

Een Bereikbaar Scheveningen



Onderzoeksverslag Politiek Advies Bureau

Presentatie 23 juni 2015

Samenvatting

Op de vraag of de bewoners, ondernemers en bezoekers verwachten dat er een positieve verandering aan zit te komen voor de bereikbaarheid met de grootschalige ontwikkelingen en de plannen om de bereikbaarheid flink aan te pakken, zijn veruit de meeste negatief. Ze geven aan dat er al zo vaak plannen zijn gepresenteerd en dat er al zo vaak ambities zijn uitgesproken om dit goed aan te pakken. Het woord 'papiermoe' is een aantal keren gevallen. Er wordt zo veel bedacht en besproken maar zo weinig gerealiseerd. Vooral nog blijft de bereikbaarheid op alle fronten achter ten opzichte van de overige ontwikkelingen. Op een paar kleine – soms redelijk positieve – veranderingen na.

Mensen die zich erin verdiept hebben, kunnen overigens wel wat positieve elementen noemen die in de recent verschenen plannen van de VVD zijn opgenomen. De rotonde Statenlaan/ Westduinweg, onderzoek naar parkeermogelijkheden onder de keerlus van lijn 11 en talud in Duinstraat/ Jacob Pronkstraat worden voorzichtig positief opgevat. Maar toch overheerst ook bij die groep de vrees dat er niet of pas heel ver weg in de toekomst ook maar iets gerealiseerd wordt en dat hetgeen wat gerealiseerd wordt bij lange na niet voldoende is om de bereikbaarheid echt voortvarend te verbeteren. Het gaat volgens veel bewoners, ondernemers en bezoekers immers al lange tijd achteruit met de bereikbaarheid.

Het gevoel van 'niet gehoord worden' overheerst bij velen. Zoals in de inleiding naar voren wordt gebracht hebben slechts weinig bewoners en ondernemers het gevoel op dit punt goed vertegenwoordigd te worden. Ze kunnen hun stem niet kwijt en hebben het gevoel dat er zaken besloten worden zonder dat er echt goed naar ze geluisterd wordt of dat er rekening gehouden wordt met hun belangen.

Met dit onderzoek is het vooral de bedoeling om de mate van tevredenheid van de bewoners, ondernemers en bezoekers weer te geven, ideeën en gedachten te verzamelen van deze direct betrokkenen om Scheveningen beter bereikbaar te maken en te bezien of en in hoeverre de huidige ontwikkelingen en plannen hierop aansluiten. Gebleken is dat er veel ontevredenheid bestaat.

Bewoners zijn het meest ontevreden en geven nogal eens aan dat ze het idee hebben dat 'hun' Scheveningen wordt gebruikt voor economisch gewin zonder dat met hun belangen rekening wordt gehouden. Zij zien het liefst de vele bezoekers parkeren aan de rand van de stad zodat de doorstroming en het parkeren minder problematisch worden. Ondernemers zijn vooral ontevreden omdat zij omzet mislopen door beperkingen in de parkeermogelijkheden en de slechte doorstroming. Bezoekers hebben vooral behoefte aan meer duidelijkheid.

Het blijkt wel dat bewoners, ondernemers en bezoekers ontzettend veel ideeën hebben om de bereikbaarheid te verbeteren. Aan het einde van dit onderzoeksverslag staan aanbevelingen die voortvloeien uit het onderzoek. Hierin is een grote lijn te vinden van hoe aangekeken wordt tegen de bereikbaarheid, hoe aangekeken wordt tegen de huidige ontwikkelingen en wordt verwezen naar goede ideeën die naar voren zijn gekomen tijdens het onderzoek. Sommige zijn niet eerder (politiek) aan de orde geweest. De ideeën van bewoners, ondernemers en bezoekers druisen op sommige punten tegen de huidige plannen en ontwikkelingen in. Zo is er een sterke roep om een 'pas op de plaats' in het bouwen omdat de bereikbaarheid achterblijft.

Het Politiek Advies Bureau geeft op 23 juni graag een uitgebreide presentatie van de genoemde bevindingen van het onderzoek. Dit zal gebeuren op Scheveningen en met de Scheveningers.

Inleiding

Dit onderzoek naar de bereikbaarheid van Scheveningen is in februari 2015 gestart vanuit de gedachte dat er veel te verbeteren is op Scheveningen. Die gedachte is niet uit de lucht komen vallen, maar is ontstaan doordat er veel signalen zijn. In de eerste plaats vanuit degenen die er direct mee te maken hebben: de bewoners, de ondernemers en de bezoekers. Maar ook in de politiek worden veel ontevreden geluiden naar voren gebracht, net als in de bewonersorganisaties, de ondernemersverenigingen en niet te vergeten in de media.

Dat is bijzonder. Het is niet vreemd dat als er sprake is van verandering of ontwikkeling, er ook mensen zijn die daar niet blij mee zijn. Er zijn nu eenmaal altijd mensen die zaken het liefst houden zoals het is. Maar hier lijkt meer aan de hand. Scheveningen is de afgelopen tientallen jaren aan enorme veranderingen onderhevig geweest. Die ontwikkeling gaat ook vandaag de dag door.

Er zijn veel plannen en uitgewerkte verkeersmodellen. Maar het lijkt toch alsof er steeds meer overlast wordt ervaren en er steeds meer irritaties zijn.

Een kenmerkende uitspraak:

“Het verkeer staat vast, parkeergarages voldoen niet aan de vraag, bewegwijzering is onduidelijk, ondernemers klagen over het mislopen van omzet door de slechte bereikbaarheid. En op warme zomerdagen wordt dit alles met maar liefst een geschatte factor tien vermenigvuldigd”.

Het onderzoek heeft als doel:

- het weergeven van de mate van tevredenheid van de bewoners, ondernemers en bezoekers;
- het verzamelen van ideeën en gedachten vanuit deze direct betrokkenen om Scheveningen beter bereikbaar te maken;
- te bezien of en in hoeverre de huidige ontwikkelingen en plannen hier op aansluiten.

Dat er behoefte is om gehoord te worden vanuit de betrokken Scheveningers is gebleken uit de vele gesprekken die we hebben gevoerd en de honderden enquêtes die we hebben ontvangen.

Bewoners

Op de vraag of ze het gevoel hebben dat hun mening over de bereikbaarheid van Scheveningen wordt 'gehoord' waren bewoners en ondernemers zeer uitgesproken. Van de bewoners vindt 67% van niet, heeft 22% geen mening en vindt 11% van wel. Bewoners geven aan dat ze vaak wel geïnformeerd worden, maar dat ze daarmee niet het gevoel hebben dat er naar ze geluisterd wordt. Dat gevoel hebben ze ook bij inloopavonden, ze hebben niet het idee dat het enig verschil maakt als ze daar hun mening naar voren brengen. Vaak worden ze ook pas laat uitgenodigd voor deze bijeenkomsten.

De reacties van de bewonersorganisaties die we hebben gesproken waren erg verschillend. Sommige gaven aan dat hun inbreng enigszins wordt meegenomen in het beleid, andere gaven aan dat dat helemaal niet het geval is. Van de organisaties die aangaven dat er redelijk naar ze geluisterd wordt, is de inbreng erg divers. Het varieert van inbreng op detailniveau tot inbreng op de hoofdlijnen van het verkeersbeleid. Meerdere keren werd ons duidelijk gemaakt dat het vooral lijkt te gaan om de juiste connecties met het gemeentebestuur. Een woordvoerder van de Bewonersorganisatie Havenkwartier gaf aan als één aanspreekpartner op te willen treden richting het gemeentebestuur. Deze persoon heeft derhalve geen inbreng geleverd.

Ondernemers

Vanuit de ondernemers geeft 68% aan dat ze niet het gevoel hebben 'gehoord' te worden. In gesprekken met ondernemers en ondernemersverenigingen geven ze in meerderheid aan dat de plannen van de gemeente vooral gestoeld lijken te zijn op het realiseren van grote (prestige)projecten. Of de bereikbaarheid daar onder te leiden heeft is een vraag die meestal pas achteraf gesteld lijkt te worden. In eerste instantie lijkt het enige belang het exploitabel maken, aldus de ondernemers.

Ondernemers hebben het zogenaamde Parkeer- en Verkeeroverleg. Veel ondernemers geven aan dat ze vinden dat dat geen platform is waar ze met hun verhaal heen kunnen en waar ze het gevoel hebben dat het gemeentebestuur er serieus naar luistert.



De opzet van het onderzoek

In het onderzoek is de nadruk gelegd op het voeren van gesprekken en het verkrijgen van input van betrokkenen zelf. Om inzicht te krijgen in wat er speelt en heeft gespeeld is ook uitgebreid onderzoek gedaan naar raadsbesluiten, ontwikkelplannen en berichten in de media. Uiteraard zijn er ook vele bezoeken aan Scheveningen gebracht om de situatie ter plekke te bekijken. Aan de beleving van de betrokkenen zelf is op verzoek van opdrachtgever Groep de Mos veel waarde toegekend. Deze politieke partij stelt al langer de achtergebleven bereikbaarheid van Scheveningen aan de kaak. Vandaar dat als belangrijk onderdeel van het onderzoek ervoor is gekozen om een website te maken met daarop enquêtes over de bereikbaarheid van Scheveningen. De website www.scheveningenbereikbaar.nl heeft in korte tijd ontzettend veel belangstellenden weten aan te trekken wat heeft geresulteerd in veel bruikbare input.



Voordat de website in de lucht is gegaan, zijn er al tientallen gesprekken geweest met 'kenners' van Scheveningen. Op basis van die gesprekken zijn de enquêtes opgesteld en is er voor gekozen om met verschillende enquêtes te werken voor bewoners, ondernemers en bezoekers. Daar zitten mensen bij die al heel lang op Scheveningen wonen en/of werken maar ook bewonersorganisaties, ondernemersverenigingen en journalisten bleken enthousiast om hun meningen en ideeën te delen.

