

Nota van beantwoording

Voorontwerp
INTHR lijn 16Z
Kerkplein tot Waldeck Pyrmontkade
(t.h.v. Obrechtstraat)



Dienst Stedelijke Ontwikkeling, Afdeling Mobiliteit
mei 2021

1. Inleiding

1.1. *Toelichting over het inspraaktraject*

Het tot stand komen van het voorlopig ontwerp is gepaard gegaan met een uitgebreid participatieproces. Hoe dit proces is verlopen, wordt nader uiteengezet in hoofdstuk 2.1.

Het formele inspraakproces heeft geduurd van 15 februari tot en met 29 maart 2021. Voor de startdatum zijn circa 10.000 bewoners per brief op de hoogte gesteld en uitgenodigd om deel te nemen aan een digitale bewonersavond over de inspraakprocedure. Op 25 februari 2021 heeft de gemeente een digitale bewonersavond georganiseerd waarbij het voorontwerp is gepresenteerd van de maatregelen die de gemeente voornemens is te nemen in het kader van het toe- en doorgankelijk maken van het tramspoor en de haltes langs het traject van lijn 16. Specifiek het traject vanaf het Kerkplein via de Torenstraat, Vondelstraat, Zoutmanstraat, Laan van Meerdervoort naar de Waldeck Pyrmontkade/Koningin Emmakade, ter hoogte van de Obrechtstraat.

Deze inloopavond was bedoeld om in het kader van de inspraakprocedure de betrokkenen te informeren en de gelegenheid te geven op het ontwerp te reageren.

Het ontwerp en de bijbehorende tekeningen zijn op deze avond gepresenteerd en er waren medewerkers van de gemeente aanwezig om het ontwerp toe te lichten en vragen te beantwoorden.

Betrokkenen, zowel bewoners als ondernemers, zijn er tijdens deze avond op gewezen dat zienswijzen schriftelijk, per e-mail, ingediend kunnen worden. Tijdens de avond zijn er ook via een chatfunctie vragen gesteld en deze zijn in de uitzending beantwoord. De uitzending is terug te zien via de gemeentelijke website. In totaal hebben hier 76 personen aan deelgenomen en zijn er ruim 127 informatieve vragen gesteld. De antwoorden op de informatieve vragen zijn ruim voor het verstrijken van de inspraakperiode gedeeld met de deelnemers en de stakeholders (inclusief achterban) in de beide klankbordgroepen.

Er zijn 65 zienswijzen binnengekomen tijdens de inspraakperiode.

In deze nota van beantwoording zijn alle zienswijzen (vragen, opmerkingen en andere reacties) en het antwoord daarop van de gemeente opgenomen.



1.2. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze Nota van Beantwoording wordt ingegaan op de in zienswijzen veel gestelde vragen en opmerkingen.

Hoofdstuk 3 vermeldt de wijzigingen die naar aanleiding van de inspraakprocedure zijn doorgevoerd in het voorlopig ontwerp.

Hoofdstuk 4 vermeldt de ingediende zienswijzen en de beantwoording daarop.

De vragen en opmerkingen zoals deze zijn ingediend door inwoners of bedrijven zijn één op één overgenomen en alleen geanonimiseerd.

2. Veel gestelde vragen en opmerkingen

Tijdens de digitale bewonersavond en in de schriftelijk ontvangen reacties zijn over diverse thema's min of meer dezelfde vragen gesteld. In dit deel van de Nota van Beantwoording zijn enkele algemene passages opgenomen waarin op deze veel gestelde vragen dan wel opmerkingen wordt ingegaan. Waar relevant wordt hiernaar in de beantwoording per indiener van de reactie naar verwezen.

Er zijn 7 thema's onderscheiden die vaker zijn genoemd. Dit zijn:

- 2.1 Algemeen
- 2.2 Voorlopig ontwerp Torenstraat / Bilderdijkstraat.
- 2.3 Voorlopig ontwerp Vondelstraat
- 2.4 Voorlopig ontwerp Zoutmanstraat
- 2.5 Voorlopig ontwerp Laan van Meerdervoort
- 2.6 Voorlopig ontwerp Waldeck Pyrmontkade
- 2.7 Trillingen en geluid

2.1. Algemeen

2.1.1. Participatie en inspraak

Het tot stand komen van het voorlopig ontwerp is gepaard gegaan met een uitgebreid participatieproces. Het concept voorlopig ontwerp is daarna ook onderworpen aan een formele inspraakprocedure. Zie voor een beschrijving van het verloop van het formele inspraaktraject hoofdstuk 1.1

Voor de complexe inpassing van de lagevloertram in de Zoutmanstraat is in mei 2019 een denktank gevraagd advies hierover te geven. De Denktank is samengesteld uit vertegenwoordigers van de diverse belangen die gemoeid zijn met de voorgenomen herinrichting. Het gaat om generieke belangenbehartigers (zoals namens openbaarvervoer reizigers, namens mensen met een fysieke beperking en namens de fietsers) en vertegenwoordigers van gebied specifieke belangen (zoals de ondernemersvereniging BIZ en de Bewonersorganisatie Zeeheldenkwartier De Groene Eland). De gemeente heeft de Denktank ondersteund met uiteenlopende deskundigheid, reken- en tekenwerk en onderzoeken. De Denktanksessies zijn voorbereid en uitgevoerd onder leiding van een externe voorzitter die ook heeft gezorgd voor de verslaglegging en voor het opstellen van het eindrapport met het Denktankadvies. In het totstandkomingsproces van het denktankadvies zijn er een drietal buurtbijeenkomsten georganiseerd door de Groene Eland en de BIZ Zeeheldenkwartier.

De denktank heeft op 13 januari 2020 een advies uitgebracht aan het college. Het college heeft het meerderheidsstandpunt van het advies overgenomen met o.a. het voorstel van verplaatsing van de halte van Speijkstraat naar de Laan van Meerdervoort en heeft een voorkeur uitgesproken voor het instellen van een autoluw gedeelte van de Zoutmanstraat mits dit niet leidt onacceptabele overlast in de omgeving (zie commissiebrief RIS 305027 d.d. 31 maart 2020). Het college standpunt met betrekking tot de Zoutmanstraat is meegenomen in de voorbereiding van het voorliggende integrale voorontwerp.

In het proces om te komen tot het voorliggende voorontwerp zijn vervolgens twee klankbordgroepen ingesteld om de belangrijke stakeholders in het gebied te betrekken, informeren en consulteren (reflectie en reactie) over de uitwerking van gekozen oplossingsrichtingen naar een Voorlopig Ontwerp (VO). De klankbordgroep Torenstraat /Torenplein met vertegenwoordigers uit de BIZ Hofkwartier/Kortenbos en de bewonersorganisaties van Kortenbos en het Hofkwartier aangevuld met de fietsersbond, Rover, OVHA en Voorall (agenda lid) is driemaal bijeengekomen tussen april en oktober. De klankbordgroep Zeeheldenkwartier (voor het tracé vanaf de Waldeck Pyrmontkade tot aan de Veenkade), samengesteld overeenkomstig de denktank Zoutmanstraat is in totaal 4 maal bijeengekomen in de periode april- oktober 2020.

Vraag:

Er zijn vragen gesteld over de mate vertrouwelijkheid (geheimhoudingsplicht) binnen de klankbordgroepen.

Antwoord:

De leden van de klankbordgroep moeten kunnen overleggen met hun achterban, ook inhoudelijk. Daarom is hen niet om strikte geheimhouding gevraagd. Zij moeten kunnen toetsen hoe principeoplossingen vallen binnen de groep die zij vertegenwoordigen. Wel wordt leden van klankbordgroepen doorgaans gevraagd discreet met de stukken/informatie om te gaan en terughoudend te zijn met het verspreiden van bijvoorbeeld concept ontwerptekeningen. Dit omdat het gedurende het ontwerpproces altijd gaat om conceptstukken die aan voortschrijdend inzicht onderhevig zijn. Het is onwenselijk dat achterhaalde ideeën nog wijdverspreid rondwaren. De gemeente is hier zelf ook terughoudend in. Hier is altijd in goed overleg naar tevredenheid van alle partijen in de klankbordgroepen invulling aan gegeven tijdens het voorbereidingsproces van het voorontwerp.

Vraag:

Het gehele tramtraject, vanaf het Kerkplein tot en met het eindpunt aan de Doornstraat, is binnen de gemeente opgesplitst in twee verschillende projecten; 16S en 16Z. Er is opgemerkt dat deze splitsing als verwarrend is ervaren en dat er bepaalde belanghebbenden op deze manier niet hebben kunnen participeren. Vraag is of dit in het vervolgtraject kan worden voorkomen?

Antwoord:

Vanwege de samenhangende problematiek is gekozen voor de toegepaste indeling van lijn 16 in lijn 16 Z en lijn 16 S; aan het eind van de planvorming is duidelijk geworden dat de bestaande halte op de laan van Meerdervoort niet kon worden omgebouwd naar een rolstoeltoegankelijke halte en verplaatst moest om de hoek naar Waldeck Pyrmontkade in de richting van de Obrechtstraat in Duinoord. De bewoners van Duinoord in de directe omgeving van de halte zijn per brief uitgenodigd geweest om kennis te nemen van het schetsontwerp van lijn 16 Z in de online bewonersbijeenkomst in juli 2020 en zijn ook uitgenodigd voor de online bewonersbijeenkomst van afgelopen februari in het kader van de inspraak voorontwerp lijn 16 Z. Na besluitvorming door de raad over het voorontwerp van lijn 16 Z en lijn 16 s zal de verdere uitwerking van het ontwerp en de uitvoering van lijn 16 S en Z geïntegreerd worden; daarbij zal de bewonersorganisatie Duinoord worden betrokken.

Op 16 juli 2020 is het integrale (schets) ontwerp gepresenteerd in een digitale onlinebijeenkomst aan de omgeving. In totaal hebben hier 84 personen aan deelgenomen en zijn er ruim 250 vragen gesteld. De antwoorden op de vragen zijn gedeeld met de deelnemers en de stakeholders (inclusief achterban) in de beide klankbordgroepen.



Op 25 februari 2021 is, in het kader van de inspraakperiode, het integrale (schets) ontwerp nogmaals gepresenteerd in een digitale onlinebijeenkomst aan de omgeving. In totaal hebben hier 76 personen aan deelgenomen en zijn er ruim 127 vragen gesteld. De antwoorden op de vragen zijn voor het verstrijken van de inspraakperiode gedeeld met de deelnemers en de stakeholders (inclusief achterban) in de beide klankbordgroepen.

Voor beide bijeenkomsten zijn van tevoren circa 11.000 bewoners uit het gebied rondom lijn 16 Z per brief uitgenodigd.

