

REACTIE OP DE VOORSTUDIE VAN DE DISCUSSIONOTA VERKEER & RUIMTE.

I. Voorwoord.

In een brief van 13 juli 2007 hebben 16 Scheveningse organisaties gevraagd een nieuw verkeerscirculatieplan op te stellen in de plaats van het in onze ogen achterhaalde plan van Diepens en Okkema. De aanleiding voor dit schrijven was de verkeersparagraaf van het plan Morales. De verwachting is dat het éénrichtingsverkeer voor motorvoertuigen op de Boulevard in het achterland voor verkeers- en milieuproblemen zal zorgen. Een nieuw verkeersplan zou dus voor een compensatie van deze problemen moeten zorgen. De voorgestelde plannen doen dit allerminst maar maken de problematiek alleen maar ernstiger.

Vooraf twee opmerkingen:

Wij zijn verbaasd dat een cijfermatige onderbouwing is gebaseerd op de avondspits. De reden hiervan is ons niet gegeven (Zie X).

Wij zijn teleurgesteld vanwege het feit dat een paragraaf over het milieu ontbreekt. Wij vragen alsnog een milieuparagraaf toe te voegen aan de voorstudie.

Verder constateren wij dat een tijdpad ontbreekt. Hier komen wij later op terug (Zie VIII).

Een reactie op de inhoud van de voorstudie is daarom voor de motorvoertuigen moeilijk te geven. Wij houden ons derhalve het recht voor om in een later stadium op details nader in te gaan. Verder merken wij op dat de genoemde termijn van de samenspraak onvoldoende is voor goed overleg met onze achterban.

II. De verschillende overheden.

In september 2008 heeft de deltacommissie Veerman haar visie gegeven over de toekomst van de Nederlandse kust. De rijksoverheid heeft een tweede deltawet voor 2009 aangekondigd. Zandsuppletie is voor de kust van Hoek van Holland tot Den Helder een waarschijnlijke optie. Nu hierover nog geen duidelijkheid bestaat is het moment van samenspraak hoogst ongelukkig gekozen. Het strand kan misschien aanzienlijk breder en hoger worden dan tot nu toe is gedacht. In dat geval is het verstandig rekening houdend met dan de voorspelde landaanwinst en een Nederlandse landschapsarchitect de opdracht te geven een ontwerp te maken voor de hele Boulevard inclusief de huidige wandelpromenade.

De gemeentelijke overheid 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 verkeers- en milieueffecten voor heel Scheveningen en zonder te luisteren naar een grote meerderheid van de Scheveningse bewoners en ondernemers. De wereldstad aan zee verdient een minder rigide opstelling van de gemeentelijke overheid voor de ontwikkeling van het tweede centrum van de stad. Deze opstelling is schadelijk voor het investeringsklimaat dat voor een belangrijk deel afhankelijk van het particulier initiatief. Deze beslissing blokkeert nu verdere ontwikkelingen voor de badplaats. Niet willen praten over bepaalde zaken is nooit verstandig.

Wij hebben verder geconstateerd dat de Haagse gemeenteraad heeft vastgesteld, dat 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.

III. De doelstellingen.

Met de doelstellingen over het OV en fietsverkeer zijn wij het op de meeste punten wel eens. (Zie IV en V)

Wat betreft het autoverkeer stellen ons het volgende ten doel:

1. Het tegengaan van zoekverkeer en parkeeroverlast van dagjesmensen. (Zie VI)
2. Onderscheid te maken tussen de bewoners, werkenden, hotelgasten, bezoekers van

4. Op de drukke momenten de dagjesmensen met behulp van DVM begeleiden naar de P+R voorzieningen. (Zie VII)
5. Onderscheid te maken in het doorgaand verkeer, bestemmingsverkeer, lokaalverkeer en zoekverkeer. (Zie IX)
6. Het tegengaan van doorgaand verkeer in Scheveningen. (Zie IX)

IV. Het OV.

Datgene wat over de lijnen 1, 9 en 11 is gezegd zijn wij het in grote lijnen eens. De opmerking over een OV-verbinding van haven en CS onderschrijven wij.

