

# Bewonersorganisatie Havenkwartier



Westduinweg 38d  
2583 EH SCHEVENINGEN  
Tel: 070-3520612  
INFO@BOHSCHEVENINGEN.NL

WWW.BOHSCHEVENINGEN.NL

## Bereikbaarheid Scheveningen Haven:

Door nieuwbouwplannen rondom de Tweede Haven, Norfolkterrein en het Noordelijk Havenhoofdgebied, toename van georganiseerde evenementen en het eenrichtingsverkeer van de Boulevard, staat de bereikbaarheid van het Havenkwartier onder toenemende druk. Het Havenkwartier wordt gekenmerkt door havengebonden bedrijvigheid en woongebieden met daar door een hoofdroute van de Westduinweg/Duinstraat (tevens route voor hulpdiensten), naar en van de Boulevard, de Zeesluisweg/Treilerdwarsweg en Vissershavenweg,

Er zijn twee verschillende soorten verkeersregimes aan te merken namelijk,

- Normaal dagelijks verkeer op doordeweekse dagen.
- Drukke weekenden en piekmomenten door mooi weer en georganiseerde evenementen.

Het normale verkeer kende tot voor een paar jaar weinig problemen, maar wordt soms belemmerd door verkeersmaatregelen die voornamelijk ten tijde van piekmomenten behulpzaam zijn. Het eenrichtingsverkeer op de Boulevard", flankerende maatregelen en een linksaf verbod vanaf de Scheveningse weg richting Duinstraat" zijn daar voorbeelden van.

**Bij evenementen op grote schaal waarbij extreme drukte te verwachten valt, zoals het vuurwerkfestival, zullen vergaande verkeersmaatregelen moeten worden genomen, indien noodzakelijk zelfs besluitvorming tot beperking van de grootschaligheid (aantal dagen e.o weekenden), en mogelijk onderkenning dat deze evenementen niet meer gehouden kunnen worden in een dichtbebouwd gebied.**

Er is door allerlei (bewoners)organisaties en de politiek hard gewerkt om een totaalverkeersplan voor Scheveningen voor elkaar te krijgen. Wethouder de Bruijn heeft de Gemeenteraad toegezegd eind 2015 voorstellen hiertoe te zullen presenteren. Men heeft getoond dat men bereid is te willen investeren in de infrastructuur. De rotonde Zeesluisweg / Westduinweg is reeds gerealiseerd en er zijn uitgewerkte plannen voor het realiseren van een rotonde op de kruising Duinstraat/Scheveningseweg.

De uitdaging betreffende het verkeer in het Havenkwartier ligt in een goede mix van bereikbaarheid tussen dagelijks verkeer en de drukke momenten, zonder dat dit afbreuk doet aan, wonen, werken en leven in het Havenkwartier.

Ingrepen in de infrastructuur welke nodig zijn om tot een goede verkeersafwikkeling te komen, moeten in het teken staan van een kwaliteitsverhoging van de leefbaarheid.

Voorkomen moet worden om de infrastructuur uitsluitend vorm te geven ten behoeve van het toeristisch verkeer.

## Aanpak van doorstroom bepalende kruisingen op de hoofdroute Westduinweg/Duinstraat:

Momenteel is er na realisering van de rotonde Zeesluisweg/Westduinweg regelmatig sprake van file vorming op de Westduinweg richting Dorp. Dit wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door slechte doorstroming van de Duinstraat richting Scheveningseweg en Jurriaan Kokstraat. De opstoppingen op de Zeesluisweg zijn wel afgenomen maar ook die zijn afhankelijk van genoemde doorstroming in de Duinstraat.

Bij realisering van de rotonde Duinstraat/Scheveningseweg zal volgens gemeentelijke verkeerssimulaties de opstopping in de Duinstraat grotendeels verdwijnen.