2.1.2. Bomen algemeen

Vraag:

Langs het traject van 16Z staat een aantal belangrijke bomen. Vooral in de Vondelstraat, de Laan van Meerdervoort en aan de Waldeck Pyrmontkade voorziet het ontwerp in aanpassingen aan de bomenstructuur. Belanghebbenden hebben hun zorg geuit over de nut en noodzaak van het kappen van de bomen in de Vondelstraat en nabij de nieuwe Halte op de Waldeck Pyrmontkade. Ook over de voorgestelde beplanting van het voetgangersgebied van het Prins Hendrikplein zijn een aantal zienswijzen ingediend.

Antwoord:

In het voorontwerp van is daar waar mogelijk in relatie tot de werkzaamheden voor de inpassing van de lagevloer trams gekeken naar het duurzaam vergroenen van het tracé. Hiertoe is ook een zogenaamde Boomeffectanalyse (BEA) verricht.

De omvang van het Torenplein, de monumentale bomen en het gebruik van het plein blijven gehandhaafd. Door inrichting en het plaatsen van een boom op het plein aan de overzijde bij de Geest wordt het plein één ruimte tussen de bestaande pleinwand en de Torengarage. In de brede berm van circa 3 meter aan de Kortenboszijde van de Torenstraat is voldoende ruimte voor groen en extra bomen (9 stuks), naast ruimte voor (fiets)parkeren en een laad- en losvoorziening. Door de bomenrij wordt het lineaire karakter van de Torenstraat ondersteund en het asymmetrische profiel benadrukt. De doorgetrokken bomenrij in de Bilderdijkstraat (5 extra bomen tussen Vondelstraat en Veenkade) vergroot de samenhang en rust in het totale profiel.

De bestaande rij van 34 Lindes in de Vondelstraat kan vanwege de werkzaamheden aan het riool en de huisaansluitingen niet gehandhaafd worden. Hiervoor komen 26 nieuwe bomen terug. De nieuwe bomen worden op een grotere afstand van de gevels geplaatst in een 2,5 m brede robuuste groenstrook met ruimte voor bloeiende planten en biodiversiteit. Dit levert 250 m² extra groen op in de groenstroken. De ruimte die vrijkomt door het vervallen van een opstelstrook nabij het kruispunt Vondelstraat/Elandstraat en het korte erftoegangsstraatje wordt bij de driehoekige pleinruimte getrokken. Op het pleintje worden, waar mogelijk, bomen toegevoegd. Door het verplaatsen van de afvalcontainers komt er ruimte voor de woningen vrij die benut wordt voor deels verhoogde plantvakken. Deze vakken maken de ruimte groener, geven samenhang aan het pleintje en vergroten de verblijfskwaliteit. Op de randen van de verhoogde plantvakken kan gezeten



worden. Door de 5 bomen in plantvakken te zetten neemt de kwaliteit van groeiplaatsomstandigheden toe. De vakken worden beplant met bloeiende heesters en vaste planten. De berm tussen fietspad en rijbaan in de Elandstraat, ten noordwesten van het pleintje, wordt vergroend en er worden twee bomen aan het profiel toegevoegd. Deze staan in de rij van de bestaande bomen in de Elandstraat en geven continuïteit aan het profiel.

In de 1,5 m voorzieningenstrook van de Zoutmanstraat worden op regelmatige afstanden groenvakken gemaakt in de Zoutmanstraat; de ruimte op het trottoir ontbreekt om hier levensvatbare bomen te planten; het betreft hier 23 groenvakken van 7 m bij 1,5 m met een totaal oppervlak van circa 240 m². De overgang naar de voetgangersvriendelijke winkelstraat (vanaf de Piet Heinstraat) wordt extra gemarkeerd door twee groenvakken aan weerszijden van de Zoutmanstraat.

De bestaande 16 Moseiken op het Prins Hendrikplein behouden hun plek en worden aangevuld met 21 bomen van verschillende soorten en afmetingen. De entrees worden hierdoor gemarkeerd en vanuit de aanliggende straten, Zoutmanstraat en Prins Hendrikstraat, geeft het plein een groenere indruk. Tussen de trambaan en de haag staat een hekwerk ter voorkoming van met name overstekende kinderen. De bestaande taxushaag kan vervangen worden door een groene haag van bloeiende en besdragende heesters, geschikt voor vogels en insecten maar ook om te plukken. De Magnolia's blijven op de huidige plaats staan. Voorgesteld wordt om op de plek van de bestaande rozenperken gras aan te brengen en meer gebruiksmogelijkheden te geven. Het centrale verharde deel van het plein blijft ongewijzigd.

In de laan van Meerdervoort wordt de ruimte die aan de noordoostzijde (oneven zijde) van het profiel vrijkomt doordat de bestaande halte Waldeck Pyrmontkade is opgeheven gebruikt om het oorspronkelijke profiel te herstellen. Dat betekent dat er een symmetrisch profiel ontstaat waarin de bomenstructuur wordt doorgezet tot het kruispunt met de Waldeck Pyrmontkade/ Koningin Emmakade. Er is ruimte voor zes nieuwe bomen, voor de bestaande bomen aan de zuidzijde worden de groeiplaatsomstandigheden verbeterd. De groene en open wigvormige middenberm van de Waldeck Pyrmontkade/ Koningin Emmakade blijft vrij van verharding en meubilair voor de tram. De bestaande heestergroep in de middenberm blijft staan. Het gras wordt ingezaaid met een robuust bloemenmengsel wat kleur geeft en bijdraagt aan de biodiversiteit. De sporen blijven in een grasbaan liggen. Bij het behoud van het bestaande parkeerplaatsen op de Waldeck Pyrmontkade komen de bestaande bomen (Kastanjes) in het gedrang. Vanwege matige levensverwachting is ervoor gekozen alle acht bomen te vervangen door een gelijkwaardige soort en grootte.

De entree van de beide delen van de Obrechtstraat wordt gemarkeerd door aan beide zijden van de rijweg een boom te plaatsen. Aan de noordoostzijde betekent dit dat de twee bestaande bomen, met een beperkte levensverwachting, vervangen worden door nieuwe bomen. Aan de overzijde worden twee nieuwe bomen bijgeplaatst.

Bomenbalans	Bestaand	Te kappen	Te planten	Nieuw	Verschil
Waldeck Pyrmontkade (Laan van Meerdervoort-Obrechtstraat)	10	-10	12	12	+2
Laan van Meerdervoort (Waldeck Pyrmontkade-Carnegielaan)	60	-10	21	71	+11
Zoutmanstraat	0	0	0	0	0
Prins Hendrikplein	17	-1	21	37	+20
Vondelstraat (incl. pleintje bij Elandstraat)	46	-34	31	43	-3
Torenstraat/Bilderdijkstraat (Bilderdijkstraat-Geest)	10	0	14	24	+14
Torenstraat Geest-Kerkplein)	2	0	1	3	+1
Totaal	145	-55	100	190	+45

2.1.3. Halteverdeling, tracé en trams

Vraag:

Het voorlopig ontwerp voorziet in een gewijzigde halteverdeling ten opzichte van de huidige situatie. Een aantal haltes wordt verplaatst. Er is een aantal zienswijzen binnengekomen over het nut en noodzaak van de aanpassingen en waarom er geen andere verdeling van de haltes mogelijk is ?

Antwoord:

In den Haag is een mobiliteitstransitie noodzakelijk om de stad leefbaar en bereikbaar te houden. In de toekomst zal er steeds meer van de tram gebruikt moeten worden gemaakt. De Corona crisis heeft geen effect op deze ontwikkeling op de middellange termijn.



Het inzetten van lagevloer trams in de Haagse regio is een gezamenlijk besluit geweest van de gemeente, MRDH en HTM. De raad heeft al ingestemd met het vervangen van de huidige GTLtrams door lagevloertrams om het openbaar vervoer gereed te maken voor de toekomst. Er is geen reden voor de gemeente om dit besluit te herzien.

Op lijn 16 zullen lagevloer trams ingezet worden die nu al beschikbaar zijn, er is dus geen afhankelijk van de aanschaf van nog meer nieuwe lagevloertram en de aanbesteding die daarvoor wordt gevoerd; de planning is dat de beschikbare lagevloertrams in 2023 gaan rijden op lijn 16.

De nieuwe halteverdeling in het voorontwerp van lijn 16 Z is in onze ogen evenwichtig en bedient de doelgroepen in de wijken die gebruikt willen maken van het OV afdoende. Als gevolg van het geschikt maken van het tracé van lijn 16 Z voor de lagevloertram en voor alle reizigers (rolstoeltoegankelijke haltes) heeft er een noodzakelijke verschuiving plaats moeten vinden van een aantal bestaande haltes. De halte Waldeck Pyrmontkade kan niet rolstoeltoegankelijk ingepast worden en is om die reden verplaatst om de hoek richting Obrechtstraat zo dicht mogelijk bij de oude halte; de halte van Speijkstraat is ook niet rolstoeltoegankelijk in te passen in de Zoutmanstraat en is om de hoek verplaatst naar de Laan van Meerdervoort zo dicht mogelijk bij de Zoutmanstraat; de halte Elandstraat is rolstoeltoegankelijk gemaakt en gehandhaafd op zijn huidige positie en bevindt zich centraal tussen de twee delen het Zeeheldenkwartier en op nog acceptabele afstand van de nieuwe halte op de laan van Meerdervoort. Deze beide haltes liggen op de kop van de Zoutmanstraat (winkelstraat) in het Zeeheldenkwartier.

Verplaatsing van de halte Noordwal uit de Bilderdijkstraat is wel degelijk noodzakelijk. Er is geen ruimte om een rolstoeltoegankelijke halte te maken op de huidige locatie in de Bilderdijkstraat. Een rolstoeltoegankelijke halte is minimaal 41,5 m lang en 2,1 m breed. Aanleg hiervan betekent dat de Veenkade wordt geblokkeerd. Er is een goed alternatief op circa 150 m afstand in de Torenstraat waar een rolstoeltoegankelijke halte beter kan worden ingepast. Het bijkomend voordeel van deze halteverschuiving is dat de verdeling van de haltes van lijn 16 tussen de halte Elandstraat en halte Gravenstraat optimaler wordt en ook de slingers in het spoor uit de Bilderdijkstraat/Torenstraat gehaald kunnen worden, zodat de tram met minder overlast voor de omgeving erdoor heen kan rijden en stedenbouwkundig wel degelijk hier een fraaier beeld oplevert.

