

**Bijlage 3; bijlage van Nota van beantwoording 16Z:
Integraal Overzicht alle Zienswijzen en antwoorden**

Nr	Zienswijze	Antwoord
1	Goedenavond, geachte lezer, Ik heb een folder ontvangen waarin de gevolgen van het autovrij maken van de Zoutmanstraat gesteld worden voor de Piet Heinstraat. Bij deze folder werd deze mail vermeld. Ik erken de zorgen en het belang voor een wijk waarin de nieuwe tram kan rijden, maar ook waarin de bewoners in hun recht staan dat het verkeer op een prettige manier in deze wijk van A naar B komt. Bij deze wil ik mij graag aanmelden in de inspraakprocedure om het hierover te hebben met de relevante betrokkenen. Ik ben niet zo thuis nog in wat precies de procedure inhoudt en hoe mijn bijdrage geleverd kan worden, maar ik zou graag mijn kennis en steentje hierin willen bijdragen. Ik kijk uit naar uw reactie,	Voor de participatie van de omgeving is en wordt gebruikt gemaakt van klankbordgroepen. Hierin nemen ook vertegenwoordigers van bewonersorganisaties en ondernemers aan deel. Graag verwijzen wij u door naar een van de organisaties zoals de Groene Eland om uw bijdrage te leveren. Overigens is het klankbordgroepproces met betrekking tot de het voorontwerp afgesloten. Het project bevindt zich nu in de formele inspraakprocedure. U kunt uw zienswijze hierin kenbaar maken aan de gemeente.
2	raGag zou ik met betrekking tot de wijzigingen/verbouwing tramlijn 16 (deel Zoutmanstraat tussen Elandstraat en Prins Hendrikplein) van mijn kant nog het volgende willen opmerken: Ik woon sinds 1990 in de Zoutmanstraat X en ik ben eigenaar van de woning. De Zoutmanstraat heeft altijd moeite gehad om mee te komen met de omgeving zoals de Piet Heinstraat en de Prins Hendrikstraat. Deze straten hebben zich met de tijd mee ontwikkeld en zien er vriendelijk uit. De Zoutmanstraat heeft de neiging altijd een wat sombere en "scharrige" winkelstraat te blijven. De winkels komen niet echt tot wasdom, met uitzondering van de zaak van Heering en Van Leeuwen, winkels wisselen te snel, geen groen e.d. Ondermeer door het bovenstaande juich ik de nieuwe plannen van de gemeente toe. Ik ben van mening dat het autoluw maken van dit deel van de Zoutmanstraat recht gaat doen aan:	Hartelijk dank voor uw reactie.

	- beter zicht op de mooie woningen; - meer ruimte voor de winkels en om er rustig te kunnen langslopen i.p.v. de nu smalle stoepen; - wat betreft de fietsruimte is het overduidelijk en al veel besproken dat daar zeker voor de veiligheid behoefte aan bestaat; - in een laatste ZOOM sessie met enkele bewoners van het Zeeheldenkwartier o.l.v. Laurens Schrijnen bleek dat steeds maar weer naar boven komt dat het beter is dat de Zoutmanstraat bereikbaar blijft voor auto's. Ik begrijp daar niets van. Voor de winkels en de bewoners van dit deel van de straat is het juist fijn als in deze toch al smalle straten minder snelle bewegingen komen. De winkels hebben geen enkel voordeel van het verkeer. Overdag is er niet te parkeren en wordt het winkelzicht weggenomen door de vele geparkeerd staande bedrijfsauto's. - De straat is na al die jaren toe aan meer een fijnere en een beter bij de tijd passende leefomgeving; - bij het autovrij maken van de binnenstad is indertijd ook veel verzet geweest maar nu kan niemand zich meer voorstellen dat er overal auto's zouden rijden; - ons deel van de stad begint steeds meer bij het centrum te horen en daar horen passende aanpassingen bij die meegaan met de huidige tijd van minder autoverkeer en meer ruimte voor de wandelende en fietsende bewoner; - als uitsluitend de parkeervakken zouden verdwijnen en de auto's vrij mogen blijven rijden, zou het nog meer een "racebaan" worden omdat er voor wat harder rijden nog minder belemmeringen zouden bestaan. Ik wens u veel wijsheid toe met het maken van de juiste beslissing en wacht de besluitvorming af.	
3	tijdens de digitale informatiebijeenkomst m.b.t. inspraakprocedure VO tramlijn 16S op 24 maart j.l. is niet ingegaan op enkele door mij op 17 maart naar u gezonden voorstellen. Daarom herhaal ik bij deze de volgende opmerkingen:	Uw zienswijze heeft niet betrekking op dit deel van lijn 16 Z

	1. Een fiets/voetgangers-doorgang maken op de kruising Van Aerssenstraat/Prins Mauritslaan als daar de tramrails worden verwijderd. Precies op die plek staan geen bomen. Op de kruising van de Willem de Zwijgerlaan en de Van Slingelandtstraat is dat ook en netjes aangepast. Dus graag ook op de Prins Mauritslaan/Van Aerssenstraat! 2. Het plan is om het deel van de Prins Mauritslaan tussen Doornstraat en Statenlaan éénrichtingverkeer te maken. Het verdient aanbeveling dat deel van de Prins Mauritslaan een fietsstrook te geven in de richting van de Statenlaan. 3. Het verwijderen van de keerlus is een relatief gering onderdeel van het project, waarvan echter de financiering nog niet vaststaat. Dit deel van het project zou zeker wél uit te voeren zijn. De tramrails van lijn 16 maken het laatste stuk van de Prins Mauritslaan heel gevaarlijk voor fietsers, vooral als het nat is. Dus graag verwijderen, als die rails niet meer nodig zijn! Met vriendelijke groet,	
4	Geachte heer, mevrouw, Wellicht ten overvloede stuur ik u ter kennisname onderstaand de link naar een krantenartikel in de Volkskrant van afgelopen vrijdag. https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/de-grote-steden-gaan-drastisch-veranderen-minder-auto-s-meer-hoogbouw-en-radical-vergroening~b45dab65/ In dit stuk wordt verwoord dat in de nieuwe standsplanning "de wandelaar" steeds meer voorrang gaat krijgen: "Het klinkt als een logische keuze. Toch is het een 'revolutie', zegt Veldhuis. 'Voor het eerst kiezen steden voor lopen en fietsen als dominante vervoersvorm. Het bedrijfsleven heeft altijd alles op alles gezet om de autobereikbaarheid maximaal te houden.	Waarvan akte

	Daarvan zeggen beide steden nu: dat is voorbij.' Verder kijkend ziet de stedenbouwkundige al een nieuw conflict opdoemen: 'Op drukke plekken in de stad ontstaat een strijd tussen voetgangers en fietsers. Wat vroeger een drukke autostraat was, is nu een enge fietsstraat geworden.' Ook fietsers zullen te maken krijgen met de nieuwe realiteit dat ze hun tweewieler centraal stallen en te voet verder moeten, zegt Van Doorninck. " Met vriendelijke groet, [Red.: De toelichting is opgenomen als bijlage.....]	
5	In deze zienswijze (NB. de volledige zienswijze met illustraties is weergegeven in bijlage 4-A) namens de, ..., ... en brengen we een aantal zaken naar voren die eerder in de klankbordgroep zijn ingebracht maar naar onze overtuiging onvoldoende serieus opgepakt zijn. We beperken ons hierbij tot het tracée van Veenkade tot Kerkplein en we eindigen met een opmerking over de vergroening van de Vondelstraat. Achtereenvolgens zijn dat: 1. het niet realiseren van een middenhalte ter plaatse van het 'Torenplein' tussen Florencia en Torengarage en de ingebrachte alternatieven 2. het voorstel om een halte met zijperron aan te leggen in de Torenstraat ter hoogte van 'lichtstudio Damad' ten koste van een tweetal parkeerplekken/laad en losruimte 9 meter 3. het voorstel om een vervangende, 2 maal zo grote laad- en losruimte aan te leggen 'midden op straat' in de kruising Torenstraat/Jan Hendrikstraat/Geest 4. de behandeling van de constructief ingebrachte alternatieven.	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 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 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

ZIENSWIJZE 1. Middenhalte Torenplein Bij de herinrichting op het Torenplein van 2012 is door gemeente, stadsbeheer en ingenieursbureau aan bewoners en BIZ voorgehouden dat hier een middenperron zou worden aangelegd. Bij de herinrichting van het Kerkplein is dit herhaald in 2015. Naar verluid is een middenperron niet meer aanvaardbaar omdat HTM haar standaardmaatvoering wil aanhouden en omdat hulpdiensten een eis stellen van vrije doorgang. Dat is in strijd met de afgenomen verkeerstechnische betekenis van dit tracée: bestemmingsverkeer en geen sluiproute. Naar onze mening is er door het 'veto' van twee partijen die niet in de klankbordgroep zitting hadden door de procesbegeleiders onzorgvuldig omgegaan met identificering en weging van belangen. Overigens laat de wetgeving mbt toegankelijkheid van halteplaatsen afwijking toe van de maatvoering in uitzonderlijke gevallen. 2. Halte Snoekstraat Er ligt een voorstel om een tramhalte lijn 16 te maken ter plaatse van de huidige 12 meter lange laad- en losruimte bij de winkel van Damad. Deze ruimte wordt laad- en lostijden gebruikt als twee kortparkeerplaatsen en is daartoe voorzien van 'smart parking' sensors. De praktijk laat zien dat de ligging hiervan als laad- en losruimte goed is, dat deze niet langer hoeft te worden (faciliteren van busjes en kleine bestelbussen) en dat het dubbel gebruik als kortparkeerplaatsen efficiënt is. Door dit voorstel vervallen er veel méér parkeerplaatsen en in de klankbordgroep is bepleit er enkele te behouden voor kortparkeren desnoods ten koste van een enkele extra boom. 3. Vervangende laad- en losplek bij 'Rock-Palace' De vervangende laad- en losruimte wordt vergroot tot 18 meter, faciliteert grote vrachtwagens en is niet aanvaardbaar om reden van verkeersveiligheid en stadsschoon (beschermd stadsgezicht, Torengarage en Nieuwe Kerk zijn rijksmonument). De voorgestelde plek op de huidige fietsstrook voor Rock Palace is ruimtelijk (busjes of vrachtwagen staan 'midden op straat') en verkeerstechnisch niet aanvaardbaar. Een vrachtwagen blokkeert zicht op verkeersstromen Torenstraat/uitrit Torengarage Geest; het is een gevaarlijke opstelling in een bocht voor een	betrekking tot lijn 16 Z is meerdere malen toegelicht dat een middenperron niet past in de Torenstraat/Torenplein. Een voldoende verkeersveilig ontwerp met een middenperron 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. 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 voor geschikt voor; deze kan gebruikt kan 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 deze locatie van de laad- en los voorziening geeft deze geen
--	--

vrijliggend fietspad waarbij bovendien laden- en lossen allemaal over dat fietspad heen moet. Daarnaast kan geen fraaie foto meer gemaakt worden van Torengarage of toren van de Nieuwe Kerk. Niet doen dus. De verplaatsing naar Rock Palace én de vergroting tot 18 meter wekt de schijn van het faciliteren van de komst van de LIDL supermarkt. Het college heeft onlangs bovendien NIET ingestemd met de WABO aanvraag omgevingsvergunning. Dit faciliteren is voorbarig en valt buiten de scope. 4. Aangedragen alternatieven laad- en losruimten Van onze zijde zijn desgevraagd alternatieve locaties aangedragen voor laad- en losruimten van 12 meter, de huidige maat. Hierop hebben we niets mogen vernemen. Dat bracht ons tot het volgende voorstel (zie kaartje): 1. de laad- en losplek van 12 meter blijft GEHANDHAAFD bij Lichtstudio Damad: we moeten op zoek naar een andere oplossing voor de tramhalte Snoekstraat. 2. de laad- en losruimte wordt verplaatst naar de fietsenmaker aan de Torenstraat waar twee langspaarkeerplaatsen geschikt worden gemaakt voor 12 meter laad- en losruimte 3. de laad- en losruimte wordt verplaatst naar de Korte Molenstraat/Torenplein tegenover schoenmaker/sleutelmaker Wouter. onwenselijk ivm foutparkeerders en ivm insteken over fietsstrook 4. hoe nodig is een laad- en losplek? Al 12 jaar proberen bewonersvereniging Hofkwartier en BIZ hofkwartier ambtelijke staf en wethouders in te laten zien dat de laad- en losplek van 18 meter tbv Albert Heijn aan de Nobelstraat onbenut blijft. Omdat hij aan de verkeerde zijde van de toegang van Albert Heijn ligt: als de oplegger midden op straat staat kan de achterzijde precies voor de deur stoppen. Telkens is het antwoord dat het 'niet tot de scope behoort' dit op te pakken. Albert Heijn laadt en lost midden op de Nobelstraat en steekt er dwars in met een oplegger. Iedere dag, gegevens over aanrijdingen –mij niet bekend– kunnen worden opgevraagd bij het bureau Jan Hendrikstraat. Insteken bij de toegang naar de Amicitiahof daar tegenover is uitgesloten.	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 Snoekstraat 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 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 Snoekstraat in de Torenstraat; deze laad en losplek is buiten de venstertijden beschikbaar voor kort parkeren; deze laad en losplek komt in de plaats van 2 in het ontwerp voorziene nieuwe bomen. In het voorontwerp is een laad- en losvoorziening opgenomen die de laad en losvoorziening ter plaatse van Torenstraat 146 vervangt en die ook gebruikt kan worden voor een nieuwe gebruiker van het voormalige Rock Palace pand. 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 deze locatie van de laad en losvoorziening geeft deze geen problemen ten aanzien van verkeersveiligheid. De lengte van de voorziening is dusdanig dat een trekkeroplegger-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
---	---

Tenslotte de Vondelstraat We hebben eerder bepleit de zebra Veenkade te behouden om de voor de hand liggende voetgangersroute te dienen in alle veiligheid voor te hard rijdende trams en auto's. We hebben erop gewezen in de klankbordgroep dat het merkwaardig is dat vergroening van de Vondelstraat onmogelijk zou zijn omdat het buiten de scope van de metropoolregio zou vallen. We stelden voor de dubbele trambaan te voorzien van een echte grasstrook zoals bij de Scheveningseweg. Dat werd afgewezen. Nu blijkt dat de Vondelstraat geherprofileerd wordt en groen wordt toegevoegd. Maar omdat het bestaande niet is uitgetekend, is niet te begrijpen dat dit de kap van alle linden in de straat betekent en het vervangen door minder kleine boompjes. De bestaande bomen staan in de parkeerstreek. Dat is onzorgvuldig. Konklusies Het blijkt lastig om –in een opgeknapt proces waarbij het management per deeltracee praat met aanwonenden– om tot een integraal afgestemde samenhang te komen: zie het schuiven van haltes over substantiële loopafstanden. De buurten hebben geen enkel overzicht en het wordt hen nauwelijks gegeven. Met het Hofkwartier bepleiten we bijvoorbeeld eerder in de zaak Kerkplein om een halte te zoeken op het Kerkplein en op de Buitenhof – eenvoudigweg omdat in de Gravenstraat/Dagelijkse Groenmarkt geen veilige en toegankelijke haltes kunnen worden gemaakt met de 'standaard-maatvoering' die de HTM weer wel blijkt op te leggen voor de beloofde middenhalte Torenplein. Het willen schrappen van de alom gewenste zebra Noordwal om de tram niet te hoeven laten stoppen is bizar. Hoe vaak per dag moet een tram daar stoppen voor een oversteker trouwens? Nu het projectmanagement moet opereren binnen de door het bestuur bepaalde kaders van de scope zagen we ons gedwongen ons tot het bestuur te moeten richten met een verzoek die kaders te willen heroverwegen opdat we gezamenlijk met een integraal en goed voorstel	staat. Dit is gecontroleerd en als veilig beoordeeld. In de zienswijze wordt het gebruik van palletwagens van 1000 kg beschreven die een Lidl mogelijk gebruikt. Op dit moment is niet zeker of de Lidl inderdaad in het bewuste pand komt en moet de discussie over hoe dit pand wordt bevoorrad ook in het kader van deze ontwikkeling worden besloten. 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 . Dit is meerdere malen toegelicht in de klankbordgroep Torenstraat. 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 voor geschikt voor vinden wij. De in de zienswijze aangedragen alternatieve laad en los locaties liggen te ver weg voor de doelgroep. Er zijn in dit deel van de Torenstraat voldoende veilige overstekplaatsen; 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. De herinrichting van de Vondelstraat inclusief de noodzakelijk kap van de bestaande lindebomen wordt in plantoelichting beschreven. De nieuwe toekomstbestendige bomen komen in de groenstrook en niet in een parkeerstreek
---	--

