

Gezamenlijke Scheveningse Bewonersorganisaties



GSBO

Gentsestraat 22a
2587 HT Scheveningen

Commentaar op de Discussienota Scheveningen-kust

GEZAMENLIJKE SCHEVENINGSE BEWONERSORGANISATIES

Reactie op de Discussienota Masterplan Scheveningen-kust

INHOUDSOPGAVE

A. Algemeen	pag. 3
B. Nota van Uitgangspunten	pag. 4
C. Platform	pag. 5
D. Samenspraak	pag. 6
E. Havenkwartier Noord	pag. 8
F. Scheveningen-Dorp	pag. 12
G. Scheveningen-Bad	pag. 15
H. Verkeer	pag. 19
I. Stedelijk wonen	pag. 29
J. Landschap en natuur	pag. 29
K. Leefbaarheid, vrije tijd en sport	pag. 29
L. Economie	pag. 30
M. Slotwoord	pag. 32
Bijlagen	pag. 33-42

GEZAMENLIJKE SCHEVENINGSE BEWONERSORGANISATIES

Reactie op de Discussienota Masterplan Scheveningen-kust

Scheveningen, 23 maart 2009

A. Algemeen

De Discussienota Masterplan Scheveningen-kust is feitelijk geen discussienota. Het is een programma om tot een plan te komen. Er wordt op bescheiden wijze een aantal concrete voorzetten gedaan, maar zij bestaat voor het overgrote deel uit algemeenheden, waarover inhoudelijk weinig discussie bestaat. Niettemin resten veel vragen en zorgen.

In deze reactie van de Gezamenlijke Scheveningse Bewonersorganisaties (GSBO) wordt aan de hand van de vier voorstudies bij uw Discussienota een gezamenlijke opvatting geformuleerd. Bij de gebiedshoofdstukken is het commentaar van direct betrokken wijkorganisatie leidend. Het onderdeel Verkeer is samengesteld door een wijkoverstijgende delegatie, die in die rol namens het GSBO al enige jaren verkeersvraagstukken behandelt.

Betwistbare analyse

Zoals wij al eens eerder hebben opgemerkt, zijn uw overwegingen bij de ontwikkeling van Scheveningen vooral economisch gedreven. Uw economische onderbouwing is deels echter niet betrouwbaar, in ieder geval onvolledig, hetgeen een uiterst betwistbare analyse heeft opgeleverd. Zie daarvoor onze hoofdstukken Nota van Uitgangspunten (B.) en Economie (L.)

Wijkbewoners benaderen uw plannen, vanzelfsprekend, vanuit het perspectief van de bestaande woonkwaliteit en de schade, die uw plannen daar mogelijk aan kunnen toebrengen.

In veel gemeentelijke stukken wordt het stadsdeel Scheveningen (haven en badplaats) aangeduid als een kanszone. Vanuit die optiek worden voor locaties in Haven, Dorp en Bad op verschillende gronden ontwikkelingsstrategieën ontwikkeld.

Zeemilieu bedreigd

Onder de noemer 'internationale allure' leidt dat vooral tot projecten, die in overwegende mate voldoen aan het criterium "meer en hoger". Files, lawaai en stankoverlast, die daarvan het gevolg zijn, betekenen een zware belasting voor het van oorsprong zuivere zeemilieu, dat voor velen juist het motief was hier te gaan wonen. De GSBO zijn van mening, dat stedenbouwkundige ontwikkelingen altijd dienen te worden getoetst aan effecten op het bestaande woonklimaat. Die toets leidt er ons inziens onvermijdelijk toe, dat er grenzen – dienen te - zijn aan de groei van het toerisme naar Scheveningen.

In Scheveningen domineert laagbouw

Bouwontwikkelingen dienen te passen in het bestaande profiel van het woongebied. Bewoners ontlenen hun woongenot mede aan dat profiel en vragen u dat te respecteren. Behoudens een aantal ongelukkige uitzonderingen domineert in Scheveningen dan laagbouw, in bewoners-taal overigens. En dat is minder dan 50 meter.

Wij verzetten ons tegen hoogbouw in de kuststrook, in lijn met het amendement zoals door de gemeenteraad is vastgelegd bij zijn amendement op het raadsvoorstel Structuurvisie Den Haag 2020 (rv 197 / 2005).

Ergens in het debat over de Nota van Uitgangspunten begin vorig jaar heeft wethouder Marnix Norder zijdelings gewezen op de hoge kwaliteit van wonen, zoals bewoners van Scheveningen die kennelijk ervaren. Het kwam er op neer, dat in veel delen van Scheveningen de verhuisbereidheid 'Scheveningen-uit' relatief gering is. We wisselen soms van wijk, maar nauwelijks van stadsdeel. Wij vertalen dat misschien wat cru, maar waar het op neer komt is: *als je hier woont, ga je hier dood*. En dat willen we graag zo houden.

De oorzaak daarvan is betrekkelijk simpel. De beleving van de woonwaarde in Scheveningen is in de loop der jaren ondanks veel ongemakken tot grote hoogte gestegen. De huidige plannen van uw college, hoe globaal die nog zijn, worden ervaren als een bedreiging daarvan.

Met dit commentaar onderbouwen wij die zorgen. Wij vragen u dat signaal serieus te nemen.

In Scheveningen bestaat, zoals u inmiddels zult weten, een aantal uiterst actieve bewonersorganisaties. Het percentage vrijwilligers in ons stadsdeel is verhoudingsgewijs hoog (zie de cijfers in de Stadsenquête 2008). Dat komt, omdat Scheveningers vinden dat ze hier, op hun woonplek, wat waardevols te verdedigen hebben.

Stelling: Wij hebben zorgen over de toekomst van ons woonklimaat en als bestuurder van onze stad verwachten wij van u, dat wij kunnen horen en voelen dat u die zorgen met ons deelt. Dat zou geen gunst moeten zijn die wij met lange epistels bij u afdwingen. Integendeel, wij hebben recht op uw zorg voor ons.

B. Nota van Uitgangspunten

De Nota van Uitgangspunten (NvU) Masterplan Scheveningen-kust, die de basis is voor de huidige fase in dit ontwikkelingstraject, is begin vorig jaar door de Gemeenteraad aanvaard.

In Scheveningen is uw nota massaal verworpen. Wij hebben toen een zeer uitgebreid commentaar geschreven, dat door u en door de Raad evenwel voornamelijk is genegeerd.

- 1. Dat commentaar nu teruglezend blijkt overigens, dat ons een aantal zaken is ontgaan.** In december 2008 confronteert u wijkbewoners tijdens een samenkomst in het Bilderberg Europa Hotel tot hun schrik met het (grote) risico van sloop van hun woningen als de ambities, die u in de NvU hebt geformuleerd, worden gerealiseerd. Ter adstructie distribueert u het (sloop-)plan van het Amerikaanse bureau Jerde.

Deze zware consequentie hebben wij op basis van de destijds gevoerde discussie niet helder op het netvlies gekregen. Wij verwijten onszelf deze naïviteit. Wij verwijten u, dat u in die fase van ons overleg deze gevolgen voor ons – en voor de Raad - verborgen hebt gehouden. Terugkijkend is het woord 'sloop' toen zorgvuldig uit de discussie gehouden, zeker in de omvang die nu als één van de opties op tafel ligt. Wij gaan er voetstoots van uit, dat de discussie destijds in de Raad anders zou zijn verlopen als u met betrekking tot deze consequenties volledige openheid van zaken had gegeven.

2. **Op pagina 17 van de NvU (glossy editie) begint Hoofdstuk 3 met de zin: “Het positieve beeld van Scheveningen vertoont hier en daar wat krasjes”.** In interviews met verschillende media voorspelt u Scheveningen acht maanden later verpaupering en andersoortige rampspoed. Een greep daaruit: gebouwen zijn een gruwel, Scheveningen verloedert, een ingrijpende facelift is nodig. Dat is wel even wat anders dan die paar krasjes van februari 2008.

Een ander uitgangspunt uit de nota, geformuleerd op bladzijde 4 van de ambtelijke versie van de NvU, vermeldt de mogelijkheden van woningbouw op de tram- en parkeerlus bij het Zwarte Pad en *onderzoek* naar de mogelijkheden van woningbouw op de tramremise aan de Harstenhoekweg. Vervolgens: “Voor de overige delen van Scheveningen Bad zijn geen grootschalige nieuwbouwlocaties opgenomen”. Dát is wat u bewoners hebt voorgehouden! Maar ook dat is nu wel even anders.

In antwoord op onze brief van 16 december 2008 schrijft u ons op 29 januari 2009, dat de sloop-exercitie in Bad een gevolg is van de uitvoering van de CDA-motie, waarin om onderzoek naar de haalbaarheid van de sloop van de Kurhaus-appartementen was gevraagd. Wij vinden dit een beschamend excuus. Zo krijgt het CDA, dat tegen de NvU stemde, de schuld van de sloopdrang van Jerde. Volwassen mensen die serieus met elkaar in gesprek zijn, zouden zich niet achter dit soort politieke spelletjes moeten verschuilen. U dient voor deze optie, en wat die teweeg heeft gebracht, zelf de verantwoordelijkheid te dragen.

Daarom voelen bewoners zich ‘be-Norderd’.

3. **De door uw college opgevoerde terminale conditie van onze badplaats heeft een ter zake kundige wijkbewoner aangezet research te doen naar de bronnen van uw economische analyse en daarbij behorende cijfers.** Een willekeurige greep daaruit voegen wij als bijlage (3) bij dit commentaar. Voor een volledig beeld verwijzen u naar zijn website www.toekomstscheveningenbad.com

Op grond van die waarnemingen en het hierboven gestelde zijn wij van mening, dat u de Raad op zijn minst onvolledig hebt geïnformeerd. Daarom kan in onze visie op dit moment niet met zekerheid worden gesteld, dat voor uw Nota van Uitgangspunten c.q. voor de daarin geformuleerde ambities politiek draagvlak bestaat.

In onze visie dient u de NvU opnieuw ter discussie te stellen, tezamen met bijgesteld cijfermateriaal.

C. Overlegplatform

Over het Platform voor bewoners, ondernemers en bezoekers, dat wordt aangekondigd in uw Discussienota hebt u ons lang in het ongewisse gelaten. In uw nota kondigt u aan, dat het Adviesplatform Scheveningen zal worden gevraagd een bewonersdelegatie af te vaardigen.

Dat blijkt een vergissing, want per 18 december 2008 stuurt u op naam van de reeds eerder afgetreden secretaris van de GSBO een brief, waarin de GSBO om die delegatie wordt gevraagd.

Die brief wordt overigens pas medio januari 2009 ontvangen en geeft aanleiding tot veel vragen, die wij in onze brief van 18 januari 2009 formuleerden. Intussen dringen wij bij het projectsecretariaat aan op vastlegging van het door beoogd voorzitter prof.dr. P.P. Tordoir met ons aangevraagde gesprek. Uiteindelijk vindt dat plaats in het Kurhaus op 4 februari 2009.

Behoud bebouwing

Wij bewaren aan dat onderhoud goede herinneringen. Wij hebben u dat ook laten weten. Belangrijkste oorzaak daarvan was, dat de door ons bepleite startpositie voor het Platformoverleg door de heer Tordoir zonder veel problemen werd gedeeld. Die startpositie had onder meer betrekking op de inzet om bestaande bebouwing te kunnen behouden. Overigens bleek de heer Tordoir tot dat moment met de gemeente nauwelijks inhoudelijk overleg te hebben gevoerd.

In daarna volgend overleg tussen de heer Tordoir en uw college bleek u onze randvoorwaarden voor het platformoverleg niet kunnen onderschrijven. Om het project geen verder uitstel te laten oplopen, hebben wij ons niettemin schoorvoetend akkoord verklaard met de uitgangspunten van prof. Tordoir.

Daarin is sprake van 'ontwikkeling en opwaardering van Scheveningen Bad' met de NvU als basis. Stedenbouwkundige bureaus is vervolgens meegedeeld, dat onder voorwaarden 'chirurgische ingrepen' mogelijk zijn.

