

Verslag bijeenkomst 15 juli vergroenen Ver Huellweg

Algemeen

Bewoners constateren dat het niet zozeer gaat om het aantal vierkante meters groen dat kan worden gerealiseerd. Die liggen namelijk dicht bij elkaar als het gaat om de afweging van optie 2 zonder parkeren (in Noord) met optie 3. Het gaat er vooral om hoe de weg wordt gebruikt en ervaren. Dit is meegenomen in de afweging van de opties.

Ver Huellweg Noord

Optie 1: Afsluiten weg voor autoverkeer

De eerste optie is de weg afsluiten voor autoverkeer. In deze variant wordt voorgesteld een wandel- en een fietspad naast elkaar aan te leggen. Op deze manier kun je de weg namelijk nog wel toegankelijk houden voor bijvoorbeeld politie en brandweer of voor het opstellen van voertuigen tijdens evenementen. Met deze variant krijgen we het meeste groen terug. Wat vonden de bewoners van deze optie?

1. Voorkeur van de meeste bewoners gaat uit naar afsluiten van de weg voor autoverkeer. Met deze optie realiseer je de meeste 'landschappelijke' kwaliteit en een optimale beleving van de route.
2. Bewoners vinden het belangrijk dat er een apart fietspad komt om het fietsen en wandelen zo aantrekkelijk en veilig te maken. Fiets- en wandelpad zijn van elkaar gescheiden met een groene berm. Hierdoor wordt het wegprofiel minder 'stenig'.
3. Bewoners vinden dat het voetpad aan de waterkant moet liggen.
4. Voorwaarde voor het maken van een goed afgewogen keuze is dat de consequenties voor het verkeer in de omgeving goed in beeld gebracht worden (aanvullend onderzoek nodig) en acceptabel moeten zijn voor de gebruikers en omwonenden van de weg.
5. Voor een aantal bewoners is de Ver Huellweg een alternatieve route om 'thuis' te komen (bij filevorming op de doorgaande wegen).
6. Beleidsmedewerker Verkeer licht toe dat er weinig autoverkeer is op dit deel van de Ver Huellweg: ongeveer 900 tot 1500 voertuigen per etmaal. 2/3 daarvan rijdt richting Haringkade en 1/3 rijdt richt Teldersweg.
7. De korfbalvereniging vraagt aandacht voor de bereikbaarheid en voldoende mogelijkheden om te parkeren tijdens wedstrijden/toernooien/evenementen. De vereniging is gevestigd aan de overzijde van de Haringkade (heeft geen adres aan de Ver Huellweg). Dit kan volgens hen opgelost worden door de 'eigen' straat beter in te richten en/of een aantal parkeerplaatsen in de Ver Huellweg te leggen. De vereniging is er echter wel van overtuigd dat optie 1 de aantrekkelijkste optie is, geredeneerd vanuit de beleving van de route.
8. Er wordt aandacht gevraagd voor opstelruimte voor bijv. bussen bij grote evenementen zoals bij herdenking bij Indisch monument. De gemeente licht toe dat in die specifieke gevallen tijdelijke voorzieningen kunnen worden aangebracht om opstelruimte te creëren. Ook kan het pad in deze situaties tijdelijk worden afgesloten en worden ingezet als calamiteitenroute.

Optie 2: maak er een 1-richtingsweg van waarbij fietsers op de rijbaan rijden. Parkeren wordt minimaal

Bewoners kunnen dan vanaf de Teldersweg de Ver Huellweg nog inrijden (30 km/u). De fietser rijdt over de rijbaan. Er ligt een wandelpad langs de Waterpartij. Parkeren wordt beperkt tot een minimum van ca 10 plekken verspreid over een drietal locaties (begin, midden en eind van de weg). Wat vinden de mensen van deze optie?

