



Verslag

Bijeenkomst inzake SO 'Ongelijkvloerse kruising Zwolsestraat- Gevers Deynootweg

Datum: 14 juni 2017

Locatie: Bilderberg Europa Hotel, Zwolsestraat 2

Voorzitter: André Everts, projectleider DSO/PmDH

Aanwezig: Omwonenden en ondernemers uit Scheveningen Bad. Namens de gemeente Den Haag, Boudewijn Revis, wethouder BSKB en diverse vertegenwoordigers van de Dienst Stedelijke Ontwikkeling (DSO), de Dienst Stadsbeheer (DSB), Movares, Hommerson, Brink Groep en Bureau voor architectuur en stedenbouw Wim de Bruin.

1. Opening bijeenkomst

Programma:

- Inleiding door Boudewijn Revis, wethouder Binnenstad, Stadsontwikkeling, Kerngebieden en Buitenruimte (BSBK).
- Presentatie en toelichting op de plannen aangaande de ongelijkvloerse kruising, door Klaas Hilverda, Ingenieursbureau gemeente Den Haag.
- Presentatie en toelichting inzake de resultaten van het verkeersonderzoek door bureau Movares.
- Toelichting op planning en proces, door André Everts, Dienst Stedelijke Ontwikkeling gemeente Den Haag
- Presentatie ontwerp en toelichting over de stand van zaken van de (sloop)plannen voor Hommerson aan de Noordboulevard.
- Korte vragenronde.
- Gelegenheid tot het stellen van vragen bij de verschillende panelen. Medewerkers van de gemeente Den Haag, Movares en Hommerson zijn aanwezig om een toelichting te geven en/of vragen te beantwoorden.
- Sluiting.

2. Inleiding door Boudewijn Revis, wethouder Binnenstad, Stadsontwikkeling, Kerngebieden en Buitenruimte (BSBK).

Wethouder Boudewijn Revis geeft aan dat hij blij is met de grote opkomst. De afgelopen jaren is al gebleken dat er een grote betrokkenheid is als het gaat om de ontwikkeling van Scheveningen. Daarom is de wethouder ook trots op het programma 'De Kust Gezond'. Met elkaar, maken we Scheveningen mooier om in te wonen, te ondernemen en uiteraard om te bezoeken. Straat voor straat wordt Scheveningen verbeterd, de vergroening van het Palaceplein is hiervan slechts een begin. Kustbeplanting gaat het straatbeeld verfraaien en het strand wordt beter vindbaar voor bezoekers. De start die de gemeente Den Haag nu heeft gemaakt, zorgt volgens de wethouder ook voor beweging bij de ondernemers. Zij hebben er weer zin in om te investeren en gaan mee in de positieve ontwikkelingen.

Belangrijk in dit hele proces: de gemeente doet het samen met bewoners en ondernemers, want plannen worden beter als deze gezamenlijk worden gemaakt. Daarom praat de gemeente in een vroeg stadium over onderdelen van het totale plan. Vanavond staat één onderdeel centraal en de wethouder vindt het belangrijk om in een heel vroeg stadium van de bewoners en ondernemers te horen wat zij ervan vinden. Daarom ook een avond als deze, waar samen gesproken wordt over een verkeersontsluiting van de parkeergarage van Hommerson aan de zuidkant. Dit is een direct resultaat van eerder gevoerde gesprekken met tussen gemeente en bewoners en de wensen die tijdens deze gesprekken zijn geuit.

3. Presentatie en toelichting inzake de ongelijkvloerse kruising Zwolsestraat door Klaas Hilverda, Ingenieursbureau gemeente Den Haag.



Door de landschapsarchitect van het ontwerp en - ingenieursbureau van de gemeente Den Haag, die verantwoordelijk is voor het ontwerp van de openbare ruimte, wordt het schetsontwerp voor de ongelijkvloerse kruising van de Zwolsestraat met de Gevers Deynootweg gepresenteerd. *(De presentatie is bij het verslag gevoegd.)*

4. Presentatie en toelichting inzake de resultaten van het verkeersonderzoek door Movares. *(De presentatie is bij het verslag gevoegd)*

Movares is door de gemeente Den Haag ingeschakeld om de effecten van de ongelijkvloerse kruising op de verkeersafwikkeling in beeld te brengen. Movares presenteert de gehanteerde uitgangspunten en resultaten van het onderzoek.