De enquêtes zelf leverden iets meer dan driehonderd ingevulde formulieren op. Per IP-adres was het mogelijk om een enquête één keer in te vullen. Alle deelnemers die hun e-mailadres of telefoonnummer hebben achtergelaten, zijn benaderd om meer verdieping te geven aan de respons. De meeste bleken blij verrast te zijn met deze persoonlijke aandacht en waren meer dan bereid om een uitgebreide toelichting te geven. Dat was vaak (opbouwend) kritisch over de bereikbaarheid. Ook een aantal betrokkenen wilde juist tevredenheid laten blijken. De vele reacties via e-mail en op sociale media zijn ook verzameld en meegenomen. Alles bij elkaar heeft de grote belangstelling ervoor gezorgd dat er een goed beeld is ontstaan van hoe de bewoners, ondernemers en bezoekers aankijken tegen de bereikbaarheid van Scheveningen.

Een nadere analyse van de betrokkenen toont overigens aan dat er een goede spreiding is qua woonadres, leeftijd en geslacht, wat de representativiteit van het onderzoek ondersteunt. Om de privacy van de betrokkenen te waarborgen zijn namen zo veel mogelijk achterwege gebleven in het onderzoeksverslag.

Ontwikkelingen en plannen

Er liggen veel notities en plannen met betrekking tot Scheveningen. Er is enorm veel (ambtelijke) energie in gestoken om Scheveningen verder te ontwikkelen en te laten zijn zoals het nu is. Het huidige coalitieakkoord geeft op verschillende punten weer hoe het stadsbestuur aankijkt tegen de bereikbaarheid van Scheveningen. Zo wordt er gesproken over de ambitie om de kwaliteit van Scheveningen te versterken. Op blz.19 wordt gesproken van een opknapbeurt van de Noordboulevard tot het Zwarte Pad en het verbeteren van de verkeersdoorstroming en – veiligheid. “Naast Scheveningen Bad verbinden we ook Dorp en Haven met gerichte investeringen in de buitenruimte”. “Alle functies in Scheveningen Haven kunnen niet zonder goede ontsluiting voor fiets, openbaar vervoer en auto”. “Prioriteit ligt bij het realiseren van de interne functies bedrijvigheid, werk, sport, vrijetijdsbesteding en wonen”. Een opvallende uitspraak (blz. 8): “Een flinke groei van het aantal toeristen op Scheveningen betekent tientallen miljoenen extra aan bestedingen van bezoekers wat direct extra banen oplevert”.

Het coalitieakkoord gaat hiermee door op de weg die al eerder was ingeslagen. In 2010 is het Masterplan Scheveningen Kust vastgesteld door de gemeenteraad. Hierin staan de uitgangspunten en ambities van Scheveningen Haven, Bad en Dorp. Hierin wordt onder andere gesproken over het handhaven en versterken van de visserijsector op het Noordelijk Havenhoofd en de herontwikkeling van het Norfolkgebied. Besloten is toen ook om de Derde Haven open te houden in plaats van te dempen, minder woningen te bouwen dan oorspronkelijk de bedoeling was en om iets minder ruimte voor commercie te bestemmen dan oorspronkelijk de bedoeling was. Halverwege 2013 is het nieuwe bestemmingsplan Scheveningen Haven vastgesteld als vervolg op het projectdocument en het stedenbouwkundig plan Scheveningen Haven. Onderwerpen die aandacht kregen: de herontwikkeling van het Noordelijk Havenhoofd, de oeververbinding, het Zuiderstrandtheater, het gebruik van de Derde Haven, de tramverbinding, walstroom en hoogbouw.

Wat betreft verkeersdoorstroming en de bereikbaarheid hebben de afgelopen jaren minder grote ontwikkelingen plaatsgevonden. Er zijn wel zaken veranderd, bijvoorbeeld de realisatie van de rotonde op de Zeesluisweg/ Westduinweg. De gerealiseerde aanpassingen hebben er voornamelijk bij lange na niet voor gezorgd dat de toenemende verkeersdruk effectief wordt opgevangen. Daarover lijkt iedereen het gelukkig eens, inclusief degenen vanuit coalitiepartij VVD die onlangs een sympathiek initiatiefvoorstel hebben ingediend waarmee ze richting proberen te geven aan de integrale visie waar het college aan werkt.

Ook het vermelden waard is de eind april gepresenteerde visie van de Bewonersvereniging Noordelijk Scheveningen. Eind april hebben ze deze gepresenteerd met als titel 'Ontwerpschets voor Bad 2030'. Eén van de opgenomen ambities is het vergroten van de bereikbaarheid. Ook deze input is meegenomen in dit onderzoek.

De bewoners

De bewoners bleken het meest gretig om mee te werken aan het onderzoek. Uit een analyse van de bewoners blijkt dat ze veel te maken hebben met doorstroming en bereikbaarheid en daar vrijwel allemaal een goed gefundeerde mening over hebben. Ook hebben ze veel ideeën voor verbetering. Bewoners reizen relatief vaak met het openbaar vervoer en lopen en fietsen ook vaak. Ze maken ook gebruik van de auto, maar laten deze (als ze er een hebben) regelmatig staan om zich op een andere wijze door Scheveningen te bewegen. Als ze reizen naar een plek buiten Scheveningen pakken ze meestal wel de auto. 76% geeft aan meestal met de auto te reizen als ze buiten Scheveningen moeten zijn.

Wat betreft de bereikbaarheid, zijn bewoners over het algemeen niet zo tevreden. Meer dan de helft (54%) is van mening dat de bereikbaarheid slecht is, 42% vindt dat de bereikbaarheid beter kan en slechts 4% geeft aan tevreden te zijn over de bereikbaarheid. Het gemiddelde cijfer dat in de enquêtes aan de bereikbaarheid is gegeven, is dan ook niet hoog: een 4,3. Er is geen duidelijk verschil waar te nemen in de tevredenheid van bewoners in Scheveningen Bad, Haven en Dorp. Toch gaan veruit de meeste klachten over Scheveningen Bad en Haven. De bewoners ervaren ook dat de verkeersproblemen steeds erger worden. Op de vraag of er een toename is van verkeersdruk op Scheveningen geeft maar liefst 81% aan dit zo te ervaren.

Autoverkeer van en naar Haven

Wat betreft het autoverkeer geven bewoners te kennen dat het verkeer richting en van Scheveningen Bad drukker is op bepaalde tijdstippen dan van en naar Haven. Met name zondagen, warme dagen, vakantiedagen, in het weekend en dagen waarop evenementen worden georganiseerd worden genoemd. Zeker 40 van de 52 zondagen staat het verkeer volgens de bewoners vanaf ongeveer 14.00 uur vast. Bewoners vinden in meerderheid dat er meer regie moet worden gevoerd op evenementen, deze kunnen beter verspreid worden waardoor de druk op de doorstroming ook verspreid wordt. Maar ook geven veel bewoners aan iedere dag in de spitsuren in de file te staan, bijvoorbeeld van en naar hun werk en dat het op bepaalde plekken vrijwel altijd vast staat.

Het verkeer richting en van Haven is continu druk en minder goed gefaciliteerd dan Bad. Datzelfde geldt voor het parkeren. Haven heeft minder te maken met piekmomenten en heeft minder parkeerfaciliteiten dan Bad. Als gevraagd wordt hoe de bewoners de bereikbaarheid van de Haven ervaren, geeft 66% aan 'slecht', 24% heeft geen mening' en 10% vindt de bereikbaarheid goed. Bewoners geven aan dat het verkeer van en naar Haven ook zwaarder is.

Slechts twee wegen worden veelvuldig gebruikt volgens de bewoners om van en naar Haven te komen, via de Dr. Lelykade en de Zeesluisweg. De toegang via de Kranenburgweg is lang niet bij iedereen bekend. Datzelfde geldt voor toegang via de Noordwestelijke Hoofdroute vanuit het Noorden. Volgens bewoners weten veel bezoekers de weg niet naar Haven, waardoor ze massaal dezelfde route kiezen. Meestal van Bad, via Dorp naar Haven en vice versa op de terugweg. Dat geldt ook voor vrachtverkeer. Zo heeft heel Scheveningen 'last' van automobilisten die niet goed worden geleid richting de Haven.

Gevolg is dat er op de routes van en naar Bad nog meer automobilisten zijn en dat er veel 'zoekend' verkeer is dat zich dwars door de vaak smalle straten van Scheveningen beweegt. Het verkeer naar Haven zou volgens bewoners al ver voor Scheveningen moeten worden gescheiden van het verkeer dat elders in Scheveningen moet zijn. Een suggestie van een bewoner is ook om bij de Keizerstraat een afslag voor bewoners te maken zodat zij niet onnodig de Haven in hoeven. Een andere suggestie: de afrit bij de kerk bij de Westduinweg weer openstellen voor verkeer naar de haven

Hetgeen gezegd is, geldt zeker ook voor het zware verkeer richting Haven, wellicht zou het instellen van bepaalde verboden voor zwaar verkeer in bepaalde straten en/of op bepaalde tijdstippen goed

zijn. Een suggestie is om het zware verkeer uitsluitend via de Houtrustweg te laten rijden. Niet iedereen is overigens de mening toegedaan dat dergelijke beperkingen goed zouden zijn. Het zou volgens sommigen ten koste kunnen gaan van de (haven)bedrijvigheid.

De bewoners klagen erover dat er veel wegen zijn afgesloten richting Haven, door bijvoorbeeld de afsluiting van 'de helling' naar de Westduinweg is de Dr. Lelykade en dus de Tweede Haven veranderd in een gebied met veel problemen qua doorstroming. Werkzaamheden kunnen volgens bewoners overigens efficiënter uitgevoerd worden zodat ze niet perse zorgen voor een afgesloten wegennet. Ook kunnen werkzaamheden volgens bewoners sneller worden afgerond en moet er op worden gelet dat er niet te veel werkzaamheden tegelijk plaatsvinden. Eén van de voorbeelden die wordt gegeven is de situatie bij de Jumbo.

Er zijn meerdere bewoners die hebben gewezen op de kwaliteit van het wegennet dat voor verbetering vatbaar is. Zo zou de Zeesluisweg geasfalteerd moeten worden. En zou er een nieuwe bestrating moeten komen tussen de tweede binnenhaven en de eerste binnenhaven.