Ook wij zijn een pleitbezorger van goed openbaar vervoer. Wel merken wij op dat het plan voor een vrije trambaan van lijn 1 grote problemen gaat opleveren voor het lokale autoverkeer. Dit lokale autoverkeer is belangrijk voor Scheveningen. Wij bepleiten daarom een ondertunneling van de lijn bij de Prins Willemstraat en Jurriaan Kokstraat.

Wij bepleiten verder het doortrekken van lijn 17 naar het huidige eindpunt van lijn 11.

V. De fiets.

De opmerkingen in de bijlage 1 op blz. 27 onderschrijven wij.

Verder bepleiten wij:

- Het gratis zijn van de biesiekettes in Scheveningen.
- Het aanleggen van een nieuwe fietsroute parallel aan de kust
- Bij de P+R-voorzieningen door fietsverhuur ook de overstap op de fiets mogelijk te maken.

VI. Het parkeren op straat.

Een parkeerregeling op straat is om twee redenen van belang.

De parkeerregeling is belangrijk instrument om zoekverkeer te voorkomen en invloed te krijgen op de keuze van vervoer van de dagjesmensen. In de gehele Scheveningse kuststrook zou een parkeerregime moeten gelden van betaald parkeren met een maximum parkeerduur. Geen maximum parkeerduur is geen optie omdat de strandbezoeker de meter vol kan laten lopen en dan toch nog in de woon- of winkelstraten gaat staan. Die keuze moet je de dagjesmensen niet geven.

De tweede reden van belang is dat het aantal parkeerplaatsen, dat nog beschikbaar is voor dagjesmensen, precies bekend is. Het moment dat congestie gaat ontstaan, is daarvan afhankelijk. Men kan op tijd DVM maatregelen treffen om de stagnatie te voorkomen.

Winkelstraten zouden allemaal een maximum parkeerduur van twee uren moeten krijgen omdat sommige bezoeken nu eenmaal langer duren dan een uur. Voor Scheveningen-Bad is intertijd een afspraak gemaakt dat de loopafstand tot het strand bepalend is voor de lengte van de maximum parkeerduur.

De ervaring in de gebieden waar nu reeds een parkeerregeling van kracht is dat de woonstraten inclusief de hoofdroutes uitsluitend gebruikt worden door lokaal verkeer en bestemmingsverkeer. Het doorgaand verkeer bepaalt zich tot de NW-hoofdroute en zoekverkeer verdwijnt zodra betaald parkeren is ingevoerd. Een goede parkeerregeling bepaalt de rust in de woongebieden zonder dat deze door blokkades bijna ontoegankelijk gemaakt worden.

En dan nog de volgende op zich zelf staande opmerking.

Op blz. 10 van de discussienota wordt gezegd dat door bewoners is gevraagd voor verhoging van de tarieven voor het bezoekersparkeren op straat. Het bezoekersparkeren op straat wordt niet gedaan door dagjesmensen. Het moet dus een misverstand zijn want dit idee treft de bezoekers van winkels en bewoners en die hebben niets te maken met de infarcten op drukke momenten. De parkeertarieven in de garages verhogen op drukke momenten heeft wel een

VII. Hoe orde te brengen in het verkeer van de motorvoertuigen.

De ervaring heeft geleerd, dat als je het autoverkeer op z'n beloop laat, het op drukke momenten een chaos wordt. Als de parkeergelegenheden vol zijn, ontstaan deze momenten van congestie. Het is zaak deze totale stagnatie te voorkomen.

Blokkades en éénrichtingswegen in Scheveningen verandert hier niets aan. Permanente maatregelen treft op alle momenten ook als ze niet nodig zijn iedere weggebruiker op dezelfde manier en dat is niet effectief en slim. Bewoners en werkenden moeten grote omwegen maken en blijven zodoende langer op de toch al volle wegen een medeweggebruiker. Dagjesmensen rijden zinloze rondjes en in het ergste geval gaan ze zonder uitgestapt te zijn over de Boulevard naar huis na heel lang in een file te hebben gestaan. Dit bestemmingsverkeer blijkt aan het einde van de rit doorgaand verkeer te zijn.