***Het zal zeker niet zo zijn dat bij grote verkeersdrukke de files tot het verleden behoren, hiervoor is de beschikbare ruimte op openbare weg eenvoudigweg te beperkt***

De kruising Westduinweg/Schokkerweg/Hellingbaan Dr. Lelykade is onderdeel van een verkeersstudie naar tweerichtingsverkeer van en naar de Tweede Haven.

Het is onze insteek dat de nieuwe Hellingbaan, net als de oude hellingbaan, weer tweerichtingsverkeer wordt.

Uit de reactie van de wethouder op vragen omtrent dit onderzoek, wordt duidelijk dat het onderzoek zich zal toespitsen op tweerichtingsverkeer van de in het plan "de Havenmeester opgenomen hellingbaan", waarbij de aansluiting Schokkerweg/Westduinweg een belangrijke afweging gaat vormen in het besluit.

Andere oplossingen, zoals bijv. een directe aansluiting van de hellingbaan op de Westduinweg hebben geen voorkeur van het College. Kiezen voor een aansluiting van de hellingbaan op de Schokkerweg zal tot gevolg hebben dat er geen aansluiting komt voor verkeer richting Duindstraat naar Tweede Haven (kruisend verkeer) en het verkeer vanuit Dorp zal dan via de Zeesluisweg moeten omrijden ivm het eenrichtingsverkeer op de Schokkerweg.

Voor ons is dit nu juist wel een cruciaal punt omdat tweerichtingsverkeer op de hellingbaan de bereikbaarheid van de Dr. Lelykade uit alle richtingen ten goede komt, (medegezien de huidige en toekomstige bouwactiviteiten die daar plaatsvinden).

Het volgende kruispunt in de serie van doorstroom bepalende kruisingen op de doorgaande hoofdroute Westduinweg, zal het kruispunt Statenlaan/Westduinweg/van Bergenstraat gaan worden, waarbij met name de onveilige situatie met het recent ingevoerde tweerichtingsverkeer van Bergenstraat snel aangepakt dient te worden. Het is onze insteek dat de van Bergenstraat geen doorgaande route wordt. Het gebied, met de nieuw te openen Action, Jumbo supermarkt en horeca blijft zo overzichtelijk en veilig voor het winkelend publiek.

Het derde kruispunt Duindorpdam/Kranenburgweg/Houtrustweg verdient aandacht ivm de mogelijke aansluiting van het tracé OV, de bouw van meer dan 700 woningen, vestiging van bedrijven rond de derde haven en de aansluiting van de fiets steroute.

Planvorming over de aanpak van al deze kruispunten zal in nauw overleg met bewoners en belanghebbenden moeten gaan plaatsvinden.

***Laatst genoemde twee kruispunten kunnen in volgorde afwijken i.v.m. de besluitvorming over aanleg van de uit de tracé studie OV ontsluiting Scheveningen Haven gekozen tramverbinding.***

Overlast voor bewoners en bedrijven door autoverkeer in het Havenkwartier wordt veroorzaakt door o.a.:

- Verkeer van en naar Boulevard zoekende naar vrije parkeerplaatsen tijdens drukke dagen en evenementen.
- Sluipverkeer door woonstraten bij vaststaand verkeer op de hoofdroute bij verkeersdrukke.
- Parkerende auto's en bestelbussen uit omliggende wijken waar reeds betaald parkeren is ingevoerd.
- Innemen van openbare weg door bouwactiviteiten.

Het is vaak zo dat bewoners door de hierboven omschreven overlast zich in een soort van sociaal isolement bevinden. Men gaat niet met de auto van huis, omdat men bij terugkomst de auto niet meer kan parkeren en in sommige gevallen de eigen woning niet meer kan bereiken. Bezoekers komen dan niet meer om dezelfde redenen.

