

Bewonersorganisatie Havenkwartier



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

WWW.BOHSCHEVENINGEN.NL

Bereikbaarheid Havenkwartier Scheveningen:

Motto:

Reduceren van toeristisch autoverkeer naar het Havenkwartier leidt tot een betere bereikbaarheid, vergroot de leefbaarheid en creëert ruimte voor andere mobiliteiten en economisch verkeer.

De uitdaging betreffende het verkeer in het Havenkwartier ligt in een goede balans van bereikbaarheid tussen dagelijks verkeer en het verkeer op 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, dienen in het teken te staan van een kwaliteitsverhoging van de leefbaarheid.

Er zijn onder normale omstandigheden twee verschillende soorten verkeersregimes namelijk,

- Normaal dagelijks verkeer op doordeweekse dagen.
- Drukke weekenden en piekmomenten.

Hierbij moet worden aangemerkt dat de piekmomenten meer en meer voorkomen, waarbij reeds op een zonnige dag regelmatig verkeersopstoppingen ontstaan.

De huidige infrastructuur zou hier op in moeten spelen.

Gezien de beperkte openbare ruimte en het toenemende verkeersaanbod zal dit niet zonder terugdringing van het autoverkeer gaan lukken.

Verder dient men rekening te houden met verkeersmaatregelen tijdens grootschalige evenementen, zoals een Vuurwerkfestival en afgelopen jaar de Red Bull Knock out race. Inzet van verkeersregelaars en afzettingen zullen nodig blijven tijdens deze evenementen, maar men moet planmatig rekening houden hoe de verkeersafwikkeling het beste kan verlopen binnen de huidige en toekomstige infrastructuur.

Reductie kan op verschillende manieren worden bereikt:

- Scheiding van toeristisch verkeer en (verblijvend-) bestemmingsverkeer.
- Parkeeroute Scheveningen-Bad met een keermogelijkheid.
- Dynamisch verkeersmanagement
- Parkeerverwijssysteem (PVS)
- Straatparkeren monitoren via internet (Smart city / Streetline)
- P&R Combiregelingen
- Andere mobiliteiten zoals fiets en OV
- Belanghebbende parkeren

Door nieuwbouwprojecten, grootschalige evenementen en het eenrichtingsverkeer van de Boulevard, staat de bereikbaarheid van het Havenkwartier onder toenemende druk.

Verder ligt het in de verwachting dat het toeristisch autoverkeer en vrachtverkeer vanuit zuidelijke richting zal toenemen door, meer gebruik van de Westlandroute en openstelling A4

Midden-Delfland. Toename van het vrachtverkeer is ingegeven door de expansie visgerelateerde bedrijvigheid rond de 1^e en 3^{de} haven en de concentratie van bedrijven op het toekomstige Viscluster. Ook het “Fishxpierence” en de ontwikkelingen rond het noordelijk havenhoofd zal autoverkeer aantrekken.

Probleem analyse van huidige infrastructuur Havenkwartier:

Het Havenkwartier wordt gekenmerkt door verschillende deelwijken gescheiden door een hoofdroute van de Westduinweg/Duinstraat, naar en van Boulevard, de Zeesluisweg/Treilerdwarsweg en Vissershavenweg,

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. Ook het verkeer komend vanuit de Zeesluisweg (Boulevard) heeft nu op de rotonde voorrang op verkeer komende vanaf de Westduinweg.

Op deze rotonde komen beide verkeersstromen, van en naar het zuidelijk gedeelte van Boulevard, samen

Bij realisering van de rotonde Duinstraat/Scheveningseweg zal volgens gemeentelijke verkeerssimulaties, de hier bovengenoemde opstoppingen in de Duinstraat, onder normale omstandigheden grotendeels verdwijnen.

Doordat verkeer vanuit de Duinstraat op de rotonde voorrang heeft op het verkeer vanaf de Scheveningseweg ligt het in de verwachting (simulatie) dat het verkeer opstroopt tussen Kanaalweg en Duinstraat. Toename van verkeer op de Scheveningseweg richting rotonde wordt ook veroorzaakt doordat het links afslaan vanaf de Scheveningseweg richting Haven weer mogelijk wordt.

Bijkomend voordeel hiervan is dat het “sluipverkeer” richting haven door het Statenkwartier via Eisenhowerlaan, Prins Mauritslaan en Statenlaan afneemt.

Vrachtverkeer met bestemming Haven moet vanaf de NWH duidelijk gemaakt worden dat het bij de Duinstraat verboden is in te rijden voor vrachtverkeer richting Haven Voor vrachtverkeer met bestemming Dorp moet duidelijk zijn dat Dorp wel te bereiken. (zie punt vrachtverkeer).