	komen dat zeker 30 jaar een prima verkeersafwikkeling in een fraaie buurt borgt. Dat heeft geen enkel overleg opgeleverd. Tenslotte: de afspraak tussen ondernemers en de gemeente is dat tussen 15 november en 15 januari er geen werkzaamheden worden uitgevoerd die nadelig kunnen zijn voor de omzet in de binnenstad voor ondernemers.	zoals in de huidige situatie wel het geval is waardoor de groeiomstandigheden sterk verbeterd worden. Om de verkeersveiligheid te verbeteren worden de tram en de rijbaan gecombineerd. Hierdoor is het niet mogelijk om de trambaan te vergroenen. Duurzame vergroening vindt plaats door 2,5 m brede groenstroken aan weersijden van de fietspaden te maken waarin ook de nieuwe bomen gepositioneerd worden. De betrokken klankbordgroepen van de Torenstraat en het Zeeheldenkwartier zijn meegenomen in de afwegingen die geleid hebben de halteverdeling in het voorontwerp. In de online bewoners informatiebijeenkomst in juli 2020 m.b.t. het schetsontwerp en in de online informatiebijeenkomst op 25 februari op het voorontwerp tijdens de inspraakprocedure is de halteverdeling over het gehele traject ook apart toegelicht. 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 er door 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.
6	Ik heb vandaag de replay van de uitzending van 25 februari jl. bekeken over de aanpassingen aan tramlijn 16 op het traject vanaf de Torenstraat richting het Kunstmuseum. Over het algemeen vind ik het een mooi uitgewerkt en goed onderzocht plan, met veel ruimte voor inspraak van omwonenden. Of in de praktijk het mee zal vallen met geluidsoverlast en de trillingen valt denk ik nog te bezien. De nieuwe trams zijn immers een stuk zwaarder dan die er nu rijden en de bebouwing veelal van oudere datum. Nog afgezien dat de spreker wat nonchalant in zijn bewoording was over dat een richtlijn geen wet is, denk ik dat de impact van deze zwaardere trams juist ook in de toekomst voor meer geluid en trillingen kunnen gaan zorgen. Het kan niet anders dan dat zwaardere trams een grotere impact op de ondergrond hebben en meer onderhoud en controle vergen. Mijn eerste vraag is dan ook: 1. Hoe houdt de gemeente hier, ook voor de toekomst, rekening mee ?	De gemeente heeft in de berekeningen rekening gehouden met alle trams die hier in de toekomst gaan rijden. Daar waar het mogelijk is om groenstroken met bomen te maken in het tracé is dit toegepast. Op plekken waar te weinig ruimte is voor bomen met voldoende gezonde groeiomstandigheden en/of aanwezigheid van kabels en leidingen wordt hiervan afgezien. Het voorontwerp sluit aan op het al door de raad vastgestelde ontwerp van de zogenaamde calamiteitenroute rondom het Kerkplein. Het ontwerp van de calamiteitenroute wordt niet aangepast en valt buiten de scope van dit voorstel en is derhalve ook niet toegelicht in de bijeenkomst van 25 februari.

	Het had mij nog wel wat rustiger en groener gemogen, zeker in het gebied dat jullie zien als 'stedelijk'. De binnenstad is heel dicht bebouwd: veel mensen, veel verkeer, veel steen. In grote steden in Zuid en Oost-Europa, waar het in de zomer vaak heel warm is, zie je veel aandacht voor schaduw door bomen. In het voorliggende plan is er aandacht voor groen, en dat is mooi, maar voor dit doel nogal zuinig en naar ik denk niet dusdanig om de temperatuur in de straten in de zomer omlaag te brengen. Terwijl dit met voldoende bomen wel kan en heel belangrijk en toekomstbestendig is om te doen, niet alleen voor de leefbaarheid, ook voor de trams, de rails en de bedrading. De struiken die ik in het plan in sommige straten zie lijken mij hierbij niet helpen, en hiernaast: in struiken waait veel troep, mensen gooien er afval in, honden plassen er tegenaan, kortom heel onhygiënisch en de struiken gaan vast snel dood. Mijn eerste vraag is dan ook: 2. Waarom in het hele plan niet meer bomen? En waarom die struiken? Hiernaast is mij opgevallen dat in de uitzending nadrukkelijk het belang werd genoemd van een overzichtelijke, veilige en obstakelvrije openbare ruimte, maar dat hierbij het woord horeca niet werd genoemd. Dit terwijl het behoorlijk vrije beleid van de gemeente Den Haag aangaande (gevel)terrassen en parkeerplaatsen die als eiland mogen worden gebruikt juist voor obstakels, onoverzichtelijkheid en onveiligheid zorgt. 3. Hoe wordt hier bij de voorgestelde aanpassingen mee omgegaan? Ook viel mij in deze uitzending op dat het stukje tussen het Torenplein en het Kerkplein niet in de bespreking is meegenomen. En laat dat nu net het stukje zijn waar ik woon. Daarom de volgende vragen: 4. Is er een reden voor dat dit stukje niet in de bespreking is meegenomen? Is er een straatbeeld voor en na gemaakt? 5. Waarom komen er in dit stukje, op die ene boom op de hoek Geest/Torenstraat na, geen bomen? 6. Is dit stukje bij de bepaling van de trillingen en geluid meegenomen in de onderzoeken? Is het	
--	--	--

	oude en trillingsgevoelige gebouw waar ik woon hierbij meegenomen? 7. Hoe wordt er in dit stukje gewerkt aan het meer overzichtelijk, veilig en obstakelvrij maken van de openbare ruimte? Zoals beter zicht op de weg om veilig over te kunnen steken, het toezicht houden op het 's avonds naar binnenhalen van horeca 'meubilair' of toezicht in het algemeen op fietsen en scooters die op het trottoir in de weg staan, het verplaatsen van gemeentelijke afvalbakken die onhandig vast op het trottoir zijn geplaatst etc. Ik ben benieuwd naar uw reactie. Graag zou ik deze komende week ontvangen, want dan heb ik daarna nog tijd om eventueel een zienswijze op te sturen. Mocht u telefonisch willen reageren dan graag van tevoren aangeven wanneer. U belt vast met een geanonimiseerd nummer en ik heb de laatste tijd, jammer genoeg, weer veel last van bedrijven die met een anoniem nummer ongevraagd bellen.	
7	Komt er ook nieuw/extra groen langs de route? Er staat op het plein voor de Florencia een boomstronk en vroeg me af of jullie daar een nieuwe boom gaan plaatsen.	Eén van de doelstellingen is het maken van ruimte voor meer groen. In de Torenstraat, maar ook op andere delen van het tracé. Zie hiervoor de gekleurde overzichtstekening van het ontwerp. De boomstronk voor Florencia wordt vervangen door een nieuwe boom.
8	Wordt het kruispunt Torenstraat - Noordwal ook nog meegenomen? Dat is nu al een gevaarlijk onoverzichtelijk en vooral druk kruispunt omdat er een verkeersstroom probeert de Mauritskade op te gaan en de Prinsenstraat.. Dat zal alleen maar meer worden als de Zoutmanstraat autoluw wordt. Fietspad Elandstraat vanaf Zoutmanstraat - Vondelstraat Kruispunt naar Waldeck Pyramontkade Jaren geleden met het fantastische VCP plan zou de Elandstraat 1 richting worden en meer ruimte voor fietsers middels eigen fietspad.. Dat is deels gebeurd. Nooit is het stuk aangepakt waar het juist gevaarlijk is ondanks vele verzoeken vanuit de buurt. Het betreft het stuk vanaf het kruispunt	Ja, het kruispunt Torenstraat/Noordwal is aangepast in het voorontwerp. In de nieuwe situatie kruispunt Elandstraat/Vondelstraat verdwijnen de in en uit voegende tram bewegingen en krijgen de fietsers vrij liggende fietspaden die op inritconstructies liggen. Op deze onderdelen verbetert het ontwerp de verkeersveiligheid ten opzichte van de huidige situatie. De gemaakte verkeerssimulatie voorziet in een afname van verkeer richting de Mauritskade. Voor de Elandstraat wordt momenteel parallel gewerkt aan ontwerp voor een herinrichting waarbij de fietsvoorzieningen worden verbeterd; omdat dit los staat van de aanpassingen op het tracé voor lijn 16 en betrekking heeft op de hele Elandstraat vindt hier

	vondelstraat/Zoutmanstraat richting Waldeck Pyrmontkade. Waarom valt dat wederom niet binnen de scope? Dat stuk wordt alleen maar drukker als dat de weg is om de stad uit te komen, onbegrijpelijk. Fietspaden Vondelstraat en torenstraat worden wel geheel op de schop genomen.. Vreemd dat die wel in de plannen staan beschreven. Als laatste wil ik alleen meegeven dat het schrijven 10058375 misleidend is omdat het een uitnodiging is om de tramlijn 16 maar het autoluw maken Zoutmanstraat wordt niet genoemd.	aparte besluitvorming over plaats; op korte termijn zal hier meer over bekend worden.
9	ik stel voor dat de Torenstraat en de Jan Hendrikstraat een 30km/u straat wordt ivm fietsen, voetgangers die willen oversteken en afbuigende tram bij de grote kerk.	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.

10	Zelf ben ik woonachtig op het Westeinde (meer richting ziekenhuis). Waar ik erg benieuwd naar ben is: wat gaat dit inhouden voor het sluipverkeer vanaf de Loosduinseweg naar de Torenstraat, wat nu over het Westeinde rijdt? Gaat dit toenemen of juist afnemen? En verder, wat wordt de aanrijd route voor het bouwverkeer (vrachtwagens) tijdens de werkzaamheden in de Torenstraat? Ik mag toch aannemen dat deze niet over het Westeinde gaan rijden? Dit is een veel te smal straatje voor vrachtverkeer.	Er wordt geen verandering verwacht in de hoeveelheid autoverkeer op het Westeinde ten gevolge van het ontwerp van tramlijn 16Z. Het smalle deel van het Westeinde is niet geschikt voor doorgaand bouwverkeer. Aanrijdroutes lopen via de 50 km/u wegen in de omgeving.
11	Helaas zijn wij in het voortraject niet betrokken geweest. Dit is een gemiste kans, terwijl wij eigenaar zijn van het grootste winkelpand in dit deel van de straat. Wij zijn nog steeds voornemens het pand te verhuren aan Lidl en hebben er alle vertrouwen in dat dit op korte termijn zal slagen. In dat kader reageren wij hierbij op het VO Torenstraat, maar ook in bredere zin zijn wij van mening dat onze belangen meegewogen dienen te worden bij de herinrichting. (NB. de volledige zienswijze met illustraties is weergegeven in bijlage 4-B) Laadhaven: In het Voorlopig Ontwerp is een laadhaven opgenomen welke midden op straat ligt. Dit is zeer ongebruikelijk en ook onwenselijk. De vrachtwagen belemmert het zicht en creëert dode hoeken. Er gaat veel verkeer de Geest in en uit, onder andere doordat hier de ingang van de Torengarage zit. Bezoekers van buiten de stad parkeren hier om daarna te gaan winkelen. Dit maakt het punt van belemmering van het zicht extra relevant. Een tweede argument tegen deze locatie voor een laadhaven, is het kruisen van goederenstromen en overige verkeersstromen. Dit levert hinder en gevaar op. Een palletwagen met 1000Kg welke hoog beladen is, moet een fietspad kruisen, een voetpad en daarna een lange weg afleggen over de stoep richting de expeditiedeur aan het Agnietenpad. Dit is gevaarlijk voor fietsers, chauffeur en voetgangers. En dan hebben we het nog niet eens over het op en afrijden van stoepjes. Dit is onmogelijk. Natuurlijk zijn wij maar simpele ondernemers die er geen verstand van hebben. Daarom hebben	In het voorontwerp is een laad- en losvoorziening opgenomen die de laad en losvoorziening ter plaatse van Torenstraat 146 vervangt en die ook gebruikt kan worden voor een nieuwe gebruiker van het voormalige Rock Palace pand. 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 deze locatie van de laad en los voorziening geeft deze geen problemen ten aanzien van verkeersveiligheid. De lengte van de voorziening is dusdanig dat een trekkeroplegger-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. In de zienswijze wordt het gebruik van palletwagens van 1000 kg beschreven die een Lidl mogelijk gebruikt. Op dit moment is niet zeker of de Lidl inderdaad in het bewuste pand komt en moet de discussie over hoe dit pand wordt bevoorrad ook in het kader van deze ontwikkeling worden besloten. 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

wij dit ontwerp voorgelegd aan de experts van ingenieursbureau Movares. Zij onderstrepen deze conclusie. Zie het document in de bijlage. Alternatieve oplossing: Wij denken dat een veel betere oplossing is om de laadhaven te positioneren nabij de ingang van het Agnietenpad. Hier zitten verschillende voordelen aan voor ondernemers en de buurt: Groter plein voor pand "Rock Palace" Er ontstaat meer ruimte voor het ronde pand van wijlen architect Theo Bosch. Vanaf hier heb je een fraai zicht op de Grote kerk terwijl je langs de ronde gevel kijkt. Mooi! Wellicht is het goed mogelijk om hier ook een bankje te plaatsen zodat mensen hier van het zicht kunnen genieten. Daarnaast ontstaat er meer ruimtelijke samenhang met het grote plein aan de overzijde van de straat. En er is extra ruimte voor fietsnietjes. Goed voor al die shoppers van Lidl die uit de buurt komen op de fiets. Plaatsen bomen Het plaatsen van extra bomen juichen wij toe. Wat ons betreft is er zeker ruimte voor 2-3 bomen op het pleintje voor Rock Palace, om de leefbaarheid verder te verbeteren. Wat een mooi uitzicht voor de mensen die wonen in de appartementen boven onze winkel! Minder geluidshinder Doordat er geen lange weg over de straat moet worden afgelegd met zware palletwagens, is er minder geluidsoverlast voor de appartementen boven het winkelpand. Vloeiende lijn fietspad Het fietspad kan een vloeiende lijn volgen en maakt geen onnatuurlijke knik. Breedte van stoep Op dit moment is de stoep voor de Albert Heijn erg smal. In het nieuwe ontwerp is hier duidelijk meer ruimte voor gereserveerd. Dat is positief. Echter is wat ons betreft de gemeente hier in doorgeschoten. Aan de overzijde is de stoep namelijk erg smal in het Voorlopig ontwerp. Een herbalancering is op zijn plaats. Dit kan door de bocht van de tramlijn net iets anders in te tekenen. Door een bredere stoep ter hoogte van de fietsenwinkel (Torenstraat 126) te creëren, blijft	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 voor geschikt voor; deze kan gebruikt kan 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 deze 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. Naar
---	---