Effect inzet verkeersregelaars.

Er wordt gevraagd of bij het onderzoek rekening gehouden met de inzet van verkeersregelaars (in de toekomst) en het effect daarvan op de verkeerscijfers c.q. doorstroming van het verkeer.

Door Movares wordt uitgelegd, dat het gedrag van de automobilisten op piekdagen is gesimuleerd. Het programma dat voor het maken van de simulatie gebruikt wordt, voorziet niet in een standaardinstelling om een verkeersregelaar te simuleren. Wel is het mogelijk om het effect dat een verkeersregelaar heeft in de simulatie te benaderen. De simulatie gaat er vanuit dat in de huidige situatie eerst het Zwarte Pad volstroomt met verkeer. Op het moment dat het Zwarte Pad vol is, wordt in de simulatie het nog steeds toestromende verkeer naar de Parking Strand gestuurd. Hierdoor wordt een vergelijkbaar effect als bij de inzet van de verkeersregelaars gesimuleerd.

Gegevens op basis van tellingen verkeersregelininstallaties

Door Movares wordt toegelicht dat onder andere gebruik is gemaakt van telgegevens die door moderne verkeerslichten (VRI's) worden gedetecteerd. Gevraagd wordt of dit wel een correct beeld oplevert? Als het verkeer stil staat, telt de VRI niets en gaat de simulatie er vanuit dat er bijna geen auto's rijden. Movares ligt toe dat een groter gebied met meerdere wegvakken is bekeken. Als bij de VRI op de hoek van de Zwolsestraat / Gevers Deynootweg het verkeer niet rijdt, verlaten in de simulatie dus geen auto's het wegvak tussen deze kruising en de kruising bij de Harstenhoekweg. Als tegelijkertijd wel auto's instromen bij de kruising Harstenhoekweg, groeit de file.

Aantal piekdagen per jaar

Op basis van gegevens over de afgelopen jaren wordt uitgegaan van circa 40 extreme piekdagen zijn (grote evenementen en stranddagen) en circa 100 drukke dagen. In de simulatie is niet uitgegaan van een extreme piekdag, maar een drukke dag.

Voordeel van de ondergrondse kruising en de parkeergarage voor de bewoners.

Gevraagd wordt wat het voordeel van de ondergrondse kruising en de nieuwe Hommerson parkeergarage voor de bewoners is?

De verkeerscijfers en de simulaties tonen aan, dat in de huidige situatie problemen ontstaan in de zin van stagnatie van het verkeer op drukke en piekdagen. Voor het Zwarte Pad ontstaat door het toestromende verkeer een file, welke terugslaat tot op de Zwolsestraat.

Uit de simulatie blijkt dat dat het vullen van de garage van Hommerson plaatsvindt zonder negatieve effecten op de verkeersafwikkeling in Scheveningen Bad. Doordat het verkeer voor een groot deel eerst naar de Hommerson garage zal gaan rijden en het Parkeerterrein Zwarte Pad zich pas daarna zal gaan vullen, treedt ook de filevorming voor het Zwarte Pad later op. Uit het onderzoek blijkt wel dat de nu al aanwezige problemen met de ongelijkvloerse kruising niet volledig worden opgelost. Zodra de nieuwe garage aan de Noordboulevard vol raakt treedt als gevolg van wachtrijen voor het Zwarte Pad alsnog filevorming op de Gevers Deynootweg op met terugslag tot op de Zwolsestraat..

Door de aanwezigen wordt aangegeven, dat het belang van de bewoners in het onderzoek onvoldoende tot uitdrukking komt. Het probleem van de stagnatie van het verkeer op de Gevers Deynootweg wordt namelijk niet opgelost.

