

## VRAGEN OVER HET VERKEER DIE BEANTWOORD MOETEN WORDEN.

Uitgangspunt.

De reactie op de discussienota Masterplan Scheveningse –kust moet uit vier onderdelen bestaan:

1. De ruimtelijke ordening haven verzorgd door BOH en ondernemers van het havengebied.
2. De ruimtelijke ordening dorp verzorgd door WOS en ondernemers van dorp.
3. De ruimtelijke ordening bad verzorgd door BNS en ondernemers van bad.
4. Het verkeer verzorgd door alle belanghebbenden van bad dorp en haven.

Bepaalde reacties over de ruimtelijke ordening zullen grote invloed hebben op de mogelijke plannen voor het verkeer. De hamvraag is hoe wij denken over de plannen van de gemeente voor dorp. Moet dorp een nieuw centrum krijgen rond het Prins Willemplein met een parkeergarage? Het antwoord heeft grote gevolgen voor het verkeer en daardoor ook voor bewoners en middenstand..

Opmerking:

1. Het lijkt erop dat dit plan nog steeds is gebaseerd op het verkeersplan uit 2003. Dit plan van Diepens en Okkema is volledig achterhaald de nieuwe ontwikkelingen van DVM en informatieve verkeersbegeleiding hebben in dit plan nog geen plek.
2. -

De vragen:

1. Verkeersmaatregelen binnen of buiten Scheveningen? Twee regimes.

De plannen van de gemeente gaan uit van de hooguit 60 momenten (Het juiste aantal kan per jaar variëren.) dat het in Scheveningen druk is. Deze meestal korte momenten van een paar uur moeten volgens ons niet bepalend zijn voor de te nemen verkeersmaatregelen. Deze verkeersmaatregelen missen hun effect omdat op deze momenten een infarct is ontstaan. Het is onzinnig hiervoor maatregelen te bedenken die permanent gelden. Deze maatregelen zijn zeer ingrijpend en volledig onnodig en worden als hinderlijk ervaren en schadelijk voor de economische activiteiten op de normale dagen. Met de moderne techniek van DVM moet het niet moeilijk zijn “druk” en “normaal” te onderscheiden en het infarct te voorkomen door de weggebruikers te informeren over alternatieven en ze hierin te begeleiden.

De dwarsverbindingen in Scheveningen moeten bestemd zijn voor het lokale verkeer, verkeer dat zijn beginpunt en zijn eindpunt in Scheveningen heeft. De navigatiesystemen in auto,s moeten dus zo geprogrammeerd zijn dat het doorgaande verkeer niet over deze wegen wordt geleid. Voor het lokale verkeer zijn deze wegen open bij het normale regime en gesloten bij het drukke regime. Dit ter aanvulling van de eerdere reactie op het verkeersplan Scheveningen van 14 juni 2008 waarin werd gepleit om bij het drukke regime 0-richtingen voor auto's toe te passen op de Boulevard

Vraag:

Zijn wij het met het voorgaande eens?

2. Parkeren en het onderscheiden van de verschillende weggebruikers.

Iedere weggebruiker is op een gegeven moment ook een parkeerder. Dit geeft ons de mogelijkheid met het betaald parkeren onderscheid te maken tussen dagjesmensen en de belanghebbenden:

- a. Dagjesmensen kunnen op straat alleen een ticket kopen met een maximale parkeerduur. Daar hebben zij niets aan en zij zijn dus aangewezen op de parkeergarages.
- b. Belanghebbenden hebben zelf een parkeerplaats of kunnen gebruik maken van een parkeervergunning of kort parkeren in winkelstraten.

Door het betaald parkeren is er geen overlast van de dagjesmensen in de woonstraten en winkelstraten. De bezettinggraad van de parkeergarage wordt bepaald door dagjesmensen en geeft aan wanneer een infarct dreigt te ontstaan waardoor men tijdig buiten Scheveningen maatregelen kan nemen. In Scheveningen zelf geldt op het zelfde moment dan het drukke regime.