Resultaat van dit alles, dat wij met het platform op loyale wijze aan de slag zijn gegaan, evenwel zonder dat de uitgangspunten van dat overleg door uw college zijn gesanctioneerd.

Onze conclusie is: een weinig professionele voorbereiding.

D. Samenspraak

Over onze zorgen met betrekking tot het samenspraakproces hebben wij u per 16 februari 2009 een brief gezonden. Korthedshalve verwijzen wij daarnaar en voegen een kopie bij als Bijlage 4.

Wat ons betreft waren het op de Pier redelijk gezellige avondjes, waar wij in bingo-opstelling verlanglijstjes mochten maken over onze Scheveningse idealen. Daar hebben we overigens – naar vermogen - enthousiast aan mee gedaan en hier en daar klonken ook best zinnige ideeën door.

De samenspraakavonden hebben evenwel niet het gesprek opgeleverd, waarmee je op basis van wederzijds aangevoerde argumenten tot bepaalde conclusies komt. Dit was een grote themagewijze *Inzamelingsactie*, waarvan het succes wordt bepaald door toevalstreffers in de lijst ideeën, die door uw medewerkers zijn opgetekend.

Wij stellen er prijs op te verklaren, dat u in de organisatie en uitvoering van deze bijeenkomsten herkenbaar veel energie en arbeid hebt gestoken. Het voldeed desondanks niet aan onze verwachtingen.

Programma bovenmatig belastend

Het programma was met meerdere bijeenkomsten per week bovenmatig belastend. Uw college is er kennelijk van uitgegaan, dat eenieder zich zou beperken tot zijn eigen woongebied.

Dat geldt mogelijk voor individuele bezoekers, maar niet voor het georganiseerde wijkbelang, dat ten behoeve van de kwaliteit van zijn arbeid over grenzen heen moet kunnen kijken.

Een deel van onze actieve bestuurders heeft daardoor niet alle bijeenkomsten kunnen bezoeken. Wij betreuren het dat u in de opzet van het programma daarmee niet beter rekening heeft willen houden.

In de Nota van Uitgangspunten (glossy editie) spreekt u op pagina 81 van:

1. "Het belangrijkste van samenspraak is een intensieve interactie tussen de gemeente en betrokkenen, oftewel tweerichtingsverkeer.
2. De deelnemers geven zwaarwegende adviezen, waar het gemeentebestuur alleen goed gemotiveerd van mag afwijken".

Het eerste deel van dit voornemen is niet waargemaakt (zie hierboven), met betrekking tot het tweede deel ('gemotiveerd afwijken') bent u na acht avonden en een paar honderd wensen kansloos.

* * * * *

E. Havenkwartier Noord

Inleiding

Wijkbewoners ervaren de Discussienota als onvolledig. Omdat op onderdelen besluitvorming al heeft plaatsgevonden blijven Duindorp, het Norfolkterrein, het Havengebied, de zeewering en de nieuwe Boulevard buiten de discussie. In de nota wordt op meerdere plaatsen echter wel naar die ontwikkelingen verwezen. Wijkbewoners blijven daardoor zitten met onbeantwoorde vragen en houden hun zorgen.

Verder zijn in de nota belangrijke teksten zo algemeen dat ze voor meerdere uitleg vatbaar zijn. In het vervolg van dit proces zal blijken dat daardoor meerdere interpretaties mogelijk zijn, die elkaar niet verdragen. Hier dreigt hetzelfde probleem als bij de Structuurvisie 2020, waar de Gemeente en burgers op onderdelen een totaal verschillende perceptie van de plannen bleken te hebben.

De economie

Havenkwartier Noord wil meer inzicht hebben in de economische berekeningen en statistieken, die worden gebruikt. Het is nog niet zo lang geleden dat het vorige Masterplan Kuststrook (wethouder Stolte c.s.) bol stond van de economische vooruitgang, die door dat plan teweeg zou worden gebracht. Behalve dat het sinds de invoering van dat plan alleen maar achteruit is gegaan met de werkgelegenheid op Scheveningen (zie hun rapportage) is er geen analyse gedaan van het hoe en waarom.

- Men praat over een Pier die niet functioneert zonder het zgn. ondernemerschap van “Van der Valk” daarin te betrekken. Die heeft het toch voor een symbolische gulden gekregen onder de voorwaarde te ondernemen. Welke discussies hebben er de laatste jaren tussen Gemeente en Van der Valk plaats gevonden en wat is de uitkomst daarvan? Transparantie is gewenst!
- Gelukkig zijn de plannen voor een cruisehaven voorlopig van tafel.

Samenspraakthema's: Nota van Uitgangspunten.

De door u naar voren gebrachte uitgangspunten hebben betrekking op:

- *bereikbaarheid, verkeersstromen en parkeergelegenheid.* Echter zonder te differentiëren naar doelgroep. Op Scheveningen hebben we een situatie voor bewoners / bedrijven: zeg 300 dagen per jaar, en een situatie voor toeristen / evenementen, zeg 65 dagen per jaar. De gemeente (wethouder Smit) geeft deze differentiatie niet (voldoende) aan.
De infrastructuur dient er op gericht te zijn dat er een goede uitwisseling is en blijft tussen Duindorp, Haven, Dorp en Bad op de 300 gewone dagen.
- *gebrek aan zicht op zee.* U staat toe dat er regelmatig hoge bebouwing wordt gerealiseerd voor reeds bestaande laagbouw, waardoor het zicht op zee voor al die mensen verdwijnt. Zie daarvoor de plannen rondom de haven en op het Norfolkterrein.
Ook de Dr. Lelykade wordt volgezet met (relatieve) hoogbouw, dat het zicht ontnemt aan alle andere mensen die in het Havenkwartier wonen. Het Nautisch Centrum ontnemt nu het zicht aan degenen die aan de Dr. Lelykade wonen. Straks wordt daar een cordon van torenflats om heen gezet.

- *toekomst van de haven*. Alles met betrekking tot de haven wordt buiten deze discussie gehouden. Het Norfolkterrein wordt volledig overgelaten aan projectontwikkelaars zonder dat omwonenden daar bij betrokken worden. Vanaf dag één zijn die buitengesloten. Is dat samenspraak?

Met de Visserij/havengebonden bedrijvigheid zijn in het verre verleden convenanten gesloten, waar de u niets meer mee doet. Havenkwartier Noord dat dient als gebied voor wonen, werken en leven wordt door u tot in zijn geheel tot woonterrein verklaard, zonder dat in uw voorstellen aan de voorstellen van bewoners aandacht wordt besteed.

Er zijn verschillende bestemmingsplannen. De discussie richt zich nu alleen op Kompasbuurt. Bewoners en bedrijven in het blok Korbootstraat/Treilerweg en aan de Zeekant blijven in de onzekerheid zitten.

Ruimte voor Scheveningen: identiteit en vernieuwing

- Men praat over *historische lijnen* zonder daarbij Badhuisweg, Nieuwe Parklaan en Statenlaan te noemen. Waarom is dat? Wat zijn woonstraten en wat zijn aanvoerwegen? Willen we aanvoerwegen voor de bewoner of voor de toerist?
- *Pleinen*: de haven is geen plein. De brede kades zijn er voor havengebonden bedrijvigheid. Die moeten dus juist open blijven om dat soort activiteiten mogelijk te maken.

Sferen:

- *U geeft aan de sferen van Haven, Dorp en Bad te koesteren*, maar met name die van Haven probeert men volledig om zeep te helpen door er alleen maar aan wonen te denken en alle havengebonden bedrijvigheid onmogelijk te maken.
Wonen aan de haven heeft niets met havengebonden bedrijvigheid te maken. Zeilsport zou nog kunnen, maar ook strandporten hebben niets met een haven te maken en zouden overal elders op het strand gehouden kunnen worden. Een permanent Beach-stadion is voorlopig niet meer aan de orde.
- *Men koestert de sferen van Haven, Dorp en Bad*, maar de nota gaat voorbij aan de Scheveningse identiteit met haar eigen wapen, die in alle kustwijken wordt gevoerd. In de Discussienota vind je daarover niets terug.
- Op Scheveningen wonen wordt vertaald als *stedelijk wonen aan zee*, terwijl Scheveningen een dorp is met een *dorpse* uitstraling. Van oudsher zijn vanuit de visserij annex havengebonden bedrijvigheid *wonen, werken en leven* aan elkaar gekoppeld.
Die sfeer dient te worden gerespecteerd en gestimuleerd.

Samenspraakvragen:

De zgn. samenspraakvragen zijn uiterst suggestief, zoals bij vraag 15 (zie Bijlage 1):

- Moet het nieuwe Havenkwartier vooral bestaan uit laagbouw met een aantal hoge tot zeer hoge gebouwen?
- Of moet het juist meer bebouwing zijn in zes tot acht woonlagen, zodat meer open ruimte ontstaat?
Bewoners wordt hier een keuze opgedrongen die zij niet wensen te maken. Het gaat niet om de antwoorden op uw vragen, maar om de ideeën van burgers. Daarnaast hebben de meeste bewoners sinds het verschijnen van de Verdichtingsnota geen idee hoe hoog – in een ambtelijke visie – ‘laagbouw’ eigenlijk wel is.

1. **Openbare ruimte (blz. 6):** een populair verhaal waar je – na bovenstaande - eigenlijk niet op kan reageren.
2. **Economische activering (blz 7):** Scheveningen Haven is en blijft bestemd voor de visserij en havengebonden activiteiten. Design- en themahotels en creatieve sector horen daar niet. Strandsporten staan los van haven/visserij. Over de Haven mag niet gesproken worden, maar het wordt wel benoemd.
Havenkwartier Noord heeft zijn wensen uitgesproken, maar ziet die in de voorstellen niet terug. Een deel van de samenspraakvragen gaat daar echter wel over.
3. **Verkeer en parkeren (blz 8):** Bij bereikbaarheid gaat het om bewoners en bedrijven (zie hierboven) met een Duindorp–Haven–Dorp–Bad doorstroming en een bezoekersopvang ver van het eind van de “doodlopende weg”. Zie verder de visie van ons Verkeersplatform (H.).
 - * Het is overigens uiterst verwarrend om enerzijds de lijn 11-route een groen lint of duinlint te noemen (blz 15) en anderzijds er een RandstadRail van te maken (blz 10 en 12)
 - * Natuurlijk is het goed om auto’s ondergronds te parkeren. Dan kunnen we bovengronds blijven leven.
 - * Hebben we een Masterplan nodig om een simpele (veilige) fietsroute naar de Boulevard te maken? Die moet er gewoon komen. Nu:
 - Houtrustweg gedeeltelijk aanwezige fietsstrook
 - Schokkerweg niet aanwezig
 - Prins Willemstraat niet aanwezig
 - Boulevard gedeeltelijk aanwezige fietsstrook
6. **Vrije tijd en sport:** wat nu sportstrand genoemd wordt was altijd het stille strand van Scheveningen. Scheveningen heeft stilzwijgend een vinger gegeven, nu neemt Den Haag de hele hand. Het enige wat de leefbaarheid bevordert is “rust aan de kust”. Normale vrije recreatie moet zowel in de winter als in de zomer mogelijk blijven.
’s Winters dus geen tenten op strand.
7. **Wonen: Havenkwartier Noord (HKN).** Geen enkele foto in de folder met betrekking tot HKN heeft betrekking op het zgn. samenspraakgebied, aangezien de gemeente de haven buiten de discussie houdt. U stelt ambities vast zonder de bewoners daarbij te betrekken. De bewoners hebben hun ambities al lang aangegeven, maar dit college weigert die mee te nemen. Het voorstel van de bewoners met betrekking tot laagbouw moet aan hun inbreng tijdens de samenspraak worden toegevoegd. Zie ons commentaar over duinlintpark hierboven onder lijn 11.
 - * Voorgesteld wordt in de Kompasbuurt 252 sociale woningen te slopen. Hetzelfde aantal woningen worden grootschaliger terug gebouwd, waarvan echter slechts 40% (100 stuks) als sociale woningen terug schijnt te komen. Daarnaast zouden er in het Havenkwartier nog 80 extra sociale woningen moeten komen als compensatie voor het Norfolkterrein. Als je de wensen van HKN (3 tot 4 woonlagen) wilt honoreren, kan dat niet.
Ons voorstel is dus dat u zich tenminste ook op het Norfolkterrein aan de normale norm van 30% sociale woningbouw houdt.
 - * 6/8 woonlagen zijn zowel in de werkgroep HKN als ook in de zgn. samenspraak discussie van 27 januari jl. afgewezen. Dit betekent voor de huidige bewoners die hoogbouw afwijzen, dat bij kiezen voor laagbouw er te weinig sociale woningbouw kan worden gerealiseerd. Als gevolg daarvan kunnen veel huidige bewoners niet meer op hun oude ‘woonplaats’ terugkeren, hetgeen wel verwacht wordt.