Scheveningen in ontwikkeling

De Haven is erg in ontwikkeling en er wordt veel gebouwd. Aan de Haven is een aantal bouwprojecten inmiddels afgerond en worden sommige momenteel uitgevoerd. Veel bewoners houden hun hart vast voor de komst van nog meer woningen en dus nog meer verkeersbewegingen die dat met zich meebrengt. De stagnatie van het verkeer wordt steeds erger en de faciliteiten blijven nu al achter volgens de bewoners. Maar in plaats van pas op de plaats te maken, wordt er onverminderd verder gebouwd en ontwikkeld.

De bouw van De Reder en van De Havenmeester hebben gezorgd voor veel extra woningen en dus ook meer verkeersbewegingen. Binnenkort wordt ook aan de Westduinweg/ Zeesluisweg begonnen met de bouw van de Meerpaal, ook hier nog meer woningen en nog meer verkeersbewegingen. Ook in Duindorp is veel nieuwbouw gekomen. De bouw van kiosken aan de Dr. Lelykade neemt volgens bewoners veel kostbare ruimte in beslag en zou een halt moeten worden toegevoerd.

Diezelfde geluiden laten bewoners horen over de in ontwikkeling zijnde Vispact. Hoewel ze vrijwel allemaal aangeven dat het niet verkeerd is om visserij te combineren met toerisme, maken ze zich ten aanzien van dit punt grote zorgen over de extra verkeersdruk die dit met zich mee zal brengen.



Autoverkeer van en naar Bad

Op de vraag wat het grootste probleem is ten aanzien van de bereikbaarheid geven veruit de meeste bewoners aan dat het autoverkeer regelmatig vastloopt en dat er te weinig parkeergelegenheden zijn.

Antwoorden die ook meerdere keren gegeven zijn, maar veel minder vaak: veel zoekend autoverkeer, overlast door uitlaatgassen, het openbaar vervoer dat regelmatig vaststaat, de onveilige verkeerssituaties voor fietsers, zwerfvuil dat de zoekende bezoekers achterlaten, geluidsoverlast, groot verkeer in kleine straten, hulpdiensten die niet tijdig ter plaatse kunnen zijn. “Ik zou er niet aan moeten denken als iets me overkomt” geeft een bewoner aan. “Eigenlijk is het onmogelijk voor hulpdiensten om enigszins op tijd op de bestemde plek aan te komen”. Dat geldt voor ambulances, maar ook voor de brandweer en andere hulpinstanties die snel ter plaatse moeten kunnen zijn.

Maar het grootste probleem is dus het vastlopende autoverkeer. Veel bewoners geven aan vaak moeite te hebben om hun eigen huis te bereiken, vooral op de eerder genoemde drukke momenten. Met name het vele autoverkeer van en naar Bad (waar dus ook veel autoverkeer van en naar Haven bij zit) is voor veel bewoners een doorn in het oog. De Westduinweg en de Duinstraat worden veruit het vaakst genoemd als plekken waar geen doorkomen aan is. De Westduinweg vanaf de Statenlaan in de richting van de Duinstraat staat volgens bewoners 'altijd' vast. Ook beneden op de kruising Scheveningseweg bij de kruising Zeesluisweg staat het zeer vaak vast. De Zwolseweg komt hier ook op uit.

Eigenlijk vanuit alle wegen die hierop aansluiten zijn zeer ontevreden geluiden te horen. Bijvoorbeeld bewoners uit de Douzastraat geven aan dat ze daar zeer regelmatig in de file staan. De Westduinweg was volgens bewoners voorheen breder dan nu gemaakt is. Die verandering snappen veel bewoners niet. Staat een bus voor de bushalte, dan staat het verkeer daarachter stil. De bewoners geven ook aan dat het problematisch is dat als daar een auto linksaf slaat, de hele verkeersstroom op de Westduinweg stagneert, ook op de weg in tegengestelde richting. Met de realisatie van een extra verkeersstrook zou dit volgens bewoners op te lossen zijn.

Ook de afstelling van de stoplichten op deze plek is volgens de bewoners medeplichtig aan de stagnatie van het verkeer op die plek. Er kunnen volgens de bewoners iedere keer maar een paar auto's doorrijden. Het Wijkoverleg Scheveningen Dorp heeft in hun 'Verkeerd Circulatie Plan' in 2010 al op dit punt gewezen als een van de oorzaken van het vastlopen van het verkeer op die plek.

Bewoners wijzen op meer oorzaken waarom het verkeer daar stagneert. Een voorbeeld: voorheen konden bewoners vanuit de stad over de Scheveningseweg langs snackbar Rog zo de Duinstraat in, nu worden automobilisten door een van de drukste straten van Scheveningen gestuurd, de Keizerstraat. Daar worden echter braderieën en zomermarkten gehouden en dan is de Keizerstraat afgesloten, wat de verkeersstagnatie verder doet toenemen op precies de plek waar het al zo vaak vaststaat. Een suggestie van een bewoner uit de Van Bergenstraat: deze straat breder maken en parkeren daar verbieden. Dat zou op die plek kunnen zorgen voor een betere doorstroming.

De doorwerking van de genoemde 'bottleneck' in Bad zorgt voor stagnatie in heel Scheveningen, aldus de bewoners. Plekken die vaak genoemd worden waar het ook vaak vaststaat: het Kurhaus gebied, het Zwarte Pad, de Gevers Deynootweg, de Jurriaan Kokstraat en de Nieuwe Parklaan. Als gevraagd wordt waar de verkeersdoorstroming het slechtst is, geven ook opvallend veel bewoners (10%) aan dat de Schokkerweg regelmatig vaststaat. Deze bewoners grijpen ook hier terug op een besluit dat in het verleden is genomen, namelijk de invoering van het eenrichtingsverkeer. Meerdere bewoners geven aan niet een specifiek punt te kunnen noemen waar de doorstroming het slechtst is; het is volgens hun vrijwel op heel Scheveningen 'dramatisch'.



Eenrichtingsverkeer

Duidelijk is dat het ingevoerde eenrichtingsverkeer veel bewoners bezighoudt. Op de vraag hoe de bewoners de overgang van tweerichtings- naar eenrichtingsverkeer ervaren, geeft 42% aan het een slechte ontwikkeling te vinden, 26% dat er voor- en nadelen aan verbonden zijn, 22% vindt het een goede ontwikkeling en de overgebleven 10% geeft aan er niks van te hebben gemerkt. Tegenstanders van het eenrichtingsverkeer wijzen er vooral op dat de maatregel zorgt voor nog meer stagnatie van het autoverkeer dan er al was. Automobilisten worden volgens deze bewoners 'Scheveningen ingeduwd'.

Voorstanders geven aan meer rust en ruimte te ervaren op de boulevard. De bewoners die zich erover uitspreken zijn verdeeld over de vraag of het realistisch is om weer terug te gaan naar tweerichtingsverkeer. Om en nabij de helft acht dit realiseerbaar, de andere helft niet. In een deel van de Kompasbuurt is ook eenrichtingsverkeer ingevoerd, bewoners uit die buurt geven aan dat het hier ook zorgt voor meer stagnatie van het autoverkeer.

De Bewonersvereniging Noordelijk Scheveningen vindt er geen doekjes om. Tijdens de recente presentatie van de ontwerpschets voor Scheveningen Bad gaf deze bewonersvereniging aan dat de gemeente niet leert van fouten en steeds dezelfde fouten maakt ten aanzien van de bereikbaarheid. Als voorbeeld wordt genoemd de overbelasting van de kruispunten Zeesluisweg/ Westduinweg en de Duinstraat/ Scheveningseweg als gevolg van de afsluiting van de Boulevard in één richting.

Rotondes en verkeersregelaars

Er zijn de laatste tijd hier en daar rotondes aangelegd met als doel het bevorderen van de doorstroming. Zo is inmiddels de rotonde Zeesluisweg/ Westduinweg in gebruik genomen. In principe zijn aardig wat bewoners daar wel over te spreken. Het was ook een van de aangedragen oplossingen voor de doorstroming vanuit het Wijk Overleg Scheveningen Dorp. Bewoners geven aan dat op 'gewone dagen' de rotondes wellicht zorgen voor iets soepelere doorstroming. Daarentegen lijken ze volgens veel bewoners de doorstroming juist te belemmeren op drukker momenten.

Ook spreken bewoners van het verschuiven van het probleem. Een van de doelen van het realiseren van de genoemde rotonde is het beter bereikbaar maken van de haven. Volgens sommige bewoners staan de stoplichten iets verderop echter dusdanig afgesteld dat er maar een paar auto's per keer doorheen kunnen. Als er niks aan het kruispunt aan de Duinstraat gebeurt, heeft die rotonde volgens bewoners op drukke momenten dan ook geen toegevoegde waarde.

Verschillende bewoners wijzen er op dat het zware verkeer vaak moeite heeft met rotondes. Ze nemen daardoor veel tijd in beslag om de rotonde over te komen, wat zorgt voor extra oponthoud.

Bewoners zijn over het algemeen te spreken over de grotere inzet van verkeersregelaars in en rond de fuik op de Gevers Deynootweg. Ook hier zijn echter kritische geluiden te horen vanuit meerdere bewoners. Op veel drukke dagen schijnen ze er namelijk nog steeds niet te staan.

Parkeerproblematiek

Naast het vaststaande verkeer geven ook zeer veel bewoners aan dat de parkeerproblematiek het grootste probleem is ten aanzien van de bereikbaarheid van Scheveningen. Ze geven aan dat ze vaak niet voor de deur kunnen parkeren en dat ze vaak niet met de auto weggaan, mede omdat 'hun' parkeerplek dan door een ander in beslag wordt genomen. Ook voor bezoekers is het vaak niet te doen om hun auto dichtbij te kunnen neerzetten. Enkele oudere bewoners geven aan dat ze hierdoor minder bezoek ontvangen en zich geïsoleerd voelen.