Indien blijkt dat de genomen herinrichting d.m.v. de twee genoemde rotondes niet voldoende blijkt, dan is te overwegen dat de doorstroming op deze rotondes gemonitord moeten worden met sensors i.c.m. toeritdosering

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

Het is de bedoeling dat de nieuwe Hellingbaan tweerichtingsverkeer wordt met een directe aansluiting op de Westduinweg, De bereikbaarheid van de Tweede Haven met de vele bedrijven en horeca gelegenheden zal hierdoor verbeteren.

Een aansluiting van Hellingbaan met tweerichtingsverkeer op de Schokkerweg is niet gewenst. Dit leidt tot omrijdend verkeer via Zeesluisweg/Treilerdwarsweg omdat de Schokkerweg eenrichtingsverkeer heeft inrijden vanaf de Westduinweg is dan niet mogelijk.

Bij invoering van tweerichtingsverkeer op genoemde Hellingbaan vervalt de noodzaak van tweerichtingsverkeer in de van Bergenstraat.

Het kruispunt Statenlaan/Westduinweg/vanBergenstraat is de volgende in de serie doorstroom bepalende kruisingen op de doorgaande hoofdroute Westduinweg richting NWH. Het is onze insteek dat er geen tweerichtingsverkeer meer mogelijk is in de van Bergenstraat. Het "nieuwe" winkelgebied, met een Action, Kruidvat, Jumbo supermarkt en horeca blijft zo overzichtelijk en veilig voor het winkelend publiek. Om op deze kruising een goede en veilige situatie te realiseren dient deze kruising zo overzichtelijk mogelijk te worden gehouden. De huidige onveilige situatie met afslaand en kerend auto verkeer, verhoogde uitrit constructies, te kleine vluchtheuvels, blokkerende auto's op fietspaden, bushalte, benzinestation en onoverzichtelijke oversteekplaatsen moet snel worden aangepakt. (Over dit kruispunt zijn reeds raadvragen gesteld)

Het dubbele kruispunt Duindorpdam/Kranenburgweg/Houtrustweg verdient verdere bestudering i.v.m. een mogelijke toekomstige aansluiting van een OV tracé, de bouw van meer dan 700 woningen op het voormalige Norfolkterrein, vestiging van bedrijven rond de derde haven en de aansluiting van de fiets steroute Centrum/Scheveningen-Haven.

Oplossingen voor beide hierboven genoemde kruispunten dienen in een werk- of klankbordgroep, waar bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden in kunnen participeren, uitgewerkt te worden.

De doorstroming van autoverkeer vanaf de Boulevard wordt geblokkeerd door overstekende voetgangers bij de rotonde Vissershavenweg.

Een afroepverkeerslicht voor voetgangers (alleen werkend bij toenemende drukte) kan een oplossing zijn.

Aantasting van de Leefbaarheid in het Havenkwartier:

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 verkeersdrukte.
- Parkerende auto's en bestelbussen uit omliggende wijken waar reeds betaald parkeren is ingevoerd.
- Innemen van openbare weg door bouwactiviteiten.

Het gebeurt 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 van bewoners komen dan ook 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 hierom jongstleden een schoolzone ingesteld, n.a.v. een ongeval op de oversteekplaats. De oversteekplaats heeft een verkeerslicht.

De overige oversteekplaatsen dienen optisch beter gemarkeerd te worden door duidelijke signalering en verlichting.

Fietsers aan de havenzijde van de Westduinweg rijden massaal tegen de rijrichting in op stoep en fietspad, omdat oversteken te omslachtig en gevaarlijk is.

Invoering betaald parkeren:

Per 1 juli is in de Vuurbaakstraat e.o. betaald parkeren ingevoerd, waar nu door het zogenaamde waterbedeffect, parkeerproblemen ontstaan in het Havenkwartier-Noord.

Door de uitslag van de onlangs gehouden enquête in september werd er besloten geen betaald parkeren in te voeren in het Havenkwartier-Noord (gebied Lijn 11, Havens en Boulevard). een over invoering van betaald parkeren. Doordat de enquête gehouden werd in een erg uitgestrekt gebied inclusief de Doornstraat/Vissenbuurt en Koppelstokstraat e.o leverde dit een negatieve uitslag op.

Gezien de uitslag van de enquête op wijkniveau lijkt men in het Havenkwartier-Noord een lichte voorkeur te hebben voor invoering. Een nader onderzoek zou wenselijk zijn.