Wij stellen voor dat aan de suggesties van HKN tegemoet wordt gekomen.

Conclusie Havenkwartier Noord:

Concluderend stellen wij vast, dat het zgn. Samenspraakproces aardig is als proces om van de rest van de wereld ideeën over Scheveningen te krijgen. Het werkt echter niet als middel om van bewoners en bedrijven uit de betrokken gebieden specifieke feedback te krijgen.

* * * * *

F. Scheveningen Dorp

1. Algemeen

De Discussienota is een vervolg op de Nota van Uitgangspunten Scheveningen-kust en onderdeel van de Structuurvisie 2020 van de gemeente Den Haag.

Het WOS betreft het dat in de structuurvisie het ontwikkelingsgebied Scheveningen is opgesplitst.

Het WOS ziet het Stadsdeel Scheveningen als één geheel, zoals dat in de gemeentelijke basisadministratie ook is opgenomen. Mede daarom participeert het WOS in de Gezamenlijke Scheveningse Bewoners Organisaties(GSBO).

2. Samenspraak Scheveningen Dorp

In de Discussienota zijn samenspraakvragen opgenomen, die voor Scheveningen-Dorp om verschillende redenen belangrijk zijn. Deze vragen zijn ten dele aan de orde gekomen tijdens de themabijeenkomsten op de Pier.

Het WOS stoort zich eraan dat deze zaken niet plenair zijn behandeld tijdens een grote bijeenkomst voor Scheveningen-Dorp. Daarnaast zorgden de samenspraakbijeenkomsten, waarvan de verschillende thema's vrijwel allemaal raakvlakken hebben met Scheveningen-Dorp, ervoor dat er ruis is ontstaan in de collectieve boodschap van Scheveningen-Dorp.

Door de gekozen opzet is niet duidelijk welke opmerkingen afkomstig zijn van direct belanghebbenden of van derden. Het WOS vindt dat een kwalijke zaak. B&W (wethouder Norder) kunnen uit deze sessies onmogelijk opmaken welke suggesties onder direct betrokkenen draagvlak hebben en welke niet.

Havengebied Noord, Scheveningen dorp, Verkeer, en de themabijeenkomsten

De samenspraakavonden Havenkwartier Noord, Scheveningen-Dorp, Verkeer alsook de themabijeenkomsten beschouwt het WOS als belangrijk voor Dorp. Om de volgende redenen:

* Havengebied Noord vanwege het feit dat het gedeeltelijk binnen het bestemmingsplan Scheveningen Dorp-West ligt, beschermd stadsgezicht is en tevens het vraagstuk sociale woningbouw betreft.

* Scheveningen Dorp vanwege het in de Discussienota gestelde "behoud met lichte uitbreiding van economische impulsen en de direct daaraan gelieerde verkeersproblematiek.

* Verkeer. Zie Scheveningen Dorp

* Themabijeenkomsten vanwege het feit, dat het werkgebied van het WOS thema's in zich draagt, waar het WOS zich graag voor inzet.

Algemene evaluatie

Uitwerking van de stedenbouwkundige filosofie "pleinen, lijnen en sferen" die het bestaande karakter van Haven, Dorp en Bad moet beschermen, zorgt vanwege het weglaten van de wijk Duindorp, alsook het cruiseterminal verhaal, voor een infrastructureel probleem. Het hechte samenlevingsverband, dat Scheveningen typeert, wordt daardoor ernstig geweld aangedaan.

Simpel gezegd: Mevrouw Van der Zwan, die in het verzorgingstehuis Uiterjoon verblijft en wier kinderen in het Belgisch Park en in Duindorp wonen, kunnen straks niet meer bij elkaar op visite vanwege een door de gemeente zwak onderbouwde verkeersfilosofie, die door ons wordt bestreden.

Stelling: De Discussienota is onze beleving veel meer een Haagse oplossing dan een Scheveningse. Er is geen respect voor de bestaande visserij- en dorpscultuur. Omdat Scheveningen in de visie van sommige bestuurders Europa's eerste en beste moet worden, wordt een kwetsbare dorpsgemeenschap opgezaaid met een grootstedelijke visie, die het oorspronkelijke karakter van een markant woongebied ernstig bedreigt.

De Nota van Uitgangspunten had ons vertrouwen al niet. Uitwerking daarvan volgens de lijnen van deze Discussienota heeft dat gebrek aan vertrouwen verder verdiept.

In hun commentaar op de Nota van Uitgangspunten hebben veel bewoners en hun organisaties reeds aangegeven dat planontwikkeling de belangen van direct belanghebbenden (bewoners en ondernemers) en het stadsdeel dient te ondersteunen. Dat kan in onze visie een resultaat opleveren, waar ook buitenstaanders (bezoekers) met veel plezier van willen meegenieten. Ze zijn welkom!

Het collegemodel daarentegen lijkt angstig veel op de situatie in de jaren 70, beter bekend als de periode Zwolsman. Het WOS betreurt deze beperkte visie van het college. Desondanks zullen wij input en positieve bijdragen blijven leveren om de belangen van onze achterban zo goed als mogelijk is te blijven verdedigen.

Dilemma's

Naast de rode draad van verkeersperikelen en infrastructurele voorzieningen is het WOS van mening dat de Discussienota alsook de samenspraakvragen voor de betrokken deelgebieden drie grote dilemma's heeft voortgebracht. Dilemma's waarvan wij vinden dat deze nooit aan de direct belanghebbenden hadden mogen worden voorgelegd. Deze zijn:

a. Voor Havenkwartier Noord:

Wie sociale woningbouw wil dient hoogbouw goed te keuren!

b. Voor Scheveningen Dorp:

Conservering Dorp en economische ondersteuning betekent op verkeersgebied het opsplitsen van de Scheveningse samenleving.

c. Voor Scheveningen Bad:

Buren moeten elkaar overtuigen dat één van hun woningen moet worden gesloopt tot nut van het algemeen.

Samenspraakbijeenkomsten

Het WOS heeft geconstateerd dat bij de samenspraakvragen voor wijkbewoners de verkeerskwestie het zwaarste weegt. Hiervoor hebben wij aandacht gevraagd bij projectleider Ronald Janssen. Deze heeft deze problematiek erkend en in de samenspraakavond ingepast. Daardoor was voor eenieder die aan de samenspraakbijeenkomsten deelnam helder dat de samenspraakideeën voor Dorp niet losgekoppeld kunnen worden van de verkeersconsequenties. Beide verkeersvarianten voor Dorp werden massaal afgewezen.

Tevens is er op de samenspraakavond aandacht gevraagd voor een punt uit de voorstudie voor Scheveningen Dorp. Hierin wordt het gebied Schipperstraat/Dr.De Visserplein / Weststraat als "groene long" aangemerkt. Het WOS wil dit idee ondersteunen en bij u op de agenda plaatsen bij verdere uitwerking van de Discussienota. Sloop van de Dr. De Visserschool is hier te overwegen. Het betreffende gebied zou daardoor stedenbouwkundig daadwerkelijk een "groene long" kunnen worden.

3. Aanbevelingen/wensen WOS

Het WOS draagt graag de volgende aanbevelingen aan.

Algemeen:

- * Oplossing van het verkeersvraagstuk heeft prioriteit boven andere vraagstukken.
- * De 'groene long' en de sloop dr. De Visserschool dient opgenomen te worden als discussiepunt.
- * Hoogbouw in Scheveningen-dorp is niet gewenst. Ook geen dakopbouw.
- * Opwaardering van economische functies dient gepaard te gaan met komst van garages en tunnels.
- * Bestaand groen dient beschermd te worden en beter onderhouden.
- * Het historische karakter van Scheveningen dorp dient beter zichtbaar te worden door aanpassingen van straatprofielen en eenheid in straatmeubilair.
- * De komst van een organisatie (gemeente/bewoners/ondernemers) welke branchering in de winkelstraten kan bewerkstelligen wordt aanbevolen.
- * Blauwe zone parkeren en andere aanpassingen binnen het 'maatwerk'-venster van het belanghebbenden parkeren dient tot de mogelijkheden te behoren.
- * De bewonersorganisatie dient een grotere rol te krijgen in welzijnsorganisaties.

* * * * *

G. Scheveningen Bad

Algemeen

De nadere uitwerking van de planlijnen in de Discussienota dienen te resulteren in een opwaardering van het woon- en verblijfsklimaat in Scheveningen.

Om dat te bereiken dient in onze visie gekeken te worden hoe dat binnen c.q. in aanvulling op de bestaande bebouwing gerealiseerd kan worden. De belangen van de bewoners mogen niet ondergeschikt worden gemaakt aan de belangen van de bezoekers, maar dienen op zorgvuldige wijze op elkaar te worden afgestemd.

Stelling: Vrijwel alle aandacht in de Discussienota gaat naar Scheveningen als badplaats. Maar Scheveningen is ook een woonplaats, en in die rangschikking zouden wij graag Europa's beste zijn.

De Discussienota is vooral een programmatische invulling van de stroom van ideeën, die ten behoeve van een nadere planinvulling door wijkbewoners aan dit College wordt aangereikt.

Er is (nog) niet of nauwelijks gekeken hoe innovatieve ontwikkelingen van betekenis kunnen zijn voor de planontwikkeling van Scheveningen Bad. In de Discussienota komen dergelijke uitgangspunten niet in beeld.

Eén van die innovaties is een zorgvuldige studie naar de mogelijkheden om optimaal gebruik te maken van de schaarse grond, zonder gemakzuchtig te vervallen in de opeenstapeling van appartementen. Een deel van voor Scheveningen relevante functies en attracties kan ondergronds net zo goed functioneren als bovengronds. Wij denken dan aan parkeergarages, bioscopen, theaters en openbaar vervoer.

Wij missen in de nota een totaalvisie op de afwikkeling van alle verkeer. Daartoe behoren de inzet en vorm van openbaar vervoer, het gebruik van een dynamisch parkeermanagement-systeem. Sowieso is in de nota geen enkel creatief idee opgenomen om belasting van het milieu te voorkomen.

Gezien het feit, dat ontwikkelingen plaatsvinden in een zeer beperkt gebied beschouwen wij de vaststelling van normen voor kwaliteit, duurzaamheid en milieu in het algemeen als een prominente voorwaarde voor concrete vervolgstappen.

Programmatische invulling

Het is opmerkelijk dat het vernieuwingspakket begint met de prioriteit van 600 hotelkamers, meer theaters, een nieuwe winkelstraat of winkelcentrum, vormgeving en inrichting van pleinen en ongeveer 250 nieuwe woningen.

Aan argumenten om de vernieuwing op deze wijze in te vullen is, behalve het element 'bestedingen en overnachtingen', niets ingebracht. Een analyse 'waarom deze ontwikkeling in Scheveningen ontbreekt' is blijven steken bij een wat kleurloze opsomming van de uitslagen van enquêtes, waarvan de kwaliteit wordt betwist. Alleen dat aspect al vraagt om een verdiepingsslag.