Het is duidelijk dat veel bewoners het parkeren voor bezoekers dichtbij het strand het liefst meer zouden willen beperken. Zij zien dit namelijk als belangrijke oorzaak van de parkeerdrukke. Veel bewoners zijn van mening dat er meer parkeergarages en P+R voorzieningen zouden moeten komen waardoor de bezoekers minder snel bij hun voor de deur parkeren. Maar liefst 74% van de bewoners vindt dat er meer parkeergarages moeten komen en 76% van de bewoners vindt dat er meer P+R gelegenheden moeten komen.

Veel bewoners geven aan dat bezoekers aan de rand van de stad zouden kunnen parkeren en dat er goede en wellicht gratis pendeldiensten en openbaar vervoer vanaf die plekken gerealiseerd kunnen worden naar de Boulevard. Amsterdam en Den Bosch worden door de bewoners gebruikt als voorbeelden van steden waar dit goed geregeld is. Op dit moment is er een P+R Ypenburg. Hier wordt niet op grote schaal gebruik van gemaakt. Dat heeft volgens bewoners vooral te maken met de communicatie er omheen, maar ook met het feit dat Ypenburg relatief ver weg van Scheveningen ligt. Datzelfde geldt voor de P+R Hoornwijck in Rijswijk. Ook is er een P+R Station Laan van Nieuw Oost-Indië vanwaar met bus 23 naar Scheveningen kan worden gereisd. Een veel genoemde suggestie om ook een P+R locatie te realiseren, is bij het Malieveld. Belangrijke voorwaarde die bewoners noemen om de P+R locaties te laten slagen, is de bekendheid ervan. Er kan hierover in de ogen van veel bewoners beter gecommuniceerd worden.

Wat betreft parkeergarages geven meerdere bewoners aan uit te kijken naar de realisatie van de parkeergarage aan het Norfolkterrein en het parkeerterrein dat gebouwd wordt op het Noordzeestrand in verband met de in ontwikkeling zijnde Vispact. Behalve dat er volgens veel bewoners meer parkeergarages moeten komen, kan het parkeren in parkeergarages gestimuleerd worden door het parkeren in garages goedkoper te maken. Ook kunnen bezoekers veel beter gewezen worden op de aanwezige parkeergarages. Bijvoorbeeld de parkeergarage aan de Zwolsestraat heeft veel capaciteit maar staat regelmatig deels leeg. Autoverkeer zou hier beter op gewezen moeten worden, vaak is het onwetendheid. Ook op het parkeerterrein bij het Havenhoofd schijnt vaak plaats genoeg te zijn, ook hier zouden bezoekers volgens bewoners op gewezen moeten worden. De Havenkade is regelmatig stil, eigenlijk alleen de parkeergarage bij het Circustheater is volgens bewoners het hele jaar door goed bezet. Vooral in de winter staan veel parkeergarages deels leeg. Een suggestie van bewoners: Is het een idee om de parkeergarages in de winter heel goedkoop of zelfs gratis te maken? Dat kan het aantal bezoekers in de winter stimuleren, zo geven meerdere bewoners mee. Dat geeft ondernemers weer een extra impuls in deze voor hun in het algemeen moeilijkere periode.

Enkele bewoners geven aan dat het parkeren voor visite in hun ogen niet goed geregeld is. Ze krijgen daar als bewoner 'uren' voor maar dat zijn er in hun ogen te weinig. Ook kan het in hun ogen een stuk goedkoper.

Betaald parkeren

Veel bewoners zijn van mening dat het goed is dat voor parkeren betaald wordt in Scheveningen Bad. In de 'gewone' wijken hebben bewoners er meer moeite mee. Sommigen hebben er überhaupt moeite mee dat ze als bewoner moeten betalen voor het parkeren in hun straat, in hun ogen zouden alleen

bezoekers moeten betalen. Een suggestie van een bewoner: Een vignet uitreiken aan bewoners om gratis te mogen parkeren op Scheveningen

Het Geuzenkwartier en Statenkwartier maken zich zorgen over het betaald parkeren dat er wellicht aan zit te komen. Veel bewoners wijzen op het 'waterbedeffect', het parkeerprobleem verplaatst zich als ergens betaald parkeren wordt ingevoerd. Op korte termijn wordt betaald parkeren in de Vuurbaakstraat, Vuurtorenweg, Zeekant en een stuk Kompasstraat ingevoerd. De aangrenzende straten maken zich daar zorgen over omdat ze verwachten dat er dan veel mensen gaan parkeren in hun straten waar nog geen betaald parkeren geldt. Ook verwachten ze – wat we zien in aangrenzende gebieden – dat er veel campers gestald worden in hun buurt.

Bewoners geven aan dat in Zuiderstrand en Duindorp inmiddels betaald parkeren is ingevoerd en dat men er niet blij mee is. Vooral vanuit Duindorp geven veel bewoners aan teleurgesteld te zijn. Het invoeren van betaald parkeren biedt volgens hun geen oplossing voor de parkeerdruk. Ook het Wijkberaad Duindorp heeft zich hier negatief over uitgelaten, volgens het wijkberaad zijn de bewoners overvallen door het besluit.

Bewoners uit Scheveningen Dorp zijn soms wel en soms niet tevreden over het ingevoerde betaald parkeren, sommigen geven aan dat daar meer plek is ontstaan voor zichzelf. Anderen geven aan dat ze betalen terwijl er vaak geen parkeerplek beschikbaar is. Dat geldt ook voor de dr. De Visserplein, Renbaankwartier en Noordwijkstraat. Bij het Renbaankwartier gaat het betaald parkeren volgens enkele bewoners te laat in, pas om 13.00 uur. Sommige bewoners uit het Renbaarkwartier zijn tolerant over de verkeersdrukte omdat deze drukte volgens hun ontstaat door bewoners zelf en niet door bezoekers.

Bewoners uit de Keizersstraat geven aan dat het betaald parkeren handig is op hele drukke zomerdagen, op de andere dagen niet. In Belgisch Park en de Zeeruststraat lijken bewoners er wel redelijk tevreden mee te zijn. Ze geven aan dat door de invoering van het betaald parkeren meer ruimte is gekomen voor hunzelf. Een enkele bewoner wil graag dat er betaald parkeren in zijn wijk komt, zoals een bewoner uit de Kompasbuurt. Hij verwacht dat er met de invoering van betaald parkeren in zijn buurt meer parkeerplekken beschikbaar komen voor de eigen bewoners.

Ongeveer de helft van de bewoners is van mening dat de kosten voor het betaald parkeren te hoog zijn. Op sommige plekken is het vijf euro per uur, bijvoorbeeld in Zorgvliet.

Parkeervergunning

Ook bewoners die gebruik maken van een parkeervergunning, hebben hier opmerkingen over. Het meest gehoorde signaal is dat deze bewoners vinden dat de tweede parkeervergunning onevenredig duur is. Bewoners geven aan dat die tweede vergunning al wel goedkoper is dan voorheen; voorheen kostte een tweede parkeervergunning 420 euro, tegenwoordig 210 euro. Nog steeds vinden bewoners het te duur.

De zones voor de parkeervergunning zijn volgens sommige bewoners niet altijd logisch. Zo beklagen enkele bewoners van de Gevers Deynootweg Palaceflats zich erover dat zij geen parkeervergunning kunnen aanvragen. Ook bewoners van de Scheveningseweg geven aan dat zij in hun ogen ten onrechte geen parkeervergunning kunnen aanvragen, terwijl er recht tegenover de huizen op de ventweg zeer ruime parkeergelegenheid is en wel een parkeervergunning geldt.

Maximumduur voor parkeren

In sommige gebieden geldt een maximumduur voor parkeren. Veel bewoners geven aan dat het voor bezoekers, maar zeker ook voor hunzelf niet te doen is om een restaurant of strand te bezoeken met de auto. Met een maximum parkeerduur van 30, 60 of 120 minuten wordt dat erg ontmoedigd.

Ze geven aan dat via hun GSM vrij gemakkelijk verlengd kan worden, maar dat wil de gemeente gaan aanpakken. Oudere bewoners die minder behendig zijn met hun GSM hebben er sowieso problemen

mee om de parkeerduur op die manier te verlengen. Oudere bewoners die slechter ter been zijn en dus ook niet gemakkelijk met het openbaar vervoer reizen, geven aan dat ze door die maximum parkeerduur ontnomen wordt om naar de betreffende horeca- of winkelgebieden te gaan. In datzelfde kader geven gehandicapte bewoners aan dat ze sowieso ontmoedigd worden om gebruik te maken van de Boulevard; de opritten zijn te hoog om met een rolstoel op te komen.

Wat betreft het betaald parkeren, het vergunning parkeren en de gebieden met een maximumduur voor parkeren geven bewoners eensgezind aan dat het in hun ogen vaak niet duidelijk is waar wat wanneer geldt. Door die onduidelijkheid dolen veel bezoekers in hun ogen dwars door de stad op zoek naar een plek waar ze kunnen parkeren. En ze moeten niet alleen letten op plekken waar ze kunnen parkeren, maar ook op tijdstippen tot wanneer ze er kunnen staan. Door die onduidelijkheid worden bezoekers volgens bewoners nogal eens 'verrast' met een bon bij terugkomst van hun bezoek aan bijvoorbeeld het strand.



Openbaar vervoer

Wat betreft het openbaar vervoer zijn bewoners positiever gestemd dan over het autoverkeer. 29% beoordeelt het openbaar vervoer met 'goed', 26% met 'kan beter', 25% met 'slecht'. 20% weet het niet. Zowel vanuit Centraal Station als vanuit Hollands Spoor rijden tram 1 en 9 tot het Zwarte Pad, ook tram 11 komt tot het strand. De 17 stopt ook redelijk dichtbij. Ook zijn er vier buslijnen die naar Scheveningen rijden. Zoals eerder vermeld, maken bewoners relatief vaak gebruik van het openbaar vervoer. Suggesties voor verbetering kwamen er vanuit deze 'grootverbruikers' genoeg.