	er ook voldoende ruimte voor een laadhaven aan deze zijde. Dit zorgt er voor dat laden en lossen snel, veilig en efficiënt kan gebeuren. Zebrapad Het zebrapad in het voorlopig ontwerp gaat van nergens naar nergens. Deze zal dan ook relatief weinig worden gebruikt. Hij zit op een totaal onlogische plek. Een veel betere locatie voor een zebrapad, is ter hoogte van het Agnietenpad. Hier komen veel voetgangers uit de achtergelegen wijk uit en deze kunnen dan oversteken richting de Kleine Nobelstraat en het centrum. Ook voetgangers uit de Torengarage welke bewegen richting Grote kerk zullen van dit zebrapad gebruik maken, omdat deze “op de route” ligt.	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 2 in het ontwerp voorziene nieuwe bomen. In de huidige situatie kan middels een rustpunt worden overgestoken ter plaatse van de Albert Heijn. Deze locatie wordt goed gebruikt. Door de nieuwe indeling van de Torenstraat is het niet mogelijk om hier weer een rustpunt te maken tussen de tramrails waarbij ook rekening wordt gehouden met de rijcurves van het autoverkeer. De nieuwe zebra komt op 20 meter van de huidige oversteeklocatie, op deze nieuwe locatie ligt deze in de buurt van de huidige locatie en is zo gekozen dat de oversteeklengte zo kort mogelijk is en het zicht op deze zebra goed is.
12	Zienswijze Tram 16Z (herinrichting Vondelstraat) - Wij vinden de voorgenomen herinrichting van de Vondelstraat over het algemeen erg mooi en denken dat het de leefbaarheid ten goede komt. De vergroening (brede groenstrook en bomen), de versmalling van de rijbaan en de vrijliggende fietspaden spreken ons erg aan. - We zijn ook blij dat de gemeente de problematiek van de verkeersonveiligheid in de Vondelstraat, het verouderde riool, de slechte oversteekbaarheid en de hittestress door het asfalt integraal aanpakt met de vernieuwing van de tramlijn. - We hebben nog wel een aantal zorgpunten waarvoor we om een oplossing vragen. o Geluidsoverlast van het verkeer: In de problematiek die bewoners in de Vondelstraat ervaren is geluidsoverlast duidelijk naar voren gekomen. Bijv., een passerende tram op het rechte stuk kan in onze woning tot wel 60 dB aan geluid veroorzaken. Dan moet je meerder keren per uur een gesprek staken. Er is echter geen oplossing voor de geluidsproblematiek gekomen. Het geluid neemt zelfs met 1.5 dB toe.	Geluid en verkeer: de toename in geluidsbelasting is in de Vondelstraat maximaal 0,58 dB. Dit wordt name veroorzaakt door een toename in autoverkeer doordat in de simulatie de sluiproute via de Pieterstraat linksaf de Torenstraat is verboden. Dit is een mogelijke maatregel is in kader van het project Centrum Noord. Deze maatregel is nog niet definitief, het is ook mogelijk dat er een andere maatregel wordt genomen of geheel niet. Omdat we van een worst-case scenario wilden uitgaan voor het kunnen bepalen of het kruispunt ontwerp van de Elandstraat-Vondelstraat-Zoutmanstraat voldoet wat betreft doorstroming is de maatregel in de Pieterstraat meegenomen. Dit is geen onderdeel van het voorliggende voorontwerp. De toename van geluid is beperkt. Overlast in de Vondelstraat wordt ook veroorzaakt door te hard rijdend autoverkeer, wat wordt veroorzaakt door het brede wegprofiel. Door auto en tram te combineren ontstaat een situatie waar inhalen en

o Beschermd stadsgezicht: de Vondelstraat is door de gemeente aangewezen als beschermd stadsgezicht. Derhalve hebben veel huizen nog enkelglas en kierende houten schuifkozijnen uit de jaren '30. Maatregelen tegen geluidsoverlast zou door de bewoners zelf aangepakt kunnen worden, door bijv. verbeterde kozijnisolatie en isolerend glas. Maar de bewoners worden daarin beperkt door regelgeving. Wij vragen de gemeente om, ook in het kader van de verduurzaming van de stad, de bewoners tegemoet te komen in regelgeving zodat geluids- en warmte-isolatie makkelijker wordt. o Verkeersdruk: In het verkeersmodel van het kruispunt Vondel-/Zoutman-/ Elandstraat is de herinrichting van de Vondelstraat (incl. de versmalling van de rijbaan) niet meegenomen. Uit dit verkeersmodel blijkt echter wel dat de verkeersdruk in de Vondelstraat toeneemt. Hoe wordt voorkomen dat dit in combinatie met de versmalling van de rijbaan niet tot extra geluidsoverlast en extra verkeersonveiligheid leidt? o Parkeren: Door de toegenomen verkeersdruk, de versmalling en het samenvoegen met de trambaan wordt het stressvoller om je auto te parkeren. We hebben ook zorg over de veiligheid van het uitstappen aan de rijbaankant; het gemak van uitstappen aan de groenstrookkant; en de looproute van de geparkeerde auto naar de woningen. o Parkeerplekken: Wij hebben begrip voor het feit dat er zeker 18 parkeerplekken verloren gaan. Niettemin verbaast het ons dat een parkeervergunning in de parkeergarage aan de Zoutmanstraat meer dan 10x duurder is dan een reguliere parkeervergunning. Wij steunen buurtorganisatie De Groene Eland in zijn verzoek om hier betaalbare parkeerplekken voor buurtbewoners te realiseren. o Wij verzoeken om meer fietsparkeerplekken te realiseren dan momenteel aanwezig. Bij voorkeur een aantal beschutte/overdekte fietsparkeerplekken zoals fietstrommels. o Wij denken dat de herinrichting van de Vondelstraat een mooie kans is om het zgn. Vondelpleintje mooier te maken. Het Elandplein kan als voorbeeld dienen.	naast elkaar rijden lastiger wordt, de snelheid zal hierdoor afnemen en dus ook de daarbij horende geluidsoverlast. Veiligheid: het versmallen van de ruimte voor het autoverkeer en het maken van fietspaden verhoogd de verkeersveiligheid. De snelheid van het autoverkeer neemt af en fietsers krijgen een veilige plek en worden niet meer ingeklemd tussen geparkeerde auto en rijdende autoverkeer. Isolatie: het toepassen van isolerend glas is ook mogelijk binnen het beschermd stadsgezicht. U kunt het beste contact opnemen met de afdeling Vergunning en Toezicht van de gemeente als u concrete vragen heeft waar een dergelijk plan aan moet voldoen. Profiel: de rijbaan wordt 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 gaan aanleiding om te verwachten dat inparkeren tot problemen leidt met deze breedtes, gelet op ervaringen in andere straten. In de huidige situatie is de situatie 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. 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. 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 te verkleinen en meer ruimte te maken voor langzaam verkeer. Dit geeft wat minder gemak doordat er geen fietsstrook meer is om op in- en uit te stappen waardoor iets langer moet worden gewacht voor het passeren van
---	--

	een auto of tram, maar gelet op de hoeveelheid verkeer is veilig in- en uitstappen gewoon mogelijk. Over de uitstapstrook aan de passagierszijde zijn meerdere vragen gesteld, de gemeente zal het voorontwerp aanpassen en meerdere doorsteken maken in de groenstrook, zodat de loopafstand op de uitstapstrook korter wordt dan nu op tekening staat. 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. De gemeente gaat dit niet aanpassen naar aanleiding van de zienswijze. Fietsparkeren: In het voorontwerp worden meer fietsplekken ingepast. De gemeente plaatst momenteel geen fietstrommels meer, wel is er een subsidieregeling voor het beginnen van een buurstalling. Dit laatste is efficiënter dan het plaatsen van fietstrommels die ook ten koste gaan van trottoir of parkeerplaatsen. Vondelpleintje: we begrijpen de wens om een mooier Vondelplein vergelijkbaar met het Elandplein. 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.
13	Ik ben een bewoner van de Vondelstraat te Den Haag en wil hierbij mijn zienswijze/ vragen indienen met betrekking tot de plannen die er zijn voor de herinrichting van de Vondelstraat. 1. Een persoonlijk punt is de locatie van de nieuwe bomen, ik zou graag willen weten wat t.z.t. de definitieve locatie van de bomen gaat worden, zodat ik van te voren kan zien of er een boom precies voor mijn raam wordt geplaatst. Mocht het mijn uitzicht belemmeren dan zou ik hier tijdig op willen kunnen ageren. 2. Komen er evenveel fietsbeugels terug als er nu staan? Het zal een probleem worden als er minder komen het is nu al vechten om een plek. Pro fietsers betekent ook dat er hopelijk genoeg fiets parkeerplekken komen.	Ten aanzien van de rijbaan: De rijbaan wordt 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 gaan aanleiding om te verwachten dat inparkeren tot problemen leidt met deze breedtes, gelet op ervaringen in andere straten. In de huidige situatie is de situatie voor automobilisten flexibeler, inparkeren gaat mogelijk wat eenvoudiger doordat gebruik kan worden gemaakt van de fietsstrook,

3. Is het mogelijk een zebrapad aan te leggen in de straat? 4. Het in en uitstappen is onveilig als er maar 50 cm ruimte beschikbaar is naast de auto. 5. De stoep is erg smal waarop langs de auto gelopen moet worden, met eventueel kind/rollator etc.(onmogelijk aan passagierskant), dit zorgt ervoor dat men op straat zal lopen, wat het geheel weer onveiliger maakt. 6. De groenstukken worden niet genoeg onderbroken, dit maakt dat men door de groenstrook gaat lopen om bij de auto te komen en alles vertrapt zal worden. 7. Ik vind het er allemaal wel mooi uitzien, maar wellicht kan de groenstrook iets smaller dan 2,50 meter per kant om meer ruimte te creëren langs de auto. Er zijn meer burens die hun bezwaren hebben maar niet kunnen reageren omdat ze niet kunnen mailen of niet handig zijn met computers.	dubbel parkeren (niet toegestaan) kan zonder de tram te hinderen. 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. Fietzers 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 te verkleinen en meer ruimte te maken voor langzaam verkeer. In de huidige situatie zijn er geen zebrapaden in de Vondelstraat. Met het versmallen van de rijbaan wordt de oversteek veel kleiner en veilig; zebrapaden zijn in de nieuwe situatie niet nodig. Het nieuwe wegprofiel betekent uiteindelijk minder parkeerplaatsen en een iets minder ideale situatie voor automobilisten. 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 gebeurt in de huidige situatie, omdat het weinig consequenties heeft voor tram en autoverkeer, in de toekomstige is het niet waarschijnlijk dat dit in dezelfde mate zal plaatsvinden. Verhuishagens kunnen indien nodig ter plaatse van de koppen van de zijstraten tijdelijk opstellen op het trottoir. De groenstrook in de Vondelstraat is meerdere malen onderbroken. Daarbij zijn, naast de doorsteken ter hoogte van de zijstraten, doorsteken in het ontwerp opgenomen tussen parkeerstrook en trottoir ten behoeve van de fietsers en de voetgangers. Er wordt naar aanleiding van zienswijzen aanvullend op het voorliggende voorontwerp per groenstrook een extra doorsteek gemaakt zodat bewoners makkelijker vanuit de parkeerplaats hun woning kunnen bereiken. Ten aanzien van de fietsers: ter plaatse van de zijstraten is in het ontwerp altijd een doorsteek opgenomen voor de fietsers. Het is hier dus mogelijk voor fietsers om over te steken. Wat betreft het fietsparkeren. De
--	---

		huidige fietsenparkeerbeugels worden verplaatst. Deze komen terug in het verlengde van de groenstrook ter hoogte van de zijstraten tussen het fietspad en de rijbaan.
14	Geachte mevrouw, mijnheer, Hierbij sturen wij een zienswijze voor de nieuwe plannen voor de Vondelstraat ivm de nieuwe tram lijn 162. We zijn bezorgd over diverse aspecten zoals de veiligheid, de versmalde rijbaan en de bomen (zie bijlage). Deze zorgen worden gedeeld door nog 36 andere bewoners die deze petitie hebben ondertekend, zoals in dezelfde bijlage is terug te zien. Hopende dat u deze petitie met zorg zult bekijken en in afwachting van uw reactie, Zienswijze nieuwe indeling Vondelstraat tramlijn 162 Beste buurtbewoners, De tekeningen van de Gemeente zien er misschien mooi uit, maar er zitten diverse probleem punten waar hopelijk iets aan gedaan kan worden. De versmalde rijbaan maakt het moeilijk om als bestuurder veilig bij je auto te komen, zowel aan de straat kant als aan de passagiers kant • De straat kant: als er veel verkeer langs komt, kunnen de passerende auto's niet goed om je heen, ook als de tram aan komt is er niet veel plaats om je portier open te doen. Achteruit Inparkeren geeft ook problemen, de auto's en/of tram moeten wachten. • De passagiers kant: een heel stuk lopen over 50 cm met kinderwagen, rollator, boodschappen of iemand die begeleiding nodig heeft is niet eenvoudig en je kan niet uitwijken, want er is een groenstrook met planten naast. • Als voetganger kan je ook niet gemakkelijk bij je portiek -deur komen, want een groenstrook verhindert de doorgang vanaf de straat, dus moet je doorlopen op de 50 cm om later weer om te keren naar het trottoir, dus extra lopen. • Bezorgdiensten, ambulances verhuizers onderhoud kunnen niet dubbel parkeren om hun goederen uit te laden, hoe wordt dat opgelost? • Telkens moet een parkeerplaats opgeofferd worden voor een fietsdoorgang naar de overkant, en er zijn nu al te weinig parkeerplekken. • Er komen minder bomen, jammer. • Komen er genoeg (op z'n minst evenveel) fietsbeugels, er is nu al weinig plek? • Is het een idee om zebrapaden aan te leggen, de straat is erg lang, maakt oversteken veiliger. • Doordat de auto's over de tramrails	Ten aanzien van de rijbaan: De rijbaan wordt 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 gaan aanleiding om te verwachten dat inparkeren tot problemen leidt met deze breedtes, gelet op ervaringen in andere straten. In de huidige situatie is de situatie 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. 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. Fietzers 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 te verkleinen en meer ruimte te maken voor langzaam verkeer. Dit betekent uiteindelijk minder parkeerplaatsen en een iets minder ideale situatie voor automobilisten. 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 gebeurt in de huidige situatie, omdat het weinig consequenties heeft voor tram en autoverkeer, in de toekomstige is het niet waarschijnlijk dat dit in dezelfde mate zal plaatsvinden. Verhuishagens kunnen indien nodig ter plaatse van de koppen van de zijstraten tijdelijk opstellen op het trottoir. Ten aanzien van

	moeten rijden, zal de ruimte voor uit de auto stappen nog smaller worden dan de tekening suggereert, want de auto's zullen met de banden niet direct op maar naast de rails rijden. Kortom: • Er komen gevaarlijke situaties: mensen komen met in- en uitstappen te dicht bij het voorbij rijdende verkeer. • De oversteek mogelijkheden voor voetgangers worden beperkt, ook niet praktisch (oracs etc). • De fietsers kunnen ook maar beperkt links afslaan. • De Vondelstraat wordt drukker. Suggesties: • Is een flitspaal niet een goedkopere maar efficiënte optie? • Een 30 km zone van maken! • Zebrapaden? • De groenstrook tussen de auto's en de fietsers vormt een probleem en is veel te breed, daar valt heel wat ruimte te winnen (2x 2,50 m), door het smaller te maken. Als je het eens bent met een of meerder punten van deze zienswijze, graag voor zondag 28 maart tekenen.	de uitstapruimte en de groenstrook: de uitstapstrook naast de ruime parkeerplaats van 2 m is inderdaad circa 50 cm. Dit zijn afmetingen voor langspaarkeervoorzieningen conform het handboek openbare ruimte van de gemeente die overal veilig in de stad worden toegepast waar dat mogelijk is. De groenstrook in de Vondelstraat is meerdere malen onderbroken. Daarbij zijn, naast de doorsteken ter hoogte van de zijstraten, doorsteken in het ontwerp opgenomen tussen parkeerstrook en trottoir ten behoeve van de fietsers en de voetgangers. Er wordt naar aanleiding van zienswijzen aanvullend op het voorliggende voorontwerp per groenstrook een extra doorsteek gemaakt zodat bewoners makkelijker vanuit de parkeerplaats hun woning kunnen bereiken. Ten aanzien van de fietsers: ter plaatse van de zijstraten is in het ontwerp altijd een doorsteek opgenomen voor de fietsers. Het is hier dus mogelijk voor fietsers om over te steken.
15	Groenstrook In het plan wordt er gesproken over een groenstrook met nieuwe bomen tussen de parkeerstrook en het fietspad. 1. Komen er in de groenstrook doorsteekmogelijkheden naar de portieken? Ik kan mij zo voorstellen dat bewoners/bezoekers en bezorgers anders zelf door deze perkjes gaan lopen om bij hun auto/portiek te komen. Je kiest immers de kortste weg, zeker als je bijvoorbeeld boodschappen moet uitladen of een pakket moet bezorgen. 2. Wat is de beschikbare ruimte voor de bijrijder om uit te stappen zonder in de groenstrook te staan. Kan je hier op een normale manier in en uitstappen en heeft dit geen nadelig effect voor het openen en sluiten van je portier? 3. De huidige hoge bomen geven de straat in het voorjaar/zomer een mooie uitstraling. Hoe volgroeid zijn de nieuwe bomen die geplaatst worden om dit effect te behouden? Als er hele	Ten aanzien van de uitstapruimte en de groenstrook: de uitstapstrook naast de ruime parkeerplaats van 2 m is inderdaad circa 50 cm. De parkeervakken worden 2.00 m breed wat ook voldoet aan huidige maximum-normen van de gemeente. De gemeente ziet gaan aanleiding om te verwachten dat inparkeren tot problemen leidt met deze breedtes, gelet op ervaringen in andere straten. Daarbij zijn, naast de doorsteken ter hoogte van de zijstraten, doorsteken in het ontwerp opgenomen tussen parkeerstrook en trottoir ten behoeve van de fietsers en de voetgangers. Er wordt naar aanleiding van zienswijzen aanvullend op het voorliggende voorontwerp per groenstrook een extra doorsteek gemaakt zodat bewoners makkelijker vanuit de parkeerplaats hun woning kunnen bereiken. Ten aanzien van de fietsers: ter plaatse