Opmerkingen bij een aantal concrete locaties:

Kurhausplein

Wethouder Norder laat bij interviews tijdens de samenspraakperiode blijken, dat hij het plein voor het Kurhaus zo mogelijk in oude luister wil herstellen. Echter, die oude luister zag je alleen op plaatjes. Je kunt lelijk vinden wat er nu staat, maar de flats voor het Kurhaus zijn daar zo neergezet, omdat bezoekers op dat oude grote plein voor het bij ons heersende klimaat nauwelijks beschutting vonden. Dat leverde heel veel luisterrijke plaatjes op en heel veel nutteloze ruimte. Als dit college niet meer historisch besef heeft, gaan we dezelfde fout maken.

Open ruimte aan zee

In de visie op de herinrichting van Scheveningen Bad wordt regelmatig gewezen op gebrekkige verbinding tussen zee en achterland. Zelfs kun je lezen dat de arriverende automobilist onvoldoende zicht wordt aangereikt op het open strand achter de huidige bebouwing. Als je Scheveningen vanaf de grond beleeft, en dat doen wij, is dit een typisch stedenbouwkundige benadering. Te respecteren, maar niet erg praktisch.

De doorkijkjes naar zee zijn inderdaad in aantal beperkt en niet erg ruim. Sommigen bepleiten om die reden grotere 'gaten' tussen de bebouwing. Dat leidt dus onafwendbaar tot sloop. Maar voor wie? Omdat automobilisten de zee niet kunnen zien? Laat ze uitstappen om de zee te kunnen zien! Dan verdienen we nog wat aan ze.

Bovendien: elke 'gat' in de bebouwing aan zee is een uitnodiging aan zand, regen en wind om het nu nog beschermde achterland te bereiken. Wij voelen er dus niets voor om 'tochtgaten' te creëren ten gerieve van 'een relatie' met de zee, die we met storm, wind en regen moeten bekopen. Dat lot wacht overigens ook het idee van een 'plein aan zee'. Leuk voor Cannes, maar een drama voor Scheveningen.

Wij steunen de gedachte om de aanrijroutes naar zee te voorzien van nautisch en/of duindecor, dat de associatie met zee en strand oproept. Maar dat moet voldoende zijn. Tegen mensen die voor die zee-beleving de kustbebouwing willen slopen, zeggen wij: koop een bordje met 'zee' er op en een pijl eronder.

Harstenhoekweg

In de Nota van Uitgangspunten is als uitgangspunt geformuleerd: *Onderzocht wordt de mogelijkheid om de bestaande tramremise aan de Harstenhoekweg te vervangen door ca. 200 woningen. Voor de overige delen van Scheveningen Bad zijn geen grootschalige nieuwbouwlocaties opgenomen.*

Dat zijn beide interessante zinnen. Op de laatste reageren wij elders in dit commentaar.

Wat ons betreft is het uitgangspunt voor de Harstenhoekweg: een studie naar de mogelijkheden. En: aantallen woningen zijn op verzoek van de gemeenteraad niet leidend. In de Discussienota komen die getallen niettemin hardnekkig terug. U constateert: in Bad worden 250 nieuwe woningen gebouwd, waarvan 200 op de plek van de remise. Dat is dus nog maar zeer de vraag.

Wij stellen vast dat de huidige tramremise ligt op de grens van hoogbouw aan de Zwolsestraat en de laagbouw aan de zijde Harstenhoekweg (Belgisch Park). In onze visie past het absoluut niet om aan de zijde van de Harstenhoekweg, en daardoor in het Belgisch Park, enige vorm van hoogbouw te introduceren.

Wij gaan er derhalve van uit dat u bij de uitwerking van uw visie op een bouwplan geen 'hoogterechten' ontleent aan de veel bekritiseerde corridor, die door de appartementen van 's-Gravenduyn aan de ene kant en de 'graansilo's' van het Skotel aan de andere kant in de Zwolsestraat is ontstaan. Dat zou overigens ook niet passen in de *representatieve groene aanrijroute* die u op een ander plaatsen in de nota bepleit. Zie ook hierboven onder 'Open ruimte aan zee'.

Winkelplein / Palaceplein overdekken

U pleit voor een nieuwe, moderne winkelstraat of een eigentijds winkelcentrum. Wie kan daar tegen zijn? Als je niet beter weet, zegt iedereen daar natuurlijk – risicoloos – ja tegen. Het vervelende bij al dit soort voorstellen is, dat u niet aangeeft welke offers voor al dat fraais moeten worden gebracht. En ook niet door wie.

Wij hebben wel een idee: in onze visie mist Scheveningen helemaal geen plein aan zee. Dat hebben wel al in de vorm van de boulevard en het strand. Scheveningen mist een plein in het achterland. Het enige plein waar je op aangename wijze kunt verblijven is het Kurhausplein, maar dat wilt u ‘in oude luister’ herstellen. Zie hierboven.

Wij pleiten voor de herinrichting van het *Palaceplein*. Het idee is om het Palaceplein te overkappen met een glazen dakconstructie, dat afhankelijk van zon en regen in en uit kan worden geschoven. Dat kan niet alleen een bijzondere toeristische attractie zijn, maar ook een zeer functionele bijdrage aan de vier-seizoenen-gedachte, dat opvolgende colleges tot op heden niet hebben weten op te lossen.

Een overdekt - verkeersluw - Palaceplein is een voorziening met een binnenklimaat en een buitenbeleving, waar winkels, terrasjes en kleinschalige evenementen seizoenen achtereen kunnen floreren. Scheveningen zit daarom te springen. En je hoeft er niets voor te slopen.

Voor het openbaar vervoer moet een creatieve oplossing worden gezocht.

Aan de foto's bij het hoofdstuk Bad in de Discussienota valt overigens niet op te maken 'hoe erg het op dit moment allemaal is', hetgeen u ons op andere momenten en plaatsen wel wil doen geloven. In deze uitvoering is het een attractieve vakantiebrochure.

Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van Scheveningen Bad mag op drukke tijden niet afhankelijk zijn van de verkeerscirculatie elders. Scheveningen Bad moet daarom kunnen beschikken over een verkeersplan, dat op piekmomenten ongehinderd kan worden ingezet om verkeersinfarcten op te lossen c.q. te voorkomen.

Het traject van Alkemadelaan/Zwolsestraat is cruciaal voor de aan- en afvoer, maar kwetsbaar voor opstoppingen vanwege door verkeerslichten bewaakte kruisingen, en wachtrijen voor de parkeergarage. BNS stelt daarom als voorwaarde, dat de verkeersafwikkeling van en naar de parkeergarage aan de Zwolsestraat ondergronds zal plaatsvinden. Deze ondergrondse route moet tevens leiden naar andere ondergrondse parkeervoorzieningen, bij voorkeur in het centrum van de badplaats. In- en uitritten van ondergrondse parkeergarages moeten zoveel als mogelijk is aansluiten op korte verbindingen naar hoofdroutes als de Noordwestelijke Hoofdroute.

Stelling: Bij de visie op parkeervoorzieningen moeten wij af van de onverwoestbare notie, dat Scheveningen alleen maar aantrekkelijk is als bezoekende automobilisten tot aan hun assen in het zand kunnen rijden.

Er zijn talloze voorbeelden van drukbezochte, toeristisch georiënteerde steden, die hun centrum verkeersluw hebben gemaakt door bezoekers alleen aan de rand van dat centrum te laten parkeren. Winkelstraten hebben in het verleden moord en brand geschreeuwd toen de auto voor de deur moest verdwijnen. Nu weten we niet beter. En iedereen geniet. Dit lijkt ons een mooi moment om in Scheveningen ook zo'n stap te maken.

Voorwaarde is, dat er flankerend beleid wordt geformuleerd, waarmee wordt voorzien in vervoersalternatieven zoals electrobusjes, een fietsenplan, roltroutoires of andere creatieve hulpmiddelen voor personenvervoer. Daar hoort bij het ontwikkelen van aantrekkelijke looproutes vanaf parkeerconcentraties naar badplaatsiconen als Kurhaus en Pier.

Openbare ruimte

De herinrichting van de badplaats moet nadrukkelijk worden geconcentreerd op de opwaardering van het verblijfsgebied van de bezoeker. Ter oriëntatie verwijst de Discussienota naar de inrichting van de openbare ruimte in het centrum van Den Haag.

Conclusie Scheveningen Bad:

De nota geeft geen duidelijk beeld hoe wordt omgegaan met de schaarse ruimte.

De nota geeft geen criteria ten aanzien van kwaliteit, duurzaamheid en ontzag voor het milieu.

De nota is niet toekomstgericht t.a.v. de inrichting openbare ruimte en bereikbaarheid.

De nota is niet creatief t.a.v. alternatieve vervoersvormen, die een eigentijds parkeerbeleid mogelijk maken.

De huidige voorstellen van het college zijn zo ruim geformuleerd, dat een zinnig oordeel thans nauwelijks mogelijk is.

* * * * *

H. Verkeer

I. Inleiding

In een brief van 12 juli 2007 hebben 16 Scheveningse organisaties de gemeente Den Haag verzocht om een nieuw verkeerscirculatieplan op te stellen. Dat plan moest in de plaats komen van het in onze visie achterhaalde plan van Verkeersadviseur Diepens en Okkema (inmiddels Mobycon). Aanleiding voor onze brief was de verkeersparagraaf in het boulevardplan van De Solà Morales.

Onze zorg was dat het éénrichtingsverkeer voor motorvoertuigen op de boulevard in het achterland tot verkeers- en milieuproblemen zou leiden. Een nieuw verkeersplan voor het gebied tussen de Scheveningse kust en de Noord Westelijke Hoofdroute (NWH) zou deze problemen moeten oplossen.

De in de voorstudie van de Discussienota gepresenteerde plannen doen dit allerminst. Uitvoering van deze plannen zal de problemen alleen maar vergroten.

Opmerkingen vooraf:

- * Wij zijn verbaasd dat de – als zeer globaal te kwalificeren - cijfermatige onderbouwing van deze plannen is gebaseerd op de verkeersintensiteiten tijdens de avondspits van een gewone werkdag. De reden hiervan wordt in de rapportage niet beargumenteerd (Zie XII).
- * Wij zijn teleurgesteld, dat in de studie een paragraaf over het milieu ontbreekt. Wij vragen alsnog een milieuparagraaf toe te voegen.
- * Verder constateren wij dat een tijdpad ontbreekt. Hier komen wij later op terug (Zie IX).
- * Een reactie op de inhoud van de voorstudie is – bij gebrek aan degelijk cijfermateriaal - moeilijk te geven. Bovendien is uit de summiere toelichting op de geschetste toename van het verkeer niet af te leiden welke aannames daaraan ten grondslag liggen. Wij houden ons derhalve het recht voor om in een later stadium hierop terug te komen.
- * Tenslotte merken wij op dat de genoemde termijn van de samenspraak veel te kort is voor goed overleg met onze achterban.

II. Kuststrook is meer dan drie afzonderlijke wijken.

In de Discussienota wordt Scheveningen in drie gebieden opgedeeld. Deze driedeling bestaat alleen in de ogen van onze bestuurders. Wijkbewoners ervaren dit als een aantasting van het hechte collectief van de Scheveningse samenleving.

Deze driedeling wordt gecommuniceerd als een identiteitsversterking. Bestuurders laten hiermee blijken van die identiteit niets te hebben begrepen. Het Schevenings collectief heeft een eigen wapen, dat in vrijwel alle wijken wordt gevoerd. Dit sterke beeldmerk is in geen enkele voorstudie van de discussienota's terug te vinden.

Verkeersmaatregelen die beogen Scheveningen leefbaar te houden voor alle bewoners dienen aan meer criteria te worden getoetst dan aan de effecten op de gang van het autoverkeer alleen. De voorgestelde – permanente – verkeersmaatregelen zorgen voor een ongewenste separatie binnen de Scheveningse gemeenschap. Deze zogenaamde harde knippen (permanente afsluitingen van kruisingen) zijn onacceptabel, zijn een inbreuk op het sociale leven, rampzalig voor de lokale economie en voor de daarmee verbonden werkgelegenheid.