### Veiligheid op Westduinweg:

De Westduinweg is geen veilige plek voor langzaamverkeer. Ondanks vele oversteekpaden komt het regelmatig voor dat erdoor te hard rijden niet gestopt wordt bij oversteekplaatsen. Bij de Oranjeschool is jongstleden een schoolzone ingesteld, n.a.v. een ongeval op de oversteekplaats. De overige oversteekplaatsen dienen optisch beter gemarkeerd te worden door bijv. bliksemschichten op het wegdek, en duidelijke bebording / verlichting.

Fietsers (en scooters) aan de havenzijde rijden massaal tegen de rijrichting in op stoep en fietspad, omdat oversteken te omslachtig is en gevaarlijk blijkt.

De pas opengestelde aansluiting van Bergenstraat (tweerichtingen) levert gevaarlijke situaties op voor het langzame verkeer (hierover zijn Raadsvragen gesteld). Het levert gevaarlijke situaties op met vanuit de Westduinweg rechtsafslaande auto's (vanuit Dorp) en linksafslaande auto's (vanuit Duindorp) naar de van Bergenstraat. Verkeer vanuit de van Bergenstraat blokkeren de stoep, het fietspad en staan midden op de kruising stil.

### Invoering betaald parkeren:

Betaald parkeren is nog niet aan de orde geweest in het Havenkwartier,

In 2012 is er door de Gemeente een enquête gehouden betreffende het invoeren van betaald parkeren. De uitslag was negatief voor invoering,

In het gedeelte tussen Keizerstraat en Lijn 11 werd op verzoek van bewoners toch betaald parkeren ingevoerd. Dit leidde tot overlast in de Kompasbuurt en Vuurbaakstraat e.o.

Per 1 juli is in de Vuurbaakstraat e.o. betaald parkeren ingevoerd, waardoor nu parkeerproblemen ontstaan in Kompasbuurt en het Havenkwartier-Noord.

Per 1 september wordt er in de rest van het Havenkwartier-Noord (tussen Lijn 11, Havens en Boulevard), Havens, Vissen buurt en de Koppelstokstraat/Mennickstraat e.o. een enquête gehouden over invoering van betaald parkeren.

Aan de zuidelijke kant van het Havenkwartier is er betaald parkeren ingevoerd in Duindorp en op het Norfolkterrein.

***Gezien de publieke opinie op diverse sociale media is de verwachting dat men dit keer wel voor invoering voor het Havenkwartier Noord, zal gaan stemmen.***

Het is te verwachten dat er in de Geuzenwijk binnenkort een enquête gehouden worden, m.b.t. het mogelijk realiseren van het tramtracé op de Kranenburgweg en plaatsing van Ondergrondse Restafval Containers (Orac's). Plaatsing van Orac's zal alleen plaatsvinden wanneer de parkeerdruk tot onder de 90% zal dalen. Indien het College kiest voor het tramtracé langs de Kranenburgweg zal dit tot een afname van parkeerplaatsen leiden, waardoor mogelijk de parkeerdruk in dit gebied niet zal gaan afnemen tot onder de 90%.

***In de toekomst zal het onvermijdelijk zijn dat voorgesteld gaat worden (Masterplan Scheveningen Kust) betaald parkeren in te voeren over het hele kustgebied. Bijzondere aandacht vraagt de parkeersituatie van bezoekers en voor bedrijfsmatige belanghebbenden rondom de havens.***

### Aanpak afzonderlijke wijken Havenkwartier om te komen tot het verminderen van zoekend en sluipverkeer

Om zoekend vreemd verkeer en sluipverkeer te weren is een andere, meer wijk gebonden verkeersafwikkeling noodzakelijk, zoals bijv. aansluitingen van zijstraten uitkomend op hoofdroutes verminderen, mogelijk door aanpassen of invoeren van eenrichtingsverkeer en/of zelfs aanpassen van het straatbeeld. (kwaliteit verhogend)

Het instrument van betaald parkeren zal in sommige gevallen hierbij noodzakelijk zijn. (Havenkwartier Noord).

