



Wijkvereniging 'Van Stolkpark'  
Postbus 87783, 2508 DD Scheveningen  
info@vanstolkpark.nl www.vanstolkpark.nl

Inspraakpunt Haagse Nota Mobiliteit  
Gemeente Den Haag/DSO  
t.a.v. Yvonne van Hamersveld  
Postbus 12651  
2500 DP Den Haag

Scheveningen, 23 december 2010

Betreft: Inspraak Haagse Nota Mobiliteit

Geacht College van Burgemeester en Wethouders,

De Wijkvereniging Van Stolkpark maakt bij deze gebruik van de mogelijkheid van inspraak op de Haagse Nota Mobiliteit.

We hebben een prachtige groene wijk met 750 bewoners, die de wijk toch ook uitgaan naar werk, winkels of (basis)school elders. De andere kant op komen dagelijks grote aantallen scholieren, kantoorgangers en bezoekers onze wijk binnen, vanwege de twee middelbare scholen, de twee verzorgingshuizen, zes ambassades en het grote aantal kantoren en bedrijven, onder andere het Centraal Plan Bureau.

Veel van de beleidsvoornemens van de Haagse Nota Mobiliteit onderschrijven wij van harte: een duurzame en gezonde stad, meer mensen laten reizen met het openbaar vervoer, groei van het fietsverkeer, het bundelen van doorgaand autoverkeer op hoofdwegen, bereikbaarheid toplocaties. Toch hebben wij de volgende kanttekeningen m.b.t de daaruit voortvloeiende keuzes t.a.v. projecten, maatregelen en onderzoeken, en de invoering van betaald parkeren.

### **Meer mensen laten reizen met het openbaar vervoer**

Voorgesteld wordt tram 9 en 1 te vervangen door RandstadRail. Zal dit voor onze wijk een verbetering zijn? Wat openbaar vervoer betreft is de huidige situatie in het Van Stolkpark namelijk reeds goed, in maximaal 10 minuten lopen is men bij tram 1, of bij tram 9.

- Tram 1 rijdt vanaf de halte Kanaalweg om de tien minuten in 12 minuten naar het Spui of in 16 minuten naar Station HS.
- Tram 9 rijdt overdag om de 7/8 minuten in 9 minuten van de halte Wagenaarweg naar station CS. (Sinds de aanleg van de keerlus bij Madurodam rijdt hij minder vaak, maar voor wie in de spits verder fietst, naar Madurodam, des te vaker.)
- Bus 21 rijdt over de Kanaalweg, in de spits om de 10 minuten. Deze kan men nemen om (met overstappen) te komen op bestemmingen verder langs de kust, als Kijkduin, Leyenburg of de Uithof, maar dat kost doorgaans meer tijd dan een reis naar het centrum, rond een half uur.

Ondanks deze goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer, komen ook mensen per auto naar de wijk. Er wordt hier ook vaak geparkeerd door mensen die buiten onze wijk werken, bijvoorbeeld op locaties langs de Scheveningse weg. Waar komen deze automobilisten vandaan? Waarom komen zij niet met het OV? Komen ze misschien van bestemmingen ten noorden of ten zuiden van de wijk waar het OV minder goed is, of waar het OV niet snel genoeg is -zie MER blz.68-?

Een met cijfers onderbouwd antwoord op deze vraag en op een bredere vraag over pendelstromen in de stad is niet in de Haagse Nota Mobiliteit of de MER opgenomen. De pendelstromen woon-werkverkeer van buiten de stad worden zeer globaal aangegeven op blz.215, overigens zonder de eenheden te benoemen, maar de belangrijke pendelstromen binnen de stad niet. Aandelen openbaar vervoer voor een aantal bestemmingen buiten Den Haag en voor heel Den Haag samen staan op blz.59, maar ontbreken voor wat volgens blz. 215 de grootste stromen zijn. Binnen Den Haag wordt niet uitgesplitst waar de grote pendelstromen zijn, en wat het aandeel OV daarin is. Zijn er vervoerstromen in de stad waarvoor het OV ontoereikend is?

De conclusie van de Haagse Nota Mobiliteit dat de *regionale* openbaar vervoersrelaties moeten worden verbeterd, waar de afstanden te lang zijn voor de fiets en het OV niet sterk ontwikkeld is, lijkt logisch. Maar in hoeverre is het doortrekken van RandstadRail lijnen vanaf de stations IN de stad ook nodig? Daar is maar een tijdswinst van hooguit een minuut (MER blz.68), de huidige trams zijn al snel. De meeste mensen stappen toch uit bij de stations, daar zou men ook kunnen overstappen. Bovendien maakt het RandstadRail materieel meer geluid (MER blz.136). Het gaat hier om een grote investering voor de aanleg, en mogelijk ook hogere exploitatiekosten. Zal dit ten koste gaan van het fijnmazige net elders in de stad? Naar wij vernemen, bezuinigt men nu al door buslijnen af te schaffen. Is het uiteindelijke effect dat minder mensen zullen reizen met het openbaar vervoer?

