



Komt er schot in het verkeer in Scheveningen?

Al jaren belooft de gemeente Den Haag dat er 'binnenkort' een visie komt op het verkeer in en naar Scheveningen. Loze beloftes. Niet alleen in Scheveningen maar ook rond het centrum blijven de bewoners snakken naar een oplossing voor het almaar doordenderende verkeer. Er zijn teveel uitlaatgassen, de luchtverontreiniging bedreigt onze gezondheid en de auto's nemen veel te veel ruimte in, zowel rijdend als geparkeerd. Tien jaar geleden heeft de gemeente het VCP (VerkeersCirculatiePlan) ingevoerd, maar dat loste niets op. In het centrum werd het autorijden wat moeilijker, maar de overlast bleek slechts verplaatst naar andere wegen.



Scheveningen slijbt dicht op mooie dagen

Wij denken dat het hoog tijd is om in Den Haag eindelijk eens een duidelijke keuze te maken: vóór de leefbaarheid, vóór de gezondheid en vóór duurzaamheid. Nee, meer parkeergarages zullen niets oplossen, integendeel, die trekken alleen maar meer autoverkeer aan. En nee, elektrische auto's zullen geen oplossing bieden, want de files en het ruimtebeslag blijven (bovendien is het slechts een verplaatsing van de CO₂-uitstoot).

De gemeente wil het fietsverkeer en het openbaar vervoer bevorderen. Dat is prima. Fietsroutes, fietsenstallingen, frequent openbaar vervoer.

Maar daarmee bereiken we nog niet dat er minder autoverkeer komt. Zolang de gemeente het autoverkeer volop accommodeert, redeneren veel mensen: Waarom zal ik mijn auto laten staan, zolang alle anderen gewoon blij automobilsten blijven? Behalve pull-maatregelen zijn ook push-maatregelen nodig. Dit betekent niet dat we anti-auto zijn. We willen juist ruim baan geven aan auto's die echt nodig zijn: voor de loodgieter, de huisarts, de bevoorrading, de invalide, de taxi. Dat kan alleen als er een rem gezet wordt op de auto's die

niet echt nodig zijn: de forensen, bezoekers en toeristen. Is dat niet nadelig voor de economie? Nee, kijk maar naar Londen. Dat is toch een beter voorbeeld dan de onder smogdekens schuilgaande steden als Jakarta?

Communicatie en afsluiten

Extreem veel verkeer wordt aangetrokken door de vele evenementen in Scheveningen. Zowel de gemeente als de organisatie zouden moeten adverteren: kom naar het vuurwerk, en kom met Openbaar Vervoer! Dat lukt Amsterdam toch ook bij Sail? Dat moet ons ook lukken. Zet verkeersbegeleiders neer bij de vier toegangspoorten tot Scheveningen. Zodra de garages voor 80% vol zijn, krijgen ze een seintje: afsluiten (de laatst doorgelaten auto's kunnen er dan nog net bij).

Nu gebeurt dat te laat, waardoor het hele gebied één groot verkeersinfarct wordt.

Voor bewoners moet de toegang wel mogelijk blijven. Misschien handig om een vignet hiervoor in te voeren?

Daarnaast natuurlijk tevoren met de HTM afspreken dat er een heleboel extra ritten gemaakt worden met de trams, zowel voorafgaand aan het evenement, alsook in de uren erna!

Helaas zijn er al garages in voorbereiding voor Hommerson en het Circustheater. Het zou effectiever zijn wanneer de parkeergarages in Zoetermeer in het verwijssysteme werden opgenomen.