Op blz. 10 van de discussienota wordt gezegd dat door bewoners is gevraagd voor verhoging van de tarieven voor het bezoekersparkeren op straat. Dit moet een misverstand zijn want bezoekers van winkels en bewoners hebben niets te maken met de infarcten op drukke momenten. De bedoeling is de parkeertarieven in de garages op drukke momenten te verhogen voor de dagjesmensen. Deze dagjesmensen hebben ondanks de informatie van het DVM zich niets aangetrokken van de aanwijzingen. Zij maken dan gebruik van schaarse maar altijd vrij komende plaatsen in de garages en daar wordt dan geld voor gevraagd.

Het volgende terzijde **opgemerkt**.

De nieuwe regeling voor de bezoekersvergunning is niet goed doordacht.

In de eerste plaats worden de bezoekers als de bezoekersspas vol is geconfronteerd met de regeling voor de ticketkoper op straat. Dit valt slecht te rijmen met een maximum parkeerduur van een uur. Een max. parkeerduur die nodig is om de dagjesmensen buiten de winkel- en woonstraten te houden maar wel zeer onvriendelijk is voor het bezoek aan bewoners. Zij moeten ieder uur het bezoek onderbreken om een nieuw ticket te kopen. In de tweede plaats is het parkeertegoed zo krap berekend dat men kan spreken van een verkapte invoering van een nieuwe belasting. De 160 uur voor een jaar is in veel gevallen ontoereikend of kostenverhogend zeker als je door je leeftijd afhankelijk bent van zorg van buiten. De parkeerregeling duurt namelijk van 10 tot 24 uur.

Vraag:

Zijn wij het met het voorgaande eens?

3. Inprikkers of dwarsverbindingen.

De gemeente heeft duidelijk gekozen voor de inprikkers de Houtrustweg, Scheveningseweg en Van Alkemadelaan als inprikkers voor haven, dorp en bad. De dwarsverbinding Duinstraat/Prins Willemstraat/Jurriaan Kokstraat wordt op zijn gunstigst een verbinding richting bad met blokkades bij de Zeesluisweg en Badhuisweg. Dit houdt in dat bewoners van bad en haven alleen via de NW-hoofdroute richting dorp kunnen rijden. Zullen zij deze omweg in de praktijk ook maken?

De Scheveningseweg en zijn verlengde Prins Willemstraat heeft hierin een centrale plaats. Het is kiezen voor:

De inprikker Scheveningseweg of de dwarsverbinding Duinstraat/Prins Willemstraat.

Beide laten bestaan? Het kruispunt kan dat verkeer niet verwerken mede door de afsluiting van de Boulevard in één richting. De blokkade(s) ligt op de Scheveningseweg of op de Duinstraat/Prins Willemstraat dan kan de inprikker of de dwarsverbinding vrijwel zonder verkeerslichten functioneren, alleen een tram- en fietslicht zal misschien nodig zijn.

Vraag:

Is het argument van de gemeente wel juist dat doorgaand autoverkeer door dorp door de blokkades wordt geweerd? Welke oplossing kiezen wij?

4. De trambaan Prins Willemstraat/Jurriaan Kokstraat.

Het is de bedoeling van de gemeente dat lijn 1 op Randstadrailniveau wordt gebracht. Dit houdt in dat de gemeente hier een vrije trambaan wil creëren. Dit gaat ten koste van een rijbaan voor auto's. Wat vinden wij hiervan?

5. Lijn 17.

**Moet lijn 17 doorgetrokken worden naar het huidige eindpunt van lijn 11?**

6. De blokkades Statenlaan, Duinstraat, Haringkade en Badhuisweg.

**In combinatie met de rode tekst van vraag 1 gaat het dan alleen over Statenlaan en Badhuisweg.** Deze blokkades zijn op alle momenten hinderlijk. Op de drukke momenten zal het infarct moeilijker oplosbaar zijn en op de normale dagen mensen dwingen grote omwegen te maken. Wat vinden wij hiervan?

7. **Transferia liggen buiten Scheveningen en iedere parkeergelegenheid kan dit zijn. Er moet na het parkeren van de wagen een keuzemogelijkheid zijn om over te stappen op het OV of een fiets te huren. Is het wenselijk bij de transferia fietsverhuur te regelen?**