Ten gevolge van deze harde scheiding (driedeling) tussen Bad, Dorp en Haven / Duindorp zullen lokale bedrijven hun omzet op “wijkniveau” moeten realiseren in plaats van op stadsdeelniveau. Voor bedrijven, die grotendeels afhankelijk zijn van een goede bereikbaarheid en klandizie uit de omliggende wijken, zal dit de spreekwoordelijke doodsteek betekenen. Het gevolg is een verpauperd Schevenings winkelhart en een mager winkelaanbod.

Infrastructuur, die Bad, Dorp en Haven / Duindorp direct met elkaar verbindt, is van essentieel belang voor een leefbaar Scheveningen. De goede bereikbaarheid van sociale voorzieningen, sportvoorzieningen, medische voorzieningen en van de dienstensector van zowel overheid als bedrijfsleven is een absolute noodzaak.

III. Verschillende overheden

In september 2008 heeft de Deltacommissie Veerman haar visie gegeven op de toekomst van de Nederlandse kust. De rijksoverheid heeft voor 2009 een tweede Deltawet 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 aanzienlijk breder en hoger worden dan tot nu toe is gedacht. Rekening houdend met de [dan](#) voorspelde landaanwinst lijkt het dan verstandig een Nederlandse landschapsarchitect opdracht te geven een ontwerp te maken voor de boulevard, inclusief de huidige wandelpromenade.

De Haagse gemeenteraad heeft in februari 2008 een beslissing genomen over de Nota van Uitgangspunten voor het Masterplan Scheveningen-kust. Daarmee zijn de plannen voor de verkeersafwikkeling op de Boulevard aanvaard zonder te kijken naar de verkeers- en milieueffecten en zonder te luisteren naar een grote meerderheid van de Scheveningse bewoners en ondernemers. Het project Wereldstad aan Zee, dat beoogt het tweede centrum van de stad te ontwikkelen, verdient een minder rigide opstelling. Deze opstelling van het college is schadelijk voor het investeringsklimaat, waarin voor particulier initiatief een belangrijk rol is weggelegd. Deze beslissing blokkeert nu verdere ontwikkelingen voor de badplaats. Niet willen praten over bepaalde zaken is nooit verstandig.

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 moet daar nu een beslissing over nemen.

IV. De doelstellingen

Met de doelstellingen in de voorstudie over het OV en fietsverkeer zijn wij het in globale zin wel eens. Met betrekking tot de implementatie van de daarbij behorende maatregelen zijn nog wel enige opmerkingen te maken (Zie V en VI).

Wat betreft het autoverkeer stellen wij ons het volgende ten doel:

- * Het tegengaan van zoekverkeer en parkeeroverlast van dagjesmensen. (Zie VII)
- * Onderscheid maken tussen de bewoners, werkenden, hotelgasten, bezoekers van bewoners, bezoekers van winkels, theaterbezoekers en dagjesmensen. (Zie VIII)
- * Het invoeren van een parkeerregeling in een brede kuststrook waardoor de aanwijzingen van het dynamisch parkeerverwijssysteem (DPV) een dwingend karakter krijgen. (Zie VII)
- * Bij grote drukte de dagjesmensen met behulp van DPV begeleiden naar P+R voorzieningen. (Zie VIII)
- * Onderscheid maken tussen doorgaand verkeer, bestemmingsverkeer, lokaal verkeer en zoekverkeer. (Zie X)
- * Het tegengaan van doorgaand verkeer in Scheveningen. (Zie X)

V. Openbaar Vervoer

- Wij zijn een voorstander van goed openbaar vervoer. Dat de lijnen 1, 9 en 11 randstadrail kwaliteit krijgen heeft onze steun.

- Lijn 11 zal tussen de NWH en de kust verlegd worden naar het Norfolkterrein en opgewaardeerd worden naar Randstadrail niveau. Voor het Havenkwartier en het zuidelijke deel van de boulevard is het daarom van belang dat lijn 17 wordt doorgetrokken naar de huidige keerlus lijn 11. Dit deel van Scheveningen krijgt dan een directe verbinding met de binnenstad, CS en HS.

- Een vrije trambaan voor lijn 1 zal grote problemen opleveren voor het bestemmingsverkeer en lokale autoverkeer. Dit autoverkeer is belangrijk voor Scheveningen. Wij bepleiten daarom een ondertunneling van lijn 1 op het traject Prins Willemstraat, Juriaan Kokstraat, Badhuiskade. Tevens bestaat dan zo de mogelijkheid het groen op een hoogwaardiger niveau te brengen.

- Lijn 9 heeft op de Nieuwe Parklaan verouderde sporen. Deze moeten worden aangepast. Hier moet gelet worden op behoud van de hoogwaardige kwaliteit van het groen.

- Bus 23 moet als ringroute functioneren en zorgt daarmee voor een goede verbinding met Kijkduin en het Haga Ziekenhuis (Leyenburg).

VI. De fiets

De opmerkingen in de bijlage 1 van uw nota (blz. 27) onderschrijven wij.

Verder bepleiten wij:

- * Gratis biesiekettes in Scheveningen.
- * Fietsverhuur bij de P+R-voorzieningen om daar overstap op de fiets mogelijk te maken.

VII. Parkeren op straat

* Een degelijke parkeerregeling op straat is van groot belang. Daarmee kan zoekverkeer worden voorkomen en invloed worden uitgeoefend op de keuze van dagjesmensen voor hun (dag-)vervoer. Om dat te bereiken moet in de gehele Scheveningse kuststrook een parkeerregime van betaald parkeren met een maximum parkeerduur van kracht worden. Die maximum parkeerduur is nodig om te voorkomen dat de strandbezoekers in woon- of winkelstraten voor de duur van hun strandbezoek de meter kunnen volstoppen.

* Door het aantal vrije parkeerplaatsen op straat tot 0 te reduceren, zijn dagjesmensen aangewezen op de parkeergarages, waarvan de bezettingsgraad gedurende de dag kan worden gevolgd. Op grond van die bezettingsgraad kan het moment van congestie redelijk betrouwbaar worden voorspeld. Anticiperend daarop kunnen DPV-maatregelen worden getroffen, waaronder de afsluiting van de boulevard voor het autoverkeer.

Winkelstraten zouden allemaal een maximum parkeerduur van twee uren moeten hebben. Voor Scheveningen-Bad is indertijd 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, is dat de woonstraten - inclusief de hoofdroutes - uitsluitend gebruikt worden door lokaal verkeer en bestemmingsverkeer. Het doorgaand verkeer bepaalt zich tot de NWH. Zodra betaald parkeren is ingevoerd, verdwijnt het zoekverkeer. Een goede parkeerregeling verzekert op deze manier de rust in de woongebieden, zonder dat deze door blokkades (knippen) moeilijk toegankelijk worden gemaakt.

Tekort aan parkeerruimte

In bepaalde delen van Scheveningen is thans reeds sprake van onvoldoende ruimte op straat voor het parkeren van motorvoertuigen van bewoners. Dat probleem kan deels worden ondervangen door het invoeren van betaald parkeren, maar ook dan blijven er gebieden over waar dit tekort aan parkeerruimte blijft bestaan.

Ten gevolge van het instellen van éénrichtingsverkeer op de Boulevard zal de verkeersbelasting op het Scheveningse wegenstelsel groeien. Daaraan kan het argument worden ontleend om Randstadrail autovrije banen te creëren. Dit kan leiden tot verdergaande opheffing van de bestaande parkeerruimte op straat.

De voorstudie gaat niet in op dit probleem en heeft daarvan ook geen inventarisatie opgesteld. Derhalve is op dit moment onduidelijk of de gemeente Den Haag daarvoor een oplossing heeft. Wel zijn er door private partijen plannen gepresenteerd voor het bouwen van parkeergarages, waarin ook voor bewoners ruimte beschikbaar zou kunnen komen. Deze plannen verkeren echter nog steeds in het stadium van "haalbaarheidstudies".

Tarieven

Op blz. 10 van de Discussienota wordt gesteld dat bewoners hebben gevraagd om verhoging van de parkeertarieven op straat voor bezoekers. Dat moet een misverstand zijn. Deze verhoging zou de bezoekers van bewoners en winkels treffen en die hebben niets te maken met de infarcten veroorzaakt door dagjesmensen. Wij hebben wel gepleit voor verhoging van de parkeertarieven in de garages op piekmomenten. Doel daarvan is dagjesmensen, die zich niets aantrekken van de aanwijzingen en informatie via het DPV en doorrijden naar Scheveningen, voor de dan (incidenteel) vrijkomende parkeerplaatsen – ter ontmoediging - een extra hoog tarief betalen.

VIII. Orde in het verkeersaanbod

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

Blokkades en éénrichtingsverkeer veranderen hier niets aan. Permanente maatregelen treffen iedere weggebruiker op dezelfde manier, ook als ze niet nodig zijn. En dat is niet erg effectief. Door de blokkades worden bewoners en werkenden naar de grote aan- en afvoerwegen (om-)geleid en dragen daardoor bij aan de reeds bestaande files, veroorzaakt door dagjesmensen. Dagjesmensen rijden zinloze rondjes en in het ergste geval gaan ze zonder uitgestapt te zijn over de Boulevard terug naar huis. Dit bestemmingsverkeer transformeert aldus tot doorgaand verkeer.

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

Soorten verkeersdeelnemers

In de Scheveningse praktijk onderscheiden wij:

Belanghebbenden. Bewoners, werkenden en hotelgasten hebben een parkeervergunning of eigen parkeergelegenheid. Zij moeten gewoon kunnen doorrijden.

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.

Theaterbezoekers. Theaterbezoekers moeten de mogelijkheid hebben bij de plaatsreservering gelijktijdig een parkeerplaats te reserveren. Zij moeten gewoon kunnen doorrijden.

Dagjesmensen. Dagjesmensen willen lang en het liefst ook nog gratis parkeren. Door het grote aantal en de gelijktijdigheid 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 DPV 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 voor 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. P+R voorzieningen zonder OV-verbindingen zullen een andere vorm van flexibel natransport moeten bieden, zoals shuttlebusjes, chauffeurloze wagentjes.

Het DPV is hier sturend, want daar is het overzicht van de verkeers- en parkeersituatie. De mensen zullen de aanwijzingen van de flexibele bewegwijzering, tomtom of de gsm graag volgen, want het is de enige manier om Scheveningen te bereiken. Doet de automobilist dat niet, dan kan de auto niet worden geparkeerd of komt dit de automobilist letterlijk duur te staan.

De groep dagjesmensen wordt op deze manier aangepakt. De voordelen zijn duidelijk:

- * Minder mensen kiezen de auto om zich te verplaatsen (dagjesmensen die dichtbij wonen).
- * Door de duidelijkheid van het systeem wordt de chaos voorkomen.
- * Het OV zal door het ontbreken van de chaosmomenten beter kunnen doorrijden.
- * Iedereen is eerder op de plek van bestemming. Er worden minder kilometers gereden en vervelende blokkades zijn overbodig.

IX. Maatregelen met twee regimes

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. Voor de drukke momenten zijn dan de volgende maatregelen noodzakelijk:

* Het verkeer op de A4, A44, A12 en A13 moet vóór het bereiken van de afslagen worden geïnformeerd over de verkeer- en parkeersituatie in Scheveningen. Is die “Normaal” dan kan iedereen doorrijden. Is die “Druk” dan zijn de parkeergelegenheden vol. Het DPV moet dagjesmensen dan op een snelle en efficiënte manier naar een goede P+R voorziening leiden.

* De Boulevard moet worden afgesloten voor alle motorvoertuigen (mogelijk met uitzondering voor gehandicapten). De auto's die geen parkeerplek vinden in Bad mogen dan niet naar de Boulevard rijden, want dan zou het Havenkwartier volstromen. Om weer thuis te komen vormt onder andere de Westduinweg een onneembaar obstakel om de NWH te kunnen bereiken (Zie XI).