**Voor degenen die wonen en werken in het Van Stolkpark is het met name van belang dat bij de vervanging van de trams door RandstadRail geen haltes worden afgeschaft.** Ook is er het probleem van het inpassen van de brede RandstadRailtram 1 (p198), met name op de Jurriaan Kokstraat. Dat zou een reden kunnen zijn om hierop het autoverkeer te weren, met als mogelijke consequentie een toename van autoverkeer over de Kanaalweg. Is gebruik van smaller RandstadRail materieel een oplossing voor lijn 1?

Concluderend zouden wij graag meer onderzoek willen naar mogelijke verbeteringen van het OV, en willen wij graag worden betrokken bij de uitvoering van de plannen in onze buurt. Volgens ons is het van groot belang geen haltes af te schaffen, en de Jurriaan Kokstraat open te houden voor autoverkeer.

### **Het bundelen van doorgaand autoverkeer op hoofdwegen**

Door onze wijk komt veel doorgaand autoverkeer, over de Kanaalweg en ook over Van Stolkweg/Duinweg. In de MER Scheveningen Kust worden aanzienlijke toenames op deze routes voorspeld. Voor de Kanaalweg is het belangrijk dat andere wegen zoals de Jurriaan Kokstraat open blijven (zie boven).

Sluipverkeer over de Van Stolkweg wordt in belangrijke mate veroorzaakt door het linksafverbod van de Scheveningseweg naar de Teldersweg (=Internationale Ring). De Internationale Ring door tunnels te leiden zou wat dit betreft een grote verbetering zijn. Door de tunnel eerder te beginnen kan men ook een einde maken aan de barrière werking van deze weg in het midden van de Scheveningse Bosjes.

### **Een duurzame en gezonde stad**

Tot onze verrassing besteedt het MER weinig aandacht aan de relatie tussen mobiliteit en het Gemeentebestuur ten aanzien van de grote groengebieden. De Scheveningse Bosjes staan op het kaartje op blz.98 zelfs als "agrarisch gebied" aangeduid. Deze groengebieden zijn van belang voor de duurzaamheid, en voor de gezondheid van de bewoners.

Volgens het beleidsplan voor het Haagse Groen, "Groen Kleurt de Stad", (MER bijlagen blz.10, blz.20) en de Nota Ecologische Verbindingszones (op blz.40 daarvan, niet genoemd in HNM/MER) maken de Scheveningse Bosjes deel uit van de ecologische verbindingen tussen West- en Oostduinen. De ambitie is deze te versterken.

De Scheveningse Bosjes zijn door midden gekliefd door de Teldersweg. De Nota van Uitgangspunten Internationale Zone besteedt wel aandacht aan het herstel van de verbindingen tussen de delen van dit groengebied. Een verbetering van de oversteekbaarheid van deze weg door ondertunneling (zie hierboven) of een ecodeuct zou een groot pluspunt zijn voor zowel natuur als recreatie. Dit moet ons inziens worden opgenomen in zowel de HNM als MER. Op het kaartje op blz.122 van de HNM bijvoorbeeld zou een groen pijltje kunnen worden toegevoegd over de Teldersweg, tussen de twee delen van de Scheveningse Bosjes. Op blz.129 moet het niet

alleen gaan "om de goede overstekbaarheid van barrières in de nabijheid van groengebieden" maar vooral ook middenin groengebieden.

### **Groei van het fietsverkeer**

Maatregelen om het fietsgebruik te bevorderen zijn zonder meer positief: voldoende fietsparkeerplekken bij de stations, meer asfaltpaden enz. Vanuit onze wijk is het ook handig om de fiets te kunnen parkeren dichtbij de haltes World Forum en Madurodam.

Volgens de nota "Mobiliteit van de Hagenaar 2006" gebruikt men in Scheveningen al meer dan in Den Haag gemiddeld de fiets, met name ook om naar school te gaan (54%). In de MER Scheveningen Kust is er echter sprake van verkeersonveiligheid voor fietsers en voetgangers onder andere op Frederik Hendriklaan/ Kanaalweg.

De gemeente Den Haag telt het verkeer in de avondspits, maar daarmee mist men fietsende scholieren. Wellicht is het verstandig in de ochtendspits te onderzoeken wat de meest gebruikte (school)fietsroutes zijn, en daar maatregelen te nemen om de veiligheid te vergroten. Voor onze wijk hebben wij al eerder aan de gemeente een aantal maatregelen voorgesteld die de veiligheid voor de fietsers bevorderen.