In de toekomst zal het onvermijdelijk zijn dat voorgesteld wordt betaald parkeren in te voeren over het hele kustgebied. Bijzondere aandacht vraagt dan de parkeersituatie rondom de havens. Hiervoor zou maatwerk, zoals "belanghebbende" parkeren een uitkomst zijn. Kenteken parkeren zou een instrument hiervoor kunnen zijn.

Op dit moment is er structureel te weinig parkeerruimte in de Geuzenwijk om zelfs maar betaald parkeren in te voeren

Aanpak afzonderlijke wijken Havenkwartier verminderen van zoekend en sluipverkeer

Om zoekend vreemd verkeer en sluipverkeer te weren is een meer wijk gebonden verkeersafwikkeling noodzakelijk. Aansluitingen op hoofdroutes verminderen, mogelijk invoeren van eenrichtingsverkeer en aanpassingen van het straatbeeld.

In andere wijken met nauwe straten met beperkte parkeerplaatsen rond de havens, zou een proef genomen kunnen worden met belanghebbende parkeren. (scheiden 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 toegankelijk voor bezoekers (Fish Experience), twee hotels, een parkeergarage (500 tot 1000 auto's), een sportcluster en een Beachstadion.

Door het clusteren van visgerelateerde 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.

Om het vrachtverkeer gebruik te laten maken van de aangewezen route via de Westduinweg/Houtrustweg naar de Noordwestelijk Hoofdroute (NWH) 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 inrijdverbod of lengtebeperking in Duinstraat (uitgezonderd bestemmingsverkeer Duinstraat). Dit geldt dan ook voor vrachtwagens voor vrachtwagens van toeleveringsbedrijven van o.a. Gamma, Kruidvat, Action en Jumbo.

Vrachtverkeer vanaf Tweede Haven richting Visafslag kan, bij afsluiting van de Eerste Haven, niet zonder te keren bij de rotonde Zeesluisweg hun bestemming bereiken.

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 voorkomt uit de structuur visie "Wereldstad aan Zee" en die door een overeenkomst tussen de Gemeente en NS, invulling moet gaan krijgen. Hiervoor is 28 miljoen beschikbaar gesteld voor het verleggen van Lijn11 naar het voormalige Norfolkterrein. En 8 miljoen voor het doortrekken van Lijn 17 naar de keerlus van Lijn 11. De lus van Lijn 17 via de Prins Mauritslaan zou dan komen te vervallen.

Deze overeenkomst 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.

Men ziet liever een ontsluiting van het Norfolkterrein via een busverbinding.

Randvoorwaarden tracéstudie OV Scheveningen-Haven:

- Het moet deel uit maken 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 autoverkeer.
- Het moet gebaseerd zijn op mogelijke vervoerswaarden (gebruikers).
- 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.

Keuze van Tramtracé moet ondergeschikt zijn en bijdragen aan een afname van de verkeersproblematiek in het Havenkwartier.

Een alternatief voorstel van ROVER Den Haag waarbij Lijn 17 wordt doorgetrokken naar het Norfolkterrein via de Westduinweg wordt meegenomen in deze studie. Deze variant geeft problemen door te kruisen met autoverkeer op de hoofdroute Westduinweg en de belangrijke kruising Statenlaan/Westduinweg/van Bergenstraat.

De route van lijn 17 naar het achterland is niet zeker. Men overweegt Lijn 17 te willen opknippen i.c.m Lijn 16 omdat de huidige route door de smalle Zoutmanstraat problemen geeft ivm opwaardering naar RR niveau.

Doortrekken van Lijn 17 naar de keerlus van Lijn 11 is hierdoor ook onzeker geworden.

Een voorkeurstracé via de Kranenburgweg laat de in 2009 52 haaks aangelegde parkeerplekken, van de toen uit onderzoek voortkomende benodigde 76 extra parkeerplekken, weer grotendeels verdwijnen door voor langsparkeren te kiezen.

Toen werd het aantal niet gehaald. De vraag is, waar deze dan nu wel worden gecompenseerd?

Het Havenkwartier en Duindorp hebben geen directe hoogwaardige RR verbinding met CS. Het plan om Lijn 11 af te buigen naar het Norfolkterrein biedt deze mogelijkheid ook niet. Het Havengebied en het zuidelijk gedeelte van de Boulevard 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 de Laan van Meerdervoort van Lijn 11 Conradkade en lijn 17 Waldeck Pymontkade (RR3)

De parallel langs de kust lopende OV verbinding wordt uitgevoerd door bus 22, is een meer locale verbinding welke wel een aansluiting geeft op CS en Centrum, maar heeft geen betekenis in vervoersaantallen en voldoet ook niet aan de gestelde tijdsnorm binnen de Haagse Nota Mobiliteit.