* De bestuurders (dagjesmensen) van auto's, die zich niets hebben aangetrokken van de aanwijzingen van het DPV, maar gebruik willen maken van de periodiek vrijkomende plaatsen in één van de garages betalen een extra hoog tarief.

Meer garages, meer verkeersdruk

In het mobiliteitsplan Scheveningen-Bad van 1995 is dat het aantal parkeerplaatsen vastgesteld op 4650. Dat was een goed gemiddelde, want de bestaande parkeerplaatsen zijn zelden alle 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. Het is dus zeer de vraag of het wel verstandig is om voor bezoekers meer parkeergarages in Scheveningen te bouwen. De verkeersdruk op de wegen naar Scheveningen wordt daardoor verhoogd.

In de voorstudie wordt opgemerkt dat het aantal parkeerplaatsen in transferia op dit moment onvoldoende is. Hierin zal dus geïnvesteerd moeten worden, want het is de enige manier om ook bij grote drukte Scheveningen op een rendabele manier bereikbaar te houden. Een inventarisatie van potentiële locaties voor transferia ontbreekt in de voorstudie.

Strandexpress +

Het recente voorstel om de P+R locatie bij Hoornwijck op drukke zondagen te activeren door middel van een Strandexpress is een te beperkte aanpak. Dit werkt alleen als de DPV naar deze P+R het gehele jaar wordt geactiveerd en tijdens drukke dagen wordt aangevuld met een doorgaande Scheveningen Express (ongeacht de dag van de week). Daarnaast zou deze verbinding moeten worden voorzien van vrij reizen met lijn 15 naar het Centrum van Den Haag en de mogelijkheid van overstap naar onder andere Scheveningen. Het trammaterieel, dat na de spits vrij komt zou daar goed voor kunnen worden ingezet. Alleen als deze P & R voorziening altijd beschikbaar is met goed aansluitend OV bestaat de kans dat deze voorziening “tussen de oren komt” van de potentiële gebruikers.

In geval van de uitvoering van grote bouwprojecten in onder meer Bad zal Scheveningen moeilijk bereikbaar worden. *Wij bepleiten tijdig overleg met belanghebbenden over de planning van de werkzaamheden.* De omleidingroutes zullen al buiten de stad gecommuniceerd moeten worden. Een omleidingbord aan het eind van de Zwolsestraat is dan niet voldoende.

X. Vier soorten van autoverkeer

In de voorstudie worden onderstaande begrippen vaak op een onjuiste manier gebruikt. Het is beschamend, dat daaraan conclusies worden verbonden.

Onze definities:

* Doorgaand verkeer: Dit is verkeer dat buiten Scheveningen begint en eindigt. Dit verkeer maakt gebruik van de NWH en hoort verder niet thuis in de straten van Scheveningen. Tot zover zijn wij het met de discussienota eens. Wij hebben echter twijfels 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 NWH vrijwel niet zal worden gebruikt door het doorgaand verkeer en dat de Statenlaan, Neptunusstraat en Kurhausweg worden “geknipt” om het doorgaand verkeer te weren (blz. 15,16 en 18). Wij kunnen ons niet voorstellen dat mensen die niets in Scheveningen te zoeken hebben de NWH zullen verlaten en via de Scheveningse straten weer op de NWH uitkomen. Het begrip “doorgaand verkeer” lijkt hier te worden gebruikt om het leggen van blokkades te rechtvaardigen.

* Bestemmingsverkeer: Dit verkeer begint of eindigt zijn reis in Scheveningen. Dat behoort ongestoord te kunnen plaatsvinden. Het is wel belangrijk dat dit verkeer de juiste inrikker gebruikt.

* Lokaalverkeer: Dit verkeer begint en eindigt zijn reis in Scheveningen. Dat behoort ongestoord te kunnen plaatsvinden. Bestemmingsverkeer en lokaal verkeer moeten niet worden gehinderd door blokkades waardoor vele kilometer extra gereden moet worden (Zie VIII).

* Zoekverkeer: Dit is verkeer dat door willekeurige straten rijdt ten behoeve van het vinden van een parkeerplaats. Dit is ongewenst en wordt voorkomen door betaald parkeren (Zie VII).

XI. Verkeersafwikkeling Havenkwartier

Het éénrichtingsverkeer op de Boulevard (De Solà Morales) is in onze visie een dwaling van het stadsbestuur. Deze plannen zijn zonder gedegen vooronderzoek doorgedrukt. Het directe gevolg hiervan is dat het Havenkwartier zal volstromen met verkeer vanaf de nieuwe Boulevard. En andersom.

Het verkeer op de Vissershavenweg richting zee zal naar onze verwachting sterk groeien om de parkeerplaatsen op het zuidelijk deel van de Boulevard te kunnen bereiken. Hier wordt in onze visie een enorme verkeersfuik gecreëerd.

Een verbinding over of onder het havengebied is de enige mogelijkheid om dit in goede banen te kunnen leiden. ‘Geen geld’ (kredietcrisis) vinden wij in dit geval geen argument, omdat hier voor wijkbewoners ontoelaatbare situaties kunnen ontstaan.

Het afsluiten van de boulevard (0-optie) kan een instrument zijn om de verkeersstroom en de daarmee gepaard gaande geluids- en milieu-overlast te beperken. Verkeer met bestemming Bad, dat de route Boulevard kiest, is voor Bad economisch van geen betekenis en voor het Havenkwartier ongewenst.

In het Havenkwartier zijn veel nieuwe ontwikkelingen gaande.

Diverse nieuwbouw-, stadsvernieuwingsprojecten en recreatieve voorzieningen zorgen voor een toename van lokaal autoverkeer buiten piektijden. Door concentratie van visverwerkende bedrijven in “Fish Valley” zal ook het bedrijfsmatige verkeer toenemen.

Volgens de gemeentelijke plannenmakers moet al dit verkeer gebruik maken van de enige toe- en afvoerroute via Houtrustweg / Westduinweg / Zeesluisweg / Vissershavenweg. In onze visie wordt het leefklimaat langs deze route daardoor op onaantvaardbare wijze belast. De concentraties CO₂, fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂) zullen flink toenemen. De BOH heeft dit in November 2008 aangekaart bij het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit).

XII. Gemeentelijke varianten slecht onderbouwd

Zoals reeds in het voorwoord is gememoreerd, is de cijfermatige onderbouwing van de twee verkeersvarianten alleen gebaseerd op de avondspits. Daar ligt echter niet het grote probleem. Zowel de ochtend- als de avondspits verlopen 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 voor de avondspits. De spits geeft een vermeerdering van het aantal weggebruikers door bestemmingverkeer (in dit geval ook woon-werkverkeer genoemd), maar dat heeft niets te maken met het verkeer van 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.

Oplossing voor Scheveningen ligt buiten Scheveningen

Het probleem voor het autoverkeer in Scheveningen is het grote aantal dagjesmensen op mooie dagen of bij evenementen. Het autoverkeer wordt totaal niet begeleid en rijdt bij gebrek aan informatie zover mogelijk door. En dan gaat het op een gegeven moment fout. Het is dan 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 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 toegangsrouten 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 creëert geen dorpse sfeer.

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 een nummer.

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

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

Module 1: Een tunnel als oeververbinding tussen Boulevard en Norfolk 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 éénrichtingsverkeer veroorzaakt en de onneembaarheid van de kruisingen met de Westduinweg is dan opgelost.

Module 2: De Westduinweg heeft voldoende profiel, maar de kruisingen zijn een probleem. Het afsluiten van de Statenlaan is ongelukkig, want het treft ook het lokale verkeer. Men zou het kiezen van de juiste inprikker niet met een blokkade moeten reguleren, maar met de aanleg van een supersnelle inprikker zoals bij module 1.

Module 3: Een parkeercircuit met de Harstenhoekweg 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 bij de kruising Gevers Deynootweg/Kurhausweg is onmogelijk. Het dwingt auto's komend van de Zwolsestraat/Gevers Deynootweg rechtdoor te rijden richting Gevers Deynootweg en rechtsaf Scheveningseslag. Dit betekent een stilstaande file op de Boulevard. De auto's komend van de Jurriaan Kokstraat/Gevers Deynootweg (var. B) kunnen nergens naar toe, rechtdoor is éénrichtingsverkeer in de verkeerde richting en rechtsaf is helemaal afgesloten.

De Boulevard met het éénrichtingsverkeer blokkeert veel goede oplossingen voor Scheveningen. Om die reden blijven wij pleiten voor de zogenaamde 0,2-variant. Dat wil zeggen geen autoverkeer op "drukke" momenten en tweerichtingsverkeer op de "normale" dagen.

Het is daarom dus niet verwonderlijk, dat tijdens de samspraakbijeenkomst van Scheveningen-Dorp en tijdens de thema bijeenkomsten Verkeer & Ruimte beide door de gemeente Den Haag opgestelde verkeersvarianten met grote meerderheid zijn afgewezen.

XIII. De Noord Westelijke Hoofdroute (NWH)

Het verkeer vanuit de wijken wordt door de blokkades gedwongen gebruik te maken van de NWH. Dat zal leiden tot een significante verkeerstoename op de NWH. Het veroorzaakt onnodige omrijdkilometers en milieubelasting op het traject NWH. Dit geldt ook voor bedrijfsmatig verkeer in de verschillende kustzones. Het is overigens nog maar de vraag of het lokale verkeer van deze route gebruik zal maken. Sluipverkeer door Geuzen- en Statenkwartier ligt voor de hand.

Een groot gedeelte van de NWH zal worden ondertunnelt, het aantal bovengrondse aansluitingen is bepalend voor het functioneren als ontsluitingsroute voor de gescheiden wijken. Dilemma in dit geval is, hoe meer aansluitingen, hoe meer afbreuk aan de randvoorwaarden. Ook het tijdschema doet hier ter zake. De werkzaamheden aan de NWH moeten afgerond zijn voor de NWH dienst kan doen als ontsluitingsroute.

XIV. 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 samenhang gaan vertonen en elkaar ondersteunen en versterken.

DSO gaat nog steeds uit van het verouderde verkeersplan van 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 daarentegen maakt het mogelijk met één signaal gelijktijdig zeer ingrijpende maatregelen te treffen, die slechts op een beperkt aantal momenten van het jaar noodzakelijk zijn. Bovendien bereikt en beïnvloedt zo'n signaal de verschillende weggebruikers in een vroeg stadium. Met een druk op de knop kan tweerichtingsverkeer worden veranderd in éénrichtingsverkeer en kunnen motorvoertuigen op de Boulevard direct worden geweerd.

XV. Voorlopige eindconclusies

1. De gevolgen van het – tijdens de vele jaren durende uitvoering van het Boulevardplan Morales - volledig afsluiten van het verkeer over de Boulevard zijn niet opgenomen in de rapportage over de toekomstige verkeerscirculatie tussen Scheveningen-kust en de NWH.
2. De varianten A en B voor de verkeerscirculatie, nadat de Boulevard is ingericht voor één richtingsverkeer van Bad naar Haven, zijn onvoldoende met relevant cijfermateriaal onderbouwd. Deze varianten zijn derhalve door de bewoners en het bedrijfsleven uit het stadsdeel Scheveningen niet op hun merites – of het gebrek daaraan – te beoordelen.
3. Het is nog volstrekt onduidelijk of – en zo ja hoe – de plannen voor het op Randstadrail-niveau brengen van de lijnen 1, 9 en 11, kunnen worden ingepast in de beperkte verkeersruimte, die het stadsdeel Scheveningen daarvoor biedt. Ook is onduidelijk welke invloeden die inpassingen zullen hebben op de verkeerscirculatie tussen Scheveningen–kust en de NWH, en mogelijk daarbuiten.
4. Gebaseerd op de in deze notitie gegeven analyse geven wij de gemeente Den Haag in overweging, onder het motto “Bezint eer gij begint”, een moratorium in te stellen op ingrepen op de bestaande verkeersstructuur.