In de klankbordgroep Zeeheldenkwartier is aangegeven dat de HTM op basis van instapgegevens kan aantonen dat de impact van deze halteverschuiving naar de Torenstraat klein is voor de reizigers van het Zeeheldenkwartier (bijvoorbeeld circa 10% van de reizigers komt uit westelijke richting). In combinatie met de halte Elandstraat is er voor de bewoners van het Zeeheldenkwartier altijd een halte ruim binnen 500 m afstand beschikbaar (haltes Elandstraat en Torenstraat) die bovendien rolstoeltoegankelijk is. Voor de reizigers uit Kortenbos en Centrum, die nu al de meerderheid vormen van de huidige gebruikers van de huidige halte, is de halteverschuiving gunstig.

Per saldo is verschuiving van de halte Noordwal richting Torenplein een duidelijke verbetering voor het openbaar vervoer. HTM, MRDH, bewonersorganisatie Hofkwartier, Rover en OVHA zijn voorstander. Het ontwerp van het tracé vanaf het Kerkplein tot en met het Buitenhof is al



vastgesteld in een eerder genomen raadsbesluit; een deel is reeds uitgevoerd. Het wijzigen van de halteconfiguratie met haltes op dit deel ligt dan ook niet voor de hand en wordt ook niet in beschouwing genomen.

De halte Van Speijkstraat kan niet gehandhaafd blijven in de Zoutmanstraat vanwege de breedte van de Zoutmanstraat. Hierdoor is geen toegankelijke halte te maken in combinatie met een veilige fietsoplossing. Wel is er behoefte aan een halte zo dicht mogelijk bij het hart van het Zeeheldenkwartier. Hierdoor is een halte op de Laan van Meerdervoort ingepast die mogelijk is door een slimme inrichting van het met verkeerslichten geregelde kruispunt.

De halte Obrechtstraat is bedoeld als vervanging van de huidige halte op de Laan van Meerdervoort. Op de Laan van Meerdervoort is het niet mogelijk gebleken een toegankelijke halte in te passen. Doordat op de kruising Laan van Meerdervoort - Waldeck Pyrmontkade met meer richtingen rekening gehouden moet worden en de verschillende routes van de tram. Een halte voor de kruising richting Statenkwartier zou hier grote gevolgen hebben voor de doorstroming op de hele kruising.

2.1.4. Uitvoering

Vraag:

Belanghebbenden gaan uiteindelijk worden geconfronteerd met ingrijpende werkzaamheden in hun directe omgeving. Er is daarom een aantal maal gevraagd naar de geplande uitvoeringstermijn en de daarbij behorende afsluitingen en omleidingen voor het verkeer.

Antwoord:

De uitvoering staat nu gepland vanaf het tweede kwartaal van 2022 tot en met het derde kwartaal van 2022. Tijdens grote delen van de werkzaamheden is het niet mogelijk dat tram 16 op het bestaande traject blijft rijden. De uitvoering wordt daarom gefaseerd uitgevoerd waarbij er voor het verkeer en het openbaar vervoer omleidingsroutes worden ingesteld.

Voorkomen van hinder tijdens de uitvoering is een belangrijk aspect. De gemeente stelt daarom voor elk werk een BVC-plan op waarin de werkvakken en omleidingen alsmede de communicatie hierover worden uiteengezet. De aannemer heeft zich aan dit plan te conformeren. Verder zal in de aanbesteding gunning van de opdracht plaatsvinden op EMVI (economisch meest voordelige inschrijving). Een belangrijk kwalitatief EMVI criteria dat daarbij o.a. wordt gehanteerd heeft betrekking op het minimaliseren van hinder waarbij de aannemer wordt uitgedaagd zijn meerwaarde te laten zien. Dit weegt dus mee in de gunning aan de aannemer met de meest economische inschrijving.

2.1.4.1. Trillingen en geluid tijdens de uitvoering

Vraag:

Er zijn veel zienswijzen binnen gekomen waarbij wordt aangegeven dat men zich zorgen maakt over trillingsschade aan de panden als gevolg van de lagevloertram en schade als gevolg van de werkzaamheden en of er geen uitgebreide nulmetingen moeten plaatsvinden en metingen tijdens de uitvoering en na de ingebruikname van het spoor door de lagevloertram ?

Antwoord:

Er zijn verzoeken van bewoners binnengekomen om nulopnamen uit te voeren op panden zodat onverhoopt optredende schade in de gebruiksfase van de lagevloertram naderhand kan worden aangetoond. De op basis van uitgevoerde metingen verrichte trillingsonderzoeken laten zien dat de kans op trillingsschade door de lagevloertram zeer klein is en ruim binnen de gestelde normen ligt. De gemeente draagt er zorg voor dat het eindresultaat voldoet aan alle geldende richtlijnen en normen. Daarvoor hebben wij uitgebreide onderzoeken gedaan vooraf. Als bewoners menen toch schade te ondervinden door de nieuwe trams kunnen ze deze schade melden bij de gemeente.

Onze huidige werkwijze is dat we voorzieningen treffen voor tijdens de uitvoeringswerkzaamheden. Tijdens de uitvoering monitoren we (afhankelijk van type werk grondwater, zetting en trillingen) en eventuele schade kan gemeld worden bij de omgevingsmanager. Soms voeren we voor aanvang van de werkzaamheden een nulmeting uit. Dit doen we alleen bij een kwetsbare omgeving en risicovolle werkzaamheden. Voor de werkzaamheden in het kader van lijn 16 Z betekent dit dat we daar waar het riool wordt vervangen in de nabijheid van panden een nulopname van de buitenzijde van panden zullen verrichten om eventuele schade ten gevolge van deze diepere graafwerkzaamheden te kunnen vaststellen. Dit geldt alleen voor de panden in de Vondelstraat. De overige werkzaamheden die verricht worden voor de herinrichting van lijn 16 Z betreffen geen risicovolle (oppervlakkige) werkzaamheden.

2.2. Voorlopig ontwerp Torenstraat / Bilderdijkstraat

2.2.1. 30 of 50 kilometer per uur

Vraag:

Vanuit verschillende hek is aangegeven dat het project de mogelijkheid zou bieden om een betere verbinding van de wijk Kortenbos met het centrum te realiseren. De invoering van een 30 kilometer per uur regime zou daarbij kunnen helpen en zou tevens de uitstoot de luchtkwaliteit verminderen

Antwoord:

De gemeente Den Haag hanteert het principe dat bij 50 km/u wegen fietsers worden gescheiden van het autoverkeer en waar dat niet kan dat de snelheid wordt verlaagd naar 30 km/u. In het geval van de Torenstraat is er ruimte om fietsers en autoverkeer van elkaar te scheiden en tegelijkertijd is de optie om te mengen problematisch doordat de hoeveelheid autoverkeer hier veel te hoog is om een optimaal veilige situatie te creëren. Om de hoeveelheid autoverkeer in de Torenstraat fors te verlagen is een aanpassing nodig in de circulatie van het autoverkeer, bijvoorbeeld door een straat af te sluiten of links -en rechtsaf verboden in te stellen. Dergelijke maatregelen vragen veel afstemming met bewoners en ondernemers, alsmede met de nood -en hulpdiensten en zouden afwijken van het recent vastgestelde voorstel voor de plannen voor Kwaliteitsverbetering Centrum Noord. De gekozen inrichting voor de Torenstraat is een verbetering voor de verkeersveiligheid ten opzichte van de huidige situatie maar biedt ook een goede doorstroming voor het openbaar vervoer. De nieuwe inrichting staat overigens een eventuele wijziging van verkeersregime naar 30 km/u in de toekomst niet in de weg.

2.2.2. Halteverdeling

Vraag:

Over de nieuwe indeling van de Torenstraat (middenhalte) zouden door de gemeente in het verleden zelfs toezeggingen zijn gedaan, Waarom is een middenhalte nu niet meer mogelijk ?

Antwoord:

Verplaatsing van de halte Noordwal uit de Bilderdijkstraat is noodzakelijk. Er is geen ruimte om een rolstoeltoegankelijke halte te maken op de huidige locatie in de Bilderdijkstraat. Een rolstoeltoegankelijke halte is minimaal 4,5 m lang en 2,1 m breed. Aanleg hiervan betekent dat de Veenkade wordt geblokkeerd. Er is een goed alternatief op circa 150 m afstand in de Torenstraat waar een rolstoeltoegankelijke halte beter kan worden ingepast. Het bijkomend voordeel van deze halteverschuiving is dat de verdeling van de haltes van lijn 16 tussen de halte

Elandstraat en halte Gravenstraat optimaler wordt en ook de slingers in het spoor uit de Bilderdijkstraat/Torenstraat gehaald kunnen worden, zodat de tram met minder overlast voor de omgeving er door heen kan rijden en stedenbouwkundig wel degelijk hier een fraaier beeld oplevert. De halte Noordwal wordt vervangen door 2 zijperrons in de Torenstraat, één ter hoogte van de Snoekstraat op de huidige laad- en losplek (richting centrum) en een zijperron 50m verder op het Torenplein (richting Statenkwartier). In de klankbordgroep Torenstraat en in de digitale informatiebijeenkomsten met betrekking tot lijn 16 Z is meerdere malen toegelicht dat een midden-perron niet past in de Torenstraat/Torenplein. Een voldoende verkeersveilig ontwerp met een midden-perron zou hier leiden tot een ongewenste verkleining van het Torenplein en het kappen van monumentale bomen op het Torenplein omdat er ruimte moet worden gecreëerd voor veilige fietsvoorzieningen.

2.2.3. Laden en lossen

Vraag : Er is een aantal zienswijzen binnengekomen over de mogelijkheid voor alternatieven voor laden- en lossen in de nieuwe situatie.

Antwoord:

Er is voor de gemeente geen aanvaardbaar alternatief voor de halte op de Torenstraat met de beide zijperrons waarbij en de fietsveiligheid is gewaarborgd met fietspaden en er geen afbreuk wordt gedaan aan omvang van het huidige Torenplein inclusief het behoud van de monumentale bomen. Daarmee ligt de locatie van het zijperron bij de Snoeckstraat vast en gaat dit ten koste van de huidige laad en losplek. De huidige laad en losplek is belangrijk voor de bevoorrading van de ondernemers in dit deel van de Torenstraat en moet gecompenseerd worden in de buurt. De in het ontwerp voorziene laad en losplek voor het voormalige Rockpalace is hier het meest geschikt voor; deze kan gebruikt worden voor een nieuwe gebruiker van het voormalige Rockpalace pand. Vooropgesteld: de laad- en losvoorziening is niet expliciet bedoeld van de gebruiker van het pand "Rockpalace", maar heeft een functie voor de panden in de omgeving van Torenstraat 148, daar is nu namelijk een laad en los voorziening opgenomen die komt te vervallen door de noodzakelijke inpassing van de tramhalte. Een laad- en losvoorziening nabij de ingang van het Agnietenpad is geen alternatief ter compensatie omdat deze laad en losplek te ver weg ligt voor de doelgroep.