1. Indien de Teldersweg niet wordt overkluisd, vinden veel bewoners deze optie een goede tweede keus.
2. Bewoners vinden het goed dat het bestaande fietspad (dat niet gebruikt wordt) plaats maakt voor groen.
3. Zie opmerking 4 onder optie 1.
4. Ook wordt aandacht gevraagd voor mogelijkheid om zendwagens van NOS te parkeren bij herdenking bij Indisch monument. Daar hoeven niet perse parkeerplekken voor gerealiseerd te worden. Er kunnen ook tijdelijk rijplaten geplaatst worden of de ondergrond van de grasmat kan verstevigd worden.

Optie 3: 2-richtingsverkeer voor de auto blijft, fiets rijdt over de rijbaan. Alle parkeerplekken worden opgeheven

2-Richtingsverkeer voor de auto blijft (wel 30 km/u). De fietser rijdt in over de rijbaan. Parkeren wordt opgeheven. De huidige weg wordt geoptimaliseerd met minimale ingrepen, daarmee wordt de beleving van de weg iets beter dan de huidige situatie maar niet zo goed als bij optie 1. Wat vinden de mensen van deze optie?

- Deze variant heeft de minste voorkeur. Want met deze optie behoud je eigenlijk de bestaande weg en voeg je te weinig kwaliteit toe. De bewoners willen het autoverkeer zoveel mogelijk terugdringen.
- Deze optie heeft de minste verkeerskundige consequenties voor de omgeving, maar ook de minste winst voor de beleving en vergroening van de weg.
- Het 'overloopparkeren' door bezoekers van Madurodam is ongewenst ('zij moeten gebruik maken van het parkeerdek bij Madurodam of van een parkeerplek in de parkeergarage bij het WorldForum').
- Er wordt gevraagd om de consequenties op de omgeving van het opheffen van parkeerplaatsen beter in beeld te brengen. De bewoners en de korfbalvereniging willen weten hoe de parkeerdruk in de omgeving kan worden opgelost (langs de Ver Huellweg is er parkeercapaciteit voor 63 auto's. Bij drukke dagen staan deze plekken (vrijwel) vol. Overdag, op rustige dagen, staan er doorgaans weinig auto's geparkeerd). De meningen over parkeren op de Ver Huellweg lopen uiteen ('er zijn genoeg plekken in de omgeving', 'er moet beter worden gehandhaafd', 'het is gratis dus aantrekkelijk', 'voer betaald parkeren in' en 'gebruikers moeten een andere vervoerswijze kiezen').

Ver Huellweg Zuid

Uit de inventarisatie van de wensen in de vorige stap van dit proces is duidelijk de voorkeur naar voren gekomen de weg tussen de Teldersweg en het Jonge Rijspad/de ingang van Thor de Bataaf af te sluiten voor autoverkeer en zo maximaal te vergroenen. Bij de stemming op internet heeft circa de helft van de mensen gestemd om ook dit deel van de weg open te houden, maar uit de commentaren is af te leiden dat het dan vooral gaat om het behoud van parkeergelegenheid, en niet zozeer om het behoud van een autoverbinding tussen de Teldersweg en de Aletta Jacobsweg. Het behoud van parkeergelegenheid is wel nog een belangrijk tweede gegeven voor het zuidelijk deel van de Ver Huellweg.

Voor alle hieronder genoemde opties geldt:

- Tussen de Teldersweg en het Jonge Rijspad wordt de huidige autoweg omgebouwd naar een vrijliggend tweerichtings fietspad. Het bestaande fietspad maakt plaats voor groen;
- Door het parkeren tussen de Aletta Jacobsweg en het Jonge Rijspad is er aan het einde van de weg (ongeveer bij de hoek van De Bataaf) een keervoorziening nodig.

Optie 1: Alleen bestemmingsverkeer en parkeren tot de ingang van tennispark De Bataaf, de rest voet- en fietspad.

De gehele Ver Huellweg Zuid wordt ingericht als een voet- fietsverbinding, waarbij aan de historische lijn Jonge Rijspad – Aletta Jacobsweg gerefereerd wordt en de auto te gast is. De fietser en wandelaar hebben de ruimte. Er wordt het meest vergroend.