Maatregelen moeten gericht zijn op de groep die de stagnatie veroorzaakt. De combinatie van betaald parkeren en het dynamisch verkeersmanagement (DVM) maakt een einde aan de vrijblijvendheid in het opvolgen van de aanwijzingen voor deze groep van weggebruikers. Iedere autorijder wordt altijd een parkeerder. Is er geen parkeerplek te vinden op de plaats van bestemming dan is zijn enige mogelijkheid om Scheveningen te bereiken de aanwijzingen van het DVM te volgen.

In deze praktijk zijn dan te onderscheiden:

1. Belanghebbenden. Bewoners, werkenden en hotelgasten hebben een parkeervergunning of eigen parkeergelegenheid. Zij moeten gewoon kunnen doorrijden.
2. Bezoekers. Bezoekers van bewoners en winkels. Zij kunnen gebruik maken van een bezoekersvergunning of kunnen kort parkeren met een ticket. Zij moeten gewoon kunnen doorrijden.
3. Theaterbezoekers. Theaterbezoekers moeten de mogelijkheid hebben bij de plaatsreservering gelijktijdig een parkeerplaats te reserveren. Zij moeten gewoon kunnen doorrijden.
4. Dagjesmensen. Dagjesmensen willen lang en het liefst gratis parkeren als zij met de auto komen. Door het grote aantal en gelijktijdig komen veroorzaken zij stagnatie. Als de hele kuststrook op straat betaald parkeren heeft met een maximum parkeerduur is het gratis parkeren onmogelijk en het lang parkeren in de parkeergelegenheid maar beperkt mogelijk. Door die parkeerregeling op straat krijgen de aanwijzingen van het DVM naar een P+R voorziening een dwingend karakter. Er is geen alternatief.
 - Dagjesmensen, die dichtbij wonen, zullen eerder de auto laten staan. Het parkeren kost sowieso geld en een P+R voorziening brengt hun niet dicht bij het doel. Zij kunnen dan beter direct het OV of de fiets kiezen.
 - Dagjesmensen, die veraf wonen, blijven met de auto komen. Zijn alle parkeerplekken bezet dan hebben zij wel baat bij goede P+R voorzieningen. Iedere parkeergarage aan de route van de lijnen 1,9,11,21,22 of 23 gelegen is geschikt. Het DVM is hier sturend, want daar is het overzicht van de verkeers- en parkeersituatie. De mensen zullen de aanwijzingen van de drips, tomtom of de gsm heel graag volgen, want het is de enige manier om in Scheveningen te komen. Doet de automobilist dat niet dan kan de auto niet worden geparkeerd of komt dit de automobilist letterlijk duur te staan.

De groep van dagjesmensen wordt dus duidelijk aangepakt. De voordelen zijn duidelijk:

1. Minder mensen kiezen de auto om zich te verplaatsen.
2. Door de duidelijkheid van het systeem wordt de chaos voorkomen.
3. Het OV zal door het ontbreken van de chaosmomenten beter kunnen doorrijden.
4. Iedereen is daardoor eerder op de plek van bestemming, er worden minder kilometers gereden en vervelende blokkades zijn overbodig.

VIII. De nodige maatregelen, twee regimes: normaal en druk, transferia, tijdpad.

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. De volgende maatregelen zijn dan wel nodig:

1. Het verkeer moet op de A4, A44, A12 en A13, vóór het bereiken van de afslagen worden geïnformeerd over de verkeer- en parkeersituatie in Scheveningen. Is die “Normaal”, dan kan iedereen doorrijden naar Scheveningen. Is die “Druk”, dan zijn de parkeergelegenheden vol. DVM moet de dagjesmensen op de snelste manier naar een goede P+R voorziening leiden.
2. De Boulevard moet afgesloten worden voor alle motorvoertuigen. Het éénrichtingsverkeer heeft dan een fuikwerking. Auto's rijden anders nog even naar de Boulevard maar komen daar niet goed meer uit. De Westduinweg is hier het onneembaar obstakel.
3. De bestuurders van auto's, die zich niets hebben aangetrokken van de aanwijzingen van het DVM en van de altijd vrij komende plaatsen in één van de garages gebruik kunnen maken, betalen een extra duur tarief.