Veel reacties zijn er op gericht dat het openbaar vervoer frequenter kan rijden en goedkoper of gratis gemaakt kan worden. Veel bewoners vinden sowieso dat de frequentie beter zou moeten worden aangepast op de weersomstandigheden en te verwachten drukte. Hiervoor is het nodig om goede afspraken te maken met HTM.

Lijn 9 is volgens bewoners op een mooie dag wel erg vol en staat redelijk vaak vast. Op de Westduinweg staat het openbaar vervoer regelmatig vast doordat ze gebruik maken van dezelfde rijbaan als de auto's. Bijvoorbeeld bus 22 en 23 ondervinden hiervan veel last. Hierdoor is het volgens

bewoners niet uitzonderlijk om op een mooie dag drie kwartier op deze bus te moeten wachten.

Vanuit Scheveningen Dorp zijn meer kritische geluiden te horen. De directe verbindingen naar het Bronovo Ziekenhuis en naar Centraal Station zijn verdwenen. Ook zijn er haltes verdwenen waardoor bewoners verder moeten lopen van de halte naar hun huis. Meerdere bewoners beklagen zich over het verdwijnen van de halte Stevinstraat van lijn 9. De beredenering vanuit de gemeente was volgens die bewoners erg mager terwijl er in hun ogen veel bewoners baat bij die halte hebben.

Randstadrail

Bewoners hebben bijna allemaal een mening over het doortrekken van de Randstadrail. Deze plannen zijn al behoorlijke tijd onderwerp van gesprek in het gemeentebestuur. Er zijn bewoners positief over en er zijn bewoners die er vraagtekens bij zetten.

Begin juni is bij een bewonersbijeenkomst uitgelegd dat er verschillende opties zijn om het Norfolkterrein – waar straks een woonwijk komt te liggen – te bereiken met een tram. Reële mogelijkheden om dit te bewerkstelligen zijn het doortrekken van lijn 11 of lijn 17. Vier jaar geleden reserveerden de gemeenten en de NS al 36 miljoen euro voor de verlegging en de opwaardering van lijn 11. Deze variant stuit echter op veel weerstand, bewoners hebben zich inmiddels verenigd in de actiegroep Geen Tram Voor Onze Deur.

Rover heeft zich er al over uitgesproken dat het in hun ogen een beter alternatief is als lijn 17 wordt doorgetrokken. Deze zou dan vanuit het huidige eindpunt op de Statenlaan via de Westduinweg naar Norfolk rijden. De belangrijkste reden is dat er op die route vele attracties te vinden zijn, zoals het Statenkwartier en World Forum, het Haagse Centrum, Diligentia, de Koninklijke Schouwburg en de stations Centraal en Hollands Spoor.

Sommige bewoners geven aan dat het doortrekken van lijn 17 niet logisch is omdat die lijn dan ook nog eens door de 'drukste straat van Scheveningen' heen gaat. Een bewoner gaf als suggestie mee om in plaats van lijn 17 lijn 12 door te trekken. De straat waar deze lijn doorheen moet is breder en korter.

Wat door meerdere bewoners naar voren is gebracht, is dat het in hun ogen niet goed is – voor een toeristische trekpleister als Scheveningen – dat er 's nachts vrijwel geen mogelijkheden zijn om met het openbaar vervoer te reizen. Alleen vrijdag- en zaterdagavond rijden er beperkt nachtbussen. Het zou deze bewoners een goed idee lijken als er 's nachts tot een uur of 3.00 uur mogelijkheden gecreëerd worden om per openbaar vervoer te reizen.

Belangrijke voorwaarde voor het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer is volgens veel bewoners de communicatie hierover. Maak mensen goed duidelijk dat ze met het openbaar vervoer sneller op het strand kunnen zijn dan met de auto en ze zijn eerder geneigd gebruik te maken van het openbaar vervoer.

Er zijn op Scheveningen enkele bewoners dusdanig 'fan' van het openbaar vervoer dat ze vinden dat eigenlijk de hele Boulevard afgesloten zou moeten worden voor autoverkeer, in ieder geval voor bezoekers. Sommige wijzen op de milieuaspecten die kleven aan het vele (stilstaande) verkeer en het leefklimaat dat wordt aangetast door de aanwezige fijnstof. De verkeerscommissie Archipelbuurt & Willemspark heeft hier onderzoek naar gedaan. Een enkeling wijst er op dat hoe meer je tegemoet komt aan de wensen van de automobilist, hoe meer autoverkeer er door wordt aangetrokken.

Met de (brom)fiets/ lopend

Bewoners van Scheveningen maken regelmatig gebruik van de fiets en doen ook veel lopend. In algemene zin geven ze aan dat Scheveningen zowel per (brom)fiets als lopend prima te bereiken is. Wat in de politiek onderwerp van gesprek is geweest – een brug over De Pijp – is door geen van de betrokken bewoners ter sprake gebracht.

Wel zijn er zorgen over de veiligheid en duidelijkheid. Bewoners noemen meerdere plekken waar regelmatig ongelukken gebeuren waarbij fietsers 'van de sokken worden gereden'. Zo wordt de kruising bij het Stadsdeelkantoor (Palacaplein) genoemd als plek waar veel ongelukken gebeuren met fietsers. Ook de Van Boetzelaerlaan wordt genoemd. Het eenrichtingverkeer op de Lelykade wordt ook genoemd als punt waar veel onduidelijk is, onder andere voor fietsers.

Ook voor voetgangers is het op meerdere plekken onveilig volgens de bewoners. De oversteekplaats in de Jurrian Kokstraat ter hoogte van de Marcellistraat wordt genoemd als onveilige plek. Volgens buurtbewoners rijden automobilisten hier vaak te hard en rijden ze vaak door rood. "Waarom wordt hier niet gehandhaafd?" vragen zij zich af. De kruising met de Statenlaan en de Westduinweg is volgens de bewoners niet alleen slecht qua doorstroming, ook vinden veel bewoners dit kruispunt gevaarlijk en onoverzichtelijk. Bij ongelukken op de genoemde plekken zijn regelmatig gewonden gevallen.

Suggesties voor verbetering van de bereikbaarheid van Scheveningen voor (brom)fietsers, hadden meestal te maken met de stalling van de (brom)fiets. Daarvoor zouden betere en meer voorzieningen getroffen kunnen worden.



De ondernemers

Ook zeer veel ondernemers waren bereid om mee te werken aan het onderzoek. Eigenlijk wel uit alle delen van Scheveningen en vanuit alle branches, er was wel een oververtegenwoordiging van ondernemers uit Scheveningen Bad en vanuit de branches: horeca, hotels, detailhandel en visserij. Ook zijn er veel strandtenthouders gesproken over hun kijk op de bereikbaarheid van Scheveningen en hun ideeën over het verbeteren daarvan. Vooral strandtenthouders uit de clusters 3, 4 en 5 – het middengebied – stonden te trappelen om hun gedachten naar voren te brengen. Zij gaven aan veel last te ondervinden van de stagnatie van het autoverkeer en van de parkeerproblematiek. Ze gaven aan daar omzet door mis te lopen. Daarbovenop gaven enkele strandtenthouders aan dat het weghalen van trappen op sommige plekken de bereikbaarheid van hun onderneming nog verder bemoeilijkt.



Ondernemersklimaat

Ondernemers kijken in algemene zin als volgt aan tegen het ondernemersklimaat: 31% van de ondernemers is van mening dat het ondernemersklimaat op Scheveningen slecht is. 29% vindt dat die beter kan en 26% vindt het ondernemersklimaat goed. De overige 14% zegt geen mening te hebben. De meeste ondernemers geven aan veranderingen in de omstandigheden voor ondernemers te constateren. Die veranderingen zitten vooral in de economische omstandigheden. De economie lijkt langzaam aan te trekken. Ook is er veel nieuwbouw, onder andere in de Haven. Dit heeft effecten op het cliëntèle van hun onderneming. Ondernemers geven aan dat bezoekers doelgerichter naar Scheveningen lijken te komen. In plaats van een 'dagje Scheveningen' zijn ze vaker op zoek naar specifieke dingen. Ondernemers zijn wel wat positiever dan bewoners over de eerder genoemde ontwikkelingen in onder andere de Haven.

Zij zien het in meerderheid als een ontwikkeling die Scheveningen op den duur beter op de kaart kan zetten. Wel zetten ze duidelijk vraagtekens bij de snelheid van de ontwikkelingen. Op de vraag of het voor de ondernemers duidelijk is welke kant het gemeente bestuur op wil, zegt een meerderheid 'nee'. Op de vraag of ze verwachten dat er iets gaat veranderen aan Scheveningen met de nieuwste ontwikkelingen zeggen de meeste 'ja'. Ze verwijzen vooral naar de investeringen in het havengebied en het Norfolkterrein. Qua bereikbaarheid verwachten ze eigenlijk allemaal niet zo snel verbeteringen. Ook zij maken zich zorgen om de bijbehorende verkeers- en parkeerdrukke en geven aan dat de bereikbaarheid nog lang niet op het gewenste niveau is. Door de vele ontwikkelingen en de achterblijvende ontwikkelingen ten aanzien van de bereikbaarheid, zal dat alleen maar slechter worden is de verwachting.

De cijfers: Ongeveer de helft van de ondernemers geeft aan de bereikbaarheid 'slecht' te vinden, de andere helft geeft aan dat de bereikbaarheid beter kan. Dat geldt eigenlijk voor vrijwel alle

ondernemers die we gesproken hebben uit de verschillende segmenten en vestigingsplaatsen op Scheveningen. Ondernemers geven – net als de bewoners – aan dat de bereikbaarheid steeds slechter wordt. Ondernemers zijn over het algemeen wel positiever dan bewoners over de bereikbaarheid, ze geven de bereikbaarheid gemiddeld een 5,1. Met uitzondering van de eerder aangehaalde strandtenthouders, zij geven zeer lage cijfers aan de bereikbaarheid.