In andere wijken met nauwe straten met beperkte parkeerplaatsen en rond de havens, zou een proef genomen kunnen worden met belanghebbende parkeren. (scheidend van parkeren voor bezoekend verkeer en vergunninghouders)

### Ontwikkelingen van het Vispact en het Noordelijk Havenhoofdgebied

Deze ontwikkeling behelst het clusteren van de visserijgebonden bedrijven op een voor bezoekers afgesloten terrein en een gedeelte voor bezoekers (Fish Experience), drie hotels, een parkeergarage (600-800 auto's), een sportcluster en een Beachstadion.

Door het clusteren van havengebonden bedrijven neemt ook het vrachtverkeer toe van en naar dit gebied. Waar men voorheen gebruik kon maken van de Boulevard, zoekt men nu naar andere routes, zoals door Scheveningen-Dorp.

Er loopt een onderzoek met camera's naar het gebruik door vrachtwagens van deze route uitgevoerd door DSO.

Aan de hand van de camera analyse wil men met bedrijven afspreken hen te bewegen van de aangewezen route via de Westduinweg/Houtrustweg naar de Noordwestelijk Hoofdroute (NWH) gebruik te maken.

Om het vrachtverkeer daadwerkelijk gebruik te laten maken van deze route zijn er "harde" verkeersmaatregelen te treffen. Deze zijn nodig om te kunnen handhaven maar ook om navigatie systemen voor vrachtwagens te updaten.

Maatregelen kunnen zijn, een inrijverbod, lengte-, of gewichtsbeperving in Duinstraat (uitzondering lijndiensten, bestemmingsverkeer Duinstraat) en/of Statenlaan. Dit geldt dan ook voor vrachtwagens van en naar bedrijven aan de Tweede Haven.

Aangezien het Noordelijk Havenhoofdgebied een voor bezoekers aantrekkelijk gebied wordt trekt dit ook meer autoverkeer aan. Verkeer dat niet alleen vanaf de Boulevard naar dit gebied trekt, maar ook verkeer dat van buiten de stad direct richting haven rijdt. Dit gebied zou ook moeten worden aangesloten op het parkeer verwijssysteem (PVS), zie onderstaand.

### DVM, Drips en P&R:

Dynamisch Verkeersmanagement (DVM), Verkeersinformatieborden op toegangs- en snelwegen (Drips) en Parkeer & Ride (P&R) voorzieningen (transferia) zijn van groot belang om enigszins controle te houden op de autoverkeersstromen naar Scheveningen Bad en Haven.

De huidige parkeergarages in Bad zijn aangesloten op een eigen Parkeerverwijssysteem (PVS) van de beheerder BKS, informatieborden op toegangswegen geven Vol/Vrij aan (geen beschikbare aantallen) van elke onder beheer van BKS zijnde parkeergarage. Tot begin dit jaar werd deze informatie niet met anderen gedeeld.

Vanaf dit jaar worden de gegevens doorgegeven aan de Gemeente. Deze worden op de website <http://denhaag.com/nl/scheveningen-bereikbaarheid> gepubliceerd.

De BKS is voornemens het huidige systeem aan te passen naar realtime beschikbare aantallen. Publicatie van deze informatie op DRIPS vereist samenwerking met wegbeheerders.

Wanneer alle parkeergarages in BAD vol zijn wordt het autoverkeer met bestemming Bad vanaf snelwegen en verkeer vanuit zuidelijke richting, naar het zuidelijk gedeelte van de Boulevard gestuurd via het Havenkwartier.

Het Havenkwartier, waar hoofdzakelijk op straat wordt geparkeerd, heeft geen systemen waar men informatie kan inwinnen hoeveel auto's reeds in dit gebied aanwezig zijn. Een mogelijkheid om deze informatie in te winnen zou bijvoorbeeld ontwikkeld kunnen worden via commerciële aanbieders van verkeersinformatie zoals TomTom, op toegangswegen via wegbeheerders, bij parkeervakken op Boulevard via een internet toepassing (streetline).