In het mobiliteitsplan Scheveningen-Bad van 1995 is dat het aantal parkeerplaatsen op 4650 gesteld. Dat was zo gek nog niet, want zelden zijn alle plaatsen bezet. Het bouwen van nieuwe parkeergarages is dus weinig rendabel. Ook het idee dat iedere parkeergarage een P+R voorziening kan zijn gaat hier niet op, want daarvoor ligt Scheveningen aan de verkeerde kant van Den Haag. Men komt Den Haag niet binnen via Scheveningen, omgekeerd kan wel.

In de voorstudie wordt gezegd dat het aantal plaatsen in de transferia onvoldoende is. Op dit moment is dat waar, hier zal geïnvesteerd moeten worden, want het is de enige manier dat ook bij grote drukte Scheveningen op een rendabele manier bereikbaar blijft.

Door alle werkzaamheden zal Scheveningen moeilijk bereikbaar worden. Een planning van de werkzaamheden in overleg met de belanghebbenden is onmisbaar. Zolang er loop is op Scheveningen geldt het principe “de winkel blijft wel open tijdens de verbouwing”. Omgekeerd, doe je alles gelijktijdig dan gaan ondernemers failliet en staan de winkels en horecapanden lange tijd leeg.

IX. De 4 soorten van autoverkeer.

In de voorstudie worden de onderstaande begrippen vaak op een onjuiste manier gebruikt, Dat is beschamend als daar conclusies aan worden verbonden.

De definities:

1. Doorgaand verkeer: Dit is verkeer dat buiten Scheveningen begint en eindigt.
Dit verkeer maakt gebruik van de NW-hoofdroute en hoort verder niet in de andere straten van Scheveningen te komen. Tot zover zijn wij het met de discussienota eens, maar wij vragen ons af of het begrip “doorgaand verkeer” wel op de juiste wijze is gebruikt. Is hier onderzoek naar gedaan? Het is vreemd om op blz. 11 van de voorstudie Verkeer & Ruimte te lezen dat de NW-hoofdroute vrijwel niet wordt gebruikt door het doorgaand verkeer en dat de Statenlaan, Neptunesstraat en Kurhausweg worden “geknipt” om het doorgaand verkeer te weren (blz. 15,16 en 18). Wij kunnen ons nauwelijks voorstellen dat mensen die niets in Scheveningen te zoeken hebben de NW-hoofdroute zullen verlaten en via de Scheveningse straten weer op de NW-hoofdroute uitkomen. Wordt het begrip “doorgaand verkeer” niet gebruikt om leggen van blokkades te motiveren?
2. Bestemmingsverkeer: Dit verkeer begint of beëindigt zijn reis in Scheveningen.
Dit verkeer behoort ongehinderd zijn reis te beginnen of te beëindigen. Het is wel belangrijk dat dit verkeer de juiste inprikker gebruikt.

4. Zoekverkeer: Dit is verkeer dat door willekeurige straten rijdt voor het vinden van een parkeerplaats. Dit is ongewenst (Zie IV).

X, De gemeentelijke plannen, de twee varianten.

Reeds in het voorwoord gezegd de cijfermatige onderbouwing is gebaseerd op de avondspits, maar daar ligt niet het grote probleem, zowel de ochtend- als de avondspits gaan soms wat moeizaam op een enkel kruispunt, maar in welke stad is dat nu niet het geval. Door de week buiten de spits wordt het verkeer vlot verwerkt.

Cijfermateriaal zonder het spitsverkeer zou beter bruikbaar zijn geweest als een vaste constante. Het materiaal van de gemeente heeft naast deze constante ook een variabele in zich van de avondspits. De spits geeft een vermeerdering van het aantal weggebruikers door bestemmingverkeer (in dit geval ook woonwerkverkeer genoemd) en dat heeft weer niets te maken met de verkeer van de dagjesmensen naar het strand.

De capaciteit van de verschillende routes en kruispunten is nergens vermeld, wat kan men dan met deze cijfers doen? Verder moet worden opgemerkt dat in de cijfers verschillende fouten en onnauwkeurigheden zitten.

Het probleem voor het autoverkeer in Scheveningen is het grote aantal dagjesmensen op de mooie dagen of bij evenementen. Het autoverkeer wordt totaal niet begeleid en rijdt zonder informatie door tot in Scheveningen en dan gaat het op een gegeven moment fout. Het is te laat om met succes het tij te keren. Vang deze mensen op buiten Scheveningen en als het heel druk is ver buiten Scheveningen. Als dit goed gebeurt dan zijn de meeste blokkades in Scheveningen overbodig.