In het ontwerp wordt niet specifiek voor één pand een laad- en losvoorziening voorzien, het is namelijk niet mogelijk om voor elke bestemming de meest optimale laad- en voorziening in te passen. Wat betreft de in het voorontwerp opgenomen locatie van de laad- en los voorziening geeft deze geen problemen ten aanzien van verkeersveiligheid. De lengte van de voorziening is dusdanig dat een trekker met oplegger-combinatie hier veilig in en uit kan parkeren. Verkeer komend vanuit de Geest heeft voldoende zicht op verkeer van rechts wanneer een vrachtwagen in de laad- en losvoorziening staat. Dit is gecontroleerd en als veilig beoordeeld.

Naar aanleiding van het verzoek van de BIZ wordt als extra compensatie voor het verlies van de huidige laad- en losplek een extra laad en losplek gecreëerd aan de andere zijde van de Snoeckstraat in de Torenstraat; deze laad- en losplek is buiten de venstertijden beschikbaar voor kort parkeren; deze laad- en losplek komt in de plaats van in het voorontwerp voorziene 2 extra bomen.

2.2.4. Voetgangersoversteekplaatsen

Vraag:

waarom komt de zebra in de Bilderdijkstraat die nu naar de halte Noordwal loopt te vervallen ?

Antwoord:

Er zijn in dit deel van de Torenstraat voldoende veilige oversteekplaatsen; de in de zienswijze aangehaalde zebra loopt nu naar de Halte Noordwal op de Bilderdijkstraat die komt te vervallen. De zebra aan de andere zijde is gehandhaafd omdat deze op een logische plek ligt aan de centrumzijde; 2 zebra's op een zo korte afstand in de nabijheid van de nieuwe halte op de Torenstraat is niet nodig en komt bovendien de doorstroming voor de tram niet ten goede. Op grond hiervan heeft de gemeente besloten 1 zebra te laten vervallen.

2.3. Voorlopig ontwerp Vondelstraat

Vraag:

Er zijn een aantal zienswijzen binnen gekomen over nut en noodzaak van de herinrichting van de Vondelstraat, van het kappen van de bestaande linden en over de veiligheid van de nieuwe parkeervoorzieningen

Antwoord:

2.3.1. Veiligheid en verkeersdruk

Het grote nadeel van de huidige situatie is dat het wegprofiel erg breed is wat leidt tot te snel rijden en illegaal gebruik van de trambaan. Hier zijn bij de gemeente veel klachten over binnen gekomen. In de nieuwe situatie zal auto en tramverkeer op de Vondelstraat gebruik maken van dezelfde rijbaan. Waardoor ruimte ontstaat voor vrij liggende fietspaden en groenstrook. Het combineren van auto- en tramverkeer op een rijbaan maakt het niet mogelijk om aanvullende snelheidsremmende maatregelen toe te passen zoals drempels.

In het nieuwe ontwerp wordt de rijbaan 7 m breed verdeeld in twee rijstroken van 3,5 m. Dit voldoet aan de door de gemeente gehanteerde maatvoering voor een trambaan inclusief autoverkeer en route voor de Nood- en Hulpdiensten.

De parkeervakken worden 2.00 m breed wat ook voldoet aan huidige maximum-normen van de gemeente. De gemeente ziet geen aanleiding om te verwachten dat inparkeren tot problemen leidt met deze breedtes, gelet op ervaringen in andere straten. De huidige situatie is voor



automobilisten flexibeler, inparkeren gaat mogelijk wat eenvoudiger doordat gebruik kan worden gemaakt van de fietsstrook, dubbel parkeren (niet toegestaan) kan zonder de tram te hinderen.

Fietsers zitten ingeklemd tussen autoverkeer en geparkeerde auto's en de oversteeklengte voor voetgangers is erg groot. Er is daarom gekozen om de ruimte voor het snelle verkeer fors te verkleinen en meer ruimte te maken voor langzaam verkeer. Ook is de afweging gemaakt om de hoeveelheid verhard oppervlak te verkleinen om hitte stress tegen te gaan ten faveure van meer groen en water opvang. In het ontwerp zitten uiteindelijk iets minder parkeerplekken (12 op het rechte stuk Vondelstraat en in totaal 18 inclusief de beide pleintjes); het merendeel van de parkeerplaatsen dat verdwijnt ligt ter hoogte van de Bilderdijkstraat waar ruimte gemaakt moet worden voor het inpassen van de lagevloertram en de vrij liggende fietspaden.

Voor bezorgdiensten is er overdag in de Vondelstraat en de zijstraten ruimte om te parkeren omdat er dan minder auto's staan geparkeerd. Dubbel parkeren is niet toegestaan maar gebeurt in de huidige situatie wel. Wellicht omdat het weinig consequenties heeft voor tram- en autoverkeer, in de toekomstige situatie is het niet waarschijnlijk dat dit zal plaatsvinden. Verhuishagens kunnen indien nodig ter plaatse van de koppen van de zijstraten tijdelijk opstellen op het trottoir en kunnen ontheffing aanvragen voor het gebruik van het ruime trottoir meer voor de woningen.

2.3.2. Fietsparkeren

Verspreid over de Vondelstraat ter hoogte van de zijstraten komt de ruimte terug voor fietsparkeren in het verlengde van de groenstrook, zodat de trottoirbreedte vrij blijft. Daarbij komen de 62 zogenoemde "fietsnietjes" terug. Wat inhoudt dat minimaal 124 fietsen vastgemaakt kunnen worden.

2.3.3. Voortuintjes

De ruimte voor de voortuintjes blijft gehandhaafd in de nieuwe situatie. Vanuit de gemeente worden dit soort initiatieven erg positief beoordeeld en hier zal dan ook tijdens de uitvoering van het werk rekening worden gehouden. Zodat deze voortuintjes van 300 mm breed blijven bestaan. We hebben het wel over werkzaamheden waarbij er van gevel tot gevel wordt heringericht en waarbij ook het riool (incl. huisaansluitingen) gaat worden vervangen. Het kan dus zijn dat de tuintjes tijdelijk zullen moeten worden verwijderd.

2.3.4. Groenstrook

De groenstrook in de Vondelstraat is in het ontwerp onderbroken. Er zijn veel zienswijzen binnengekomen van bewoners die willen dat er meer doorsteken in de groenstrook komen om makkelijker van de langspaarkeerplaatsen naar de woningen te komen. In de groenstrook zullen extra doorsteken gemaakt worden zodat de loopafstand van de parkeerplaats naar het trottoir wordt verkleind. Voor mensen met een handicap kan een gehandicaptenparkeerplaats worden aangevraagd nabij de woning, dit kan ook in de zijstraat.

2.3.5. Bomen

De bomen (Lindes) in de Vondelstraat zijn van de eerste grootte en hebben een volwassen leeftijd bereikt en staan in de 'oortjes' tussen de langspaarkeerplaatsen. De kronen hebben een geringe afstand tot de gevel en zijn aan de straatzijde sterker ontwikkeld. Tussen de bomen staan de bovenleidingmasten verspreid aan weerszijden van het profiel. De lindes zijn weliswaar gezond maar hebben slechte groeiomstandigheden en zijn zeer kwetsbaar voor beschadiging door graafwerkzaamheden (wortels). In de huidige situatie ervaren de bewoners overlast door het 'druipen' van de Lindes wat een plakkerige en zwarte substantie op auto's en verharding geeft.

Besloten is tot een toekomstbestendige herinrichting van de Vondelstraat in combinatie met de noodzakelijke vervanging van het riool. Na een integrale afweging is voor een vergelijkbaar profiel gekozen als in de Torenstraat. Hierdoor ontstaat er ruimtelijke continuïteit en daarmee een veiliger en voor de gebruikers overzichtelijke indeling. De tram- en rijbaan wordt gecombineerd en er worden vrij liggende fietspaden ingepast. De trottoirs kunnen grotendeels worden gehandhaafd en vrijgemaakt van obstakels (o.a. fietsnietjes).

34 bestaande Lindes kunnen helaas niet gehandhaafd blijven vanwege de werkzaamheden aan het naastgelegen riool, inclusief huisaansluitingen. Het is onmogelijk deze noodzakelijke werkzaamheden te verrichten en deze bomen te behouden.

Er is een boomeffectanalyse (BEA) opgesteld. De in de BEA genoemde maatregelen zijn echter niet haalbaar in combinatie met de uit te voeren (alternatieve) rioolwerkzaamheden. Als alternatief voor het 1 op 1 vervangen van het riool, om de bomen te kunnen behouden, geeft de BEA rapportage de mogelijkheden van re-linen of dichtschiimen en een nieuwe locatie aan. In beide gevallen mag niet gegraven worden binnen 1 m uit het hart van de boom aan de rijbaanzijde, binnen 1,5 m uit het hart van de boom aan de huizenzijde én binnen 5 m uit het hart van de boom in de lijn van de huidige bomen. Rond iedere boom mogen binnen een vlak van 10 x 2,5 m dus geen graaf werkzaamheden plaatsvinden. Bij re-linen zouden alle huis- en kolkaansluitingen nog steeds op het huidige riool gemaakt moeten worden. Het huidige riool ligt ruim binnen deze vlakken, waardoor de aansluitingen niet gemaakt kunnen worden in combinatie met het behoud van de bomen. Als wordt gekozen voor dichtschiimen en verleggen moeten de huisaansluitingen nog steeds door de groeiplaatsen van de bomen worden aangebracht. Omdat huisaansluitingen vanuit de woning in een lijn moeten worden aangesloten en er minimale bochten en zeker geen knikken mogen worden aangebracht in verband met risico op verstoppingen en herstelwerkzaamheden in de beheerfase. Voor het herstellen (vernieuwen) van de huisaansluitingen moeten deze hiervoor door de aangegeven vakken worden gelegd. Dat kan niet in combinatie met behoud van de bomen. De optie om de huisaansluitingen binnen deze vakken sleufloos aan te leggen (persen of boren) is niet realistisch gezien de hoeveelheid aanwezige wortels en kabels en leidingen onder het trottoir.

Naast het feit dat de bestaande Lindes het noodzakelijke werk aan de riolering niet goed mogelijk maken, zou handhaving van de bomen betekenen dat de dringend gewenste verbetering van de verkeerveiligheid in de Vondelstraat wordt gefrustreerd: het ontbreekt dan aan ruimte om een fietspad aan te leggen. Het nieuwe fietspad zou tenminste 1,5 m uit de bomen aan de huizenzijde moet komen of op tenminste 1 m uit

het hart van de boom aan de rijbaanzijde. Daarbij mag de nieuwe bandenlijn niet dichterbij de bomen komen dan de huidige. Beiden zijn geen optie. Het vrij liggende fietspad moet minimaal 2,40 m breed worden. Bij een fietspad aan de gevelzijde zou onvoldoende ruimte overblijven voor een goed toegankelijk en veilig trottoir. Bij een fietspad aan de rijbaanzijde moeten alle parkeerplaatsen opgeheven worden.