Overal betaald parkeren

In en nabij Scheveningen zijn diverse gebieden met gratis parkeren. Vooral de locaties rond de haltes van tram 1 en 9 zijn zeer in trek. Niet alleen op Scheveningse hoogtijdagen, ook forensen maken hier graag gebruik van. Ze zetten hun auto neer, stappen op de tram en zijn na 2 of 3 haltes al bij hun kantoor in het centrum, bij het winkelgebied, of op het strand. Dit grote gebied vormt een prachtig en druk gebruikt gratis



transferium, dat vele malen dichterbij de bestemming ligt dan het transferium Hoornwijk. Hierdoor verstopt Scheveningen, en het is nadelig voor Den Haag. Deze auto's hebben immers eerst de hele stad doorgereden, en dus een flinke bijdrage aan de luchtverontreiniging en de files geleverd. Tweemaal per dag, elke werkdag.

Het zou voor de hele stad beter zijn als er ook betaald parkeren wordt ingevoerd tussen de betaald-parkeren-gebieden 'Scheveningen-achterland' en het centrum. Dan zal transferium Hoornwijk te klein blijken en kunnen meer transferia worden geopend. De matrixborden op A4, A12 en A13 kunnen goed gebruikt worden om het autoverkeer hierheen te leiden.

Sluit het Rondje van bus 23

Momenteel heeft bus 23 een U-vormige route: van Kijkduin via Rijswijk en Voorburg naar Scheveningen. Door de route van bus 23 tot een cirkel te sluiten (waarbij uiteraard de cirkel zowel linksom als rechtsom wordt bereden) krijgen de noord- en de zuidzijde van de kust eindelijk een rechtstreekse verbinding, en wordt aan het autoverkeer op de noordwestelijke hoofdroute eindelijk een OV-alternatief geboden. Extra voordeel is dat men overal op de route kan beslissen of men links- of rechtsom het snelst bij zijn bestemming is.

Rechtstreekse toegang tot Malieveldgarage

De Malieveldgarage wordt ondergewaardeerd. Deze zou aantrekkelijker worden als het parkeergeedeelte wordt verbreed, en de voetgangers recht tegenover de Bosbrug respectievelijk de Nieuwe Uitleg bovenkomen. Het is onbegrijpelijk dat destijds niet gekozen is voor een rechtstreekse in- en uitgang naar de Utrechtsebaan. Maar dat kan alsnog. Een mooie fly-over over het tegemoetkomende verkeer, en een ferme duik in het diepe onder het Malieveld. Volgens de reclames van automerken zullen automobilisten dit een ultieme ervaring vinden.

Metro langs de kust

Scheveningen en Den Haag worden volgens het mobiliteitsbeleid van Rijksoverheid en gemeente ontsloten door zogeheten 'inprikkers' (vanaf A13, A12 en A4). De auto's worden als het ware door een grote bulldozer vooruitgeschoven richting zee. In het verleden piepten we nog wel eens dat



Een klein stuk van het druk gebruikte gratis transferium in Scheveningen

een rondweg, net als bij andere grote steden, een betere oplossing zou zijn. Dat is definitief van de baan. Maar voor het OV richting Scheveningen – nu ook alleen inprikkers – kan wel een ring worden ontworpen: een ondergrondse metro. Een metro langs de kust, onder de duinen, in zuidelijke richting tot Hoek van Holland, en in noordelijke richting tot Velsen. En natuurlijk met een paar haltes langs de Haagse kust. Voor het Kurhaus, bij de haven en bij Kijkduin. Door deze lijn wordt Den Haag van alle kanten bereikbaar, en worden tegelijk de Bollenstreek, het tuinbouwgebied en alle kustplaatsen goed aangehaakt aan het OV.

Tot slot

De laatste twee maatregelen zijn voor de langere termijn, maar de drie eerstgenoemde kunnen vrijwel direct worden ingevoerd. Voor het betaald parkeren zou de gemeente een duidelijke keus moeten maken: niet meer uitsluitend de oren laten hangen naar de wijkbewoners. Het bevorderen van de leefbaarheid in de héle stad zou doorslaggevend moeten zijn. Dat is immers in het belang van alle inwoners van Den Haag.

Eveline Blitz

Werkgroep Stadsbeeld en Stadsgroen