Voor de bewoners is het van belang, dat de woningen ook op piekdagen goed bereikbaar blijven en dat zij niet eerst achter in een file moeten aansluiten om hun woning te kunnen bereiken. Dit geldt zeker



voor de bewoners van de Palaceflats, die op basis van het schetsontwerp in de toekomst moeten omrijden.

Door Movares wordt uitgelegd, dat het verkeersonderzoek is gericht op het in beeld brengen van de effecten van de Ongelijkvloerse kruising. In dat kader is wel de algehele verkeerssituatie in kaart gebracht. Daaruit zijn ook de genoemde knelpunten naar voren gekomen. Daaraan zijn nog geen oplossingen verbonden. De gemeente zal zich daarover nog dienen te beraden.

Mede met de input van deze avond zal nogmaals worden bepaald, of bij het verkeersonderzoek en de verkeerstelling is uitgegaan van de juiste aannames en op welke wijze de doorstroming van het verkeer – ook richting de woningen – kan worden bevorderd.

Het gaat daarbij in het bijzonder over maatregelen om de verwerkingscapaciteit van het Zwarte Pad te verhogen (onderzoek volgende fase).

Beschikbaar budget tunnelbak/ondergrondse kruising

De gemeente doet geen uitspraken over de geraamde kosten met betrekking tot de realisatie van de ongelijkvloerse kruising. Dit omdat dit gevoelige informatie betreft met het oog op een aanbesteding van het werk.

Suggestie aanleg ondergrondse kruising doortrekken – ontsluiting Zwarte Pad en parkeergarage

Om de stagnatie van verkeer tegen te gaan en de woningen ook op piekdagen goed bereikbaar te houden, wordt de suggestie gedaan om de tunnel onder de trambaan over de Gevers Deynootweg aan te leggen en via de noordzijde de parkeergarage te ontsluiten. Ook wordt voorgesteld de trambaan voor autoverkeer (bestemmingsverkeer bewoners) open te stellen.

Door Movares en de gemeente wordt aangegeven, dat deze oplossing nog niet is onderzocht maar bij deze (hoewel de tunnel wel erg lang wordt) wordt genoteerd als mogelijke oplossing (onderzoekpunt volgende fase).

Verkeersvisie

Door de bewoners wordt aangegeven dat een belangrijk onderdeel van de verkeersvisie is, dat de gemeente stimuleert dat de bezoekers van Scheveningen 'buiten' het gebied van Scheveningen de auto parkeren en/of met het openbaar vervoer of de fiets naar Scheveningen reizen. Dit onderdeel wordt in het onderzoek buiten beschouwing gelaten.

Door Movares wordt uitgelegd, dat de verkeersvisie een set maatregelen bevat die inderdaad beogen dat de bezoekers van Scheveningen zoveel mogelijk met het openbaar vervoer naar Scheveningen reizen. Het onderzoek toont op dat punt aan dat, ondanks dat meer bezoekers gebruik gaan maken van het openbaar vervoer, het autoverkeer - en daarmee ook de parkeerdruk – in de toekomst zal toenemen. De negatieve effecten daarvan worden voor een deel opgevangen door de ontwikkeling van de Hommerson parkeergarage.

Opgemerkt wordt dat ook de metropoolregio bezig is met het opstellen van een verkeersvisie. Gevraagd wordt om dit ook bij de plannen te betrekken.

Desgevraagd wordt door Movares aangegeven dat de ontwikkeling van de entree van Scheveningen met zich meebrengt, dat een aantal parkeerplaatsen vervalt en dat naar alternatieven (mede met het oog op de bewoners) zal worden gezocht (onderzoek volgende fase).

Parkeerverwijssystem

Vanuit de zaal wordt erop geattendeerd, dat het in Scheveningen Bad ontbreekt aan een goed parkeerverwijssystem. De huidige situatie leert, dat de bezoekers van Scheveningen Bad op spitsdagen doorrijden naar de dichtstbijzijnde parkeergarage, terwijl deze vaak al vol is.