De twee varianten A en B met de twee modules voor Haven en Bad maken dat er totaal 8 varianten zijn in plaats van twee. Dat de modules van Haven en Bad vrij uitwisselbaar zijn is maar ten dele waar want bepaalde combinaties verdragen elkaar slecht.

Variant A maakt dorp praktisch onbereikbaar. Als de Scheveningseweg de toegangsroute wordt voor dorp zal de kruisingen met de Kanaalweg en Frankenslag onvoldoende capaciteit blijken te hebben. In het kader van het creëren van lijnen, pleinen sferen is het Prins Willemplein/straat slecht gekozen zolang de railverbinding bovengronds blijft. Iedere twee en halve minuut een tram en iedere vijf minuten een bus over het plein maakt de sfeer onrustig.

Variant B heeft meer kans van slagen maar dan moeten de modules in Bad en Haven er wel anders uitzien.

Voor het gemak geven wij de modules maar een nummer.

Haven: Module 1 met de nieuwe oeververbinding, Module 2 gebruik de Westduinweg.

Bad: Module 3 rondje parkeergarages, Module 4 toeristen hebben en eigen route.

Module 1: De tunnel als oeververbinding is kostbaar maar wel verreweg de beste oplossing voor het Statenkwartier, het Havengebied en de Boulevard. Op de Boulevard wordt de doorstroming mogelijk. De fuikwerking die het plan Morales met het éénrichtingsverkeer en de onneembaarheid van de kruisingen van de Westduinweg is opgelost.

Module 2: De Westduinweg is qua profiel goed genoeg maar de kruisingen geven hier grote problemen. Het afsluiten van de Statenlaan is ongelukkig want het treft ook het lokale verkeer. Men zou het kiezen van de juiste inrikker niet met een blokkade moeten regelen maar met de aanleg van een supersnelle inrikker zoals bij module 1.

Module 3: Een parkeercircuit met de Harstenhoek weg zal absoluut niet werken door onvoldoende capaciteit van de kruisingen Gevers Deynootweg/Kurhausweg en Harstenhoekweg/Zwolsestraat. De kruising Harstenhoekweg/Zwolsestraat moet bovendien worden aangepast.

Module 4: Een blokkade Kurhausweg is onmogelijk om twee redenen. Het dwingt de auto's komend van de Zwolsestraat rechtdoor te rijden. De fuik van Morales zal nog sneller vollopen.

De NW-hoofdroute wordt veel drukker. Een verkeerstoename van 80% tot 90% is waarschijnlijk. De Boulevard met het éénrichtingsverkeer blokkeert veel goede oplossingen voor Scheveningen. Het is om die reden dat wij blijven pleiten voor de 0,2-richtingsverkeer variant.

XI. De gemeentelijke diensten.

Voor het verkeer en parkeren bestaat geen centraal beleid. De Dienst Stedelijke Ontwikkeling(DSO) en de Dienst parkeren werken autonoom en hebben geen overleg met elkaar. Hier moet veel meer gecoördineerd worden, zodat de verkeer- en parkeermaatregelen in samenhang met elkaar zijn en daardoor elkaar ondersteunen en versterken. DSO gaat nog steeds uit van een sterk verouderd verkeersplan Diepens en Okkema uit 2003. Het lijkt wel of DSO geen weet heeft van de huidige ontwikkelingen op verkeersgebied. DSO heeft het probleem niet geanalyseerd en werkt met permanente fysieke maatregelen, zoals éénrichtingsverkeer, verkeerslichten, rotondes en verboden. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen de verschillende soorten van automobilisten. Een digitale benadering maakt het mogelijk met één signaal gelijktijdig zeer ingrijpende maatregelen te treffen die slechts op een beperkt aantal momenten van het jaar noodzakelijk zijn en de verschillende weggebruikers reeds in een vroeg stadium bereikt en beïnvloedt, tweerichtingsverkeer te veranderen in éénrichtingsverkeer en motorvoertuigen te weren op de Boulevard.

XII. Tot slot.

De notitie van 12 juli 2008 blijft onverminderd van kracht!

Scheveningen, 11 februari 2009

Hans van Leeuwen