Ter compensatie van de kap van de Lindes worden 26 nieuwe bomen op een grotere afstand van de gevels geplaatst in een 2,5 m brede robuuste groenstrook met ruimte voor bloeiende planten en biodiversiteit. Dit levert 250 m² extra groen op in de groenstroken. Er ontstaan voor de bomen goede en toekomstbestendige groeiomstandigheden in een profiel met ruimte voor fietser en voetganger. Er komen zo veel mogelijk bomen terug; er staan alleen geen bomen bij de aansluiting op de zijstraten waar vanuit verkeerveiligheid voldoende opstelruimte en overzicht moet worden gecreëerd. Daardoor is het aantal bomen minder dan in de huidige situatie maar wordt er wel een duurzame toekomstbestendige bomenstructuur gemaakt. De boomsoort die gekozen wordt heeft geen last van de bladluis. Er worden jongvolwassen bomen toegepast met een stamomtrek van 20 tot 25 cm zodat binnen 5 tot 10 jaar de bomenstructuur goed zichtbaar staat. Door in de groenstrook te kiezen voor een dichte plantafstand zal de bodem snel bedekt zijn. Het uitlaten van honden en weggooien van zwerfafval is niet te voorkomen maar wordt ontmoedigd en valt minder op tussen volgroeide planten.

2.4. Kruispunt Vondelstraat / Elandstraat / Zoutmanstraat , Vondelplein

Vraag:

Er zijn een aantal zienswijzen geuit over het ontbreken van een stedenbouwkundig integraal plein ontwerp van het kruispunt Elandstraat/Vondelstraat en of er geen mogelijk is om hiervoor de halte Elandstraat meer richting de Vondelstraat te verplaatsen ?

Antwoord:

We begrijpen de wens om een mooier Vondelplein (kruispunt) vergelijkbaar met het Elandplein te maken. Echter het “Vondelplein” is een complexe kruising door de aanwezigheid van de tram maar ook de schuine ligging van de Vondelstraat. Het ontwerp voorziet in meer ruimte voor de fietser en voetganger en een inpassing van een rolstoeltoegankelijke tramhalte, dit gaat ten koste aan de ruimte voor de auto. Het nog verder vergroten van de pleinfunctie is alleen mogelijk als meer autorichtingen worden geblokkeerd, dit is niet gewenst omdat dit zal leiden tot problemen op andere locaties. De genoemde kruising herontwerpen was geen eenvoudige opgave, maar het voorliggende ontwerp is volgens de gemeente een grote stap in het verbeteren van de positie van de fietsers, voetgangers en gebruikers van de tram in het bijzonder. De huidige situatie van de kruising is geënt op het zo goed mogelijk faciliteren van de automobilist. Wat resulteert in een niet-toegankelijke tramhalte en plekken waar fietsers en voetgangers onbeschermd zijn van het autoverkeer. Een aantal ontwerpuitgangspunten hebben geleid tot het ontwerp dat nu voorligt. Dit zijn onder andere: het koppelen van de rolstoeltoegankelijke halte en de toegang daartoe met de door verkeerslichten geregelde kruising, het behoud van de linksaf-beweging op de kruising voor autoverkeer tussen de Elandstraat-Vondelstraat (zoals opgenomen in Kwaliteitsverbetering Centrum Noord), voorzien in veilige fietsvoorzieningen gescheiden van het autoverkeer, looproutes



naar de tramhalte met rustpunten tussen rijbaan en tramspoor, en het hebben van een goede doorstroming van de tram maar ook het overige verkeer. Door de realisatie van een autoluw gebied in de Zoutmanstraat is er alleen nog sprake van een beperkte mate van uitrijdend autoverkeer (inrijden mag niet meer) richting de Elandstraat. Hierdoor kon het ontwerp worden versimpeld veiliger en overzichtelijker gemaakt worden, zo verdwijnen zowel op de Elandstraat als Vondelstraat een rijstrook. Deze ruimte komt ten goede aan de fietsers en voetgangers. De modelstudie van Sweco laat zien dat autoverkeer zich concentreert op 50 km/u wegen en dat toenames in woonstraten beperkt zijn. De gemeente zal een uitvoerige voor- en nameting doen zodat indien er toch knelpunten ontstaan er aanvullende maatregelen kunnen worden genomen. Alle rijrichtingen voor autoverkeer op de kruising behouden voor het autoverkeer betekent per saldo minder ruimte voor de overige verkeersdeelnemers. De situatie blijft dan zoals deze is en dat acht de gemeente ongewenst.

De gemeente ziet het verschuiven van de halte verder de Vondelstraat als problematisch en tegelijkertijd ziet ze de mogelijke ruimtewinst op de kruising als zeer beperkt. De verschuiving van de halte Elandstraat meer in de Vondelstraat richting Bilderdijkstraat heeft een aantal consequenties: het profiel van de Vondelstraat is hier smaller dan bij de kruising met de Elandstraat. Dit betekent dat het fietspad, het trottoir smaller worden en ruimte voor parkeren en groenstrook verdwijnen ter plaatse van de halte. Tegelijkertijd komt de halte op een grotere loopafstand te liggen van de kruising Elandstraat en Zoutmanstraat terwijl dit juist een knoop is in het netwerk voor de voetgangers. Hier zijn de winkels en voorzieningen gelegen. De ruimtewinst door een verschuiving is beperkt. Uitgangspunt is dat bij deze kruising de tram immers een vrije baan houdt, de doorstroming voor de tram wordt anders problematisch. Dit betekent dat de winst zit in het feit dat er tussen rijbaan van het autoverkeer en de tram minder ruimte nodig is dan de breedte van de tramhaltes. Om voetgangers toch in etappes over te laten steken zijn er ter plaatse van de kruising toch veilige eilandjes nodig. De winst bedraagt dan aan beide zijde ongeveer 90 cm. De ruimte zou dan ten goede kunnen komen aan het trottoir maar levert geen extra functionaliteit of mogelijkheden tot een andere landschappelijke inrichting van de kruising. De gemeente acht de nadelen van het verschuiven veel groter dan de voordelen.

Het maken van een verkeersplein, zijnde een kruising zonder verkeerslichten waar de tram wel doorgang krijgt middels een verkeerslicht, is in een begin stadium van het project onderzocht. Een dergelijke oplossing was alleen niet mogelijk, omdat dit alleen veilig is als alle linksafslagen zouden komen te vervallen inclusief de verbinding Elandstraat(west)-Vondelstraat die door de gemeente maar ook vanuit Kwaliteitsverbetering Centrum Noord gewenst is. In de zienswijze over de kruising wordt kritisch gekeken naar het vervallen van de verschillende rijrichtingen voor het autoverkeer, maar om een veilig verkeersplein in te richten zijn nog meer beperkingen nodig aan het autoverkeer dan waar het huidige plan in voorziet. De gemeente is van mening dat het voorliggende ontwerp een afgewogen balans is tussen ruimte voor voetgangers, fietsers, inpassing tram en autoverkeer waarbij de verblijfskwaliteit is verbeterd binnen de ruimte die er is. Meer van het een gaat ten koste van het ander.

2.5. Voorlopig ontwerp Zoutmanstraat

2.5.1. Autoluw maken Zoutmanstraat centrumzijde

Vraag:

Er zijn veel vragen ontvangen over nut en noodzaak van het autoluw maken van de centrumzijde van de Zoutmanstraat en. Bepaalde belanghebbenden vragen zich bovendien af of zij wel voldoende zijn gehoord. Ook over de effecten van de maatregel voor sommige wijkstraten en of er wel rekening is gehouden met de plannen van de Kwaliteitsverbetering Centrum Noord, zijn vragen binnengekomen.

Antwoord:

Het autoluwe gebied ziet de gemeente als middel om de hoeveelheid autoverkeer op de gehele straat en het Prins Hendrikplein terug te brengen die passend is bij een 30 km/u zone. Met het autoluwe deel wordt een gebied gecreëerd waar fietsers zich comfortabeler kan bewegen en voetgangers eenvoudig kunnen oversteken zonder doorgaand autoverkeer, ook biedt de keuze voor het autoluwe gebied de mogelijkheid om de kruising met de Elandstraat-Vondelstraat zo in te richten dat er meer veilige ruimte ontstaat voor voetgangers en fietsers en de doorstroming voor alle weggebruikers inclusief de tram sterk verbetert. Het autoluwe gebied versterkt de verbinding tussen Piet Heinstraat en Prins Hendrikstraat als aangesloten winkelgebied, de huidige Zoutmanstraat is daarin nu minder aantrekkelijk. Voor de gemeente en ook fietsersbond is het evident dat veel minder autoverkeer in de Zoutmanstraat tussen Laan van Meerdervoort en Prins Hendrikplein waar fietsers tussen het trottoir en tramrails fietsen een positieve bijdrage levert aan de (fiets)verkeersveiligheid in deze straat. Doordat de rijbaan breder wordt door de komst van de lagevloer tram en door de noodzakelijke ruimte die gemaakt is voor de fietser, zou een straat zonder een autoluw gebied nog meer uitnodigen tot sneller rijden door automobilisten. Met het autoluwe gebied wordt doorgaand verkeer geweerd waardoor alleen beperkt bestemmingsverkeer overblijft dat doorgaans beter op de hoogte is van de maximumsnelheid en zijn rijgedrag hierop eerder zal aanpassen.

2.5.2. Verkeerscirculatie

Vraag:

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen met zorgen van bewoners of door het autoluw maken van een deel van de Zoutmanstraat er mogelijke overlast van sluipverkeer in o.a. de Prins Hendrikstraat, de Van Heemskerckstraat, de 2^e Riemerstraat, de Piet Heinstraat plaatsvindt?

Antwoord:

Om de effecten van het autoluwe gebied op de omliggende straten inzichtelijk te maken, is er door een onafhankelijk bureau, Sweco, een modelstudie uitgevoerd.

Uit de modelstudie van Sweco blijkt niet dat de Piet Heinstraat een doorgaande route wordt ten gevolge van het afsluiten van de Zoutmanstraat. Wel is in veel zienswijzen gewezen op de ervaren problemen met autoverkeer van en naar de coffeeshops. Er is door verschillende bewoners/ondernemers voorgesteld de Witte Withstraat om te draaien. Verkeer rijdt dan dus in via het Elandplein en verlaat de Witte de Withstraat via de Zoutmanstraat. De gemeente ziet ook de voordelen van deze aanpassingen, met name omdat de Piet Heinstraat daardoor rustiger wordt. Het plan zal daarom daarop worden aangepast.

