagnatie veroorzaken. Het zijn de bezoekers van het strand. Deze mensen willen langparkeren in Scheveningen of kunnen bij grote evenementen en/of extreme drukte gebruik maken van een P+R voorziening.

De definities van drukke en normale dagen.

Drukke momenten zijn delen van een dag waarbij het lang parkeren in Scheveningen in de garages en op de parkeerterreinen niet meer mogelijk is. Onze primaire inschatting is dat dit hooguit 60 momenten van vijf uur per jaar zijn. Totaal dus ongeveer 300 uur per jaar.

Alle andere momenten zijn normaal en veroorzaakt het verkeer geen of nauwelijks overlast.

Wat vinden wij van de dwarsverbindingen, de inprikkers en de kruispunten?

1. De dwarsverbindingen (Het verkeer tussen bad, dorp en haven).

De Boulevard is belangrijk voor de belanghebbenden en leuk voor de dagjesmensen, als het niet druk is.

De route Westduinweg / Duinstraat / Prins Willemstraat / Jurriaan Kokstraat, en de route Frankenslag / Kanaalweg, zijn belangrijk voor de belanghebbenden en bezoekers maar zijn niet belangrijk voor de dagjesmensen.

De NW-hoofdroute is voor alle weggebruikers belangrijk. Dit deel van de Internationale Ring om Den Haag is in feite de drager van het verkeer van en naar Scheveningen.

2. De inprikkers (Het verkeer tussen Scheveningen en het achterland).

De Van Alkemadelaan, de Nieuwe Parklaan, en de Houtrustweg/Westduinweg eventueel in combinatie met de Kranenburgweg zijn voor alle weggebruikers belangrijk.

De Haringkade en de Van Boetzelaerlaan zijn belangrijk voor de belanghebbenden en de bezoekers, maar zijn niet belangrijk voor de dagjesmensen.

De Scheveningseweg is te smal en hindert het verkeer op twee belangrijke interne dwarsverbindingen, en dient daarom geen inprikker voor dagjesmensen te zijn.

De Statenlaan is een doublure van de Houtrustweg, en dus onnodig als inprikker.

NB! De Westduinweg is een onderdeel van een dwarsverbinding en een inprikker.

3. De kruispunten (De knelpunten).

Op "normale" dagen zijn de volgende kruisingen knelpunten:

De kruisingen van de Schokkerweg en van de Zeesluisweg met de Westduinweg zijn een probleem voor wat betreft het tussenvoegen en oversteken.

De kruising Duinstr./Scheveningseweg/Prins Willemstr. heeft een capaciteitsprobleem.

Op "drukke" momenten zijn knelpunten:

De kruising Zwolstestraat/Harstenhoekweg bij de uitgang Parking Scheveningen Bad, de kruising Gevers Deynootweg/Zwolstestraat en de kruising Badhuisweg/Nieuwe Parklaan.

Waar worden welke problemen verwacht na uitvoering van Morales?

Het probleem is de fuik die gaat ontstaan. Wie de boulevard oprijdt in zuidelijke richting komt in het havengebied. Dit gebied is alleen te verlaten via de Westduinweg en de Duinstraat. Deze staan op drukke dagen vol met verkeer dat Scheveningen in wil en voorrang heeft.

Een aantal conclusies en aanbevelingen.

Het verkeersplan, twee regimes: normaal en druk.

1. Het gebruik van de wegen in Scheveningen dient uit te gaan van de "normale dagen" in Scheveningen. De "drukke" momenten zijn beperkt tot naar schatting 300 uren per jaar. Die stagnatie is niet door verkeersmaatregelen in Scheveningen zelf op te lossen. Dat verkeer moet op de A4, A44, A12 en A13, vóór het bereiken van de afslagen naar relevante P+R voorzieningen, worden geïnformeerd over de verkeer- en parkeersituatie in Scheveningen. Is die "Normaal", dan kan iedereen doorrijden naar Scheveningen. Is die "Druk", dan kunnen de belanghebbenden en bezoekers - die op straat of op eigen terrein kunnen parkeren - gewoon doorrijden. De dagjesmensen die niet op straat kunnen parkeren, ten gevolge van de maximum parkeerduur van een ticket, kunnen dan geen gebruik maken van parkeergarages of parkeerterreinen. De oplossing is dat deze grote bulk van auto's niet doorrijdt naar

mythe dat slechts 15% van de autobestuurders de aanwijzingen van de bebording volgt klopt niet. Wat in Amsterdam-Centrum kan, waar men alleen om een dwingende reden de auto verkiest, moet ook in Scheveningen lukken. Het gaat om een samenhangend en stringent beleid.