Wat vinden de mensen van deze optie?

- Met deze optie 'vergroenen' we het meest en voegen we de meeste ruimtelijke kwaliteit toe.
- Het nieuwe profiel van het Jonge Rijspad (zoals bedacht in het project Scheveningse Bos) wordt doorgetrokken tot aan de Aletta Jacobsweg, waardoor dit historische pad weer zichtbaar wordt gemaakt. Dit draagt bij aan de ruimtelijke kwaliteit/beleving.
- In het gedeelte waar de auto te gast is, geldt langsparkeren aan één zijde van de weg. Het aantal parkeerplaatsen is hierdoor beperkt tot 20 (of ongeveer 40 als de parkeerstrook doorgetrokken wordt tot de hoek van De Bataaf). Dit is aanzienlijk minder dan in de huidige situatie waarbij 90 tot 100 voertuigen kunnen parkeren. Er is dan extra parkeren elders nodig, hiervoor moet een oplossing worden gezocht.

Optie 2: Weg langs De Bataaf wordt 1-richtingsverkeer, met aan weerszijden langsparkeren. Fietser over rijbaan.

In optie 2 blijft het langsparkeren aan beide zijden van de weg gehandhaafd, en daarmee ook het aantal parkeerplekken (ca. 60-70). De weg wordt heringericht als 30 km/h weg en fietsers gaan over de rijbaan.

Wat vinden de mensen van deze optie?

- Met twee keer langsparkeren kom je goed uit met de parkeernorm. De parkeerbehoefte voor De Bataaf wordt als belangrijker gezien dan het vergroenen van de weg.
- Nadeel daarvan is dat de fietser tussen geparkeerde auto's fietst en het een gewone straat inrichting krijgt of het gevoel geeft over een parkeerplaats te rijden. Je wilt hier ook het parkgevoel hebben.

Optie 3: Weg blijft 2-richtingsverkeer, laatste deel weg wordt afgesloten en vergroend. Er komt een vrijliggend fietspad.

Deze optie gaat uit van haaks parkeren aan één kant. Ook in deze optie is ruimte voor circa 60-70 parkeerplekken. De fietser krijgt een apart fietspad aan de boskant (ivm de veiligheid)

- Een vrijliggend fietspad is qua beleving en kwaliteit van de route gunstig. Het Jonge Rijspad kan dan doorgetrokken worden en je hoeft niet over een 'parkeerplaats' te fietsen.
- Dit kan echter ten koste gaan van het huidige groen (bos) en dat moet goed worden onderzocht. Als er teveel groen voor 'opgeofferd' moet worden, moeten de alternatieven opnieuw bekeken worden.
- Het aantal parkeerplaatsen komt nagenoeg overeen met twee langspaarkeerstroken, dus voor het parkeren alleen hoeft je dit niet te doen.

Algemene punten die aan de orde zijn gekomen

Vergroening

- De oppervlakte vergroening, zoals aangegeven op de tekeningen, is de hoeveelheid extra groen dat ontstaat door (huidige) verharding om te zetten in groen.
- Voor de gebruiker van de weg is het aantal m² vergroening niet belangrijk, maar wel de beleving van de weg/route en daarmee de manier waarop het aansluit op het groen. Voor de gemeente is dit ook belangrijk, maar wordt tevens vanuit de 'vergroeningsopgave' gekeken naar het aantal m² extra groen.
- Er kunnen niet overal zomaar bomen worden aangeplant, dit is afhankelijk van hoeveel extra groen er ontstaat en factoren zoals kabels en leidingen onder de grond. Het gaat met name om kruiden / struweel ten behoeve van een meer geleidelijke overgang van gras naar bos. In de verdere uitwerking naar Schetsontwerp wordt rekening gehouden met de suggesties / behoeften van de bewoners.