jonge kleine bomen geplaatst worden dan kan het nog jaren duren voordat de straat weer de gewenste allure uitstraalt die het nu heeft. 4. Worden er bomen geplaatst die niet het 'plakkende' karakter hebben als de huidige bomen? Parkeren auto en fiets 5. In het plan verdwijnen er in de Vondelstraat parkeerplekken i.v.m. de herinrichting van de Bilderdijkstraat/Torenstraat. In de Webinar werd een alternatief genoemd hiervoor. Parkeren in de Zeeheld of Veenkade. Voor bewoners die wonen op de Vondelstraat, ter hoogte van de Westerbaenstraat is dit geen goed alternatief. Beide garages zijn veel te ver lopen. Ik verwacht van de gemeente dat ze er alles aan zullen doen om zoveel mogelijk parkeerplaatsen bij de woningen te behouden. 6. In het plan is niet duidelijk omschreven waar het fiets parkeren gaat plaatsvinden in de Vondelstraat. Graag verduidelijken. 7. Een grote ergernis van parkeren in parkeerstroken i.p.v. parkeervakken is dat de ruimte niet altijd optimaal benut wordt door bewoners of bezoekers. Nu staan met enige regelmaat auto's te ruim geparkeerd waardoor er veel minder plek beschikbaar is dan bedoeld. Hoe wordt dit door de gemeente opgepakt en waarom wordt er niet gekozen voor parkeervakken op dit soort lange stroken. Dan is voor iedereen duidelijk hoe je moet staan.	van de zijstraten is in het ontwerp altijd een doorsteek opgenomen voor de fietsers. Het is hier dus mogelijk voor fietsers om over te steken. Bomen :voor de Vondelstraat is een zogeheten toekomstbestendig profiel ontworpen. Een profiel wat voor circa 25 tot 30 jaar kan blijven functioneren, ook als er een ander gebruik (minder auto's) van de openbare ruimte is. Daarnaast wordt de riolering vervangen, gaat de straat open (ook voor de huisaansluitingen) en wordt er gegraven. De bestaande bomen zullen hiervan schade ondervinden, de wortels zijn vergroeid met het riool (en soms zelfs in het riool). De bestaande bomen hebben een beperkte levensverwachting en staan vaak (te) dicht op de gevel. Veel bomen geven 'honingdauw' een afscheiding van bladluizen die vaak op deze boomsoort voorkomt, zeker als de boom geen goede conditie heeft. Daarom is in het ontwerp een ander plek (verder van de gevel) met voldoende groeiruimte (onder- en bovengronds) opgenomen. 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 weggooiën van zwerfafval is niet te voorkomen maar wordt ontmoedigd en valt minder op tussen volgroeide planten. Parkeren auto: De parkeerplaatsen die op de Vondelstraat vervallen liggen met name in de bocht met de Bilderdijkstraat/Torenstraat. Om hier een fietspad in te passen is het nodig de parkeerplaatsen op te heffen. Daarom is gezocht naar een alternatief van extra parkeerplaatsen voor o.a. bewoners van de Vondelstraat in de parkeergarage Veenkade (30) . De ervaring is dat er meer auto's geparkeerd kunnen worden
--	--

		indien er geen formele parkeervakken worden aangeduid omdat de meeste auto's korter zijn dan de lengte van de formele parkeervakken. Parkeren fiets: Ter hoogte van de zijstraten komt tussen fietspad en rijbaan in het verlengde van de groenstrook ruimte om de fietsen te parkeren
16	Allereerst wil ik opmerken dat onze voorkeur er naar uitgaat dat de indeling van de Vondelstraat blijft zoals deze nu is. Dan met betrekking tot het door u gepresenteerde plan: - Wij betreuren het dat er wederom gezonde bomen gekapt moeten worden in onze wijk; - De groenstroken zullen gaan fungeren als afvalbak en hondenuitlaatplaats (zie ook de huidige geveltuintjes); - Uit het gepresenteerde plan blijkt niet dat een automobilist die zijn auto heeft geparkeerd op een veilige manier het trottoir kan bereiken. Komt er ook een trottoir aan de zijde van de parkeerplaatsen of moet een automobilist over de rijbaan lopen naar de dichtstbijzijnde zijstraat? - Laden en lossen zal leiden tot hinder op de rijbaan; - Nood- en hulpdiensten hebben geen vrije doorgang meer in de Vondelstraat; - Ik begrijp dat de fietsnietjes worden verwijderd. Welke voorziening worden er getroffen voor het fietsparkeren? - De gepresenteerde alternatieven voor het parkeren, parkeergarage Prins Hendrikstraat en de VAB onder de Veenkade leiden tot een onacceptabele lasten verzwarende voor de bewoners. Daarnaast hebben wij begrepen dat de 30 parkeerplaatsen in de VAB bijna allemaal al vergeven zijn.	Bomen. Voor de Vondelstraat is een zogeheten toekomstbestendig profiel ontworpen. Een profiel wat voor circa 25 tot 30 jaar kan blijven functioneren, ook als er een ander gebruik (minder auto's) van de openbare ruimte is. Daarnaast wordt de riolering vervangen, gaat de straat open (ook voor de huisaansluitingen) en wordt er gegraven. De bestaande bomen zullen hiervan schade ondervinden, de wortels zijn vergroeid met het riool (en soms zelfs in het riool). De bestaande bomen hebben een beperkte levensverwachting en staan vaak (te) dicht op de gevel. Veel bomen geven 'honingdauw' een afscheiding van bladluizen die vaak op deze boomsoort voorkomt, zeker als de boom geen goede conditie heeft. Daarom is in het ontwerp een ander plek (verder van de gevel) met voldoende groeiruimte (onder- en bovengronds) opgenomen. 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 weggooiën van zwerfafval is niet te voorkomen maar wordt ontmoedigd en valt minder op tussen volgroeide planten. Ten aanzien van de uitstapruimte en de groenstrook: de uitstapstrook naast de ruime parkeerplaats van 2 m is inderdaad circa 50 cm. De parkeervakken worden 2.00 m breed wat ook voldoet aan huidige maximum-normen van de gemeente. De

		gemeente ziet gaan aanleiding om te verwachten dat inparkeren tot problemen leidt met deze breedtes, gelet op ervaringen in andere straten. Daarbij zijn, naast de doorsteken ter hoogte van de zijstraten, doorsteken in het ontwerp opgenomen tussen parkeerstrook en trottoir ten behoeve van de fietsers en de voetgangers. Er wordt naar aanleiding van zienswijzen aanvullend op het voorliggende voorontwerp per groenstrook een extra doorsteek gemaakt zodat bewoners makkelijker vanuit de parkeerplaats hun woning kunnen bereiken. 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 gebeurt in de huidige situatie, omdat het weinig consequenties heeft voor tram en autoverkeer, in de toekomstige is het niet waarschijnlijk dat dit in dezelfde mate zal plaatsvinden. Verhuishagens kunnen indien nodig ter plaatse van de koppen van de zijstraten tijdelijk opstellen op het trottoir. De doorgankelijkheid voor Nood en hulpdiensten is gewaardborgd met dit wegprofiel. Wat betreft het fietsparkeren. De huidige fietsenparkeerbeugels worden verplaatst. Deze komen terug in het verlengde van de groenstrook ter hoogte van de zijstraten tussen het fietspad en de rijbaan.
17	Naar aanleiding van de plannen voor de herinrichting van de Vondelstraat heb ik de volgende zorgen en opmerkingen: Uitstap ruimte met Parkeren - Na de stoep komt een fietspad, dan een groenstrook dan een parkeerplaats voor de auto en dan een rijbaan zowel voor de auto als de tram. Tussen de geparkeerde auto en de groenstrook is een stoepje van 50 cm overgelaten, tussen perkje en auto's , waar je op moet lopen. Dat is wel erg smal, zeker als je met een kind en/of kinderwagen, een rollator of boodschappen naar	Ten aanzien van de uitstapruimte en de groenstrook: de uitstapstrook naast de ruime parkeerplaats van 2 m is inderdaad circa 50 cm. De parkeervakken worden 2.00 m breed wat ook voldoet aan huidige maximum-normen van de gemeente. De gemeente ziet gaan aanleiding om te verwachten dat inparkeren tot problemen leidt met deze breedtes, gelet op ervaringen in andere straten. De groenstrook in de Vondelstraat wordt meerdere malen onderbroken. Daarbij zijn, naast de doorsteken ter hoogte van de zijstraten, doorsteken in het ontwerp opgenomen

	de voordeur moet lopen. Daar komt nog een 2e probleem bij nl : Die groenstrook. Is dat een doorgetrokken groenstrook? of kan ik bij elk portiek linea recta op de stoep bij de voordeur komen? Als de strook doorgetrokken is van straat naar straat (bv. van de Westerbaenstr. naar de 1e de Riemerstraat of van de 2e de Riemerstraat naar de Tollensstr.) kan dat een klus zijn om vanuit de auto via een smal pad van 50 cm te moeten lopen om weer op de stoep te komen. En op de rijbaan lopen is er dan helemaal niet bij! Als voetganger kan je ook niet zomaar oversteken, nl. alleen waar zijstraten zijn. door een perkje struinen om over te steken is denk ik niet de bedoeling. Ook voor fietsers wordt het niet eenvoudiger om komende vanaf AH, (kant van de even nr) over te steken naar bv de 2e de Riemerstraat (want de groenstrook is doorgetrokken tot aan de 1e de Riemerstraat , maar als je daar oversteekt (kant van de oneven nr), is de strook aan de overkant ook dicht want door getrokken van de Tollensstr. tot aan de 2e de Riemerstraat. De rijbaan wordt dan gedeeld door trams en auto's. omdat er weinig parkeerplekken zijn zullen de hulpdiensten , verhuizers , of bezorgdiensten ed (in deze Corona- tijd talrijk) dubbel moeten parkeren, dus gedeeltelijk op de trambaan. Dat zal opstoppen veroorzaken. Dus lastig voor de tram. Kortom, als deze nieuwe situatie al deze probleempunten oplevert, ben ik bezorgd over de veiligheid van de Vondelstraat.	tussen parkeerstrook en trottoir ten behoeve van de fietsers en de voetgangers. Er wordt naar aanleiding van zienswijzen aanvullend op het voorliggende voorontwerp per groenstrook een extra doorsteek gemaakt zodat bewoners makkelijker vanuit de parkeerplaats hun woning kunnen bereiken. Ten aanzien van de fietsers: ter plaatse van de zijstraten is in het ontwerp altijd een doorsteek opgenomen voor de fietsers. Het is hier dus mogelijk voor fietsers om over te steken.
18	Naar aanleiding van de plannen voor de herinrichting van de Vondelstraat met vrijwel alleen appartementen wil ik bezwaar indienen en wel om de volgende redenen: I. De rijbaan, tram en auto's op 3,50 m (per rijrichting) wordt veel te smal en zorgt voor veel onveiligheid. • De Vondelstraat wordt drukker omdat alle verkeer naar de Torenstraat (vanaf de	I. ten aanzien van de rijbaan: De rijbaan wordt 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

Mauritskade) via de Vondelstraat moet gaan omdat de Pieterstraat beperkingen krijgt. • Op die smalle strook moet er ingeparkeerd worden, met vlak ernaast autoverkeer en tram. Voor de bestuurde geen pretje maar ook voor de passagier niet want tussen de geparkeerde auto en de groenstrook is een uitstap stoepje van slechts 50 cm overgelaten. (een open portier deur is al 80 cm). Dat is te smal, zeker als je met een kind en/of kinderwagen, een rollator of boodschappen naar de voordeur moet lopen. Laat staan met iemand in een rolstoel. • Dubbel parkeren, dus ook om mensen uit te laten stappen kan in feite niet, je staat dan op de tramrails: dat zal opstoppen geven en je kunt niet eromheen want dan kom je op de rijbaan van de tegenligger! • Voor de gehandicapte parking is het ook niet eenvoudig manoeuvreren • Tot dusver konden werkverkeer (i.v.m. verhuizing ,afleveren of ophalen van materiaal i.v.m. onderhoud), bezorgers, hulpdiensten, etc. “dubbel parkeren “. Als dat niet meer kan ontstaat er een groot, praktisch probleem. II. Tussen het fietspad en de parkeerplaats is een groenstrook van 2,5m ingepland • Is dat een ononderbroken groenstrook? of kan ik bij elk portiek linea recta vanuit de straat op het trottoir bij de voordeur komen? Als de strook ononderbroken is van straat naar straat (bv. van de Westerbaenstr. naar de 1e de Riemerstraat of van de 2e de Riemerstraat naar de Tollensstr.) kan dat een klus zijn om vanuit de auto via een smal pad van 50 cm te moeten lopen om weer op het trottoir te komen. En op de rijbaan lopen is er dan helemaal geen optie! • Als voetganger kan je ook niet zomaar oversteken, nl. alleen waar zijstraten zijn en door een perkje struinen om over te steken is denk ik niet de bedoeling, maar dreigt wel te	inparkeren tot problemen leidt met deze breedtes, gelet op ervaringen in andere straten. In de huidige situatie is de situatie 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. 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. Fietzers 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. Dit betekent uiteindelijk minder parkeerplaatsen; het merendeel van de parkeerplaatsen verdwijnt nabij de Bilderdijkstraat waar ruimte gevonden moet worden voor de tram en het vrij liggende fietspad. 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 gebeurt in de huidige situatie 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. II. De groenstrook in de Vondelstraat wordt meerdere malen onderbroken. Daarbij zijn, naast de doorsteken ter hoogte van de zijstraten, doorsteken in het ontwerp opgenomen tussen parkeerstrook en trottoir ten behoeve van de fietsers en de voetgangers. Er wordt naar aanleiding van zienswijzen aanvullend op het voorliggende voorontwerp per groenstrook een extra
---	---

gebeuren. • Ook voor fietsers wordt het heel moeilijk gemaakt , komende vanaf AH, Elandstraat (kant van de even nrs.) links af te slaan naar bv de 2e de Riemerstraat of Tollensstraat (want er is een groenstrook en er zijn geparkeerde auto's. III overige problemen. • Er gaan parkeerplekken verloren, en die zijn er al te weinig • Er komen minder bomen in de Vondelstraat • waarom wordt de Vondelstraat ook geen 30 km om te snel rijden te voorkomen • kan er geen flitspaal komen? veel goedkoper dan deze dure, onpraktische en gevaarlijke oplossing Kortom, deze nieuwe situatie baart mij zorgen t.a.v. de veiligheid van de Vondelstraat. De opzet van Berlage om een mooie brede staat te maken, gaat verloren., Die groenstrook is op het eerste gezicht leuk, maar blijkt bij nader inzien niet praktisch en onveilig. Zonder die strook is er 2 x 2,50m = 5m meer ruimte voor verkeer en tram !	doorsteek gemaakt zodat bewoners makkelijker vanuit de parkeerplaats hun woning kunnen bereiken. Voor mensen met een handicap kan een gehandicaptenparkeerplaats worden aangevraagd nabij de woning, dit kan ook in de zijstraat. Ten aanzien van de fietsers: ter plaatse van de zijstraten is in het ontwerp altijd een doorsteek opgenomen voor de fietsers. Het is hier dus mogelijk voor fietsers om over te steken. Voor fietsers is er ter plaatse van elke tegenoverliggende zijstraat een doorsteek. Het oversteken wordt juist veiliger doordat fietsers niet meer op de fietsstrook hoeven te wachten om af te slaan. III. Het aantal parkeerplaatsen neemt af (14 in het rechte deel van de Vondelstraat), dit is ten gevolge van de profiel wijziging van de Vondelstraat; het merendeel van de parkeerplaatsen verdwijnt nabij de Bilderdijkstraat waar ruimte gevonden moet worden voor de tram en het vrij liggende fietspad. De voordelen van deze nieuwe inrichting zoals eerder genoemd acht de gemeente groter dan het nadeel van de afname van een aantal parkeerplaatsen in de straat. Deze plaatsen worden gecompenseerd door meer parkeerplaatsen in de VAB Veenkade voor bewoners beschikbaar te stellen. 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 Vondelstraat is er ruimte om fietsers en autoverkeer van elkaar te scheiden en tegelijkertijd is de optie om te mengen problematisch doordat de hoeveelheid autoverkeer te hoog is om een veilige situatie te creëren. De gekozen inrichting voor de Vondelstraat is een verbetering voor de verkeersveiligheid ten opzichte van de huidige situatie maar biedt ook een goede doorstroming voor het openbaar vervoer en voor de Nood- en Hulpdiensten, dit geldt ook voor de
--	--