Met deze informatie kan het verkeer uitgebreider geïnformeerd worden en gericht naar een Transferia gestuurd worden, waarop men tegen een aantrekkelijk tarief met het OV naar de plaats van bestemming kan worden vervoerd.

Om bezoekers van Scheveningen tijdig van actuele informatie te voorzien is aansluiting op een integraal PVS noodzakelijk. Toekomstige parkeergarages Circustheater, Noordelijk havenhoofdgebied moeten aangesloten worden op hetzelfde PVS.

Om te zorgen dat langverblijf bezoekers gebruik gaan maken van parkeergarages en niet op straat parkeren is het van belang dat men maatregelen treft ter voorkoming van “onbeperkt” parkeren via een parkeer APP om de max. parkeerduur te omzeilen. Op straat zou men dit ook via kentekens parkeren kunnen tegengaan.

**De huidige strandexpress lijn 5 van de P&R voorziening Hoornwijk is te beperkt om een bijdrage te kunnen leveren aan het afnemen van autoverkeer. Uitbreiding van het aantal P&R plekken met een goede aansluiting bijvoorbeeld een Randstadrail (RR) verbinding is noodzakelijk.**

#### OV tracéstudie Scheveningen Haven:

De ingestelde Adviesgroep houdt zich hoofdzakelijk bezig met een tracéstudie van en naar het voormalige Norfolkterrein, ons inziens onder verkeerde randvoorwaarden. Het onderzoeksgebied ligt ruwweg tussen de President Kennedylaan en de Kust.

Een studie die voortvloeit uit de structuur visie “Wereldstad aan Zee” en die door een overeenkomst tussen de Gemeente en NS invulling moet gaan krijgen.

Deze studie is gebaseerd op een veel groter programma aan activiteiten dan waarvoor nu door de Gemeenteraad is gekozen.

Veel bewoners zijn tegen zo'n tramverbinding en zien de noodzaak er niet van in.

Het geeft een inbreuk op hun leefomgeving, en men ziet voorlopig liever een ontsluiting van het Norfolkterrein via een busverbinding.

#### Randvoorwaarden tracéstudie OV Scheveningen-Haven:

- Het moet deel uitmaken van een totaal verkeersafwikkelingsplan Scheveningen.
- Het Scheveningse havengebied en niet alleen het gedeelte rondom het Norfolkterrein.
- Het moet een bijdrage kunnen leveren aan het afnemen van het toeristisch vervoer.
- Het moet gebaseerd zijn op mogelijke vervoerswaarden.
- Het moet een verbetering zijn van het OV aanbod van de aanliggende wijken, en geen afbreuk doen aan het bestaande OV netwerk.
- Een passend maatschappelijk kosten/baten plaatje.

***Een voorkeustracé via de Kranenburgweg laat de in 2009 52 haaks aangelegde parkeerplekken, van de toen uit onderzoek voortkomende benodigde 76 extra parkeerplekken, voor de Geuzenwijk weer grotendeels verdwijnen door voor langsparkeren te kiezen. Toen werd het aantal niet gehaald. De vraag is, waar deze dan nu wel worden gecompenseerd?***

Tevens wordt er een voorstel van ROVER Den Haag onderzocht waarbij Lijn 17 wordt doorgetrokken naar het Norfolkterrein via de Westduinweg. Deze variant geeft problemen door te kruisen met autoverkeer op een hoofdroute en de belangrijke kruising Statenlaan/Westduinweg.

De route van lijn 17 naar het achterland is ook nog niet zeker. Men overweegt deze te willen opknippen i.c.m. Lijn 16.

De huidige route door de Zoutmanstraat geeft problemen ivm RR opwaardering.