De verkeersdruk in Scheveningen Bad zou op piekdagen aanzienlijk teruggedrongen kunnen worden, indien al bij de Stevinstraat, het Politiebureau en richting het Zwarte Pad wordt aangegeven of er nog parkeerplekken vrij zijn. Het betreft hier een eenvoudige en snel te realiseren oplossing.

Door Movares wordt onderschreven dat het parkeerverwerkingssysteem een eenvoudige oplossing is en dat de invoering daarvan zeker nog onderzocht zal worden. Dit laatste geldt overigens voor alle inbreng van de stakeholders, zoals de HTM, het Hoogheemraadschap, bewoners en ondernemers. Alle input wordt door de gemeente onderzocht en verwerkt in een rapportage welke zal worden voorgelegd aan het College van B&W.

Ontheffing trambaan



Er is gevraagd of bewoners ontheffing kunnen krijgen voor het rijden over de trambaan. Dit wordt meegenomen als suggestie.

Innovatie

Onder verwijzing naar het onderzoek wordt opgemerkt, dat het onderzoek met name is gebaseerd op de doorrekening van cijfers en in die zin reactief is. Het ontbreekt daarbij aan innovatie. Door Movares en de gemeente wordt benadrukt, dat het onderzoek de huidige ontwikkelingen van het verkeer bevat.

Feit is, dat Scheveningen Bad zeer aantrekkelijk is en dat naar snel te realiseren oplossingen dient te worden gezocht teneinde het verkeer letterlijk in goede banen te leiden. Een omslag realiseren in het gedrag van de bezoeker van Scheveningen en innovaties om dat te stimuleren, vergt een lange adem en valt niet op korte termijn te realiseren.

Proces en planning

Toegelicht wordt dat de uitwerking van de ongelijkvloerse kruising gefaseerd plaatsvindt. Nu zijn we in de eerste fase het opstellen van een schetsontwerp in combinatie met een Programma van Eisen. In het Programma van Eisen worden alle eisen opgenomen waaraan het ontwerp dient te voldoen, waaronder veiligheidseisen en eisen met betrekking tot bereikbaarheid, zowel tijdens de bouw als in de definitieve situatie.

De realisatie van de ongelijkvloerse kruising is een complex proces waarbij veel en soms tegenstrijdige belangen een rol spelen. De opgave is om daar de juiste balans tussen te vinden. In dat kader hebben bij het opstellen van het schetsontwerp gesprekken plaatsgevonden met partijen als Stedin, HTM en het Hoogheemraadschap. Het gesprek met de bewoners vindt nu plaats, om ook deze belangen goed mee te kunnen wegen en in het programma van eisen een plek te geven.

Vanwege de complexiteit wil de gemeente ook graag de expertise van marktpartijen gebruiken voor verdere uitwerking van de plannen. Op basis van het schetsontwerp en programma van eisen selecteert de gemeente daarom vroegtijdig een marktpartij om het ontwerp verder uit te werken. Daarna worden nog een voorlopig en een definitief ontwerp opgesteld.

De planning is om het schetsontwerp en bijbehorend Programma van Eisen na afstemming met de diverse stakeholders voor het zomerreces voor te leggen aan het College van B&W. Op basis van alle input en het besluit van het College zal vervolgens wordt het gesprek gevoerd met marktpartijen. Daarna volgt de aanbestedingsfase en de verdere uitwerking van het ontwerp.

N.B. Het uitgevoerde verkeerskundig onderzoek heeft inzichtelijk gemaakt dat met de ongelijkvloerse kruising het beoogde complex met winkels, horeca en parkeren aan de Noordboulevard goed wordt ontsloten, maar dat het huidige verkeersprobleem op drukke dagen op de Gevers Deynootweg en de Zwolsestraat niet wordt opgelost. Daarom is inmiddels besloten om het schetsontwerp niet voor het zomerreces voor te leggen aan het College van B&W en eerst de uitkomsten van aanvullend verkeerskundig onderzoek af te wachten.