Slechte doorstroming

Wat betreft de doorstroming wijzen veel ondernemers op de zelfde knelpunten en ideeën om dit te verbeteren als de bewoners. Ook de ondernemers geven aan dat de doorstroming op Scheveningen slecht is, vooral op sommige momenten en op sommige plekken. Hierover is uitgebreid uitgeweid bij de bewoners. Ook meerdere ondernemers noemen specifiek het ingevoerde eenrichtingsverkeer als maatregel die het verkeer nog verder heeft doen stagneren. Op de vraag of ondernemers de overgang van tweerichtingsverkeer naar eenrichtingsverkeer een goede ontwikkeling vinden, geeft 65% aan het een slechte ontwikkeling te vinden, 13% geeft aan dat het voor- en nadelen heeft, 12% geeft aan er niets van te hebben gemerkt en 10% geeft aan het een goede ontwikkeling te vinden. Ondernemers zijn over het algemeen iets negatiever over het eenrichtingsverkeer dan de bewoners.

Meerdere ondernemers wijzen er op dat als automobilisten eenmaal op de eenrichtingsverkeer weg zitten er 'geen weg meer terug' is als ze dat zouden willen. Dat geldt ook voor mensen die verkeerd gereden zijn omdat het voor hun niet duidelijk is hoe ze moeten rijden. Ondernemers wijzen hier op het belang van goede bewegwijzering. Ze geven aan dat als er 'geen weg meer terug' is, de betreffende automobilisten er ook voor kunnen kiezen om helemaal niet meer naar Scheveningen te komen maar door te rijden naar een andere plek.

Over de bereikbaarheid van de Haven zijn de ondernemers eensgezind, die is 'slecht' tot 'kan beter'. Vrijwel geen van de ondernemers geeft aan dat de bereikbaarheid van de Haven goed is. De vele bouwwerkzaamheden worden aangehaald als belangrijk element voor de huidige slechte bereikbaarheid. Het terugdraaien van het eenrichtingsverkeer zou volgens meerdere ondernemers een positief effect hebben op de bereikbaarheid van de Haven.

Qua suggesties voor verbetering zoeken ondernemers het minder vaak in het creëren van meer P+R locaties en het stimuleren van openbaar vervoer dan de bewoners. Met het oog op hun ondernemersbelangen is dit te begrijpen. Veruit de meeste suggesties voor verbetering van de bereikbaarheid, hebben dan ook te maken met het creëren van meer parkeergelegenheden. De klanten willen het liefst zo dichtbij mogelijk parkeren, zo is de gedachte. Maar ondernemers geven op verzoek duidelijk aan dat ze wel voorstander zijn van meer en betere P+R locaties. Het verbetert de doorstroming en zorgt voor meer parkeergelegenheden, ook bij hun voor de deur.

Parkeerproblematiek

Hetgeen de bewoners hebben aangegeven over de parkeerproblematiek, komt eigenlijk vrijwel overeen met hetgeen de ondernemers daarvan vinden. Ondernemers wijzen er wel op dat het voor hun veel verschil maakt of het voor hun onderneming gratis parkeren is, zoals in de Haven of dat er betaald moet worden voor het parkeren. Meerdere keren is door ondernemers naar voren gebracht dat het per minuut betalen in plaats van per uur klantvriendelijker en eerlijker is.

Ook de ingestelde maximumduur voor parkeren kan een grote drempel opwerpen voor potentieel clientèle van hun onderneming. Bijvoorbeeld winkeliers in de Keizerstraat geven aan problemen te ondervinden door de maximumduur parkeren. Ook geven ondernemers aan de Keizerstraat aan dat het parkeren te duur is en dat er te weinig plekken zijn. Op sommige plekken is hierin wel enige verbetering volgens de ondernemers. Zo geven ondernemers op de strip aan dat de wijziging van 1 uur naar 2 uur al een verbetering is.



De Keizerstraat

Een enkele ondernemer is blij met de invoering van het betaald parkeren. Het is volgens hem daardoor rustiger geworden qua parkeren en nu kan hij ook zelf zijn auto kwijt. Sommige ondernemers vrezen het betaald parkeren om andere redenen dan de bereikbaarheid van hun zaak. Een ondernemer aan de Schokkerweg maakt zich zorgen om zijn vier bedrijfswagens waarvoor hij straks extra kosten moet gaan maken.

Het is veel ondernemers een doorn in het oog dat er veel parkeerplekken verdwijnen. Er worden dan vaak wel nieuwe parkeerplekken toegezegd, maar die zijn soms tijdelijk en de belofte wordt volgens ondernemers niet altijd nagekomen. Vooral als er zaken gewijzigd worden, is daar volgens ondernemers niet altijd over gesproken en nagedacht over de gevolgen hiervan op de omliggende ondernemingen. Bij het Beachstadion zijn nu tijdelijk 200 plekken gerealiseerd. Aan het begin van de Boulevard, bij de beelden zijn 100 parkeervlakken weggehaald. Pas bij de vuurtoren kunnen mensen weer parkeren. Dat betekent dus 300 meter verder lopen voor mensen die op die specifieke plek of die specifieke strandtent moeten zijn.

Het instellen van een maximale tijdsduur voor parkeren schrikt bezoekers af volgens de meeste ondernemers. De keuzes voor het invoeren van een maximale parkeerduur zijn volgens ondernemers niet altijd logisch. Bijvoorbeeld aan de Zwolsestraat heeft de maximum duur volgens ondernemers weinig toegevoegde waarde en zorgt het alleen maar voor ongemak. De maximum duur kan hier of weg of omhoog gebracht worden.

Leveranciers en calamiteiten

Niet alleen de bezoekers worden 'geweerd' door de slechte parkeergelegenheid en slechte doorstroming. Meerdere ondernemers wijzen ook op leveranciers, de wasserette en de vuilnisman die er erg lang over doen om er te komen en vervolgens niet kunnen parkeren. Zakelijke afspraken op Scheveningen zijn al helemaal niet aan de orde. "Dat wil je een toekomstige leverancier toch niet aandoen om een hele dag bezig te zijn met een kort bezoekje om dingen af te stemmen" aldus een ondernemer uit Scheveningen Bad.

Een paar ondernemers wijst op mogelijke calamiteiten met betrekking tot hun onderneming. Als er een alarm afgaat of er is stroomuitval dan kan het ernstige gevolgen hebben als het een enorme tijd in

beslag neemt om op de plek van bestemming aan te komen.

Openbaar Vervoer

De ondernemers denken over het algemeen redelijk neutraal over openbaar vervoer. Ongeveer net zo veel mensen geven aan het openbaar vervoer goed, slecht of voor verbetering vatbaar te vinden. Genoemde verbeterpunten werden ook aangehaald door de bewoners. Het is bijzonder te noemen dat 63% van de ondernemers zegt geen mening te hebben over het functioneren van de StrandExpress. Nadere gesprekken leveren op dat ze wel weten van het bestaan ervan maar dat ze er verder eigenlijk niet mee bezig zijn. Hun bezoekers lijken daar ook niet mee bezig te zijn. Ondernemers die wel een mening hebben over de StrandExpress geven aan dat deze niet naar behoren functioneert. Vrijwel niemand maakt daar volgens de ondernemers gebruik van. Dat heeft volgens de ondernemers vooral te maken met de onbekendheid ervan.



De bezoekers

Den Haag wil meer investeren in bezoekers, in dat opzicht is het ook erg belangrijk hoe bezoekers aankijken tegen de bereikbaarheid van Scheveningen. Lastig hierbij is wel dat er geen eenduidig beeld is van wie 'de bezoeker' is. Dat bleek ook bij de enquêtes die zijn ingevuld en de gesprekken die we hebben aangeknoopt met bezoekers die we tegenkwamen bij de vele bezoeken aan Scheveningen. We troffen allerlei verschillende mensen aan die met verschillende motieven op bezoek waren op Scheveningen.

Eigenlijk iedereen die we spraken en die niet onder de categorie 'bewoner' of 'ondernemer' valt, noemen we voor het gemak 'bezoeker'. Om gericht de meningen over de bereikbaarheid te kunnen analyseren, hebben we gewerkt met drie verschillende categorieën: bezoekers met de auto, bezoekers met het openbaar vervoer en bezoekers met de (brom)fiets/ te voet.

Verschillende type bezoekers

In de eerste plaats waren het mensen uit Den Haag of directe omgeving die naar Scheveningen waren getrokken voor vermaak; om te wandelen op het strand of om te winkelen. De directe omgeving bestond uit onder andere Delft, Rijswijk, Leidschendam, Pijnacker en Wassenaar. Veel bezoekers kwamen voor horecabezoek, vaak aan de Boulevard. Of om een 'visje te eten'. In de tweede plaats waren er mensen op bezoek bij vrienden of familie. Ook mensen die voor 'werk' naar Scheveningen waren gekomen waren er. En natuurlijk toeristen, al waren dat er nog niet enorm veel.

Bij het opstellen van de enquête gingen we er bij voorbaat vanuit dat de bezoekers minder goed op de hoogte zouden zijn van de verkeerssituatie op Scheveningen, vandaar dat de vragen minder diepgaand zijn geformuleerd en niet op zaken is ingezoomd zoals de Vispact en andere ontwikkelingen op Scheveningen.

Veel bezoekers gaven aan zowel voor Scheveningen Bad als Scheveningen Haven te zijn gekomen. Natuurlijk moeten de weersomstandigheden hier ook in de gaten worden gehouden. We zijn voor het onderzoek meerdere keren op Scheveningen geweest, zowel doordeweeks als in het weekend en zowel overdag als 's avonds. Je ziet hier duidelijk verschillen in het type bezoekers. In het weekend zijn er sowieso veel meer bezoekers, maar ook relatief veel meer mensen van buiten Den Haag. En veel meer mensen die specifiek voor Bad of Haven kwamen. Doordeweeks en overdag lijken het vooral 'dagjesmensen' te zijn die er even lekker de tijd voor nemen.

De entree

Bezoekers geven in meerderheid aan dat het ze verbaasd zijn dat de entree van Scheveningen niet bijzonder uitnodigend is. Er is nog geen enkel 'strandgevoel' ook al zijn ze er vaak wel al vlakbij als ze geparkeerd hebben. Dat heeft te maken met de grote hoeveelheid hoogbouw vlak aan de kust. Er loopt als het ware 'een muur' die het zicht ontnemt. Veel bezoekers vinden dat jammer, ze raken er ook door gedesoriënteerd.