Uit de verkeersmodelstudie van Sweco blijkt ook niet duidelijk dat het in de 2e Riemerstraat heel veel drukker wordt. Dit wordt verklaard doordat verkeer in de huidige situatie met bestemming omgeving Heemskerckstraat en Prins Hendrikplein niet alleen via de Mauritskade-Elandstraat komt aanrijden, maar ook vanuit andere richtingen. Sweco heeft onderzocht of het instellen van 1-richtingsverkeer hier een oplossing kan bieden, indien er een drukke route door de woonstraten ontstaat. De gemeente gaat voor start van de werkzaamheden verkeerstellingen uitvoeren in de verschillende woonstraten, een jaar na uitvoering wordt een nieuwe telling gehouden. Op deze wijze is goed te bepalen hoe de nieuwe situatie zich verhoudt tot de verkeersmodellen en of er aanpassingen nodig zijn aan de rijrichtingen om mogelijke overlast te verminderen. Hiervoor worden ook in de 2e Riemerstraat metingen verricht. Het aanpassen van de rijrichting in de 2e Riemerstraat wordt nu niet overwogen en is geen onderdeel van de plannen.

Wat betreft het opheffen van het rechtsaf-gebod van de Zoutmanstraat naar de Elandstraat ziet de gemeente dit niet als een goed voorstel. Dit betekent dat de kruising complexer wordt en de wachttijd voor de verkeersgebruikers toeneemt. De kans dat verkeer de kruising gaat ontwijken en door woonstraten rijden wordt hiermee groter en dat is ongewenst. De suggestie om bestemmingsverkeer voor de laad en losvoorziening wel vanaf de kruising te laten inrijden wordt niet overgenomen. De kans is aanzienlijk dat ander gemotoriseerd verkeer ook deze route gaat nemen wanneer er vrachtwagens of ander bestemmingsverkeer inrijden, dit geeft gevaarlijke situaties met het overige verkeer zoals fietsers en voetgangers die geen inrijdend autoverkeer verwachten. Voor vrachtverkeer is een route vanaf de Laan van Meerdervoort naar de Zoutmanstraat eenvoudiger. Wat betreft de 2e Riemerstraat wordt nu niet besloten om hier een aanpassing te doen in de rijrichting. Eerst wordt het effect van de maatregelen door middel van tellingen in beeld gebracht waarna kan worden bepaald of aanpassingen gewenst zijn. De verkeersstroommetingen na de herinrichting zullen over tenminste 7 dagen worden gehouden dus ook in de avond en nacht.

2.5.3. Kwaliteitsverbetering Centrum Noord (KVCN)

Vraag:

Zijn de effecten van de maatregelen van de Kwaliteitsverbetering Centrum Noord (KVCN) wel meegenomen in de modelstudie naar de verkeerscirculatie?

Antwoord:

Tijdens het maken van de modelstudie van Sweco was niet bekend welke maatregelen in het kader van KVCN zouden worden opgenomen en ook niet wanneer deze worden uitgevoerd. Daarbij volgt voor elke aparte maatregel uit het pakket nog aparte besluitvorming. Het linksaf verbod

voor de Pieterstraat-Torenstraat is wel meegenomen in de Sweco studie, dit om als worst case situatie te kunnen zien hoe het nieuwe ontwerp van de kruising Vondelstraat-Elandstraat functioneert. Het grootste effect in de omgeving van het Zeeheldenkwartier zijn de maatregelen in de Zoutmanstraat zelf, niet die in het kader van KVCN. Dit komt omdat de maatregelen in het kader van KVCN gericht zijn op het verkeer op de assen parallel aan de strandwallen niet haaks daarop zoals de Zoutmanstraat. In KVCN zijn overigens de maatregelen in de Zoutmanstraat uit het voorontwerp wel meegenomen en uitgangspunt voor de toekomstige maatregelen in het kader van KVCN.

2.5.4. Overlast door laden en lossen in het autoluwe deel van de Zoutmanstraat

Vraag:

Veel zienswijzen zijn binnengekomen met de vraag of het instellen van een laad en losvoorziening in het autoluwe deel van de Zoutmanstraat niet leidt tot overlast van vrachtwagens in de Prins Hendrikstraat ?

Antwoord:

De logische aanrijroute voor de genoemde laad en losplekken is vanaf de Laan van Meerdervoort de Zoutmanstraat in en niet via de Prins Hendrikstraat (30 km/u met drempels).

Vrachtwagenchauffeurs met bestemming van de laad- en losvoorzieningen in de Zoutmanstraat centrumzijde maar ook het Prins Hendrikplein kunnen eenvoudiger de aanrijroute via de beide zijden van de Laan van Meerdervoort naar de Zoutmanstraat kiezen die meer voor de hand ligt dan de route via de Prins Hendrikstraat. Dit betreft routes zonder 30 km/u drempels die ook breder en voor bestelverkeer aantrekkelijker zijn om te gebruiken. De toename van vrachtverkeer in de Prins Hendrikstraat wordt daarom niet als groot ingeschat. Wat betreft de geschatte problematiek in de Prins Hendrikstraat gaat de gemeente onderzoeken of het toevoegen van een laad en losvoorziening in de Prins Hendrikstraat zinvol is. Het uitzonderen van vrachtverkeer vanaf de Elandstraat richting de zoutmanstraat is verkeersonveilig voor andere verkeersdeelnemers. Verkeer kan namelijk pas heel laat inschatten of een vrachtwagen wel of niet gebruikt maakt van de Zoutmanstraat, terwijl het overige autoverkeer dit niet doet. De kans is groot dat het leidt tot illegaal gebruik van de Zoutmanstraat door overig autoverkeer en tegelijkertijd is er een kans op conflicten tussen vrachtverkeer en fietsers/voetgangers. Het oversteken van het autoluwe deel van de Zoutmanstraat door een vrachtwagen om in de laad en losvoorziening te komen vanaf het Prins Hendrikplein wordt minder risicovol geacht als het aanrijden via de Piet Heinstraat dan wel via de genoemde uitzondering voor vrachtverkeer vanaf de Elandstraat. In het autoluwe deel rijden geen auto's meer, er ontstaat een overzichtelijke situatie waar genoeg tijd is voor vrachtverkeer om langzaam de laad en losplek te benaderen.

Er zal cameratoezicht plaatsvinden; alleen ondernemers uit het autoluwe deel van de Zoutmanstraat die, voor de bevoorrading, leveranciers willen laten laden- en lossen op de laad- en losplek in het autoluwe deel, zullen ontheffing voor deze vrachtwagens moeten aanvragen op kenteken. De selecte groep bewoners die gebruikt maakt van de stallingsgarage in het autoluwe deel krijgen ook ontheffing om de garage via

de Piet Heinstraat te bereiken. Oneigenlijk gebruik zal worden door camera's worden geregistreerd en beboet. Het bestemmingsvrachtverkeer zal alleen gebruik kunnen maken van de daarvoor ingerichte laad en losvoorziening, dit zal niet leiden tot schade of afbreuk aan de inrichting. De aanrijroute voor bestemmingsvrachtverkeer vanaf het Prins Hendrikplein is in overleg met de politie en de wegbeheerder afgestemd en is logisch; vrachtverkeer met ontheffing kan komend vanaf de Zoutmanstraat vanaf het Prins Hendrikplein het autoluwe deel inrijden naar de laad en losplek en daarvandaan zijn rit in dezelfde richting te vervolgen naar de Elandstraat; omdat de zoutmanstraat is afgesloten is het rustig en ontstaan er geen veiligheidsissues ; er is ook een alternatieve route beschouwd via de Piet Heinstraat maar die leidt tot onnodig veel overlast in deze smalle straat en in de wijkstraten er naartoe; aanrijden vanaf de Elandstraat is onlogisch en onveilig en derhalve geen optie.

2.5.5. Laden en lossen Zoutmanstraat algemeen

Vraag:

Er zijn een aantal zienswijzen binnen gekomen die het aantal laad en losvoorzieningen niet toereikend vindt voor de ondernemers in de Zoutmanstraat en de Laan van Meerdervoort en verzoeken of er geen parkeerplaatsen in de Zoutmanstraat kunnen blijven

Antwoord:

Het is een gegeven, zie ook het advies van de denktank hierover, dat voor het inpassen van de lagevloertram en het verbeteren van de fietsveiligheid de parkeerplaatsen in de Zoutmanstraat komen te vervallen (parkeren op het Prins Hendrikplein blijft mogelijk). Hiermee vervalt dus ook het gebruik in de praktijk om op deze (betaalde) parkeerplaatsen te laden en lossen. In het ontwerp wordt daar waar mogelijk maximaal ruimte gecreëerd voor laden en lossen voor de winkelstraat: er komt een centrale grote laad en losplek op het Prins Hendrikplein (naast betaald parkeren met winkelregeling), de huidige laad- en losplek in het autoluwe deel van de zoutmanstraat blijft beschikbaar voor de bevoorrading van de specifieke ondernemers in dit deel van de Zoutmanstraat, verder wordt er op om de hoek van de Zoutmanstraat een nieuwe laad en losvoorziening gerealiseerd voor de bevoorrading van de winkels/horeca in de Zoutmanstraat zeezijde en op de kop van de Laan van Meerdervoort. De locaties zijn afgestemd met vertegenwoordigers van de BIZ in de klankbordgroep. Wij achten de laad- en losvoorzieningen toereikend.

2.5.6. Inrichting Prins Hendrikplein

Vraag:

Er zijn veel zienswijzen binnengekomen met het verzoek om het voetgangersdeel van het Prins Hendrikplein (binnen de hekken) niet te wijzigen en de 4x 2 toegangspaden naar dit binnenplein te handhaven

Antwoord:

Het plein behoudt het formele en monumentale karakter, dat is een kwaliteit die onlosmakelijk verbonden is met de bebouwing en de stedenbouwkundige opzet van het Zeeheldenkwartier. In het voorliggende ontwerp wordt het centrale voetgangersgebied intact gelaten: de bestrating blijft liggen maar ook de schildpadden en de fontein worden niet gewijzigd. Ook de huidige functies blijven behouden, het verharde midden houdt het huidige oppervlak en bijhorende gebruiksmogelijkheden. Hetgeen met het ontwerp verandert is de toegang tot het voetgangersplein en een verbetering van de groenstructuur. Aanpassing van de toegang tot het voetgangersplein is mogelijk omdat de inrichting van de rijbaan op het Prins Hendrikplein verandert door de overgang van een 50 naar 30 km/h regime. De rijbaan wordt smaller en er komen plateau's ter plaatse van de oversteken. De oversteken worden korter en hoeven niet noodzakelijk in het verlengde van de trottoirs te liggen. Het oversteken kan zonder hoogteverschil tussen trottoir en plein plaatsvinden. Het gezamenlijk gebruik van het plein met terrassen blijft ook na de herinrichting een punt van aandacht. Duidelijke afspraken met de eigenaren zijn hiervoor nodig (vastgelegd in vergunningen), naast handhaving van deze afspraken. Het in de plantoelichting benoemde rommelige karakter van het Prins Hendrikplein heeft vooral betrekking op de randen, de stoepen langs de gevels waar her en der fietsen staan geparkeerd, veel borden/palen staan en verschillende verhardingsmaterialen/kleuren (asfalt, klinkers en tegels) gebruikt worden. Door één type verharding (gebakken klinkers conform de Prins Hendrikstraat) te kiezen borden zoveel mogelijk te combineren op één paal/mast en specifieke ruimte voor fietsparkeren te maken doen we een poging een rustiger straatbeeld te krijgen.