		Torenstraat. De huidige bomen kunnen in verband met het vervangen van de riolering niet gehandhaafd worden. Er komen bomen terug die op ruimere afstand van de woningen staan met betere groeiomstandigheden in het groen; er staan alleen geen bomen bij de aansluiting op de zijstraten waar vanuit verkeersveiligheid voldoende opstelruimte en overzicht moet worden gecreëerd. Daardoor is het aantal bomen minder dan in de huidige situatie maar wordt er wel een duurzame toekomstbestedige bomenstructuur gemaakt.
19	Het voorgenomen plan heb ik bekeken en een vraag: er wordt gesproken over het verwijderen van de fietsnietjes, in de Vondelstraat. Hoe worden de vele fietsen geparkeerd na het voltooiën van de werkzaamheden?	Ter hoogte van de zijstraten worden naast de groenstrook ruimtes gecreëerd met voldoende fietsnietjes om fietsen te plaatsen.
20	Onlangs hebben de leden van onze vereniging van eigenaren kennis genomen van het concept voorontwerp van Tramlijn 16 Z en de voorgenomen herinrichting van de Vondelstraat. We vragen ons t.a.v. een aantal voorgenomen veranderingen af of onze belangen als bewoners voldoende zijn meegenomen en brengen daarom hierbij een aantal zienswijzen naar voren. We vragen u om deze mee te nemen bij de verdere ontwikkeling van de herinrichtingsplannen. Trilling en geluid nieuwe lagevloertram Ondanks dat uit het trillingsonderzoek van DGMR (Bijlage 1B) blijkt dat de trillingen van de nieuwe trams binnen de normen voor schade aan gebouwen blijven, willen we u er op attent maken dat ons gebouw erg gevoelig is voor trilschade. Hetgeen blijkt uit trilschade die nu reeds optreedt en scheuren veroorzaakt. Daarnaast is ook geluidsoverlast een probleem. Een aantal bewoners geeft aan dat ons gebouw soms meetrilt bij passerend vrachtverkeer. Uit het trillingsonderzoek blijkt dat er bij het niet vervangen van de spoorconstructie (kunststofplaat) in de Vondelstraat een lichte overschrijding van SBR-B richtlijn voor hinder van personen in gebouwen zal zijn. Bij het vervangen van de kunststofplaat voor de abc-constructie zou deze overschrijding er niet zijn. Wij vragen u	Zoals ook aangeven in de plantoelichting op het collegebesluit heeft de HTM in verband met de integrale herinrichting van de Vondelstraat besloten om het later geplande groot onderhoud aan de tramrails in de Vondelstraat naar voren te halen. De tramrails in de Vondelstraat worden dus samen met de andere werkzaamheden voor lijn 16 z verwijderd en vervangen door tramrails met een ABC- constructie of gelijkwaardig. Veiligheid en verkeersdruk: 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 snelheid remmende maatregelen toe te passen zoals verkeersdrempels. 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

de voorgenomen beslissing om de spoorconstructie in de Vondelstraat niet te vervangen te heroverwegen en alsnog een abc-constructie aan te brengen of andere maatregelen te nemen, bijvoorbeeld het aanbrengen van geluid- en trillingsabsorberende matten onder te trambaan, om binnen de SBR-B norm te blijven. Veiligheid en verkeersdruk Er wordt regelmatig veel te hard gereden in de Vondelstraat wat leidt tot gevaarlijke situaties, bijvoorbeeld voor jonge kinderen, en geluidsoverlast. We zijn blij dat voorontwerp voorziet in het versmallen van het wegprofiel waardoor volgens de plannen 'de snelheid uit de auto wordt gehaald'. Toch zouden we graag zien dat er aanvullende maatregelen genomen worden om het autoverkeer te dwingen snelheid te matigen. Dit zou bijvoorbeeld kunnen door het neerleggen van drempels. Daarnaast vragen we ons ook af of het niet onveiliger wordt met in en uitstappen op de nieuwe parkeerplekken die nu verder van de trottoirs en pas na oversteken van de groenstrook en fietsstrook kunnen worden bereikt. Welke voorzieningen zijn hiervoor getroffen? Tenslotte vragen we ons af of de mogelijke effecten van de nieuwe verkeerscirculatieplannen voor Centrum Noord, waaronder bijvoorbeeld het invoeren van eenrichtingsverkeer op de Mauritskade, in samenhang met de effecten van het voorontwerp zijn beoordeeld op de verkeersdruk in de Vondelstraat. Is de verwachting dat deze toeneemt, gelijk blijft of afneemt? Parkeren Uit de antwoorden op de inspraakavond van 25 februari jl. blijkt dat er 18 parkeerplaatsen verloren gaan in de Vondelstraat. Dit is een significante vermindering van het huidig aantal plaatsen. Het is nu al regelmatig lastig om een parkeerplaats dicht bij huis te vinden. Het verlies aan plaatsen wordt volgens bijlage 1 gecompenseerd door het aankopen van de garage "de Zeeheld". Dit is echter voor de bewoners van ons deel van de Vondelstraat geen goed alternatief en ligt op ongeveer 10 minuten	deze breedtes, gelet op ervaringen in andere straten. De groenstrook in de Vondelstraat wordt meerdere malen onderbroken. Daarbij zijn naast de doorsteken ter hoogte van de zijstraten doorsteken in het ontwerp opgenomen tussen parkeerstrook en trottoir ten behoeve van de fietsers en de voetgangers. Er wordt naar aanleiding van zienswijzen aanvullend op het voorliggende voorontwerp per groenstrook een extra doorsteek gemaakt zodat bewoners makkelijker vanuit de parkeerplaats hun woning kunnen bereiken. Dat is nu niet onderzocht. 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. Parkeren: Het klopt dat het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte afneemt terwijl er al veel auto's geparkeerd staan. In deze dichtbevolkte stadswijken is er geen ruimte voor een overmaat aan parkeerplaatsen, zeker omdat ook andere vormen van vervoer ruimte nodig hebben. De aankoop van de garage "de
---	---

afstand lopen. Zeker voor bewoners die wat minder goed ter been zijn is dit een behoorlijke verslechtering ten opzichte van de huidige situatie. We vragen u om de herinrichting zo aan te passen dat minder of geen plaatsen verloren gaan, dan wel alternatieven aan te bieden in de directe omgeving van het deel van de Vondelstraat waar ons gebouw staat (begin Vondelstraat, aansluiting op Bilderdijkstraat). Fietsparkeren en voortuintjes Het voorontwerp voorziet in het vrijmaken van het trottoir van 'obstakels', zoals fietsnietjes. Uit de antwoorden op de inspraakavond van 25 februari jl. blijkt dat de nieuwe fietsparkeerplaatsen "naast iedere in/uitrit ter hoogte van de zijstraten, tussen het fietspad en de rijbaan/langsparkeervakken" komen. Om hoeveel plaatsen gaat het hier en op welke afstand liggen deze plaatsen van ons gebouw? Zeker gezien het grote aantal fietsen, ze staan nu vaak rijen dik naast de volle nietjes opgesteld en vallen regelmatig tegen geparkeerde auto's aan, is een goede oplossing nodig. Het verplaatsen van de fietsparkeerplaatsen naar een plek ter hoogte van de zijstraten kan leiden tot een grote druk op die plekken. Daarna hechten we er belang aan dat de voortuintjes die nu langs de voorgevel van ons gebouw liggen gehandhaafd blijven. Deze zijn destijds in overleg met de gemeente aangelegd en hebben een grote meerwaarde voor de bewoners. Zo zorgen ze er bijvoorbeeld voor dat de vensterbanken niet worden gebruikt als zitplaatsen door passanten en vertegenwoordigen ze een esthetische waarde. Bomen en groenstructuur We betreuren het zeer dat de 34 Lindes zullen moeten worden gekapt vanwege de genoemde nadelen en geplande rioolwerkzaamheden. Ter compensatie wordt er een groenstrook aangelegd en worden 26 nieuwe bomen in onze straat teruggeplaatst. We zouden graag willen weten waarom er niet een gelijk aantal bomen kan worden teruggeplaatst. Uit de antwoorden op de inspraakavond van 25 februari jl. blijkt dat de bomensoort nog nader wordt bepaald. Het is voor het aanzicht van de straat belangrijk dat er dat er mooie grote bomen voor terugkomen. We willen dan ook weten aan welke afmetingen we	Zeeheld" maakt dat een deel van bewoners in het gebied hier een plek gaan huren. Hierdoor hoeven deze auto's niet meer in de openbare ruimte te staan en zal de gemiddelde parkeerdruk gelijk blijven. Dit kan wel betekenen dat een deel van de bewoners verder moeten lopen van en naar hun parkeerplek. Er wordt ook nog extra capaciteit (30) vrij gemaakt voor bewoners in de parkeergarage Veenkade, dit is op kortere loopafstand dan "de Zeeheld" voor bewoners uit de Vondelstraat. Voor mensen met een lichamelijke beperking die daardoor niet ver kunnen lopen kan een gehandicapten parkeerplaats worden aangevraagd in de nabijheid van de woning, overigens wordt daar momenteel op de Vondelstraat geen gebruik van gemaakt. 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. 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 over een werk wat van gevel tot gevel gaat waarbij ook het riool (incl. huisaansluitingen) gaat worden vervangen en het kan zijn dat de tuintjes tijdelijk zullen moeten worden verwijderd. De huidige bomen kunnen in verband met het vervangen van de riolering niet gehandhaafd worden. Ter compensatie van de kap van de Lindes worden 26 nieuwe bomen op een grotere afstand
--	---

	moeten denken, welke soorten worden overwogen en hoe en wanneer wij hier inspraak op kunnen hebben. Daarnaast vragen we om een hekje om de groenstrook om te voorkomen dat dit een 'hondenuitlaatstrook' zal worden. Tenslotte willen we graag weten of er tijdens de werkzaamheden aan de riolering ook glasvezel kan worden aangelegd, aangezien de straat dan toch open ligt.	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 weggoaien van zwerfafval is niet te voorkomen maar wordt ontmoedigd en valt minder op tussen volgroeide planten. De nutsbedrijven gaan over het leggen van glasvezel. De nutsbedrijven worden door de gemeente wel gevraagd of er werkzaamheden zoals het aanleggen van glasvezel (op verzoek van bewoners bv) zijn gepland, zodat deze voorafgaand aan de uitvoerings werkzaamheden kunnen worden gerealiseerd.
21	Wij hebben met belangstelling de informatie bijeenkomst gevolgd. Hieronder treft u een aantal vragen die wij hebben nav de presentaties: 1. Wordt er bij de herinrichting ook een klinkerweg geplaatst? Dan bedoel ik in de Zoutmanstraat en/of Vondelstraat. (Het autoluwe deel) Dit voor het straatbeeld en de visuele eenheid met het Centrum. Zie bijv. De Frederik Hendriklaan, die daardoor een beduidend betere uitstraling heeft gekregen.	1) In zowel de Zoutmanstraat als de Vondelstraat wordt voor de rijbaan, waar tram en (vracht)auto gezamenlijk gebruik van maken, asfalt toegepast. De trottoirs, en in de Vondelstraat de parkeerplaatsen, bestaan uit klinkers of tegels. Voor het asfalt in de Zoutmanstraat wordt een passende kleur gekozen, in combinatie met de kleur van de klinkers in het trottoir zodat er een samenhangend beeld ontstaat. 2) De garage de Zeeheld wordt gebruikt als stallingsgarage en is niet geschikt voor

2. Er is tamelijk snel voorbij gegaan aan de kosten voor de bewoners voor een plaatsje in de parkeergarage (In Pr. Hendrikstraat). Vraag: worden de kosten nu €41,- per mnd? Dit lijkt toch geen gunstige ontwikkeling (het wordt wat triomfantelijk gebracht, de compensatie van verloren parkeerplekken). Een gereduceerd tarief lijkt gepast. 3. Gezien het extra gewicht van de nieuwe tram lijkt het hoogst onwaarschijnlijk dat de toename van 30% van de trillingswaarneming nog steeds niet voelbaar zijn. Vraag: wordt dit geëvalueerd en wat zijn evt oplossingen bij klachten of trillingsschade van woningen? 4. Naast de overlast van trillingen, maakt de nieuwe tram ook een oorverdovend piep-geluid. Wordt hier ook aandacht aan besteed? 5. Gaat de tram iets trager rijden op het plein? Gezien het maken van deze cirkel op het plein, zou dit met een lagere snelheid kunnen worden voorkomen. 6. Worden er volwassen kastanjabomen teruggeplaatst? Of liever nog, dezelfde kastanjabomen terugplaatsen. 7. Het plaatsen van bomen en groen mag niet ten koste gaan van de terrassen. Op de landschaps foto lijkt het plein een stuk kleiner. Kan dit worden toegelicht. 8. De artist impressie laat hele moderne straatverlichting zien. Kan er rekening worden gehouden met het historische straatbeeld en stadsgezicht?	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 (prijsspeil juli 2020, hetzelfde tarief als voor de stallingsgarages elders in de stad). De parkeergarage De Zeeheld gaat er voor 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 van De plekken die hierdoor op straat in de omgeving van de Zoutmanstraat vrijkomen voor vergunninghouders compenseren ruim de parkeerplekken die in de Zoutmanstraat komen te vervallen (60). 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. De gemeente gaat voor de abonnementen in de garage de Zeeheld geen gereduceerd tarief hanteren. 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). 3) Dit blijkt uit diverse wetenschappelijke onderzoeken. Bij deze onderzoeken worden mensen aan voelbare trillingen blootgesteld. Vervolgens wordt opnieuw een trilling aangeboden. De testpersonen moeten vervolgens aangeven of zij een voelbaar verschil merken. Uit deze onderzoeken blijkt dat een verschil pas vanaf 40% toename voelbaar is. 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. De op basis van uitgevoerde metingen verrichte trillingsonderzoeken laten zien dat de trillingsterkten voor trillingshinder in panden onder de gestelde grenswaarden blijven. Als bewoners menen toch onacceptabele hinder te ondervinden door de nieuwe trams kunnen ze deze eveneens melden bij de gemeente. 4) Zou mogelijk incidenteel kunnen voorkomen bij passage van krappe bogen in de trambaan. Dit is te verhelpen door extra smering; bij aanhoudende klachten kan dit door HTM worden ingezet. 5) De tram zal met gepaste snelheid het plein ronden.
--	--	---