5. Presentatie en toelichting op de stand van zaken van de (sloop)plannen voor Hommerson aan de Noordboulevard door Floris Peek, Bureau voor stedenbouw en architectuur Wim de Bruijn *(De presentatie is bij het verslag gevoegd)*

Dak van het Hommerson-gebouw

Bij de bewoners leeft de vraag, op welke wijze voorkomen wordt dat bezoekers van Scheveningen over het dak van de nieuwbouw gaan lopen en/of daar gaan verblijven. Van de zijde van het architectenbureau wordt toegelicht, dat het dak van het gebouw 1.20 meter lager ligt, dan het niveau van de daarboven gelegen weg (Zeekant). Het dak wordt afgeschermd door een hek, met daarlangs bosschages die het onmogelijk maken om over het hek te klimmen.

Oranjeflats



De bewoners van de Oranje flats vragen op welke wijze zij in de nieuwe situatie vanaf de woningen het strand kunnen bereiken en of zij vanuit de woningen nog zicht hebben op het strand. Het strand is bereikbaar via het verlengde van de korte Zeekant en via de noordzijde van het gebouw. Door het architectenbureau wordt uitgelegd, dat het dak van het gebouw schuin afloopt met als voordeel dat er vanuit de woningen zicht zal zijn op het strand. In een 3D model kan het effect van het schuine dak worden getest.

Bereikbaarheid strand/boulevard via de huidige trap vanaf Zeekant (mede met het oog op de veiligheid).

De bewoners zien graag dat op de plek van de huidige trap een toegang van de Zeekant tot de boulevard blijft gehandhaafd. Dit in verband met de bereikbaarheid van de boulevard en het strand voor mensen die slecht ter been zijn. Door de architect wordt uitgelegd, dat de nieuwe situatie voorziet in veiligheidsroutes via het dak. Deze kunnen bij calamiteiten worden gebruikt, maar dienen niet als verbindingspad van Zeekant naar boulevard. Gelet op de positie van de parkeergarage over de volledige lengte van het gebouw, ziet de architect geen mogelijkheden om een inpanning route van de Zeekant naar de boulevard te realiseren. Deze route zou de garage doorkruisen. Gevraagd wordt of de calamiteitsroute over het dak alleen voor bewoners van de Zeekant beschikbaar gesteld kan worden als snelle route van de Zeekant naar de boulevard? De architect geeft aan de mogelijkheden te onderzoeken en in overleg met de opdrachtgever te bekijken wat er mogelijk is.

Lcd-schermen

Vanuit de zaal wordt de vrees geuit dat er grote verlichtingsschermen het gebouw en de Noordboulevard zullen ontsieren.

De ambitie is, om in het vastgoed van Hommerson hoogwaardige horeca te gaan ontwikkelen (stijlvol dus geen gebruik van grote Lcd-schermen).

Tijdpad ontwikkeling vastgoed Hommerson, toegelicht door Brinkgroep

Op 14 augustus 2017 wordt aangevangen met de werkzaamheden (voorbereiding sloop bebouwing Strandweg). De omgevingsvergunning ter zake is verleend. De bebouwing langs Zeekant heeft mede de functie van grondkering voor Zeekant. Teneinde deze functie na de sloop van de bebouwing te behouden, zal –voorafgaand aan de sloop van de bebouwing – een nieuwe keerconstructie worden gebouwd. Alle horeca en winkels dienen op 1 oktober 2017 leeg opgeleverd te worden in verband met de sloop.

In januari 2018 wordt aangevangen met de bouw van de parkeergarage, met als streven dat deze het volgende strandseizoen (2019) in gebruik genomen kan worden.

Oplevering parkeergarage en ingebruikname

Door de bewoners wordt erop geattendeerd, dat de oplevering van de ongelijkvloerse kruising en daarmee de aansluiting op de zuidelijke ingang van de parkeergarage later is dan de oplevering van de parkeergarage in 2019. Daarbij doet de vraag zich voor, of de garage tot de oplevering van de zuidelijke entree leeg blijft staan.