Bij de herinrichting van het Prins Hendrikplein wordt de snelheid van de auto's omlaag gebracht van 50 naar 30 km/u. Dat betekent een wezenlijk ander ontwerpuitgangspunt dan dat destijds is gehanteerd bij het vormgeven van het huidige plein. Het wordt nu een veiliger plein omdat bij het 30 km/h-regime een aantal snelheidsremmende maatregelen horen. Eén daarvan is het versmallen van de rijbaan met bijna 1m, en het uitvoeren van de verharding in klinkers. Daarnaast komen er ter hoogte van iedere zijstraat drempels dan wel een verhoogd plateau. De smallere rijbaan, de plateau's en het materiaalgebruik maken het plein voetgangersvriendelijk en oversteekbaar, ook ter hoogte van de aanliggende straten. Deze maatregelen en de wens tot vergroening van het plein, hebben geleid tot het bundelen van de toegang naar het plein tot één opgang. De hekjes om doorrijden te voorkomen hebben onze aandacht in de verdere uitwerking. Van twee naar drie hekwerkjes of de onderlinge afstand nog iets verkleinen zijn mogelijke oplossingen, naast handhaving. Door het terugbrengen van twee naar één opgang is er voor een eventuele scooterrijder minder ruimte om de doorsteek over het plein te maken. De vuilcontainers vervullen een behoefte voor de buurt, helaas maken ook mensen van elders gebruik van de containers wat in sommige situaties kan leiden tot overlast. De containers verplaatsen naar een, met de auto, lastig bereikbare plaats kan niet vanwege het legen van de containers.

Samen met de bewoners, ondernemers en gebruikers van het plein willen we in de volgende fase van het project (Definitief Ontwerp) in overleg nader invulling geven aan de groenbeplanting op het voetgangersplein aan de binnenzijde van de tramsporen. De bestaande Moseiken, Magnolia's en de taxushaag zijn wat ons betreft vaste waarden. Rozenstruiken of gras, of vaste planten, extra bomen, locatie van de Jeux de Boulesbaan zijn variabel en bespreekbaar. Er hoeft geen beplanting te verdwijnen wanneer er geen directe aanleiding voor is of

beplanting erbij als de meerwaarde niet kan worden aangetoond. De gemeente is van mening dat door bomen bij de entrees te plaatsen er een toekomstbestendig en robuust groen beeld ontstaat. Er worden verschillende boomsoorten toegepast waardoor bij ziekte van bijv. de Moseiken niet alle bomen op het plein wegvallen. Meer (bio)diversiteit geeft ook een afwisselende beleving in de verschillende jaargetijden en biedt meer mogelijkheden voor vogels en insecten. De soorten met transparante boomkronen laten licht door voor de onderliggende beplanting.

2.5.7. Parkeren en garage ‘De Zeeheld’

Vraag:

Er zijn veel zienswijzen binnengekomen over garage De Zeeheld. De daar aangeboden plaatsen worden niet als compenserend ervaren vanwege de hogere tariefstelling.

Antwoord:

De garage de Zeeheld wordt gebruikt als stallingsgarage en is niet geschikt voor kort parkeren van bezoekers. De parkeerplaatsen in de garage zijn allereerst bestemd voor bewoners en ondernemers uit de Zoutmanstraat en de hotels in de omgeving van de garage (plm. 20 parkeerplaatsen), daarna voor overige bewoners van het Zeeheldenkwartier. Het maandtarief per parkeerplaats bedraagt voor inwoners van Den Haag € 41,27 (prijspeil juli 2020, hetzelfde tarief als voor de stallingsgarages elders in de stad). De parkeergarage De Zeeheld gaat ervoor zorgen dat er meer parkeerplaatsen op straat vrijkomen in de buurt omdat een aantal houders van een parkeervergunning (zowel bewoners als ondernemers) hun niet gegarandeerde parkeerplek op straat in de buurt, zullen inruilen voor een betere (veilig, droog) en gegarandeerde plek in de garage (capaciteit van 135) tegen een marktconform tarief.

De plekken die hierdoor op straat in de omgeving van de Zoutmanstraat vrijkomen voor vergunninghouders compenseren ruim de parkeerplekken die in de Zoutmanstraat en op de Laan van Meerdervoort komen te vervallen. De parkeerdruk op straat zal hierdoor dalen. Bewoners uit het Zeeheldenkwartier die met hun parkeervergunning op straat willen blijven parkeren en niet tegen een marktconform tarief gebruik willen maken van de parkeergarage, kunnen met hun parkeervergunning gewoon op straat blijven parkeren.

Het toevoegen van de mogelijkheid om een abonnement af te nemen voor parkeergarage De Zeeheld is dan ook geen tariefsverhoging, maar biedt de buurt een extra mogelijkheid om de auto (met plaatsgarantie) in een gebouwde parkeervoorziening te parkeren. Dat hier vraag naar is blijkt uit de lopende aanmeldingen voor abonnementen voor De Zeeheld, maar ook uit het feit dat de andere gemeentelijke stallingsgarages in de wijk (Elandstraat 449, Trompstraat 270, Westerbaenstraat 9 en 256, Hemsterhuisstraat 140, Van Kinsbergenstraat 58b en Veenkade 106b en 110b) vrijwel vol staan. Het parkeren in een (stallings-) garage wijkt af van parkeren op straat. Een stallingsgarage is aan de openbaarheid onttrokken. Een parkeervergunning op straat betreft een ontheffing van de parkeerbelasting die daar geldt. De gemeente heeft veel vrijheid in het vaststellen van deze vergunningstarieven. Een parkeergarage betreft een economische activiteit waarbij de gemeente niet optreedt als overheid, maar in feite als marktpartij. De wet Markt en Overheid ziet erop toe dat gemeenten geen oneigenlijk gebruik maken van hun

bijzondere positie bij de exploitatie van aan de openbaarheid onttrokken parkeervoorzieningen. Ook de gemeente moet zich houden aan juridische regels die een eerlijk speelveld voor commerciële partijen moeten waarborgen. Dit uiteraard ter bescherming van private partijen. Dit betekent dat de tarieven die de gemeente hanteert kostendekkend moeten zijn. Bij de privatiseringsovereenkomst die de gemeente in 1995 heeft gesloten met Q-Park is vastgesteld wat een kostendekkend tarief is voor stallingsgarages. Dit tarief is daarom ook gekozen voor de abonnementen voor parkeergarage De Zeeheld.

2.6. Voorlopig ontwerp Laan van Meerdervoort

Vraag:

Er zienswijzen binnengekomen met de vraag waarom er een halte op de Laan van Meerdervoort moet komen nabij de Zoutmanstraat?

Antwoord:

De halte Van Speijkstraat kan niet gehandhaafd blijven in de Zoutmanstraat vanwege de breedte van de Zoutmanstraat. Hierdoor is geen toegankelijke halte te maken in combinatie met een veilige fietsoplossing. Wel is er behoefte aan een halte zo dicht mogelijk bij het hart van het Zeeheldenkwartier. Hierdoor is een halte op de Laan van Meerdervoort ingepast die mogelijk is door een slimme inrichting van het met verkeerslichten geregelde kruispunt.

2.7. Voorlopig ontwerp Waldeck Pyrmontkade

Vraag:

Er zienswijzen binnengekomen met de vraag waarom de halte Waldeck Pyrmontkade op de Laan van Meerdervoort verplaatst moet worden richting de Obrechtstraat en waarom dit ten koste moet gaan van de bestaande Kastanjes?

Antwoord:

De halte Obrechtstraat is bedoeld als vervanging van de huidige halte op de Laan van Meerdervoort. Op de Laan van Meerdervoort is het niet mogelijk gebleken een toegankelijke halte in te passen. Doordat op de kruising Laan van Meerdervoort - Waldeck Pyrmontkade met meer richtingen rekening gehouden moet worden en de verschillende routes van de tram. Een halte voor de kruising richting Statenkwartier zou hier grote gevolgen hebben voor de doorstroming op de hele kruising

De Waldeck Pyrmontkade/Koningin Emmakade wordt gekenmerkt door een brede en groene monumentale middenberm die voorbij de kruising met de Laan van Meerdervoort verbreed en overgaat in een singel. Aan weerszijden van de rijbaan liggen parkeerplaatsen en staan bomen,

tussen de parkeerplaatsen en het brede trottoir ligt het fietspad. Een aantal bomen (Kastanjes) zijn in een matige conditie en hebben een beperkte levensverwachting (< 5 jaar).

Ter hoogte van de Obrechtstraat verschillende varianten voor de nieuwe halte bekeken. Daarbij is vanuit beschermd stadsgezicht de groene "driehoek", groen te houden, waardoor de tramhalte aan de kant van de rijbaan ingepast moet worden. Het terugbrengen van het aantal rijstroken zowel stad inwaarts als stad uitwaarts is niet wenselijk in verband met de doorstroming op de kruising.

Voor de ligging nieuwe halte is gekozen voor zo min mogelijk impact op de bestaande ruimtelijke kwaliteit. Een halteligger met zijperrons sluit aan op de symmetrische opbouw van het profiel. De groene en open wigvormige middenberm blijft vrij van verharding en meubilair voor de tram. Het bestaande perspectief vanaf het kruispunt met de Laan van Meerdervoort blijft intact en de klassieke entree van de wijk Duinoord wordt gerespecteerd. De bestaande heestergroep in de middenberm blijft staan. Het gras wordt ingezaaid met een robuust bloemenmengsel wat kleur geeft en bijdraagt aan de biodiversiteit. De sporen blijven in een grasbaan liggen. Omdat de breedte van de zijperrons groter is dan de beschikbare ruimte tussen het spoor en de rijbaan wordt de rijbaan verlegd. Hierdoor schuiven ook de parkeerplaatsen en het fietspad op. Bij het behoud van het bestaande parkeerplaatsen komen de bestaande bomen (Kastanjes) in het gedrang. Uit de Boom Effect Analyse (BEA) van New York Boomadvies b.v. blijkt dat de bomen een matige levensverwachting hebben en dat behouden van de bomen niet kan in combinatie met deze aanpassingen. Zelfs kleine aanpassingen in de bandenlijnen rondom de bomen leiden al tot zware wortelschade die de bomen niet zullen overleven. Vanwege matige levensverwachting is ervoor gekozen alle acht kastanjes te vervangen door een gelijkwaardige soort; er zullen bomen met een stamomtrek van 20 tot 25 cm worden geplant zodat ze al binnen 5 tot 10 jaar tot voldoende wasdom kunnen komen. De entree van de beide delen van de Obrechtstraat wordt gemarkeerd door aan beide zijden van de rijweg een boom te plaatsen. Aan de noordoostzijde betekent dit dat de twee bestaande bomen, met een beperkte levensverwachting, vervangen worden door nieuwe bomen met voldoende stamomtrek. Aan de overzijde worden twee nieuwe bomen bijgeplaatst.