		6) Er worden geen volwassen bomen teruggeplaatst. Dezelfde bomen terugplaatsen is een te groot risico, bomen van deze leeftijd overleven het verplanten heel vaak niet door o.a. teveel wortelschade. Er worden jongvolwassen bomen terug geplant met een stamomtrek van 20 tot 25 cm zodat binnen 5 tot 10 jaar de bomenstructuur goed zichtbaar staat. 7) Het verharde middendeel van het plein behoudt dezelfde omvang, de huidige beschikbare ruimte voor terrassen neemt niet af. 8) Op het Prins Hendrikplein zal een klassieke armatuur worden toegepast. In de overige straten worden op de tracédelen het standaard armatuur toegepast.
22	The plan is very good, especially the fact that there is more space for bikes and that part of Zoutmanstraat becomes car-free.	Thank you for the compliments.
23	Ik woon aan de Zoutmanstraat en moet elke dag naar kantoor bij te malieveld. Kunt u mij vertellen ook gewoon de tram, op de Zoutmanstraat kan instappen op tram 16 tot ongeveer Malieveld.	De tram blijft haar oude route volgen, de dichtstbijzijnde stop bij het malieveld is de halte Korte Voorhout.
24	In reactie op de voorgenomen aanpassing c.q. verbreding van tram 16 wil ik u de volgende punten voorleggen. (NB. de volledige zienswijze met illustraties is weergegeven in bijlage 4-F) - Er is nergens in het plan noch in het gehele traject voorafgaand aan deze plannen rekening gehouden met de belangen van de winkels en bereikbaarheid voor klanten van deze winkels op de Laan van Meerdervoort. Mijn winkel (verlichting- en meubels) bevindt zich op de Laan van Meerdervoort vlak voor de kruising met de Zoutmanstraat. Precies hier wordt de nieuwe halte gerealiseerd voor tram 16. Verlies van ALLE parkeerplaatsen tegenover de winkel en om de hoek in de Zoutmanstraat tot gevolg. Klanten ,	De parkeerplaatsen in de Zoutmanstraat komen te vervallen omdat er ruimte gezocht moet worden voor het inpassen van de lagevloertram en het verbeteren van de fietsveiligheid. Zie ook het advies van de denktank. Hiermee komt in de Zoutmanstraat ook de mogelijkheid voor laden en lossen op de parkeerplaatsen te vervallen. Om laden en lossen in de winkelstraat mogelijk te maken worden ruime laad en losplekvoorzieningen gemaakt op het Prins Hendrikplein. Voor de Zoutmanstraat zeezijde en de winkels aan de Laan van Meerdervoort is om de hoek aanvullend een grote laad en losplek voorzien. De ondernemers in de

leveranciers en ikzelf maken hier veel gebruik van ! Zonder deze mogelijkheid tot (kort) parkeren is ondernemen hier ONMOGELIJK geworden. NB: De parkeergarage in de Prins Hendrikstraat is geen optie : dit is voor lang-parkeren en bovendien alleen voor mensen die de wijk goed kennen. Wij hebben klanten uit heel Nederland, zij komen bestellingen ophalen die te vaak te groot zijn om met OV te vervoeren. Ook al zouden we voortaan ALLES gaan bezorgen waar zet ik mijn auto om op te halen en in te laden? In KORT-Parkeren is in het plan niet voorzien: essentieel voor mij, de bewoners van de Hofstad en hotel Court Garden gelegen naast mijn winkel. - De denktank is geen afspiegeling van dit gedeelte van de wijk en behartigt mijn belangen dan ook niet. Ik voorzie grote problemen met klantbezoek en afhalen of bezorgen artikelen. Hoe word ik (en andere gedupeerden) gecompenseerd? De denktank bestond uit ondernemers die ZELF zitting hebben genomen in de denktank. De opvolger van de Denktank bestond weer uit DEZELFDE ondernemers. Niet -gekozen - vertegenwoordigers dus van een klein stukje wijk. - De laad – en loszones zijn te ver van mijn winkel verwijderd: groot bezwaar :een vrachtwagenchauffeur die bij mij of hotel naast mij moet leveren kan niet van te voren zien of daar plaats is; wanneer de parkeerplek op het Prins Hendrikplein bijvoorbeeld vol blijkt te zijn dan moet de vrachtwagen weer via de Prins Hendrikstraat terug de wijk in of rondjes gaan rijden. Hetzelfde geldt voor de laad-en-loszone Carnegieplein. Dan moet de vrachtauto helemaal rond gaan rijden voor een plek of uitladen en alles de zebra Zoutmanstaat oversjouden- iets dat ik in de praktijk niet zie gebeuren. - Er komt een zebrapad extra op de Laan van Meerdervoort, vanaf de halte naar de stoep. Dit MOET gevolgen hebben voor de doorstroom van het autoverkeer; echter dit lees ik nergens terug. Er staat dat er niet wordt verwacht dat de route van de tram langer in beslag gaat nemen. Hoe kan dat gezien het extra zebrapad?	Zoutmanstraat centrumzijde behouden de laad en losplek naast de stallingsgarage. De gemeente is van mening , hierin ondersteund door de BIZ Zeeheldenkwartier, dat hiermee afdoende mogelijkheden voor laden en lossen worden gecreëerd voor de ondernemers uit de Zoutmanstraat en om de hoek op de Laan van Meerdervoort. De door u genoemde extra zebra op de Laan van Meerdervoort leidt niet tot verslechtering van de doorstroming op de Laan van Meerdervoort zoals blijkt uit modelberekeningen; de gemiddelde reistijd voor de tram, die wordt beschouwd over het gehele traject van lijn 16 Z en niet op trajectdelen, wordt kleiner in vergelijking met de huidige situatie. Verkeersveiligheid in het plan: Het waarborgen van de verkeerveiligheid is een belangrijke randvoorwaarde in het ontwerp. Het ontwerp is hier ook uitvoerig op getoetst en door de adviescommissie VOV (vooroverleg over Verkeerszaken) op verkeerveiligheid goedgekeurd. De fietsbeugels in de Zoutmanstraat worden schuin in de voorzieningenstrook gepositioneerd zodat er minimaal 1,5 m aan loopruimte tot de gevel overblijft.
---	--

	- Ook wil ik u attenderen op de mogelijkheid van mensen met een beperking die al dan niet met rolstoel de tram kunnen gebruiken. Deze hebben meer tijd nodig om uit te stappen uit een tram en ook zullen de verkeerslichten deze extra tijd moeten krijgen dus is meer vertraging bij de berekening van doorstroomtijden. - De verkeersveiligheid is in het hele plan niet meegenomen. Toch gaat de tram straks door een heel druk stukje wijk : Op Laan van Meerdervoort alleen al : scholen (Haganum), tehuizen (Tehuis Op de Laan, en Residentie Haganum) - er moeten hier veiligheidsvoorzieningen worden getroffen. Parkeren bij de fietsnietjes geeft nu al veel overlast. Er zijn veel te veel fietsen die zo gestald moeten worden en ze vragen continue aandacht; welke fiets wordt gebruikt en welke staat weg te roesten? Met alle kamerbewoners die hun fiets kwijt moeten en de vele expats in de wijk die steeds verhuizen is dat veel te lastig. Kortom veel te weinig plekken . Denk ook aan de bezorg- en bakfietsen die steeds groter worden! Op de stoep van de Laan van Meerdervoort staat het ook vaak vol en kunnen mensen die slecht ter been zijn niet langs de fietsen of scooters. NB: Tussen die fietsrekken moet of mag dan de gehandicapte reiziger laveren? Als beweeglijk persoon zonder rolstoel geeft dit al strubbelingen. Veel fietsverkeer gaat bovendien steeds sneller. Hoe hou je de situatie veilig met al het bezorgverkeer en met steeds snellere elektrische -transport-fietsen en scooters ? - Ook ben ik zeer benieuwd of de afnemende passagiersstromen door de Corona crisis niet een en ander tot gevolg zullen hebben. Minder reizigers in het OV : meer mensen werken thuis- dit is toch het toekomstscenario. Echter dit is niet meegenomen bij de prognoses maar is wel van toepassing. IDEE. Zie PDF Bijlagen	
25	Graag zou ik mijn zienswijze willen delen op het ontwerpplan van lijn 16z en wel in het bijzonder de wijzigingen die worden voorgesteld op de	1. De toegang van en naar de tramhalte is geregeld bij de kruising van de Laan van Meerdervoort met de

Laan van Meerdervoort ter hoogte van het Gymnasium Haganum. Hierover heb ik op 17 november 2020 telefonisch contact gehad met de heer .. omgevingsmanager INTHR fase 2 (zie zijn weergave van dit gesprek in onderstaande mail). De heer ... zou mijn wensen voorleggen aan het ontwerpteam en mij over hun antwoord te berichten. Tot op heden is dat nog niet gebeurd. Alhoewel ik niet in de directe omgeving woon van de Laan van Meerdervoort ben ik wel belanghebbende omdat ik bijna 4 kinderen heb die de school bezoeken. Ik herhaal mijn belangrijkste punten die ik heb aangegeven bij de heer ...: 1) Verkeerveiligheid leerlingen Haganum. Op dit moment maken leerlingen bij het verlaten van het Gymnasium vaak gebruik van het fietspad aan de zeezijde van de Laan van Meerdervoort om in de richting van de stad te fietsen. De scholieren fietsen dus tegen het verkeer in naar de Carnegielaan. Dit verhoogt op het kruispunt Carnegielaan / Laan van Meerdervoort de verkeersonveiligheid. Als alternatief steekt een enkele scholier ter hoogte van de poort van het Gymnasium direct de Laan van Meerdervoort over. Ook dit leidt tot verhoging van de verkeersonveiligheid. De situatie bij het binnengaan van het Gymnasium is omgekeerd vergelijkbaar. Mijn vraag is of het mogelijk is om ter hoogte van de poort van het Gymnasium een oversteekplaats over de Laan van Meerdervoort te realiseren en of dit meegenomen kan worden in de op handen zijnde aanpassingen aan lijn 16. Ouders en school zouden graag de oversteekplaats recht voor de poort van het Haganum willen hebben en niet op de hoek van de Zoutmanstraat waar aan de overkant van het kruispunt zich ook al een oversteekplaats bevindt. Op deze manier zou niet alleen rekening worden gehouden worden met de bewoners van de Zoutmanstraat en de winkeliers, maar ook met de honderden scholieren en het personeel van de school. Bij verreweg de meeste scholen bevinden zich bij de in- en uitgang op zijn minst knipperlichten om het verkeer te waarschuwen voor overstekende scholieren. 2) Directie Gymnasium Haganum betrekken bij	Zoutmanstraat. Dit is gedaan om op dit punt de oversteek op een veilige manier te regelen. Waarbij vanwege alle verkeersstromen gebruik kan worden gemaakt van het verkeerslicht. Een extra oversteek halverwege het wegvak tussen de Zoutmanstraat en Tasmanstraat is vanuit verkeersveiligheid niet wenselijk. Automobilisten zullen hier minder bedacht zijn op oversteekbewegingen en om de kans op ongevallen te voorkomen willen we daarom geen extra oversteek faciliteren. 2. Alle bewoners, instellingen en bedrijven op de Laan van Meerdervoort hebben per brief een uitnodiging van de stadsdeeldirecteur ontvangen om deel te nemen aan de online bijeenkomst op 25 februari 2021, zo ook het Gymnasium. 3. de Metropoolregio Rotterdam/Haaglanden (MRDH) is verantwoordelijk vormgeving en naamgeving van de haltes; uw wens zal worden doorgegeven 4. Het voorkomen van geluidsoverlast tijdens examens bij werkzaamheden heeft onze aandacht. 5. De in het voorontwerp voorziene parkeerplaats die het dichtst bij het gymnasium is gesitueerd kan worden omgezetten naar een kiss en ride plek.
---	---

	ontwerpplan aangezien er veranderingen plaatsvinden direct voor de school. Ik heb aangegeven dat de directie van het Gymnasium het zeer op prijs zou stellen als ze uitgenodigd zou worden voor de nog te organiseren online bewonersbijeenkomst over de ter inzageligging van het voorlopig ontwerp van tramlijn 16. De heer Renz heeft toegezegd dit te zullen verzorgen maar ik weet niet of dit ook daadwerkelijk gebeurd is.	
26	Wij hebben voorontwerp van de aanpassingen van tramlijn 16 doorgenomen en kunnen ons niet vinden in de aanpassing tussen het kruispunt Waldeck Pyrmontkade / Laan van Meerdervoort en Obrechtstraat, het gedeelte voor onze deur (Waldeck Pyrmontkade ...), en meer specifiek: - Wij zijn erop tegen dat de rijbaan voor onze deur dichterbij ons huis komt te liggen. We ondervinden momenteel al veel hinder van verkeer en verwachten dat die hinder (geluid, trillingen, zicht) hierdoor onnodig zal toenemen; - Wij pleiten voor behoud van de huidige bomen op de huidige plek (Waldeck Pyrmontkade + Koningin Emmakade, tussen Laan van Meerdervoort en Obrechtstraat). Deze bomen zijn beeldbepalend en dragen sterk bij aan ons woon/leefcomfort en de leeftijd van deze bomen lijkt nu als gelegenheidsargument te worden gebruikt om de rijbaan te kunnen verleggen. De noodzaak van vervanging op dit moment is niet aangetoond; - Het versmallen van de stoep is wat ons betreft niet wenselijk; - Het verminderen van parkeerplekken op deze plek, terwijl het aantal plekken al zeer beperkt is, lijkt ons eveneens ongewenst. Wij stellen de volgende alternatieven voor: - Optie 1: Aanpassing van de rijbaan van 2 naar 1 stroken (Waldeck Pyrmontkade tussen Laan van Meerdervoort en Obrechtstraat). De vrijgekomen rijbaan (om linksaf te slaan) is onnodig en kan worden gebruikt voor de tramhalte. Het verloop van de weg wordt hiermee overzichtelijker. Daarbij zou dit ook kunnen helpen om het gebruik van de Waldeck Pyrmontkade als “racebaan” te beperken. Het “voorsorteren”	Voor de ligging nieuwe halte is gekozen voor zo min mogelijk impact op de bestaande ruimtelijke kwaliteit. Een halteligging 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 Kastanjabomen 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

	naar 1 rijbaan kan worden geregeld door bij het stoplicht voor de kruising Laan van Meerdervoort 1 rijbaan aan te houden voor verkeer dat rechtsaf slaat richting Laan van Meerdervoort en 1 rijbaan aan te houden voor verkeer dat rechtdoor gaat op de Waldeck Pyrmontkade. Wij vragen u om deze optie serieus te onderzoeken; - Optie 2: een iets groter gedeelte van de groenstrook gebruiken om ruimte te maken voor de tramhalte. Behoud van groen is van belang, maar dit weegt niet op tegen het vervangen van de bomen en verplaatsen van de rijstrook. Wij vertrouwen erop dat bovenstaande voorstellen worden meegenomen en het voorlopig ontwerp op de genoemde punten wordt aangepast. Wij lazen dat de werkgroep Verkeer van Bewonersoverleg Duinoord eveneens bedenkingen heeft bij het voorontwerp, onder meer ten aanzien van het vervangen van historische bomen. Ik kopieer hen hierbij in, zodat zij onze bezwaren en voorstellen ook in hun bredere dialoog kunnen meenemen.	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. Daarbij is vervolgens gekeken naar de kwaliteit van de bestaande bomen. Uit de bomen effect analyse (BEA) is gebleken dat een aantal kastanjes lijdt aan de kastanjabloedziekte waardoor ze een levensduur van ongeveer 5 jaar hebben en dan vervangen moeten worden. Om vervolgens zowel bomen als parkeren terug te kunnen brengen zonder versmallen van trottoir is in het ontwerp gekozen voor parkeren tussen de bomen. Het terugbrengen van het aantal rijstroken zowel stad inwaarts als stad uitwaarts is onwenselijk in verband met de doorstroming op de kruising. Op grond van het bovenstaande wordt er derhalve niet gekozen voor optie 1 en 2 uit de zienswijze en wordt het ontwerp dan ook niet aangepast.
27	Ik maak me alleen in de nieuwe verkeerssituatie op het kruispunt van Elandstraat/Vondelstraat/Zoutmanstraat, zorgen over het beeld van de fietsers met de paraplu's als hoofd. Blijft deze bewaard? En op de huidige plek of wordt dit verplaatst? Ik zou graag zien dat het behouden wordt want het heeft historische en sentimentele waarde en dient als marker. Kunt u vertellen of het beeld behouden blijft?	Het fraaie beeldje blijft hier behouden maar zal waarschijnlijk iets verplaatst moeten worden om voldoende ruimte voor de voetgangers te houden.
28	Ten eerste juich ik de plannen voor de zoutmanstraat volledig toe, dank daarvoor. Ten tweede wil ik graag verzoeken de kruising met de elandstraat nogmaals te bekijken. Het is als fietser praktisch onmogelijk om vanuit de hemsterhuisstraat richting de zoutmanstraat over te steken. Een route die voor fietsers heel fijn is om aan te sluiten op de ster fietsroute op	Dank voor uw positieve reactie over de Zoutmanstraat. Het klopt dat een rechtstreeks verbinding tussen de Hemsterhuisstraat richting de Zoutmanstraat voor fietsers niet in het plan zit. De enige wijze om dit op te nemen is om een nieuwe fietsdoorsteek te maken over het pleintje tussen de