Deze busverbinding ondervindt grote vertraging bij verkeersdrukte. Op sommige momenten wordt er zelfs besloten om te rijden via Scheveningseweg / Statenlaan waardoor mensen op de Westduinweg tevergeefs 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 d.m.v. een aparte route van het autoverkeer moeten worden gescheiden.

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 (SmartCity/streetline). http://www.libelium.com/smart_santander_parking_smart_city/

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 zullen moeten worden aangesloten op hetzelfde PVS.

De huidige strandexpress lijn 5 van de P&R voorziening Hoornwijck 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

Fietsen in het Havenkwartier:

Het Havenkwartier wordt doorkruist door de landelijke fietsroute LF1, de loopt vanuit zuidelijke richting door het Westduinpark door Duindorp (Pluvierstraat), Dr. Lelykade, van Bergenstraat, Statenlaan en Doornstraat, richting Scheveningse bosjes en Oostduinpark. Gezien de plannen voor het realiseren van een Brug over de Pijp, zou men de route kunnen verbeteren via het Westduinpark naar het Norfolkterrein vervolgens via Hellingweg, Zeesluisweg, Schokkerweg en Vissershavenweg richting Boulevard vervolgens naar 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 parallel aan Duindorp, herinrichting Zeesluisweg richting Schokkerweg, aanpak gevaarlijke kruising Schokkerweg Treilerdwarsweg. Er moet een betere mogelijkheid komen fietsen transporteren van Dr. Lelykade naar Schokkerweg bij toekomstige invalide voorziening (indien men kiest voor het rondje langs de haven).

Volgende zaken zijn nader te onderzoeken:

Aanpak voor kruispunt Kranenburgweg/Duindorpdam in de sterroute.

Gemarkeerd fietspad op Schokkerweg richting Westduinweg.

Oversteekpunten Westduinweg in het algemeen en met name die bij de Schokkerweg (evt. onderdeel onderzoek tweerichtingen) hellingbaan.

Oversteek Schokkerweg/Treilerdwarsweg.

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

Vermindering van autoverkeer van en naar Boulevard tijdens piekmomenten:

De Gemeente heeft in 2008 (nota van Uitgangspunten Scheveningen-Kust) de voor het Havenkwartier ongelukkige beslissing genomen op de Boulevard eenrichtingsverkeer toe te staan.

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 worden genomen dan alleen aanpassingen in huidige infrastructuur. Ingrijpende maatregelen moeten ervoor zorgen dat de leefbaarheid en de bereikbaarheid worden gewaarborgd.

Hiervoor moet “out of the box” worden gedacht, want niets doen is geen optie.

Uitgangspunt moet zijn om autoverkeer tijdens piekmomenten buiten Den Haag / Scheveningen te houden en (net als bijvoorbeeld Amsterdam) bezoekers met het OV of fiets te laten komen.

Inzetten op multifunctionele P&R plekken.

Multifunctioneel in de zin van veelzijdig gebruik week en weekeinden, aantrekkelijke functies toevoegen.

Doordat de Gemeente Den Haag aan de buitenring omringd is door gemeentes als, Wassenaar, Voorburg-Leidschendam en Rijswijk is het lastig voor haar om hier geschikte locaties te vinden e.o. te creëren. Buurgemeenten staan niet te springen op overlast van grote aantallen voertuigen binnen hun Gemeentegrenzen. Grote parkeerterreinen van winkelcentra als Leidsenhage en In de Bogaard, aangesloten op een tramtracè, kennen tegenwoordig ook zondagopeningstijden en houden deze terreinen liever beschikbaar voor het winkelend publiek.

Afspraken op regionaal niveau zijn dan ook noodzakelijk.

Bij planontwikkeling van buitengebieden aan de rand van Den Haag meewegen of plekken geschikt zijn voor P&R plekken met een OV aansluiting.

Bestaande parkeergarages, zoals het Malieveld, upgraden naar P&R.

De keerlus lijn 11 is de enige plek waar het OV bijkans met de wielen in het zand staat.

Het huidige tracé is een vrijliggende trambaan naar HS, kruist de RR lijnen 3 en 4.

Een strandexpress aansluiting op het NS netwerk kan op deze locatie daadwerkelijk direct naar het strand rijden. (combi ticket)

Autoverkeer:

De Insteek van de Integrale Verkeersvisie Scheveningen zou het terugdringen van het autoverkeer in Scheveningen, m.n. het Havenkwartier, moeten zijn.