2. Openbaar vervoer en overig verkeer dienen zoveel mogelijk te worden gescheiden.
3. Het verkeersplan moet een volledig plan zijn, en gaan over alle middelen van vervoer, dat wil zeggen over de toevoer- en afvoerwegen van Scheveningen, alsmede over een goed werkend integraal Parkeerverwijssysteem, P+R voorzieningen en het DVM.
4. Het verkeersplan moet onderbouwd worden met cijfers over de verkeersintensiteit en de capaciteit van de knelpunten. Tot op heden ontbreken die, waardoor een gewogen oordeel nauwelijks mogelijk is.

Zoekverkeer, segmenten en betaald parkeren.

5. Het verdelen van Scheveningen in segmenten is geen oplossing voor het voorkomen van zoekverkeer van dagjesmensen. Wie een vrije parkeerplaats zoekt, rijdt een segment bin-nen, en zoekt in dat segment een parkeerplaats. Het betaald parkeren, met een maximum parkeerduur voor de ticketkoper, is daarbij een zeer effectief middel ter bestrijding van zulk zoekverkeer.

De NW-hoofdroute.

6. De NW-hoofdroute moet niet – naast zijn functie als onderdeel van de Internationale Ring - de verbindingsweg zijn voor de verschillende wijken van Scheveningen. Bij de modellen die de dwarsverbindingen in Scheveningen beperken, of zelfs afsluiten, dwingt men de belanghebbenden en bezoekers de NW-hoofdroute te gebruiken. Zelfs op rustige dagen, zonder dagjesmensen, zou dat een significante toename van het verkeer op deze route tot gevolg hebben. Capaciteitsmetingen vooraf zijn hier een absolute noodzaak!

De fuik van Morales.

7. De fuikwerking van het éénrichtingsverkeer op de Boulevard en de gevolgen voor het havenkwartier zijn bijzonder groot. Het verkeer komt hier en rond het havenkwartier muurvast te zitten op de drukke dagen. De knelpunten spelen hier een belangrijke rol, want zij zijn allemaal gelegen op de route Westduinweg/Jurriaan Kokstraat. De volgende noodzakelijke maatregelen om deze pijn te verlichten zijn:
 - a. Op het gedeelte van de Boulevard met éénrichtingsverkeer geen autoverkeer toestaan op de drukke momenten.
 - b. Een oeververbinding over de ingang van de haven in het verlengde van de Boulevard. (dat bevordert de ontsluiting van de nieuwe wijk "Norfolk" en de bereikbaarheid van het sportstrand).
 - c. De capaciteit te verbeteren van het kruispunt Duinstraat / Scheveningseweg.
 - d. Verkeerslichten of een rotonde aan te brengen op het kruispunt Zeesluisweg/ Westduinweg.

De Parkeergarages.

8. Over parkeergarages ter vervanging van de parkeerplaatsen op de Boulevard is moeilijk iets te zeggen. De modellen zijn hierover onduidelijk, en het is niet bekend voor welke doelgroep(en) die garages precies zijn bestemd.

De vier modellen.

9. Het zal duidelijk zijn dat de verdeling van Scheveningen in segmenten zeer belemmerend is voor de vele contacten tussen de verschillende wijken. Het autoverkeer moet mogelijk blijven zonder beperkingen van éénrichtingsverkeer op de dwarsverbindingen en de Scheveningseweg. De vier modellen zijn in ongewijzigde vorm derhalve onaanvaardbaar. Een oeververbinding over de ingang van de haven kan voor de ontsluiting van de nieuwe wijk "Norfolk" van het sportstrand van belang zijn. In het belang van de scheepvaart moet de haven onder alle omstandigheden vrij toegankelijk blijven! De vrije doorgang is uniek langs de Nederlandse kust en onze haven is juist hierdoor aantrekkelijk en van economisch belang voor de visserij/beroepsvaart en de pleziervaart.
10. Het te kiezen verkeersmodel moet niet alleen gebaseerd zijn op het bedienen van de dagjesmensen. Het dient ook rekening te houden met de mensen, die in Scheveningen wonen en werken!