	de Noordwal. Ik zie hiervoor nog geen oplossing terug in de plannen. Wanneer men de verkeersregels volgt (zelfs dan vraag ik me af waar de trambaan overgestoken zou moeten worden). Kunt u bevestigen dat dit een probleem punt is? Mijne inziens zijn er zeker oplossingen mogelijk, kunt u dat onderzoeken?	Hemsterhuisstraat en de Elandstraat. Een groot nadeel hiervan is dat de beperkte ruimte voor voetgangers en voor fietsparkeren nog kleiner wordt en het driehoekje erg wordt versnipperd. Ook is hier de entree tot het wijkcentrum waarbij het voor bezoekers fijn is er enige ruimte is om buiten te wachten of verblijven. Er is daarom gekozen de huidige situatie niet aan te passen, fietsers kunnen het beste even afstappen en het pleintje oversteken.
29	Mijn zienswijze voor de fietsersoversteek bij het Vondelpleintje is: - Auto's die voor het verkeerslicht staan te wachten zullen de fietsersoversteekplaats blokkeren. Zij zullen het kruis dat er op de weg staat negeren, of hun auto zo opstellen dat ze de oversteek net niet geheel blokkeren, maar er half overheen staan, omdat ze de lengte van hun auto niet goed kunnen inschatten. Hierdoor kunnen de fietsers hinder ondervinden tijdens het oversteken, vooral tijdens de spits wanneer het aantal auto's hoog is. - De fietsersoversteekplaats op een verhoging aanleggen. Dit heeft twee voordelen: -Het is een 'speedbump' wat de snelheid van de auto's verminderd. Men kan niet nog snel even het groen licht halen. -Ten tweede, de automobilist ondervindt fysiek dat er een fietsersoversteekplaats is, dat hij die vrij moet laten. Hij moet een heuveltje op en een heuveltje af. De fietser ondervindt geen last van deze verhoging, omdat hij reeds op de verhoging rijdt.	Bij de fietsoversteek over de Elandstraat komt een kruis op de rijbaan. Dit kruis zorgt ervoor dat auto's gewezen worden op de oversteek van fietsers en verplicht auto's de oversteek vrij te laten. Een verhoging aanbrengen voegt hier niets toe maar vraagt wel ruimte dat ten koste van andere verkeersvoorzieningen vraagt.
30	Ik heb uw virtuele presentatie gezien van Lijn 16. Daarin werd verteld dat er een boom komt voor de oude Rock Palace aan de Torenstraat. Houdt u er rekening mee dat hier binnenkort een Lidl supermarkt komt. Ik verwacht dat het erg druk gaat worden op dit stukje stoep:	In het voorontwerp van de herinrichting wordt een laad en losvoorziening opgenomen die de laad en losvoorziening ter plaatse van Torenstraat 146 vervangt en die ook gebruikt kan worden voor een nieuwe gebruiker van het voormalige Rock Palace pand. Het is momenteel nog

	fietsnietjes voor de bewoners een boom winkelwagentjesstalling van de supermarkt fietsen van de winkelbezoekers Ik vrees dat het met een boom op dit stukje stoep heel erg vol gaat worden. Ik ben niet tegen bomen, zeker niet, ik vind dat er veel meer bij moeten komen, maar ik denk dat op de stoep voor de Lidl niet de juiste plek is.	onduidelijk of er een Lidl komt. Op de plek voor het Rock Palace komen meer fietsnietjes terug. Bij een eventuele komst van de Lidl zullen winkelwagens (indien van toepassing) inpandig moeten worden gestald. De ontworpen inrichting geeft voldoende ruimte voor het toevoegen van een boom zonder dat deze de andere functies op het trottoir beperkt.
31	Mijn zienswijze voor de boom in de Torenstraat is: - De boom staat in de plannen ingetekend voor de ingang van de toekomstige supermarkt 'Lidl' - De stoep op deze plek is niet erg ruim. Op deze stoep komen volgens de planning fietsnietjes en de boom. - Is er rekening gehouden met de fietsen die tijdelijk gestald worden door de bezoekers van de supermarkt? Als voorbeeld is de Albert Heijn schuin aan de overkant. Daar staan altijd veel fietsen van mensen die even een boodschapje halen. De stoep daar is vaak erg smal door de geparkeerde fietsen en soms helemaal geblokkeerd. Zo'n situatie kan zich ook bij de Lidl gaan voordoen. - Waar worden de winkelwagens van de Lidl gestald? Indien dit op de stoep is, dan neemt dat ook veel ruimte in beslag. Ik neem als voorbeeld de winkelwagenstalling van de Lidl op het Alphons Diepenbrockhof. Die neemt flink wat ruimte in. Daar hebben ze voldoende ruimte, maar in de Torenstraat is die ruimte niet aanwezig. - Kan de boom verplaatst worden naar de stoep in de ronding voor de Shabu Shabu? Daar is voldoende ruimte om een boom te planten. Het is een verplaatsing van enkele meter op de planning, maar geeft meer ruimte voor de supermarkt. - Ik ben niet tegen een boom, maar ik stel voor om de boom een aantal meter te verplaatsen.	Het is momenteel onzeker of de Lidl daadwerkelijk komt. In het voorontwerp is een laad en losvoorziening opgenomen die de laad en losvoorziening ter plaatse van Torenstraat 146 vervangt en die ook gebruikt kan worden voor een nieuwe gebruiker van het voormalige Rock Palace pand. Op de plek voor het Rock Palace komen meer fietsnietjes terug, het stallen van winkelwagens is ongewenst die zullen (indien van toepassing) inpandig moeten worden gestald. De ontworpen inrichting geeft voldoende ruimte voor het toevoegen van een boom zonder dat deze de andere functies op het trottoir beperkt.

32	Handhaaf het woonerf in Piet Heinstraat zoals bedoeld. Ik stem in met de betere oplossing , geformuleerd in de poster	Het woonerf Piet Heinstraat wordt in dit Voorontwerp niet gewijzigd.
33	Geachte heer/mevrouw, Ik heb zojuist uw uitzending van 25 februari jl. 1,5 uur gevolgd, waarin de wijzigingen rondom tramlijn 16 tussen Waldeck Pyrmontkade - Torenstraat zijn toegelicht. Allereerst dank voor de informatie die u beschikbaar stelt. Ik heb een vraag/verzoek over de metingen van Sweco (verkeersdrukke impact). Er is in de ochtend- en avondspits gemeten, huidige status versus simulatie toekomstige situatie. Conclusies: • In de Witte de Withstraat blijft de verkeersdrukke op beide meetmomenten nagenoeg gelijk • In de Van Kinsbergen straat neemt de verkeersdrukke op beide meetmomenten fors af: ochtend -40% en avond -60%. Als het echter over autoverkeersstromen gaat, dan is in de Witte de Withstraat, en evenzeer in de Van Kinsbergen straat, de nachtspits veel relevanter. In de Witte de Withstraat zitten 2 coffeeshops, die na de avondspits vele malen meer autoverkeersdrukke veroorzaken. Wij wonen meer dan 20 jaar in de Witte de Withstraat en de verkeersoverlast is zodanig, dat er vanaf de namiddag tot in het begin van de nacht (los van de tijdelijke corona aanpassingen), een externe beveiliging op straat staat om het verkeer- en parkeergedrag in toom te houden. Met het autoluw maken van de Zoutmanstraat - centrum zijde is het zeer aannemelijk dat deze autoverkeersstroom van coffeeshop-klienten via de Piet Hein straat de Witte de Withstraat zal binnenkomen en via de Van Kinsbergen straat en de Witte de Withstraat weer zal verlaten. Anders gezegd: de verkeersdrukke in de Piet Heinstraat na de avondspits zou wel eens veel essentiëler kunnen wijzigen, omdat de coffeeshop-klienten de Piet Heinstraat als sluiproute zullen kiezen.	De verkeersstroombetings na de herinrichting zullen over tenminste 7 dagen worden gehouden dus ook in de avond en nacht. Uit veel zienswijzen blijkt dat er zorgen zijn over overlast door bezoekend verkeer naar en van coffeeshops, met name in de Piet Heinstraat. Het omdraaien van de rijrichting in de Witte de Withstraat is door veel mensen voorgesteld als maatregel om een duidelijke routing te maken voor dit verkeer, maar ook voor bewoners van de Witte de Withstraat en zijstraten. Verkeer rijdt dus in via het Elandplein en verlaat de Witte de Withstraat via de Zoutmanstraat. Deze suggestie om het omdraaien van de rijrichting in de Witte de Withstraat neemt de gemeente over omdat de gemeente hier ook voordelen van ziet.

	En daarmee is het meten van de verkeersdrukte na de avondspits veel relevanter in bovengenoemde 3 straten dan alleen de ochtend- en avondspits. Aan het eind van de digitale presentatie van 25 februari jl. werd aangekondigd dat de huidige verkeersstromen door Sweco in alle woonstraten zullen worden gemeten, om 1 jaar na de nieuwe inrichting van tramlijn 16 (2023/2024) de huidige verkeersstromen te relateren aan de gewijzigde verkeersstromen anno 2023/2024. Ik denk dat het zeer relevant is dat bij deze metingen voor minimaal de 3 genoemde straten de nachtspits extra wordt meegenomen in de metingen, die nog zullen plaatsvinden. Ik hoop dat u de toegevoegde waarde van dit extra meetmoment onderschrijft, zodat de plaatselijk zeer relevante verkeersstroom niet onbelicht blijft.	
34	Door de herinrichting van de Zoutmanstraat en de afsluiting die van de aansluiting op de Elandstraat gepland staat, is de verwachting dat er ca 40 auto's meer per uur door de Barentszstraat zal komen. Dat is heel veel als je buiten wil spelen! De bewoners van de Barentszstraat hebben zoals bekend grote angst dat er veel sluipverkeer zal zijn dat via Prins Hendrikstraat -Barentszstraat-Piet Heinstraat -2e Riemerstraat toch probeert door te steken naar de Elandstraat. Dit is voor de bewoners/wijk onwenselijk en onnodig. Hiervoor is een eenvoudige oplossing! MAAK DE 2E RIEMERSTRAAT EENRICHTINGVERKEER VANAF ELANDSTRAAT RICHTING PIET HEINSTRAAT. Hierdoor er wel verkeer mogelijk is vanaf de Elandstraat naar de Piet Heinstraat (de wijk in), maar niet meer de wijk uit van Piet Heinstraat naar Elandstraat. Dit maakt direct dat er geen sluipverkeer meer zal zijn vanaf de laan van Meerdervoort via de Barentszstraat en de rest van de wijk omdat de doorgang naar de Elandstraat daarmee geblokkeerd wordt Alleen auto's die in de wijk moeten zijn zullen dan de Barentszstraat nemen en alle anderen zullen dan	Op basis van het onderzoek van SWECO wordt de toename van autoverkeer in de Barentszstraat ingeschat op 10 auto's per uur in de avondspits. Een dergelijke beperkte toename heeft geen aantoonbaar effect op verkeersveiligheid in de straat. De toename wordt veroorzaakt door bestemmingsverkeer dat een gewijzigde aanrijdroute gebruikt van en naar de woning. 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. Het aanpassen van de rijrichting in de 2e Riemerstraat wordt nu niet overwogen en is geen onderdeel van de plannen.

	de snellere Anna Palowna straat nemen, wat ook het meest wenselijk is.	
35	Dank voor het duidelijke plan en ontwerp t.a.v. de herinrichting van het tracé voor tram 16. In het algemeen ziet het er goed uit, en met name de vergroening en invoer van een autoluw gebied in de Zoutmanstraat lijkt mij een goed idee. Op 1 onderdeel van het plan zou ik echter graag een zienswijze indienen: namelijk over het feit dat nu niet wordt gekozen om maatregelen in te voeren om sluipverkeer door de 2e de Riemerstraat en de Heemskerckstraat te voorkomen. Mijn verwachting, deels bevestigd door de verkeersanalyse die gedeeld werd tijdens de bewoners bijeenkomst, is dat dit verkeer significant zal toenemen. Een snelle blik op de kaart leert dat praktisch al het verkeer wat vanaf de Elandstraat naar de omgeving van het Prins Hendrikplein gaat, alsmede mensen die vanaf Elandstraat richting van de Van Kinsbergenstraat (via Piet Heinstraat) gaan, voortaan via het kleine stukje 2e de Riemerstraat zullen gaan. Het is heel onwaarschijnlijk dat deze om zullen rijden via de Waldeck Pyrmontkade, omdat dit een substantiele omweg is. Het is mijn verwachting dat dit zowel de verkeersveiligheid als leefbaarheid van dit stukje woonerf (!) zeer zal aantasten. Het gaat hier om een relatief smalle weg waar auto's elkaar niet kunnen passeren, terwijl dit momenteel wel een twee-richtingsweg is. Dit levert nu al regelmatig heel gevaarlijke situaties op, waar auto's achteruit over het fietspad de Elandstraat inrijden om een auto vanuit de richting Piet Heinstraat door te laten. Ook zijn er regelmatig ruzies tussen verkeersdeelnemers die niet uit willen wijken voor hun tegenligger. Een significante toename van verkeer zal dit alleen maar verergeren. Het is dan ook mijn overtuiging dat het instellen van 1 richtingsverkeer, zoals ook aangeraden door Sweco, een uitstekend idee is. Dit voorkomt sluipverkeer, maakt de wijk leefbaarder, en zorgt voor een veiliger verkeerssituatie. Indien toch wordt gekozen om de situatie te monitoren en later te bepalen of 1-richtingsverkeer gewenst is, verzoek ik om deze meting ook / juist in de 2e de Riemerstraat uit te voeren, omdat deze substantieel meer verkeer doorlaat dan de	Uit de verkeersmodelstudie van Sweco blijkt 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 verkeersstellingen 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.

	Heemskerkstraat, en ook problematischer is wegens de smalle inrichting van de straat.	
36	Ik wilde graag weten wat de gevolgen van 't voor een deel afsluiten van de Zoutmanstraat voor 't autoverkeer kan zijn voor de Witte de Withstraat. Resulteert dit dan in meer verkeer in de Witte de Withstraat? Ik hoor graag!	In de Witte de Withstraat worden geen grote verschuivingen verwacht van de hoeveelheid autoverkeer ten gevolge van het afsluiten van de Zoutmanstraat.
37	Ook ik ben van mening dat de rijrichting in de witte de withstraat beter omgedraaid kan worden om te voorkomen dat er veel autoverkeer ontstaat in de Piet Heinstraat nadat de Zoutmanstraat autoluw wordt gemaakt.	Het omdraaien van de rijrichting van de Witte de Withstraat is suggestie die vaak voor komt in de ingediende zienswijzen. Ook de gemeente ziet voordelen van deze aanpassing in combinatie met het autoluwe gebied. Het plan zal daarom daarop worden aangepast.
38	Winkelerf Piet Heinstraat De woon/winkelstraat is beslist niet bedoeld voor doorgaand verkeer van klanten van coffeeshops in een andere straat, die met hun auto van heinde en verre komen. En ook niet bedoeld voor (vracht)verkeer dat daar gaat staan lossen voor winkels in de Zoutmanstraat. Ik wil daarom een beter oplossing: De rijrichting in de Witte de Withstraat omdraaien. Rechtsaf gebod naar Elandstraat verwijderen uit de Zoutmanstraat. Tweerichtingsverkeer handhaven in de 2e de Riemerstraat voor toegang tot de Piet Heinstraat. Bestemmingsverkeer voor de laad- en losplaats en de garage in de Zoutmanstraat toestaan vanaf de Elandstraat.	Het omdraaien van de rijrichting van de Witte de Withstraat is suggestie die vaak voor komt in de ingediende zienswijzen. Ook de gemeente ziet voordelen van deze aanpassing in combinatie met het autoluwe gebied. Het plan zal daarom daarop worden aangepast. Wat betreft het opheffen van het rechtsafgebod 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 in mag rijden. 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 na uitvoering het effect van de maatregelen

		door middel van tellingen in beeld gebracht waarna kan worden bepaald of aanpassingen gewenst zijn.
39	Winkelerf Piet Heinstraat De woon/winkelstraat is beslist niet bedoeld voor doorgaand verkeer van klanten van coffeeshops in een andere straat, die met hun auto van heinde en verre komen. En ook niet bedoeld voor (vracht)verkeer dat daar gaat staan lossen voor winkels in de Zoutmanstraat. Ik wil daarom een beter oplossing: De rijrichting in de Witte de Withstraat omdraaien. Rechtsaf gebod naar Elandstraat verwijderen uit de Zoutmanstraat. Tweerichtingsverkeer handhaven in de 2e de Riemerstraat voor toegang tot de Piet Heinstraat. Bestemmingsverkeer voor de laad- en losplaats en de garage in de Zoutmanstraat toestaan vanaf de Elandstraat.	Het omdraaien van de rijrichting van de Witte de Withstraat is suggestie die vaak voor komt in de ingediende zienswijzen. Ook de gemeente ziet voordelen van deze aanpassing in combinatie met het autoluwe gebied. Het plan zal daarom daarop worden aangepast. Wat betreft het opheffen van het rechtsafgebod 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 in mag rijden. 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 na uitvoering het effect van de maatregelen door middel van tellingen in beeld gebracht waarna kan worden bepaald of aanpassingen gewenst zijn.
40	Winkelerf Piet Heinstraat De woon/winkelstraat is beslist niet bedoeld voor doorgaand verkeer van klanten van coffeeshops in een andere straat, die met hun auto van heinde en verre komen. En ook niet bedoeld voor (vracht)verkeer dat daar gaat staan lossen voor winkels in de Zoutmanstraat. Ik wil daarom een beter oplossing:	Het omdraaien van de rijrichting van de Witte de Withstraat is suggestie die vaak voor komt in de ingediende zienswijzen. Ook de gemeente zien voordelen van deze aanpassing in combinatie met het autoluwe gebied. Het plan zal daarom daarop worden aangepast. Wat betreft het opheffen van het rechtsafgebod naar de Elandstraat ziet de gemeente dit niet