Moratorium

Dat moratorium zou naar onze mening het volgende moeten inhouden:

Zolang er geen voldoende onderbouwd verkeerscirculatieplan beschikbaar is, voor de jaren durende periode zonder verkeer over de Boulevard, dient de gemeente zich te onthouden van:

- * Het invoeren van “knippen” en het invoeren van éénrichtingsverkeer op het wegensysteem tussen Scheveningen–kust en de NWH.
- * Het onttrekken van ruimte aan de thans op dat wegensysteem beschikbare ruimte voor auto- en fietsverkeer, ten behoeve van de aanleg van autovrije trambanen voor Randstadrail 1, 9 en 11.
- * Van de (bouw-)periode zonder verkeer op de Boulevard gebruik te maken om tot een goed onderbouwd en voor een meerderheid van bewoners en bedrijfsleven in Scheveningen aanvaardbaar verkeerscirculatieplan te geraken.

XVI. Tot slot

De notitie van 12 juni 2008 blijft onverminderd van kracht! Deze notitie is als Bijlage 2 toegevoegd.

* * * * *

I. Stedelijk wonen

In onze visie kan bij ontwikkelingsplannen niet zonder meer voorbij worden gegaan aan de bestaande woonsituatie. De studies die leiden tot afbraak van bestaande wooncomplexen houden onvoldoende rekening met de belangen van de huidige bewoners.

Daarnaast zou op grote schaal kapitaalvernietiging plaatsvinden. Financiering van eventuele sloop, inclusief uitkoop, verplicht bovendien tot compenserende bouw elders en in dat dwangmatige proces wensen wij niet terecht te komen.

De kwaliteit van “stedelijk” wonen in Scheveningen kan sterk worden verbeterd door de Zwolsestraat en Gevers Deynootweg aan te pakken. Dit kan onder meer door er aantrekkelijke boulevards van te maken met luxe ornamenten en het planten van bomen.

Indien de bestaande woonsituatie voldoende wordt gerespecteerd, zijn de mogelijkheden om het stedelijk wonen in Scheveningen-Bad uit te breiden zeer beperkt.

Door vastlegging van de Nota van Uitgangspunten heeft u op de Tramkeerlus, een gebied dat ongeveer even groot is als de Hoornse Hop, de bouw van 40 tot 60 woningen mogelijk gemaakt. Gelet op het natuurlijke karakter van het gebied is dat voor ons onacceptabel. Momenteel biedt de Tramkeerlus parkeergelegenheid voor bussen van de HTM en touringcars. Vooral in de weekeinden wordt daar intensief gebruik van gemaakt.

Handhaving van een parkeergelegenheid voor autobussen op deze lokatie is volgens ons de juiste keus. De Tramkeerlus zou in onze visie moeten worden opgewaarderd tot een groen transferium voor openbaar vervoer.

J. Landschap en natuur

Landschap en natuur worden het best beleefd als zij niet worden begrensd door massale bebouwing. Naar onze opvatting zijn Meijendel en de Oostduinen de natuurlijke iconen van Noordelijk Scheveningen. Zij zijn gewaarmerkt als Natura-2000 gebieden en daarmee dient uiterst zorgvuldig te worden omgegaan.

De afgelopen tien jaar heeft het duinlandschap geleden onder de openstelling van delen voor het publiek. Paden raken in de zomer wegens de stankoverlast van hondenpoep soms onbegaanbaar. Verder begeven zich veel mensen illegaal in het duin en laten daar troep achter. Het Zwarte Pad is in de zomer bezaaid met rommel. De natuur lijdt daaronder.

K. Leefbaarheid, vrije tijd en sport

Tijdens de samenspraak over dit onderwerp op 11 februari 2009 heeft de nadruk gelegen op de promotie van topsport op Scheveningen. Van samenspraak was naar ons oordeel geen sprake.

Het voor de bewoners uiterst belangrijke aspect Leefbaarheid kwam uitsluitend aan het einde van de avond marginaal aan bod. Leefbaarheid betekent voor ons rekening houden met elkaar en overlast voor bewoners tot een minimum beperken. Dat houdt in heldere maatregelen en effectieve handhaving bij verkeers- en geluidsoverlast.

L. Economie

Algemeen

Zoals in de aanhef gesteld betwisten wij de juistheid van de cijfers, waarop uw college de economische staat van Scheveningen heeft gebaseerd. Om die reden is uw analyse aanvechtbaar.

Voorts voert uw college in Scheveningen een beleid, waarbij een stedenbouwkundig plan wordt opgevoerd om een economisch probleem op te lossen. Dat is niet logisch. Een stedenbouwkundig plan zou het economische kernprobleem moeten helpen oplossen. En niet andersom.

Overigens steunen wij de filosofie, dat een aangenaam verblijfsklimaat bezoekers kan verleiden tot langer verblijf en als gevolg daarvan tot hogere uitgaven. Wolkenkrabbers met dure appartementen gaan deze badplaats echter niet verder helpen. De ideeën van het college bevredigen in onze visie vooral bouwambities. Het lost voor het toeristisch product van Scheveningen niets op.

Toeristisch product

De teruglopende uitgaven van bezoekers aan Scheveningen, zoals uw college die rapporteert, zijn overigens niet geheel zonder betekenis. Het geeft geen compleet beeld, maar het geeft wel een signaal. Dat signaal heeft gezien de vraagstelling in de bezoekersenquête (zie bijlage 3) vooral betrekking op de kwaliteit van het toeristisch product op detailhandelsniveau.

Daarnaast wijzen wij op een constatering in het recent door BOOG uitgevoerde onderzoek onder bezoekers van de boulevard:

“Men stoort zich aan het eenzijdige winkel- en horeca-aanbod. De prijs/kwaliteitverhouding van het aanbod van de horeca is uit balans. Dit weerhoudt een deel van de bewoners om op Scheveningen uit eten te gaan. Wanneer dit aanbod verbetert, is men zeker bereid om in de buurt uit te gaan. Verder geven Scheveningse jongeren aan dat zij het totale uitgaansleven op Scheveningen veel te duur vinden. Zij maken zelf nauwelijks gebruik van het aanbod”.

Scheveningen moet zijn toeristisch product zonder enige twijfel aanpassen aan de eisen van tijd. In uw Discussienota verwijst u naar de realisering van een ‘aantrekkelijk winkelaanbod’. Wij betwisten dat niet, maar met kaalslag en nieuwbouw vernieuw je alleen de verpakking daarvan. De wijze waarop u uw economische doelstellingen in Scheveningen wenst te realiseren, is grotendeels in handen van het bedrijfsleven en heeft daardoor, zeker op dit (crisis-)moment, een hoog wensgehalte.

Wij hebben in een eerder commentaar al eens gepleit voor een permanente Taskforce van toeristisch deskundigen, die de markt volgen en het bedrijfsleven in Scheveningen jaarlijks op de hoogte houden van verschuivingen in de toeristische markt en de waardering van de consument. Zeg maar, een soort permanente tevredenheidsmeter voor Scheveningen, geïnterpreteerd en geanalyseerd door deskundigen. Gemeentebestuur en bedrijven kunnen daar hun voordeel mee doen en kan verval in de toekomst worden voorkomen.

Attracties

De vestiging van zowel topattracties als kleinschalige jazz- en/of cabaretclubs zal gebaseerd moeten zijn op signalen van behoefte annex haalbaarheid. Wij kennen die signalen niet en rekenen onszelf voorlopig maar niet rijk. U praat hier over relatief kostbaar live-entertainment dat in veel horecabedrijven nauwelijks rendeert. Het profiel van het huidige horeca-aanbod is daar het bewijs van. Overigens kunt u het entertainmentprogramma van horecabedrijven niet afdwingen.

Wij steunen natuurlijk initiatieven die leiden tot een ‘aanlokkelijk cultureel programma met een ruim aanbod van musea en theaters’, maar hebben zorgen over de financiële haalbaarheid, ook in relatie tot de theaters elders in de stad.

Stelling: Het toekomstbeeld dat u oproept is weliswaar attractief maar ook (nog) sprookjesachtig en schiet daardoor als basis c.q. rechtvaardiging voor een omvangrijke stedenbouwkundige ingreep tekort.

Wij delen uw vier-seizoenen-filosofie, maar stellen tegelijkertijd vast dat daar al decennia lang niets van terecht komt en u geeft niet aan, dat u wél weet hoe dat moet. U geeft aan dat u attracties zoekt die in alle seizoenen amusement bieden.

Wij menen dat u beter stedenbouwkundige omstandigheden kunt scheppen, waarin vier seizoenen lang een aantrekkelijk verblijfsklimaat bestaat voor een grote variatie aan attracties. Wij hebben dat in het hoofdstuk Scheveningen Bad omschreven als ‘voorzieningen met binnenklimaat en een buitenbeleving’. Zie onze suggestie met betrekking tot de overkapping van het Palaceplein. Per saldo gaat dat dus verder dan ‘alleen maar’ een overdekte winkelpromenade.

Uit bezoekersonderzoek blijkt, dat de belangstelling voor een bezoek aan Scheveningen terugloopt naarmate bezoekers ouder worden, terwijl die groep (vergrijzing) wel steeds groter en economisch belangrijker wordt.

Cijfers tonen ook aan dat deze relatief welgestelde ouderen Scheveningen in hoogzomer liever mijden, maar in andere delen van het jaar graag terugkomen. Dit bevestigt onze visie dat de groeikansen voor Scheveningen buiten het zomerseizoen liggen. Maar dan moet wel een op de doelgroep afgestemd product worden aangeboden.

* * * * *

M. Slotwoord

Wij hebben in het verleden op meerdere momenten met u van gedachten gewisseld over de zorgen van onze wijkbewoners. Daarin komt één thema steeds weer terug en dat is uw zorg voor de HELE stad en niet alleen voor Scheveningen. Wij respecteren dat. Scheveningen is geen enclave die zich niets van de rest van de stad kan aantrekken. 'Algemeen belang' noemt u dat dan en aan het eind van veel discussies is dat het slotwoord, waarop vervolgens al onze argumenten, hoe zinnig die ook zijn, afketsen.

*Als het lampje 'algemeen belang' gaat branden is het alsof u tegen bewoners zegt: **rien ne va plus, de wijk is niet meer van u.** Want daarna gaan we steeds met lege handen naar huis.*

Onze oprechte vraag is hoeveel u van wijkbewoners kunt blijven vragen om dat algemeen belang tot in de haarvaten te kunnen dienen. Wij menen, dat wij als havenplaats en als toeristische trekpleister al het nodige voor onze rekening nemen. Komt u dus niet steeds aan met dat algemeen belang. Wij honoreren dat reeds in ruime mate, maar vinden het redelijk dat daaraan grenzen worden gesteld. Onze zorg is, dat deze plannen de verhoudingen op dit punt verder scheef trekken en wij vragen u aan onze zijde om dat te voorkomen. Niet als gunst, maar als recht.