Gedacht zou kunnen worden aan het scheiden van doorgaand- en bestemmingsverkeer.

Het Havenkwartier krijgt bij mooi weer dagen en grootschalige evenementen een onevenredig groot deel van bezoekend autoverkeer te verwerken.

Ondanks alle inspanningen om de huidige infrastructuur te verbeteren door het aanpakken van cruciale kruispunten, zal de beschikbare openbare ruimte altijd onvoldoende blijven om het verkeer bij genoemde piektijden op straatniveau te verwerken.

Verkeersinfarcten zoals deze het afgelopen jaar meerdere malen zijn voorgekomen, is voor de bewoner van de kuststrook een blijvende belasting op zijn en haar leefgenot.

Hulpdiensten die in noodsituaties (waarbij elke seconde telt) niet op tijd hun doel kunnen bereiken.

Scheiden van doorgaand- en bestemmingsverkeer.

Het grootste probleem van Het Havenkwartier is dat het autoverkeer vanaf de Boulevard niet snel genoeg haar weg kan vinden naar de NWH en vervolgens naar de uitvalswegen aan de buitenring richting snelwegen. Het verkeer bestaat hoofdzakelijk uit, bezoekend (cruisend) en verblijvend verkeer. Cruisend verkeer rijdt een rondje Boulevard en zorgt voor overlast op de

bepaalde infrastructuur en draagt bovendien economisch gezien weinig bij. Door verstopte toevoerwegen zullen potentiële verblijvende toeristen moeilijk of met vertraging hun doel bereiken, misschien zelfs afzien van een dagje Scheveningen. In het Havenkwartier veroorzaakt dit congestie op de hoofdwegen die een afbrokkeling van de leefbaarheid en de bereikbaarheid van het gebied veroorzaakt.

Kijkend naar de huidige infrastructuur en de geografische ligging van Scheveningen t.o.v van de kustlijn en toe- en afvoerwegen in van en naar het kustgebied, is het onmogelijk de verkeerstromen op straatniveau door het gebied te leiden. Er is al vaker geroepen om een tunnel te maken onder de havenmond richting Kijkduin.

Een ander alternatief zou zijn een tunnel van de kust/ 1^{ste} haven naar de NWH, waarbij vanaf bijv. de Vissershavenweg een keuze kan maken tussen direct naar de NWH of naar het Havengebied. Voor vrachtverkeer zou een bijna directe verbinding van en naar de uitvalswegen ideaal zijn en een betere bereikbaarheid geeft een economische impuls aan de havengebonden bedrijvigheid. Een mogelijk tunneltracé zou onder de huidige trambaan van lijn 11 kunnen lopen.

Boulevard als parkeerterrein:

Een realistische optie is, (indien men vasthoudt aan het eenrichtingsverkeer) kijken naar puur de parkeerfunctie van Boulevard. Men kan de boulevard inrichten als één parkeerterrein, bijv. tijdens de zomermaanden (evt. met een tijdsbeperking alleen overdag) en evenementen. De Boulevard is vanaf Lijn 11 tot de Vissershavenweg één parkeerterrein, te bereiken via de toevoerweg Scheveningse Slag.

Het Noordelijk Havenhoofdgebied via de Vissershavenweg.

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

Voordeel je geeft alleen toegang tot bestemmingsverkeer en niet tot flaneerverkeer tijdens drukke momenten, Boulevard blijft beter toegankelijk voor hulpdiensten.

Cruisend verkeer zou dan eerder geneigd zijn een ander soort van vervoer te kiezen.

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

Bezoekers aan Bad die eenmaal de Boulevard oprijden kunnen niet meer terugkeren naar de parkeergarages in Bad en zijn verplicht richting Haven te rijden

Een variant op deze optie is het gedeeltelijk 2 richtingen maken van Boulevard, een Noord en een Zuid Boulevard, waarbij een keermogelijkheid wordt ingebouwd voor de richting vanuit Bad.

0/2 variant:

Deze variabele variant is een combinatie van invoering van tweerichtingsverkeer op Boulevard te gebruiken bij normaal verkeer en bij extreme drukte afsluiten van de Boulevard. Bij dit laatste is het autoverkeer verplicht elders te parkeren. (aangeduid via Drips). (Dit systeem werkt alleen wanneer er een vorm van betaald parkeren is ingevoerd in de gehele kuststrook.)

Bij normaal gebruik 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.

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

Met vriendelijke groet,
Ton Hulleman, secretaris

Bewonersorganisatie Havenkwartier