Bij invoering van RandstadRail 9 en 1 zal er met name aandacht moeten zijn voor de plekken waar fietsstromen deze kruisen: Madurodam, Wagenaarweg, kruispunt Kanaalweg/Scheveningsweg, kruispunt Teldersweg/Scheveningsweg aan de kant van de Van Stolkweg.

In het MER Scheveningen kust worden grote toenames in verkeer voorspeld op het George Maduroplein en op Van Stolkweg/ Duinweg/ Hogeweg ( blz. 84). Wat betreft het Maduroplein zullen verdere maatregelen voor de veiligheid van fietsers wellicht nodig zijn . Voor de Van Stolkweg moet sluipverkeer worden voorkomen (zie boven, het bundelen van autoverkeer).

Tot slot verbaast het ons dat bij het kaartje van recreatief fietsen in Den Haag op blz.92 de Landelijke Fietsroutes, het fietsknooppuntennetwerk en de parkenroute ontbreken. Het Van Stolkpark bevindt zich al 20 jaar op een kruispunt van twee prachtige landelijke recreatieve routes door groene delen van de stad. Deze recreatieve routes moeten volgens ons dan ook in de Haagse Nota Mobiliteit worden opgenomen.

Concluderend vinden wij het belangrijk de veiligheid van fietsers te verbeteren, met name ook op de schoolroutes door onze wijk, fietsparkeren bij haltes te bevorderen, en het bestaande recreatieve fiets netwerk in de nota op te nemen.

### **Betaald parkeren**

We hebben in onze wijk een enquête gehouden over de invoering van betaald parkeren. Betaald parkeren zoals in de wijk naast ons werd door een twee derde meerderheid afgewezen (zie onze website [www.vanstolkpark.nl](http://www.vanstolkpark.nl) ). Redenen die genoemd werden voor deze afwijzing waren onder andere: de regeling voor bezoekers, kosten, de tijdstippen, het feit dat de oorzaak van de parkeeroverlast komt door de invoering van betaald parkeren in de belendende wijk, ontsierende automaten, enz.

Het progressief vergunningentarief, waardoor de tweede of daarop volgende auto('s) veel duurder zijn (HNM blz.164), heeft voor onze wijk een belangrijk negatief effect. Deze tweede/derde auto's, en ook busjes, campers, bedrijfsauto's en zelfs een grote legertruck, worden namelijk vaak, soms zelfs maandenlang in onze wijk geparkeerd. Smalle straten als de Gerbrandyweg zijn daar helemaal niet geschikt voor, en dit leidt tot onveilige situaties. Dit terwijl in de betaald parkeergebieden waar de auto's vandaan komen geschikte parkeerplaatsen leeg staan. Wat ons betreft zou het verschil tussen de eerste en verdere auto's dus minder groot kunnen zijn. Daarbij kan men zich afvragen of het mogelijk is speciale parkeerterreinen in te richten voor tweede/ derde auto's, en gebruik daarvan te verplichten.

### **Bereikbaarheid toplocaties**

Tot slot: een blik werpende op de kaarten, bijvoorbeeld HNM blz.54 en MER blz.9, rijst de vraag of de toplocatie Internationale Zone niet uit meer richtingen per OV zou kunnen worden ontsloten, vergelijk bijvoorbeeld de toplocatie Leyenburg

### **Samenvattend:**

- Zouden wij graag meer kwantitatief onderzoek willen naar mogelijke verbeteringen van het OV, en graag worden betrokken bij de uitvoering van de plannen in onze buurt. Volgens ons is het van groot belang geen haltes af te schaffen, en de Jurriaan Kokstraat open te houden voor verkeer.
- Door ondertunneling van de internationale ring kan sluipverkeer in onze wijk worden voorkomen en barrièrevorming in de Scheveningse Bosjes verminderd
- Vinden wij het belangrijk de veiligheid van fietsers te verbeteren, met name ook op de schoolroutes door onze wijk, fietsparkeren bij haltes te bevorderen, en het bestaande recreatieve fiets netwerk in de nota op te nemen.
- Blijkt onze wijk uit een enquête geen voorstander van het invoeren van betaald parkeren, maar zouden wel maatregelen genomen moeten worden om overlast van (permanent) geparkeerde auto's, bussen, campers enz. uit nabijgelegen wijken tegen te gaan

In de verwachting dat u met deze reactie rekening zult houden,

Met vriendelijke groet,

Drs J.C. de Jong-Boon de Jong-Boon  
Voorzitter Wijkvereniging Van Stolkpark,

Mr J.E.F.M. den Drijver-van Rijckevorsel  
Vice-Voorzitter Wijkvereniging Van Stolkpark,

Postbus 87783, 2508 DD Scheveningen  
dejongboon@gmx.net