Bereikbaarheid

- Het zuidelijk deel van de Ver Huellweg maakt geen onderdeel uit van de 'hoofdonsluitingsstructuur'. Ook is het geen verbinding voor hulpdiensten of openbaar vervoer. In voorkomende gevallen van grote drukte op de Wittebrugrotonde en terugslag tot aan de Teldersweg kan het zijn dat de verbinding handig is als alternatieve route tussen de Teldersweg en de Archipelbuurt. Maar doorgaans worden er geen redenen gezien om de aansluiting bij de Teldersweg voor autoverkeer te handhaven. In geval van calamiteiten of evenementen kunnen handgrepen worden toegepast. Rijden over het fietspad, rijplaten, etc.
- De illegale oversteek over de Teldersweg is voor voetgangers zeer gevaarlijk omdat snelheden niet goed zijn in te schatten.

Inrichting wegen

- Bij een fietsstraat, zoals voor optie 1 wordt geopperd, is het nodig dat het aantal fietsers hoger is dan het aantal auto's. Anders voelt de automobilist niet dat de fietser de baas is. Het aantal fietsers is nu nog laag, maar dat kan het gevolg zijn van dat het nog een minder aantrekkelijke route is.

- Een rood fietspad zou landschappelijk gezien jammer zijn. Uitwerking van de materialisering en kleur van de wegen, fiets- en wandelpaden volgt later, waarbij wordt gepleit om aan te sluiten bij materiaal keuzes voor Scheveningse Bosjes.
- Voor de fietspaden worden de standaard normen gehanteerd.
- Het pad achter de pareerplaatsen langs is een uitstapstrook.
- Bij de verder uitwerking moet nagedacht worden over hoe de fietsknoop ter hoogte van de aansluiting met het Jonge Rijspad goed is in te passen. Wat is nu en wordt straks de doorgaande route? Dit is afhankelijk van de gekozen optie.
- Voorkomen moet worden dat men fout kan parkeren in bermen. Zodoende moet ook rekening worden gehouden hoe de keerlus wordt ingepast.
- Geopperd wordt 'optie 4'; een combinatie van optie 3 (aan de kant van de Aletta Jacobsweg) en opties 1 en 2 (aan de kant van de Teldersweg). Die zijn goed aan elkaar te plakken.

Parkeren

- Auto's staan soms maandenlang op het gratis parkeren deel.
- De Parade en andere evenementen zorgen op het zuidelijk deel van de Ver Huellweg niet voor veel parkeerbehoefte. Dit zal meer zijn op het noordelijk deel.
- Het parkeren faciliteren op de locatie van de huidige boomopslag aan de Aletta Jacobsweg is geen optie. Die locatie is ook benoemd als vergroeningslocatie. Bovendien zouden bezoekers van de tennisvereniging dan verder moeten lopen.

Overkluizing van de Teldersweg (Dodo)

- Diverse bewoners spraken de wens uit om de Ver Huellweg Noord en Zuid beter met elkaar te verbinden. Als je de auto in Ver Huellweg Noord eruit haalt ontstaat er een prachtige, recreatieve fietsroute die Scheveningen met de stad verbindt.
- Op dit moment wordt een haalbaarheidsstudie gedaan naar een 'DODO' constructie ([LINK](#)) waarbij de Teldersweg op twee plekken een overkluizing krijgt. Geconstateerd wordt dat bij de aanleg van een verdiepte ligging van de Teldersweg de aansluiting van de Ver Huellweg op de Teldersweg sowieso komt te vervallen en dat het dan vanzelfsprekend is dat er geen autoverkeer meer rijdt op de Ver Huellweg (De Bataaf blijft dan bereikbaar via de Aletta Jacobsweg).
- Zolang nog geen sprake is van een overkluizing van de Teldersweg, geven de bewoners aan geen directe noodzaak te zien om de auto op de Ver Huellweg te weren.
- Aangezien het overkluizen van de Teldersweg nog geen uitgemaakte zaak is en we de Ver Huellweg eerder willen aanpakken, kan het op dit moment niet meegenomen worden in de planvorming van de Ver Huellweg.