Het doortrekken van Lijn 17 naar de keerlus van Lijn 11 als alternatief, is hierdoor ook onzeker geworden

Het Havenkwartier en Duindorp hebben geen hoogwaardige directe verbinding met CS. Het plan om Lijn 11 af te buigen naar het Norfolkterrein geeft dit ook niet.

Het Havengebied heeft geen verbinding naar een P&R locatie of een verbinding naar het achterland zoals Zoetermeer (RR 3 en 4), Delft (Lijn 1) en Rotterdam (Erasmuslijn)

Een aansluiting over een geheel vrijliggend traject van Lijn 11 geeft die mogelijkheid wel .

Bijvoorbeeld Lijn 11 tracé doortrekken van HS naar het Randstadrail traject CS en/of Laan van NOI, of via CS en centrum naar de knooppunten op Laan van Meerdervoort van Lijn 11 en 17 (RR3)

Gezien het huidige traject van Lijn 11 via Haagsche markt en HS levert deze lijn naar het Norfolkterrein geen toegevoegde OV waarde.

De parallel langs de kust lopende OV verbinding wordt uitgevoerd door bus 22, en is een meer locale verbinding welke wel een aansluiting geeft op CS en Centrum, maar geen betekenis heeft in vervoersaantallen van bezoekers.

Deze busverbinding ondervindt grote vertraging bij verkeersdrukte op de Westduinweg. Op sommige momenten wordt er zelfs omgereden via Scheveningseweg / Statenlaan waardoor mensen bij de bestaande bushaltes vergeefs op hun verbinding staan te wachten.

***Buslijn 22 en hulpdiensten ondervinden grote hinder door verkeersopstoppingen. Om een goede doorstroming van de hulpdiensten en bus 22 te waarborgen zullen deze dmv een aparte route van het autoverkeer moeten worden gescheiden.***

#### Vermindering van autoverkeer van en naar Boulevard tijdens piekmomenten:

De Gemeente heeft in 2008 (nota van Uitgangspunten Scheveningen-Kust) de voor het Havenkwartier onzalige beslissing genomen om op de Boulevard eenrichtingsverkeer toe te staan. Tevens vinden er in het Havengebied de meeste bouwactiviteiten en investeringen plaats. Dit bij elkaar geeft een enorme groei aan het autoverkeer voor het Havenkwartier. Gezien de ontoereikende beschikbare openbare ruimte om tot een goede verkeersafwikkeling te komen en alle inspanningen (rotondes) ten spijt, zullen er op korte termijn andere maatregelen getroffen moeten worden.

Er moet sterk worden ingezet op het promoten van het OV icm Transferia en fietsgebruik (eigen of OV).

Bij goede RR verbindingen van NS Stations naar Bad en Haven kan NS mogelijk combi-tickets aanbieden.

#### 0/2 variant:

Deze variabele variant is een combinatie van herinvoering van tweerichtingsverkeer op Boulevard en bij extreme drukte (stilstand) afsluiting (0-variant) van de Boulevard. Bij dit laatste is het autoverkeer verplicht elders te parkeren. (aangeduid via de zgn. Drips). Dit systeem werkt alleen wanneer er betaald parkeren is ingevoerd in de gehele kuststrook. In normaal gebruik met tweerichtingsverkeer (2-variant) is de boulevard een natuurlijke verbinding tussen Haven en Bad en belast Dorp niet met kruisend verkeer.

Men dient ook rekening te houden met een mogelijk gewijzigde infrastructuur in Dorp wanneer Lijn1 opgewaardeerd wordt tot RR niveau.

Een duidelijke verwijzing bij Scheveningse Slag van P-route Bad (terugkeermogelijkheid) en P-route Haven.

Bezoekers aan Bad die de Boulevard oprijden kunnen eigenlijk niet meer terug naar Bad en zijn verplicht richting Haven te rijden, bij afsluiting moet er een mogelijkheid zijn te kunnen terugkeren.