Foto entree: TripAdvisor

De meningen over de bereikbaarheid van Scheveningen Bad en Haven zijn aardig verdeeld. De bezoekers lijken er minder mee bezig te zijn dan de bewoners en de ondernemers. Van de automobilisten geven ongeveer net zoveel mensen aan de bereikbaarheid 'goed', 'slecht' of 'kan beter' te vinden. Dat geldt voor zowel Scheveningen Haven als Bad. Kennelijk – als er al een slechte doorstroming is – hebben ze dit vaak ingecalculeerd in de reistijd. Natuurlijk geldt hier dat als straks het vakantie seizoen is begonnen en het aantal bezoekers enorm toeneemt, de meningen van de bezoekers anders kunnen zijn. Het gemiddelde cijfer dat bezoekers geven aan de bereikbaarheid van Scheveningen is hoger dan wat de bewoners en ondernemers eraan toekennen: een 5,4.

Opvallend is dat de deelnemers aan de enquête over het algemeen kritischer zijn op de bereikbaarheid dan de willekeurige bezoekers die we persoonlijk aanspraken op Scheveningen. Ze waren ook beter onderbouwd. Het kan te maken hebben met de mate van betrokkenheid, veel bezoekers die aan de enquête hebben deelgenomen zijn regelmatige bezoekers van Scheveningen die goed op de hoogte zijn van de situatie. Veel bezoekers die we op straat spraken, konden niet veel meer zeggen dan dat ze er redelijk lang over hebben gedaan om er te komen.

Het blijkt dat de meeste automobilisten – als ze het wisten – via de Zwolseweg/ A44/ A12 waren gekomen. Ongeveer 30% gaf aan gebruik te hebben gemaakt van een andere route. In hun toelichting op die alternatieve route werd van alles genoemd: via Madurodam, via de Statenlaan (naar de Haven), via de Scheveningseweg, via de Westduinweg, de Houtrustweg, de Nieuwe Parklaan etc. Er werd eigenlijk van alles opgenoemd. Bij het nagaan van de routes blijken ze uiteindelijk toch grotendeels op de drukke route uit te komen van Westduinweg/ Scheveningseweg en de toevoerroutes daar omheen.

De doorstroming en het parkeren

Op de vraag hoe de bezoekers de overgang van tweerichtingsverkeer naar eenrichtingsverkeer ervaren, zien we dat degenen die goed thuis zijn op Scheveningen daar duidelijk negatiever over zijn dan mensen die er niet zo veel vanaf weten of die er niet zo vaak komen. Die laatste categorie heeft er niet echt een mening over, van de eerste categorie is 55% negatief, geeft 24% aan dat het voor- en

nadelen heeft, heeft 16% er niks van gemerkt en is 5% positief gestemd.

Bij de specifieke vraag of de bewegwijzering duidelijk is, geven ze in meerderheid aan dat dat niet het geval is. In totaal geeft maar liefst 90% aan dat die niet duidelijk is, dat geldt voor mensen die er vaak komen en mensen die er minder vaak komen. De bezoekers die we spontaan aanspraken op Scheveningen leken er soms echter pas over na te denken toen we het aan ze vroegen.

Veel bezoekers stonden geparkeerd aan de Boulevard, aan de haven of in een van de parkeergarages. Ook waren er mensen die 'in de wijk' geparkeerd stonden of op een privéplek bij een vriend/ familielid. Ongeveer 45% gaf aan dat het ontzettend veel tijd heeft gekost om een geschikte plek te vinden, ongeveer het zelfde percentage gaf aan dat het enige moeite heeft gekost en slechts 10% gaf aan dat het duidelijk was waar geparkeerd kon worden en dat dit dicht bij de plek was waar hij/ zij zijn moest. Hier zaten ook degenen bij die een privéplek konden regelen. De 'moeite' zat hem er vooral in dat ze geen idee hadden waar ze hun auto kwijt konden, dat werd niet duidelijk aangegeven. Slechts een enkele bezoeker had gebruik gemaakt van een P+R terrein. De meeste van de bezoekers gaven aan niet bekend te zijn met dit fenomeen.

Gelet op de vele verschillende regimes ten aanzien van parkeren op Scheveningen maakte het natuurlijk een groot verschil waar we bezoekers aanspraken over het onderwerp parkeren. Bij de gratis parkeerplekken aan de Haven vond men natuurlijk niet dat het parkeren te duur is, bij de duurste parkeerplekken van Scheveningen over het algemeen wel.



Openbaar vervoer voor bezoekers

Bezoekers die met het openbaar vervoer waren gekomen, waren er ook genoeg. Veel bezoekers waren met de trein naar Den Haag Centraal Station of Hollands Spoor gekomen en gingen daar met de tram verder. Bijna allemaal gaven ze aan dat het niet ideaal was. Maar ook hier zien we net als bij de automobilisten een zekere gelatenheid. Men gaat er al min of meer vanuit dat het lang duurt en dat het niet zo comfortabel is.

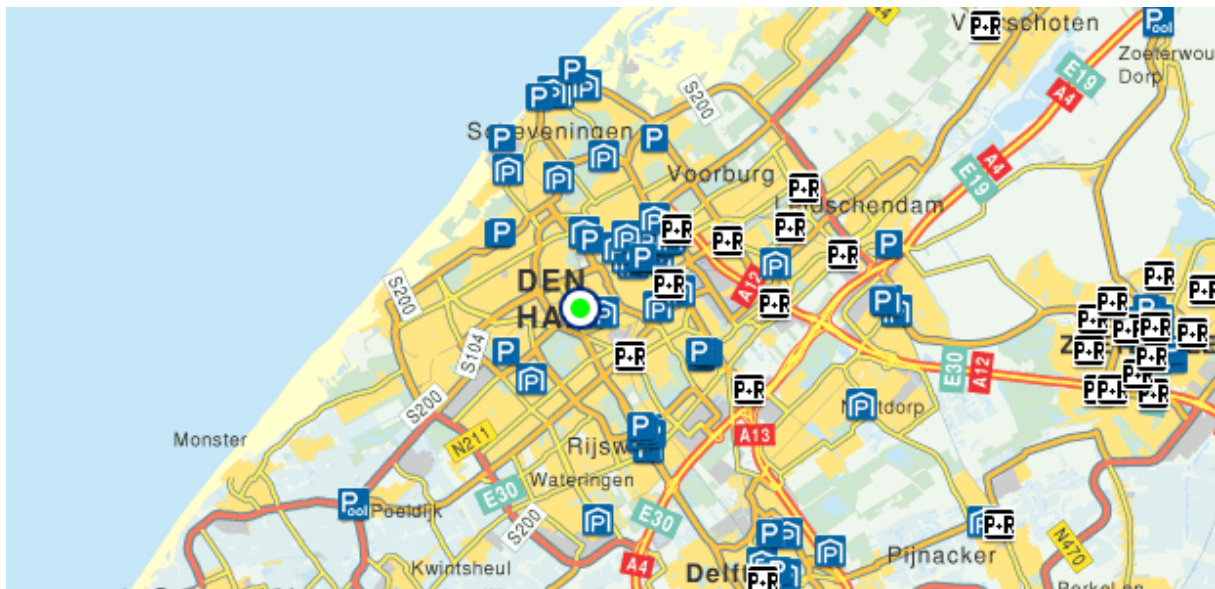
Het fenomeen StrandExpress was bij vrijwel geen van de bezoekers bekend, laat staan dat ze er een mening over hadden. Uit gesprekken met diverse 'Scheveningen deskundigen' is duidelijk geworden dat deze StrandExpress niet optimaal werkt en dat dat onder andere te maken heeft met slechte communicatie. Vanaf Hoornwijk, aan de A13, kunnen mensen met hun gezin voor 5 euro in de StrandExpress stappen. Dit kost jaarlijks ruim 4,5 ton, terwijl er relatief weinig mensen gebruik van maken. Dat heeft te maken met onbekendheid, maar het blijkt ook dat bezoekers er alsnog een half uur over doen voordat ze op het strand arriveren. Vooral werkenden zouden er momenteel gebruik van maken van en niet de bezoekers. Hiermee lijkt de StrandExpress zijn doel voorbij te schieten.

Meerdere bezoekers komen met interessante ideeën om de bereikbaarheid op specifiek de Boulevard te verbeteren. Ze kennen succesvolle initiatieven uit andere steden en het lijkt ze ook de moeite waard voor Scheveningen. Genoemd worden bijvoorbeeld golfkarretjes en riksja's die de Boulevard zouden

verlevendigen maar ook zorgen voor een betere bereikbaarheid van specifieke plekken in Bad. Een ander idee dat zeer de moeite waard lijkt: het realiseren van een hop on hop off bus. De mogelijke haltes die zo'n bus kan hebben: Panorama Mesdag/ Vredespaleis/ Binnenhof/ gemeentemuseum/ Scheveningen.

Suggesties voor verbetering

Wat betreft de suggesties voor verbetering van de bereikbaarheid werden veel punten genoemd die ook al door de bewoners en de ondernemers werden genoemd. Bij de bewoners lag echter het accent op het realiseren van meer P+R terreinen, ondernemers hadden het in grote mate over het verbeteren van de parkeercondities en de doorstroming en de bezoekers lijken vooral meer duidelijkheid te willen hebben.



Aanbevelingen

Voortvloeiend uit het gedane onderzoek hier de belangrijkste aanbevelingen op een rij. De aanbevelingen kunnen worden opgevat als visie op het verbeteren van de bereikbaarheid van Scheveningen, naar voren gekomen vanuit bewoners, ondernemers en bezoekers.