2.8. Trillingen en geluid

2.8.1. Trillingen

Vraag:

Vanwege de toegenomen grootte en gewicht van de nieuwe trams, maakt een en groot aantal belanghebbenden zich zorgen over trillingen en geluid in de nieuwe situatie.

Antwoord:

Er is een uitgebreid trillingsonderzoek uitgevoerd door het adviesbureau DGMR dat ook het onderzoek heeft verricht rondom het Kerkplein op de calamiteitenroute. In dat kader heeft DGMR funderingsonderzoek gedaan. Bij het beoordelen van de kans op schade door de lagevloertram op het aangepaste tracé is DGMR uitgegaan van het worst case scenario van de zwaarste categorie van bebouwing: Monumentale gebouwen.



DGMR heeft vastgesteld dat de kans op schade in de toekomstige situatie ruim onder de grenswaarde van deze categorie zit. De gemeente mag er dus op vertrouwen dat het risico op schade dan ook aanvaardbaar klein is en geen aanleiding geeft tot nader uitgebreid funderingsonderzoek.

Daar waar we de tramsporen inclusief constructie vervangen wordt, worden deze voorzien van een ABC constructie of gelijkwaardig. Dit is het geval voor het gehele traject van lijn 16 Z (Torenstraat-Waldeck Pyrmontkade/Kon. Emmalaan) in het voorliggende Voorontwerp, met uitzondering van een deel van de Laan van Meerdervoort waar de tramsporen niet vervangen worden. De trillingsniveaus op het gedeelte van de Laan van Meerdervoort waar het spoor nu niet vervangen wordt zijn acceptabel en voldoen aan het INTHR-beoordelingskader. De kwaliteit van de sporen en de spoorconstructie is goed. Vervanging nu zou aanzienlijke kapitaalvernietiging betekenen. Bovendien blijft het profiel van de Laan van Meerdervoort hier ongewijzigd en vindt er geen herinrichting van de straat plaats. Het vervangen van de sporen over 10 tot 15 jaar zal bovendien een beperkte overlast met zich meebrengen.

De levensduur van de ABC constructie of gelijkwaardig is minimaal 40 jaar; in het groot onderhoud wordt ermee rekening gehouden dat de constructie dan vervangen zou moeten worden tenzij uit onderhoudsinspectie duidelijk is geworden dat de levensduur verlengd kan worden door de goede staat; de conditie van de tramsporen en de constructie wordt regelmatig geïnspecteerd in het regulier beheer en onderhoudsprogramma van de HTM.

Wij verwachten dat er een kleine versnelling van de reistijden zal optreden op het traject van lijn 16 Z ten opzichte van de huidige situatie. De lagevloer trams zullen met gepaste snelheid maar onder de maximumsnelheid rijden. Dit is meegenomen in de berekeningen van DGMR. De conclusie dat met het vervangen van de huidige spoorconstructie in lijn 16 Z door de ABC constructie of gelijkwaardig en het toepassen van de lagevloertram de trillingen lager zijn dan in de huidige situatie, wordt bevestigd door ervaringen elders in de stad; deze ervaringen zijn ook gebruikt in het kalibreren van het model waarmee de trillingsniveaus in de panden langs lijn 16Z zijn bepaald.

De sporen en de spoorconstructie in de Vondelstraat voldoen ook nog maar hebben een iets kortere levensduur. De reden waarom deze sporen en constructie wel vervangen worden is omdat hier wel een integrale herinrichting van de straat plaatsvindt en werk met werk gemaakt kan worden.

2.8.2. Geluid

Er is met onderzoek aangetoond dat er geen sprake is van overschrijding van geluidsnormen door de nieuwe lagevloertram. Er is geen aanleiding om op voorhand gemeentelijke voorzieningen te treffen om geluid te weren in panden.

3. Wijzigingen in het ontwerp na inspraak

De inspraak reacties hebben geleid tot een vijftal wijzigingen in het ontwerp:

3.1. Rijrichting Witte de Withstraat

Uit de verkeersmodelstudie van Sweco blijkt niet dat de Piet Heinstraat een doorgaande route wordt ten gevolge van het afsluiten van de Zoutmanstraat voor doorgaand verkeer. Wel is in veel zienswijzen gewezen op de ervaren huidige problemen met autoverkeer van en naar de coffeeshops in de Witte de Withstraat. Er is door verschillende bewoners/ondernemers voorgesteld de rijrichting Witte Withstraat om te draaien. De gemeente ziet ook de voordelen van deze aanpassingen, met name omdat de Piet Heinstraat daardoor rustiger wordt en er verder geen nadelige effecten optreden in de verkeerscirculatie door de wijk. Deze aanpassing wordt meegenomen in de plannen en verwerkt in het Definitief Ontwerp.

3.2 Groenvoorzieningen voetgangersdeel Prins Hendrikplein (hart plein aan de binnenzijde tramsporen)

Bewoners en ondernemers geven aan na het raadsbesluit over het voorontwerp in de definitief ontwerpfase betrokken te willen worden bij de inrichting van het voetgangersgedeelte van het Prins Hendrikplein (binnenzijde tramsporen). Samen met de bewoners, ondernemers en gebruikers van het plein willen we in de volgende fase van het project (Definitief Ontwerp) in overleg nader invulling geven aan de groenbeplanting op het voetgangersplein aan de binnenzijde van de tramsporen. De bestaande Moseiken, Magnolia's en de taxushaag zijn wat ons betreft vaste waarden. Rozenstruiken of gras, of vaste planten, extra bomen, locatie van de Jeux de Boulesbaan zijn variabel en bespreekbaar. Er hoeft geen beplanting te verdwijnen wanneer er geen directe aanleiding voor is of geen groen erbij als de meerwaarde niet kan worden aangetoond. De gemeente is van mening dat door bomen bij de entrees te plaatsen er een toekomstbestendig en robuust groen beeld ontstaat. Er worden verschillende boomsoorten toegepast waardoor bij ziekte van bijv. de Moseiken alle bomen op het plein wegvallen.



Meer (bio)diversiteit geeft ook een afwisselende beleving in de verschillende jaargetijden en biedt meer mogelijkheden voor vogels en insecten. De soorten met transparante boomkronen laten licht door voor de onderliggende beplanting.

3.3 Extra doorsteken in groenstrook Vondelstraat

Er zijn veel zienswijzen binnengekomen van bewoners die willen dat er meer doorsteken in de groenstrook komen om makkelijker van de langspaarkeerplaatsen naar de woningen te komen. In de groenstrook zullen extra doorsteken gemaakt worden zodat de loopafstand van de parkeerplaats naar het trottoir wordt verkleind. Deze aanpassing wordt meegenomen in de plannen en verwerkt in het Definitief Ontwerp.

3.4 Nulmetingen panden

Er zijn verzoeken van bewoners binnengekomen om nulopnamen uit te voeren op panden zodat onverhoopt optredende schade in de gebruiksfase van de lagevloertram naderhand kan worden aangetoond. De op basis van uitgevoerde metingen verrichte trillingsonderzoeken laten zien dat de kans op trillingsschade door de lagevloertram zeer klein is en ruim binnen de gestelde normen ligt; er is dan ook geen aanleiding om hiervoor nulopnamen van panden te verrichten. De gemeente draagt er zorg voor dat het eindresultaat voldoet aan alle geldende richtlijnen en normen. Daarvoor hebben wij uitgebreide onderzoeken gedaan vooraf. Als bewoners menen toch schade te ondervinden door de nieuwe trams kunnen ze deze schade 'gewoon' melden bij de gemeente.

Onze huidige werkwijze is dat we voorzieningen treffen voor tijdens de uitvoeringswerkzaamheden. Tijdens de uitvoering monitoren we (afhankelijk van type werk grondwater, zetting en trillingen) en eventuele schade kan gemeld worden bij de omgevingsmanager. Soms voeren we voor aanvang van de werkzaamheden een nulmeting uit. Dit doen we alleen bij een kwetsbare omgeving (lastig te definiëren) en risicovolle werkzaamheden. Voor de werkzaamheden in het kader van lijn 16 Z betekent dit dat we daar waar het riool wordt vervangen in de nabijheid van panden een nulopname van de buitenzijde van panden zullen verrichten om eventuele schade ten gevolge van deze diepere graafwerkzaamheden te kunnen vaststellen. Dit geldt alleen voor de panden in de Vondelstraat. De overige werkzaamheden die verricht worden voor de herinrichting van lijn 16 Z betreffen geen risicovolle (oppervlakkige) werkzaamheden.

3.5 Verkeerstellingen

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen met zorgen van bewoners over mogelijke overlast van sluipverkeer in o.a. de Prins Hendrikstraat, de Van Heemskerckstraat, de 2^e Riemerstraat, de Piet Heinstraat door het autoluw maken van een deel van de Zoutmanstraat. Uit het verkeersmodelonderzoek dat door Sweco is uitgevoerd, blijkt dat er als gevolg van het autoluw maken van een deel van de Zoutmanstraat er geen ongewenste effecten in de verkeerscirculatie zich voordoen die voor hinder gaan zorgen. De gemeente gaat evenwel



voor start van de werkzaamheden verkeerstellingen uitvoeren in de verschillende woonstraten, een jaar na uitvoering wordt een nieuwe telling gehouden. Op deze wijze is goed te bepalen hoe de nieuwe situatie met het autoluwe deel van de Zoutmanstraat en het omdraaien van de rijrichting in de Witte de Withstraat zich in de praktijk verhoudt tot de verkeersmodellen en of er aanpassingen nodig zijn aan de rijrichtingen om mogelijke overlast te verminderen. Hiervoor worden ook in de 2e Riemerstraat metingen verricht. Het aanpassen van de rijrichting in de 2e Riemerstraat wordt nu niet overwogen en is geen onderdeel van de plannen.

4 Zienswijzen en antwoorden

Het integrale overzicht van de volledige beantwoording van alle ingediende zienswijzen is weergegeven in bijlage 4.