***Een andere variant zou kunnen zijn, (indien het College vasthoudt aan eenrichtingsverkeer). Kijkend naar puur de parkeefunctie van Boulevard, is deze als één parkeerterrein te beschouwen bijv. tijdens de zomermaanden ( evt. met een tijdsbeperving alleen overdag) en evenementen.***

***De Boulevard is vanaf Lijn 11 tot de Vissershavenweg één parkeerterrein, te bereiken via de toevoerweg Scheveningseslag (incl. plan VVD extra parkeergarage onder keerlus Lijn 11). Het Noordelijk Havenhoofdgebied via de Vissershavenweg.***

***Toegangspoorten bij deze toevoerwegen waar je een parkeerkaartje kunt kopen, geeft toegang tot een parkeerplek, indien vol omkeren en elders parkeren.***

***Voordeel je geeft alleen toegang tot langer verblijfverkeer (scheiding) en niet tot flaneerverkeer tijdens drukke momenten, Boulevard blijft beter bereikbaar voor bestemmingsverkeer en blijft beter toegankelijk voor hulpdiensten.***

***Men kiest dan eerder voor een ander soort van vervoer.***

Zie hiervoor ook het document "De Dynamische Verkeersvariant" van Bewonersorganisatie Noordelijk Scheveningen, ondertekend door 30 Organisaties.

Fietsen in het Havenkwartier:

Het Havenkwartier wordt doorkruist door de landelijke fietsroute LF1. Deze loopt vanuit zuidelijke richting door het Westduinpark, Duindorp (Pluvierstraat), Dr. Lelykade, van Bergenstraat Statenlaan Doornstraat, richting Scheveningse bosjes en Oostduinpark. Als de plannen voor het realiseren van een Brug over de Pijp door gaan, zou men de route kunnen verbeteren via het Westduinpark naar het Norfolkterrein vervolgens via Hellingweg, Zeesluisweg, Schokkerweg en Vissershavenweg richting Boulevard vervolgens naar het Oostduinpark. Een rondje Haven langs Dr. Lelykade blijft ook mogelijk. Voordeel van deze route is dat men de Westduinweg en Statenlaan niet hoeft te kruisen om de route te vervolgen. Een aantal zaken moeten dan wel worden aangepakt, zoals een fietspad door duinen parallel aan Duindorp, herinrichting Zeesluisweg richting Schokkerweg, aanpak gevaarlijke kruising Schokkerweg Treilerdwarsweg. Er moet een betere mogelijkheid komen fietsen te transporteren van Dr. Lelykade naar Schokkerweg bij toekomstige invalide voorziening (indien men kiest rond de haven te fietsen i.p.v. via de brug over de pijp). De fietsrouteplanner van Haaglanden van en naar de fietsknooppunten 24 en 38 volgen ook deze landelijke route.

Volgende zaken zijn nader te onderzoeken:

Aanpak voor kruispunt Kranenburgweg Duindorpdam in de stertroute Den Haag – Scheveningen (Meerjarenplan Fietsen).

Gemarkeerd fietspad op Schokkerweg (havenzijde) richting Westduinweg.

Oversteekpunt Westduinweg/Schokkerweg (evt. onderdeel onderzoek tweerichtingen) hellingbaan.

Oversteek Schokkerweg/Treilerdwarsweg (kruisen fietspad met hoofdroute).

Gescheiden fietsrijstook voor rechtsafslaande fietsers op rotondes (stoppende auto's voor fietsers die dan geen hand uitsteken zorgen voor vertraging van doorstroming).

Note:

Doel van dit document is de problemen die spelen betreffende de bereikbaarheid van het Havenkwartier te inventariseren en de discussie hierover aan te gaan.

Bij eventuele vragen of opmerkingen zijn wij gaarne bereid hierop uitgebreider in te gaan.

Scheveningen, 06-09-2015,

Met vriendelijke groet,  
Ton Hulleman,  
Secretaris  
Bewonersorganisatie Havenkwartier