1. Vind een vorm van burgerparticipatie waardoor zowel bewoners als ondernemers zich gehoord voelen. Zelfs als het gemeentebestuur van mening is dat er (genoeg) gelegenheden zijn voor inspraak en meedenken, de bewoners en ondernemers ervaren dat in meerderheid niet zo. Plannen en ideeën zonder voldoende draagvlak kunnen rekenen op weerstand en ontevredenheid. De gemeente doet zichzelf ook tekort als ze bewoners en ondernemers geen serieus platform bieden voor hun vele ideeën – wat ook blijkt uit dit onderzoek.
2. Zet in op goede communicatie in de brede zin van het woord. Bewoners hebben het over het te laat of niet geïnformeerd worden, routes die onvoldoende bekend zijn en onduidelijkheid over waar welke parkeergelegenheden beschikbaar zijn. Ondernemers wijzen op onduidelijkheid over welk parkeerregime waar geldt en op de slechte bewegwijzering. Bezoekers geven aan gedesoriënteerd te zijn bij binnenkomst van Scheveningen op vele fronten.
3. Maak een pas op de plaats ten aanzien van het verder ontwikkelen van Scheveningen. Zowel bewoners als ondernemers geven aan dat het allemaal te snel gaat en de bereikbaarheid van Scheveningen achterloopt. Er worden op veel plekken huizen gebouwd, de Vispact is in ontwikkeling en er zijn meer grootschalige ontwikkelingen. De ontwikkelingen zorgen voor meer autoverkeer en een grotere behoefte aan parkeervoorzieningen. Op een aantal kleinere aanpassingen na, is de bereikbaarheid niet aangepast en worden de problemen alleen maar groter.
4. Zorg voor regie in het beleid. Meerdere bewoners en ondernemers geven aan dat er projecten worden gerealiseerd die niet op elkaar lijken aan te sluiten. Het realiseren van een rotonde kan een goede oplossing zijn op bepaalde kruispunten, maar als verderop stoplichten dusdanig staan ingesteld dat het verkeer alsnog vaststaat, is het weggegooid geld. Ook het aan de éne kant proberen te bevorderen van de doorstroming en aan de andere kant het invoeren van eenrichtingsverkeer, lijkt tegen elkaar in te druisen.
5. Het gemeentebestuur legt prioriteit bij het bewerkstelligen van meer bezoekers. Daarbij is het wel de bedoeling dat er meer banen komen waar bewoners dan weer van kunnen profiteren. Dit is voor veel bewoners niet duidelijk en de vraag is of bewoners hier op zitten te wachten. Veel bewoners hebben het gevoel gepasseerd te worden ten bate van de commercie. Sommigen spreken zelfs van ‘Scheveningen als melkkoe voor Den Haag’. Het advies: Pas je beleid aan ten gunste van de bewoners of leg je beleid dusdanig uit dat er wellicht begrip ontstaat.
6. Zorg ervoor dat beter ingespeeld wordt op de piekmomenten. De zondagen worden genoemd, het weekend, dagen waarop evenementen plaatsvinden, vakantiedagen, zomerse dagen, spitsuren. Zorg er op die momenten voor dat er meer openbaar vervoer rijdt, dat de parkeervoorzieningen die er zijn optimaal benut worden. Zorg voor spreiding van het verkeer zodat niet al het vervoer over datzelfde knelpunt Westduinweg/ Duinstraat rijdt.
7. Pak de verkeersknelpunten die er zijn voortvarend aan. Het zijn er nogal wat maar de meest prominente is de Westduinweg/ Duinstraat en de wegen er omheen. Met de realisatie van een extra verkeersstrook zou het probleem van het afslaan van verkeer opgelost kunnen worden. Het terugdraaien van de versmalling van de Westduinweg draagt bij aan betere doorstroming omdat auto's dan kunnen doorrijden als er een bus op de halte staat. Ook een betere afstelling van stoplichten draagt bij aan het verbeteren van de doorstroming. Neem geen besluiten die het verkeer verder doen stagneren.
8. Zorg ervoor dat verkeer dat naar de Haven rijdt zo weinig mogelijk kiest om via Bad en Dorp te rijden. Het is daar al zo druk en bovendien zijn er vooral in Dorp zeer veel kleine straatjes die niet

gebouwd zijn op grote hoeveelheden verkeer. Ook niet op zwaar verkeer. Om die reden zou gekozen kunnen worden om beleid te ontwikkelen om automobilisten en zwaar verkeer zo veel mogelijk te laten kiezen voor de routes via de Kranenburgweg en via de Noordwestelijke Hoofdroute vanuit het Noorden. Laat in beeld brengen of er wegen of routes zijn waar zwaar verkeer sowieso niet doorheen zou moeten kunnen rijden. Breng hierbij ook in beeld of het op bepaalde tijdstippen weren van zwaar verkeer een optie is.

9. Overweeg het weer invoeren van tweerichtingsverkeer op de Schokkerweg en de Boulevard. Het invoeren van het eenrichtingsverkeer wordt aangevoerd als belangrijke oorzaak van het verslechteren van de doorstroming. De meningen zijn wel verdeeld over de realiseerbaarheid van het terugdraaien. Nou is er veel realiseerbaar maar kan het wel dusdanig veel geld kosten dat ervoor wordt gekozen om hiervan af te zien. Laat door een onafhankelijk onderzoeksbureau in kaart brengen hoeveel het terugdraaien kost en neem vervolgens een besluit dat je goed communiceert naar alle betrokkenen.

10. Zet in op meer P+R voorzieningen in combinatie met openbaar vervoer en stimuleer het gebruik hiervan. Het probleem met de bereikbaarheid is dusdanig groot dat het niet met alleen het aanpassen van de verkeersfaciliteiten op Scheveningen is op te lossen. Er zijn meerdere voorbeelden van succesvolle P+R voorzieningen in het land. Bij een beter gebruik van P+R voorzieningen zal de doorstroming verbeteren en zal er ook meer parkeergelegenheid zijn, ook voor de deur van ondernemers. Bezoekers zijn erbij gebaat dat ze voor weinig geld hun auto aan de rand van de stad kunnen neerzetten en snel en goedkoop naar de plek van bestemming kunnen reizen. Het stimuleren heeft veel te maken met het onder de aandacht brengen. P+R Malieveld zou zo snel mogelijk gerealiseerd moeten worden.

11. Omarm en stimuleer initiatieven die de bereikbaarheid op Scheveningen Bad verbeteren. Denk daarbij buiten de gangbare manieren van voortbewegen. Initiatieven zoals golfkarretjes en riksja's verlevendigen de Boulevard en zorgen voor betere bereikbaarheid van specifieke plekken in Bad. Een ander idee dat zeer de moeite waard lijkt: het realiseren van een hop on hop off bus.

12. Zorg ervoor dat als er parkeerplekken verdwijnen er ook weer parkeerplekken bij komen. Met deze parkeerproblematiek mogen het er in ieder geval niet minder worden. Kom ook beloftes na over te realiseren parkeerplekken en parkeergarages. Realiseer derhalve zo snel mogelijk de parkeergarage aan het Norfolkterrein en het parkeerterrein dat gebouwd wordt op het Noordzeestrand. Bij het weghalen van parkeerplekken is het belangrijk om in de gaten te houden welke gevolgen dit kan hebben voor ondernemers.

13. Er is veel ontevredenheid over het betaald parkeren, het vergunning parkeren en het parkeren met een maximumduur. Zowel over de zones waar dit van toepassing is als over de prijzen. Breng opnieuw in kaart – mede aan de hand van de in dit onderzoek genoemde plekken – hoe de parkeerproblemen hier kunnen worden aangepakt. Neem daarbij ook mee dat het veranderen van parkeerbeleid op een plek ook gevolgen kan hebben voor omliggende gebieden.

14. Stimuleer de komst van bezoekers naar Scheveningen in de winter en zorg ervoor dat ook dan gebruik gemaakt wordt van de parkeergarages. De suggestie om in de winter het parkeren heel goedkoop te maken is helemaal zo gek nog niet. Hiermee geef je de ondernemers een extra impuls in deze voor hun in het algemeen moeilijkere periode.

15. Vooral strandtenthouders uit de clusters 3, 4 en 5 – het middengebied – zijn ontevreden met de bereikbaarheid. Daar waar het gemeentebestuur de commerciële belangen hoog in het vaandel zegt te hebben staan, past een goed contact met deze 'visitekaartjes' van Scheveningen. Kom met een actieplan om de problemen die zij ondervinden voortvarend aan te pakken.

16. Houd rekening met de bereikbaarheid van Scheveningen Dorp. De directe verbindingen naar het Bronovo Ziekenhuis en naar Centraal Station zijn verdwenen. Zorg ervoor dat er weer een verbinding met het openbaar vervoer komt richting beide plekken.

17. Neem de in dit onderzoek naar voren gekomen onveilige plekken ter harte en doe hier iets aan ten bate van de fietsers en voetgangers. Meerdere plekken worden aangemerkt als onveilig en onoverzichtelijk. Er zijn ongelukken gebeurd waarbij gewonden zijn gevallen. Op sommige plekken moet de verkeerssituatie aangepakt worden en op sommige plekken moet beter gehandhaafd worden.

18. Houd rekening met specifieke doelgroepen zoals ouderen en gehandicapten. Meerdere ouderen hebben aangegeven zich geïsoleerd te voelen. De doorstroming en parkeerfaciliteiten zijn niet uitnodigend voor bezoek. Zelf gaan ze ook niet altijd graag de deur uit. Vanwege de slechte doorstroming, maar ook omdat ze dan snel 'hun' parkeerplek kwijt zijn. Het GSM parkeren is lastig, een bezoekje naar de Boulevard wordt daarmee al gauw een hele onderneming. Gehandicapten en mensen die slecht ter been zijn, klagen dat de Boulevard rolstoelenvriendelijk is.

19. Besef dat er behalve ongemak en onvrede ook levensbedreigende situaties kunnen ontstaan door de slechte doorstroming. Ambulances en andere hulpdiensten kunnen met geen mogelijkheid op tijd zijn als alles vaststaat en er geen faciliteiten zijn getroffen die hun aankomst kunnen versnellen. Ook ondernemers klagen hierover. Als er een alarm afgaat kan het van immens belang zijn om op tijd op de plaats van bestemming aan te komen.