De Scheveningse Bewonersorganisaties zijn graag bereid te zoeken naar dat gemeenschappelijke terrein, waarop wij aan Scheveningen niet alleen als bad- en havenplaats, maar vooral ook als woonplaats waarde kunnen toevoegen. Zonder die van anderen te schaden.

gsbo090327rdh

* * * * *

Contact:
Gezamenlijke Scheveningse Bewonersorganisaties
P/a Gentsestraat 22a
2587 HT Den Haag
T 070 354 10 81
E gsbosect@gmail.com

Bijlage 1 - Havenkwartier-Noord: SAMENSpraakVRAGEN DISCUSSIONOTA¹

Vragen	Relevant	Suggestief gesteld
1) De Scheveningseweg is herkenbaar als de entree van Scheveningen Dorp. Heeft u suggesties om de Houtrustweg en de Zwolsestraat net zo herkenbaar te maken als toegang tot respectievelijk Scheveningen Haven en -Bad?		✓
2) De pleinen spelen een centrale rol in het vernieuwde Scheveningen. Wat moet op deze pleinen te doen zijn?		
3) Zijn er (<i>nog andere</i>) waardevolle plekken die een rol kunnen spelen in de openbare ruimte van het nieuwe Scheveningen?	✓	
4) De gemeente wil het toerisme naar Scheveningen bevorderen door stimulering van nieuwe economische functies. Dat leidt aan de ene kant tot veel nieuwe werkgelegenheid, maar zorgt aan de andere kant soms ook voor overlast voor bewoners. Hoe brengen wij beide aspecten met elkaar in balans?	✓	
5) Vindt u de voorgenomen plannen voldoende om Scheveningen verder te ontwikkelen tot dé badplaats van Noordwest-Europa of zijn andere economische impulsen denkbaar of noodzakelijk?		✓
6) Ziet u zelf mogelijkheden om initiatieven te ontwikkelen die impulsen geven aan de economische ontwikkeling van Scheveningen?	✓	
7) Welke toekomstige economische ontwikkelingen voor de visserijsector en de watersport lijken u het meest kansrijk? En welke het minst?		
8) Welke voor- en nadelen ziet u bij de twee verkeersvarianten? In het bijzonder voor Scheveningen Dorp?		✓
9) Vindt u het een goed idee om het betaald parkeren overal in te voeren in Scheveningen-kust?	✓	
10) Ziet u naast de genoemde plannen en aanvullende maatregelen nog meer mogelijkheden om de bereikbaarheid van Scheveningen te verbeteren?		✓
11) Wat moeten deze groene zones te bieden hebben voor wandelaars, fietsers en omwonenden?		✓
12) Welke ideeën heeft u voor een attractieve flora en fauna in deze groene zones?		✓
13) Welke voorzieningen - die de leefbaarheid bevorderen - wilt u voorstellen?	✓	
14) Welke voorzieningen die de sportieve uitstraling van Scheveningen-kust stimuleren, wilt u toevoegen?		✓
15) Moet het nieuwe Havenkwartier vooral bestaan uit laagbouw met een aantal hoge tot zeer hoge gebouwen? Of moet het juist meer bebouwing zijn in zes tot acht woonlagen, zodat meer open ruimte ontstaat?		✓
16) Op het Lindoduin komen nieuwe woningen. Moet de nieuwe bebouwing even hoog zijn als de huidige flat, mag het hoger of moet het lager?		✓
17) Hebt u ideeën over de invulling van het nieuwe 'duinlintpark'? Wat moet er volgens u zeker komen? Wat absoluut niet?		✓
18) Welke voorzieningen mist u in de wijk?	✓	
19) De gemeente en de ondernemers willen de 'zeezijde' van de Keizerstraat graag een nieuwe impuls geven. Wat moet hiervoor volgens u gebeuren?		✓

¹ De vragen zonder ✓ wordt voorlopig het voordeel van de twijfel gegeven.

20) Wij stellen voor het Prins Willemplein en de Prins Willemstraat opnieuw in te richten en van Scheveningen Dorp een centraal hart te maken. Wat vindt u van dit idee? Aan welke ruimte(s) en functies is hier behoefte?		
21) Hebt u ideeën om het authentieke karakter van Scheveningen Dorp te versterken?	✓	
22) Wij willen Scheveningen Bad een nieuwe impuls geven. Daartoe heeft de gemeenteraad een “vernieuwingspakket” vastgesteld. Heeft u een idee waar in Scheveningen Bad dat het beste kan gebeuren?		
23) Heeft u ideeën over welke activiteiten een plaats moeten krijgen in het nieuwe Scheveningen Bad?		
24) Heeft u ideeën wat er moet gebeuren om de Pier weer aantrekkelijk te maken?		
25) Heeft u andere ideeën om Scheveningen Bad aantrekkelijk te maken		

¹ De vragen zonder ✓ wordt voorlopig het voordeel van de twijfel gegeven.

Bijlage 2 - VERKEERSPLAN SCHEVENINGEN – 12 juni 2008

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 inpridders 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 inpridders (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 Scheveningen maar een goede P+R voorziening kiest. DVM moet de dagjesmensen op de snelste manier naar de plek van bestemming leiden. Alle partijen zijn hier belanghebbend. De 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.
- 9. 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!

Scheveningen, 12 juni 2008

Bijlage 3: Commentaar op economische analyse gemeente Den Haag

De gemeente Den Haag heeft geen cijfers over de omzet, winst en investeringen van de ongeveer 270 ondernemingen, die in het strandseizoen in Scheveningen Bad actief zijn en de ongeveer 200 ondernemingen die het hele jaar door actief zijn.

De gemeente Den Haag heeft geen omzet-, winst-, en investeringscijfers over de afgelopen 5 of 10 jaar van bovengenoemde aantallen ondernemingen. De gemeente heeft geen cijfers over de omzet ofwel economische bijdrage van alle bewoners van Scheveningen Bad. Bewoners doen boodschappen, gaan uit en betalen gemeentelijke belastingen.

De gemeente heeft daardoor geen cijfers over de economische betekenis van Scheveningen Bad. Daarom kunnen ze ook niet weten of het goed of slecht gaat met Scheveningen Bad.

Op de vraag 5: Kunt u ons bronmateriaal sturen over de omzetten en winsten van de hotels in Scheveningen Bad? antwoordde projectleider Ronald Jansen: Deze gegevens zijn bij de gemeente niet beschikbaar.

De gemeente baseert de economische betekenis van Scheveningen Bad op bezoekersonderzoeken uit 1997/1998, 2003/2004 en 2007/2008

De vraag waarmee de bestedingen van bezoekers bij alle 3 de onderzoeken werd gemeten was: *Heeft u iets gekocht tijdens dit bezoek? Ja - voor welk bedrag?*

Op basis van de antwoorden werden in de 3 onderzoeken de bestedingen van de bezoekers uitgerekend en daarop baseert de gemeente Den Haag de economische betekenis van Scheveningen Bad.

Gezien de onhandige vraagstelling kunnen in de antwoorden niet zijn meegenomen de kosten voor de kaartjes van het Circustheater, de uitgaven van bezoekers in het Holland Casino of de kosten van logies in een van de 49 hotels. Ook kunnen niet zijn meegenomen de soms aanzienlijke uitgaven van bedrijven voor zakelijke bijeenkomsten in hotels en/of andere evenementen en ontvangsten, waarvoor in ruime mate zalen en zaaltjes beschikbaar zijn. Op individuele basis geeft een gast/bezoeker dan niets uit, maar door zijn participatie hij draagt wel bij aan de economische omzet.

Afhankelijk van het concept kan de verhouding omzet Logies / Food en Beverage (door bijeenkomsten en congressen) oplopen tot 35% Logies en 65% F&B. Bij 5-sterren-hotels is die verhouding al gauw 50/50. Ook de zakelijke bezoeker wordt in het bezoekersonderzoek over het hoofd gezien en dat is zeker voor de grote hotels een belangrijke bron van inkomsten.

Wij ramen, dat in 2003 op deze manier minimaal 175 miljoen euro over het hoofd is gezien en in 2007 minimaal 200 miljoen euro.

De gemeente memoreert teruglopende bezettingsgraden van hotels, maar plaatst die niet in context. Bezettingsgraden worden beïnvloed door mutaties in het aantal kamers (verbouwing, nieuwbouw), zowel in Scheveningen als in Den Haag, door het weer en door de conjunctuur. Hoteliers kijken naar 'revpar' (revenu per available room). Soms leidt dat tot verhuur van minder kamers voor een hogere prijs. De bezettingsgraad is dan lager, maar de opbrengst hoger.

Aan de simpele rapportage van bezettingsgraden alleen kan dus geen enkele conclusie worden verbonden.

In het KZA onderzoeksrapport 'Scheveningen 2020, Levende badplaats' maken de onderzoekers gebruik van de onjuiste cijfers uit het Strabo-rapport van 2003.

De conclusies van deze rapporteur, die de basis vormen voor de economische analyse in de NvU Masterplan Scheveningen-kust, zijn daardoor onbetrouwbaar en ongeschikt als basis voor besluitvorming.

csrdh090311

Bijlage 4: Brief GSBO aan b&w inzake samenspraak Discussienota

Gemeente Den Haag
College van Burgemeester en wethouders
burgemeester@denhaag.nl

Scheveningen, 16 februari 2009

Betreft: Samenspraak Masterplan Scheveningen-kust

Geacht college,

Middels deze uiten de Gezamenlijke Scheveningse Bewonersorganisaties (GSBO) bij u hun grote zorgen over het samenspraakproces over de Discussienota Scheveningen-kust. De bewoners zien door de veelheid aan bijeenkomsten en onderwerpen door de bomen het bos niet meer, waardoor zij het gevoel hebben alle grip op de uitkomst van dit volksberaad te hebben verloren. Mede om die reden vragen wij u meer tijd om de plannen bij bewoners te laten bezinken en het raadsbesluit over het Masterplan-kust uit te stellen tot na de zomer.

De samenspraakbijeenkomsten zijn verdeeld in plenaire sessies en werkbijeenkomsten. Over het algemeen worden deze goed bezocht. De bedoeling is, dat in de werkbijeenkomsten door een beperkte groep betrokkenen kan worden voortgeborduurd op de resultaten van de plenaire bijeenkomsten. Daar is evenwel geen sprake van, onder meer omdat de verslagen van de voorafgaande plenaire sessies niet op tijd beschikbaar zijn.

Gevolg is, dat er niet serieus kan worden doorgepraat over wat eerder naar voren is gebracht. De zogenaamde werkbijeenkomsten zijn nu gewoon kleine zelfstandige versies zonder follow-up van de plenaire sessies. Bewoners doen in die bijeenkomsten goed van zich spreken, maar veel lijn zit er niet in. Het beeld van een grote vergaarbak met een ratjetoe aan ideeën dringt zich op.

Gedetailleerde verslaglegging is voor ons belangrijk omdat wij – en naar wij hopen ook uw college – onderscheid wensen te maken tussen de suggesties van direct belanghebbenden en van anderen. Bij een eerdere gelegenheid hebben wij al eens naar voren gebracht, dat in onze visie het belang van direct belanghebbenden zwaarder moet wegen dan de visie van deelnemers, die door hun woonsituatie bij de uitwerking van al die nieuwe ideeën geen overlastrisico lopen. Alleen op die manier ontstaat een plan met draagvlak.

Verder zijn wij erg ontevreden over de wijze waarop uw college met ons communiceert. Of beter gezegd, niet communiceert. Ten behoeve van ons goede begrip en een zinvolle participatie in het samenspraakproces hebben wij vooraf schriftelijk vragen gesteld. De eerste maal bij brief van 16 december 2008, waarop wij pas na heftige aandrang per 29 januari 2009 per e-mail antwoord ontvingen. Op onze brieven van 07 januari en 11 januari is nog niet gereageerd. Een deel van onze vragen is inmiddels door de actualiteit achterhaald. Onze brieven bevatten vragen die bij bewoners leven. Het feit dat u daarop totnogtoe niet met een heldere boodschap reageert, kunnen wij aan onze achterban niet langer uitleggen.

Intussen bestaat ook over de werkzaamheden van het eventueel op te richten overlegplatform ook nog geen enkele zekerheid. De GSBO heeft recent een prettig gesprek gevoerd met beoogd voorzitter prof. P.P. Tordoir, maar wacht nog op de definitieve spelregels en een tijdpad voor zijn werkzaamheden. Zoals het er nu naar uitziet kan het platform pas beginnen als het formele samenspraakproces is afgelopen. Bewoners begrijpen daar niets van.

Volgens de thans bestaande planning behandelt de Raad het concept-Masterplan eind juni. Wij vragen u de besluitvorming over de plannen voor Scheveningen over de zomer heen te tillen. Dat geeft eenieder de mogelijkheid rustig over de 'oogst' van het samenspraakproces te kunnen nadenken, inclusief de plannen die uw college daarvan hebt afgeleid. Wij zijn van mening dat dit bescheiden uitstel de kansen op een groter draagvlak voor deze mogelijk zware ingreep aanzienlijk vergroot.

Uw commentaar wordt op prijs gesteld.

Hoogachtend,

De Gezamenlijke Scheveningse Bewonersorganisaties
Namens deze,

Martin Bevers