Door de heer Greeve wordt uitgelegd, dat de parkeergarage na de oplevering in 2019 ontsloten wordt op het maaiveld aan de noordkant en dat het de bedoeling is dat de garage dan meteen in gebruik genomen kan worden. Bij de realisatie van de parkeergarage wordt de garage voorbereid op een toekomstige ondergrondse ontsluiting vanuit de zuidzijde.

Er wordt nog een analyse gemaakt van de financiële consequenties daarvan, alsmede de consequenties voor de rijtijden richting Scheveningen Bad (inclusief rijtijden richting de woningen).

Effect op het verkeer van de nieuwbouw van het vastgoed van Hommerson met de noordelijke entree

Hommerson heeft in het kader van de vergunningsaanvraag voor het te realiseren vastgoed bij de gemeente een rapport aangeleverd waarin het effect van de nieuwbouw van het vastgoed op het verkeer richting de noordelijke entree tot uitdrukking komt. Deze omgevingsvergunning aanvraag wordt momenteel nog beoordeeld door de gemeente.

Opgemerkt wordt, dat met de ongelijkvloerse kruising een ontsluiting voor de parkeergarage van Hommerson wordt gebouwd met financiële middelen van de gemeente c.q. de belastingbetaler, terwijl Hommerson een private ontwikkelaar is.



Veel bewoners hebben daartegen bezwaar en zouden bij voorkeur deze financiële middelen ingezet zien ter verbetering van de situatie rond en op het Zwarte Pad. Waarvan akte.

Toename van het verkeer in relatie tot de ontwikkeling van Hommerson

Door de bewoners wordt opgemerkt, dat de door Hommerson gepresenteerde plannen, inclusief het gebruik van de noordelijke ingang van de parkeergarage, worden gepresenteerd als een voldongen feit. Van inspraak van de bewoners daarbij, is geen sprake. Tevens doet de vraag zich voor of er rekening wordt gehouden met de belasting van het milieu (CO₂-uitstoot).

De gemeente geeft aan dat voor de realisatie van de plannen een aanvraag om omgevingsvergunning noodzakelijk is. In het kader van deze aanvraag dienen diverse onderzoeken te worden aangeleverd, onder andere ook met betrekking tot de milieueffecten van de beoogde ontwikkeling. De vergunningaanvraag wordt momenteel nog door de gemeente beoordeeld. In het kader van de omgevingsvergunningprocedure zal het concept besluit met betrekking tot het verlenen van de vergunning gedurende 6 weken ter visie worden gelegd en is het mogelijk om een zienswijze in te dienen. Eventueel is daarna de mogelijkheid voor het indienen van beroep.

Door de heer Bax (Hommerson) wordt in reactie op het bovenstaande uitgelegd, dat het ontwerp van het vastgoed van Hommerson een mooi ontwerp is, dat bijdraagt tot het verbeteren en verfraaien van Scheveningen-Bad en dat dit ontwerp op eerdere momenten meerdere malen met de bewoners, ondernemers en de stakeholders van Scheveningen Bad is gedeeld.

De ontwikkeling van de parkeergarage van Hommerson brengt als voordeel voor de bewoners met zich mee, dat het aantal parkeerplaatsen in Scheveningen-Bad aanzienlijk wordt uitgebreid. Een positief neveneffect is de verbetering van de doorstroming van het verkeer en minder CO₂-uitstoot omdat de bezoekers eerder bij de parkeergarage zijn. Voorts wordt de Zeekant in de nieuwe situatie van autoverkeer van bezoekers ontlast, omdat de weg langs Zeekant alleen door bestemmingsverkeer zal worden gebruikt.

6. Gelegenheid tot het stellen van vragen bij de verschillende panelen

De aanwezigen worden in de gelegenheid gesteld bij de verschillende panelen vragen te stellen aan de medewerkers van de gemeente, Movares en Hommerson.

7. Afronding en sluiting

De geïnventariseerde wensen en ideeën aangaande hetgeen tijdens deze bijeenkomst aan de orde is gesteld, worden verwerkt in een verslag dat aan de aanwezigen wordt toegestuurd.

De bijeenkomst wordt vervolgens met dank voor de inbreng afgerond en gesloten.