	De rijrichting in de Witte de Withstraat omdraaien. Rechtsaf gebod naar Elandstraat verwijderen uit de Zoutmanstraat. Tweerichtingsverkeer handhaven in de 2e de Riemerstraat voor toegang tot de Piet Heinstraat. Bestemmingsverkeer voor de laad- en losplaats en de garage in de Zoutmanstraat toestaan vanaf de Elandstraat. Ik sluit me aan bij bovenstaande tekst. Mijn kapsalon zit in de Piet Heinstraat ... tussen Trompstraat en Jacob vd Doesstraat. De bereikbaarheid voor mijn klanten is al ernstig bemoeilijkt door het Verkeers Circulatie Plan. De nieuwe plannen maken het bijna onmogelijk om mijn clientèle uit te leggen hoe ze nog bij mij kunnen komen. De geplande werkzaamheden aan het Piet Heinplein zullen het nog verder hinderen. Neem daar nog de parkeerplaatsterrassen van mijn horecaburen, waardoor men de auto veel moeilijker kwijt kan, dan is de lol om hier je bedrijf te runnen er wel vanaf!!	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.
41	Het kan niet zo zijn dat de Piet Heinstraat de doorgaande weg van de wijk wordt -voor coffeeshopverkeer en anderszins- en/of de laden/lossen-straat voor winkels in de Zoutmanstraat. Wij vragen u dringend andere oplossingen te verzorgen dan hetgeen wij tot nu toe hebben vernomen. Verplaatst u zich eens. Wellicht heeft u op locatie poolshoogte genomen. Des te verrassender dat de huidige oplossingen zijn voorgesteld. Zo niet, dan nodigen wij u hiertoe uit; van achter een bureau beoordeelt het anders dan in de wijk zelf. Laat dit niet een 'gelaten accepteren van klachten zijn' zonder de intentie daadwerkelijk iets te doen aan ons woongenot, de veiligheid en identiteit van onze straat.	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. 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.
42	I am a home owner in the 2e De Riemerstraat in the piece between the Elandstraat and the Piet	Het tracé van lijn 16 wordt niet aangepast. Voetgangers hebben hun

Heinstraat. As a 14 year resident in The Zeeheldenkwartier I would like to give my opinion on the plan for tram 16, with particular reference to the planned changes in the Zoutmanstraat. First of all I would have rather that the tram be diverted through the Elandstraat to join the regional tram line on the Koningin Emmakade. The chosen tram is too large for the Zoutmanstraat and there is no way that the wider tram can fit comfortably - the plan thus attempts to fit a square peg into a round hole. If rerouting the tram is not an option then I have objections to making the Zoutmanstraat "autoluw": First of all I cannot see how making the Zoutmanstraat a wide tram and cycle lane benefits restaurant owners or pedestrians. There is not enough room to put in a pop-up terrace outside a cafe, and pedestrians will not be able to use the area as a footpath for fear of being run over by a tram or a cyclist. Secondly, cutting off the traffic through the Zoutmanstraat stops access and circulation through the neighbourhood, the Piet Heinstraat will become the only way of accessing the Witte De Wittstraat and to get across the neighbourhood the side streets will have to be used. This will cause increased traffic levels at all times of the day and in particular in the 2e De Riemerstraat. On this point I find the traffic assessment in the plan inadequate in particular the Heemskerkstraat is singled out as a potential problem but it is the 2e De Riemerstraat that will show the largest increase with additional traffic heading toward the Prins Hendrikplein as well as accessing the Piet Heinstraat and Witte de Wittstraat. The 2e De Riemer is already a busy street: It is the only way in and out of the neighbourhood to the Elandstraat; ORACs positioned in the street bring traffic of cyclists and cars dumping their rubbish and the wagon comes to empty the ORACs three times per week; there is also a busy greengrocery wholesale business in the street. I would like to see the traffic levels monitored in the 2e De Riemerstraat before the final decision is made on the plan.	eigen ruimte en worden gescheiden van fietser die de rijbaan deelt met de tram zodat hier geen conflict ontstaat. De trottoir krijgen een breedte van 3 m waarin minimaal 1,5 m obstakelvrije ruimte wordt gecreëerd. De rijrichting in de Witte de withstraat wordt omgedraaid. Het aanpassen van het verkeerregime in de 2e de Riemerstraat is nu geen item en zit niet in het voorontwerp; het aanpassen van het Piet Heinplein is ook geen onderdeel van dit voorontwerp
--	---

	So my proposal would be to allow traffic to travel through the Zoutmanstraat as it does now so that cyclists, cars and trams all share the roadway. I do agree with removing the parking bays as this gives the room needed for the trams and makes the situation safer for the cyclists. Should you disagree and make the Zoutmanstaraat "autoluw" and traffic increases in the Heemskerk and 2e De Riemerstraat then I would like to raise my objections to the proposal to make the 2e De Riemerstraat one-way. in the direction of the Elandstraat. This effectively will divide the neighbourhood into two for car drivers and will encourage reversing into the street from the Elandstraat.a very dangerous situation - there have been two recent accidents involving a scooter and a cyclist on the corner of the 2e De Riemer and the Elandstraat. I would rather that the whole street is made to be a pedestrian and cyclist street with bollards for emergency vehicle access. On a final note I see that the outlay of the Piet Heinplein has changed in the plan.. This is not for the tram planners to decide. Please keep it as it is and consult the neighbourhood if it needs to be changed.	
43	Prins Hendrikstraat winkelstraat Deze woon/winkelstraat is beslist nooit bedoeld geweest voor (vracht)verkeer, dat de garage en de laad- en losplaats in de Zoutmanstraat tot bestemming heeft. IK WIL DAAROM EEN BETERE OPLOSSING: Bestemmingsverkeer voor de laad-en losplaats én de garage in de Zoutmanstraat toestaan vanaf de Elandstraat.	De Prins Hendrikstraat is niet bedoeld als route voor vrachtverkeer anders dan voor vrachtverkeer dat een bestemming heeft in of in de omgeving van de Prins Hendrikstraat. Voor vrachtverkeer naar het autoluwe deel van de Zoutmanstraat is een route door de Prins Hendrikstraat weinig aantrekkelijk. Het is voor vrachtwagenchauffeurs eenvoudiger om aan te komen rijden via de Laan van Meerdervoort en de Zeezijde van de Zoutmanstraat dan via de Prins Hendrikstraat. Deze wegen zijn 50 km/u of zijn 30 km/u zonder drempels. De suggestie om bestemmingsverkeer voor de laad en losvoorziening wel vanaf de kruising met de Elandstraat 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.
44	Deze woon/winkelstraat is nooit bedoeld geweest voor (vracht)verkeer dat de garage en de laad- en losplaats in de Zoutmanstraat tot bestemming heeft. Ik wil daarom dat het bestemmingsverkeer voor de laad- en losplaats en de garage in de Zoutmanstraat wordt toegestaan vanaf de Elandstraat.	De Prins Hendrikstraat is niet bedoeld als route voor vrachtverkeer anders dan voor vrachtverkeer dat een bestemming heeft in of in de omgeving van de Prins Hendrikstraat. Voor vrachtverkeer naar het autoluwe deel van de Zoutmanstraat is een route door de Prins Hendrikstraat weinig aantrekkelijk. Het is voor vrachtwagenchauffeurs eenvoudiger om aan te komen rijden via de Laan van Meerdervoort en de Zeezijde van de Zoutmanstraat dan via de Prins Hendrikstraat. Deze wegen zijn 50 km/u of zijn 30 km/u zonder drempels. De suggestie om bestemmingsverkeer voor de laad en losvoorziening wel vanaf de kruising met de Elandstraat 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.
45	Prins Hendrikstraat, winkelstraat. Deze woon/winkelstraat is beslist nooit bedoeld geweest voor (vracht)verkeer dat de garage en de laad- en losplaats in de Zoutmanstraat tot bestemming heeft. Ik wil daarom een betere oplossing: Bestemmingsverkeer voor de laad- en losplaats én de garage in de Zoutmanstraat toestaan vanaf de Elandstraat.	De Prins Hendrikstraat is niet bedoeld als route voor vrachtverkeer anders dan voor vrachtverkeer dat een bestemming heeft in of in de omgeving van de Prins Hendrikstraat. Voor vrachtverkeer naar het autoluwe deel van de Zoutmanstraat is een route door de Prins Hendrikstraat weinig aantrekkelijk. Het is voor vrachtwagenchauffeurs eenvoudiger om aan te komen rijden via de Laan van Meerdervoort en de Zeezijde van de Zoutmanstraat dan via de Prins Hendrikstraat. Deze wegen zijn 50 km/u of zijn 30 km/u zonder drempels. De suggestie om bestemmingsverkeer voor de laad en losvoorziening wel vanaf de kruising met de Elandstraat 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.
46	Prins Hendrikstraat, winkelstraat. Deze woon/winkelstraat is beslist nooit bedoeld geweest voor (vracht)verkeer dat de garage en de laad- en losplaats in de Zoutmanstraat tot bestemming heeft. Ik wil daarom een betere oplossing: Bestemmingsverkeer voor de laad- en losplaats én de garage in de Zoutmanstraat toestaan vanaf de Elandstraat.	De Prins Hendrikstraat is niet bedoeld als route voor vrachtverkeer anders dan voor vrachtverkeer dat een bestemming heeft in of in de omgeving van de Prins Hendrikstraat. Voor vrachtverkeer naar het autoluwe deel van de Zoutmanstraat is een route door de Prins Hendrikstraat weinig aantrekkelijk. Het is voor vrachtwagenchauffeurs eenvoudiger om aan te komen rijden via de Laan van Meerdervoort en de Zeezijde van de Zoutmanstraat dan via de Prins Hendrikstraat. Deze wegen zijn 50 km/u of zijn 30 km/u zonder drempels. De suggestie om bestemmingsverkeer voor de laad en losvoorziening wel vanaf de kruising met de Elandstraat 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.
47	Als bewoner van de Prins Hendrikstraat verbaas ik me dagelijks over het grote aantal dubbel geparkeerde vrachtwagens en bestelbusjes in mijn straat. Het verkeer kan er zich maar moeizaam en met gevaar langs wurmen. Dat er nog geen dodelijke of andere ernstige ongevallen zijn gebeurd is een wonder. In het plan voor de inpassing van de tram in de Zoutmanstraat is opgenomen dat de toevoer naar het af te sluiten gedeelte van die straat voor laden en lossen via het Prins Hendrikplein moet plaatsvinden. Dit betekent een nog grotere toename van vrachtverkeer in de Prins Hendrikstraat. De nu al zo onveilige situatie in die straat verergert dan zelfs nog.	De Prins Hendrikstraat is niet bedoeld als route voor vrachtverkeer anders dan voor (vracht)verkeer dat een bestemming heeft in of in de omgeving van de Prins Hendrikstraat. Voor vrachtverkeer naar het autoluwe deel van de Zoutmanstraat is een route door de Prins Hendrikstraat weinig aantrekkelijk. Het is voor vrachtwagenchauffeurs eenvoudiger om aan te komen rijden via de Laan van Meerdervoort en de Zeezijde van de Zoutmanstraat dan via de Prins Hendrikstraat. De genoemde wegen zijn 50 km/u of zijn 30 km/u zonder drempels zoals de Prins Hendrikstraat. In het

	Ik heb al meerdere keren een opmerking gemaakt bij het veel te optimistische plan voor de verkeersdoorstroming in de Prins Hendrikstraat. In alle mooie simulaties die ik hiervoor via de gemeente en haar adviesorganen te zien heb gekregen heb ik nog nooit een vrachtwagen gezien. Op mijn opmerkingen wordt veel te laatdunkend gereageerd. Via BIZ Zeeheldenkwartier ben ik op de hoogte ben gebracht van de absurde laad en losregeling voor de Zoutmanstraat die veel gevaar zal opleveren voor de nu al veel te onoverzichtelijk drukke Prins Hendrikstraat. Ik maak bezwaar tegen de plannen om het laden en lossen via het Prins Hendrikplein te laten gebeuren. Dit kan gemakkelijker en veiliger geregeld worden via de kant van de Piet Heinstraat. Ik vertrouw erop dat u mijn opmerking serieus zult nemen en verwacht dat u tot een veiligere oplossing komt.	model wordt geen onderscheid gemaakt voor de "weerstand" die een vrachtwagen of een auto ondervindt van het rijden in een stuk straat in de praktijk zal dit anders zijn. De suggestie om bestemmingsverkeer voor de laad en losvoorziening wel vanaf de kruising met de Elandstraat 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. Het dubbelparkeren dan wel laden en lossen op straat is niet de bedoeling. De gemeente zal de BIZ benaderen of een aanvullende laad en losplek in de Prins Hendrikstraat hier een oplossing voor kan bieden.
48	Prins Hendrikstraat, winkelstraat. Deze woon/winkelstraat is beslist nooit bedoeld geweest voor (vracht)verkeer dat de garage en de laad- en losplaats in de Zoutmanstraat tot bestemming heeft. Ik wil daarom een betere oplossing: Bestemmingsverkeer voor de laad- en losplaats én de garage in de Zoutmanstraat toestaan vanaf de Elandstraat.	De Prins Hendrikstraat is niet bedoeld als route voor vrachtverkeer anders dan voor vrachtverkeer dat een bestemming heeft in of in de omgeving van de Prins Hendrikstraat. Voor vrachtverkeer naar het autoluwe deel van de Zoutmanstraat is een route door de Prins Hendrikstraat weinig aantrekkelijk. Het is voor vrachtwagenchauffeurs eenvoudiger om aan te komen rijden via de Laan van Meerdervoort en de Zeezijde van de Zoutmanstraat dan via de Prins Hendrikstraat. De wegen zijn 50 km of zijn 30 km zonder drempels. De suggestie om bestemmingsverkeer voor de laad- en losvoorziening wel vanaf de kruising met de Elandstraat 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.
49	Prins Hendrikstraat, winkelstraat. Deze woon/winkelstraat is beslist nooit bedoeld	De Prins Hendrikstraat is niet bedoeld als route voor vrachtverkeer anders dan

	geweest voor (vracht)verkeer dat de garage en de laad- en losplaats in de Zoutmanstraat tot bestemming heeft. Ik wil daarom een betere oplossing: Bestemmingsverkeer voor de laad- en losplaats én de garage in de Zoutmanstraat toestaan vanaf de Elandstraat.	voor vrachtverkeer dat een bestemming heeft in of in de omgeving van de Prins Hendrikstraat. Voor vrachtverkeer naar het autoluwe deel van de Zoutmanstraat is een route door de Prins Hendrikstraat weinig aantrekkelijk. Het is voor vrachtwagenchauffeurs eenvoudiger om aan te komen rijden via de Laan van Meerdervoort en de Zeezijde van de Zoutmanstraat dan via de Prins Hendrikstraat. De wegen zijn 50 km of zijn 30 km zonder drempels. De suggestie om bestemmingsverkeer voor de laad- en losvoorziening wel vanaf de kruising met de Elandstraat 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.
50	De woon/winkelstraat Piet Heinstraat is niet bedoeld voor doorgaand verkeer en ook niet voor (vracht)verkeer dat daar gaat staan laden en lossen voor winkels in de Zoutmanstraat!! Ik wil daarom een betere oplossing: De rijrichting in de Witte de Withstraat omdraaien. Rechtsaf gebod naar Elandstraat verwijderen uit de Zoutmanstraat. Tweerichtingsverkeer handhaven in de 2e De Riemerstraat voor toegang tot de Piet Heinstraat. Bestemmingsverkeer voor de laad- en losplaats én de garage in de Zoutmanstraat toestaan vanaf de Elandstraat.	Het omdraaien van de rijrichting van de Witte de Withstraat is suggestie die vaak voor komt in de ingediende zienswijzen. Ook de gemeente ziet voordelen van deze aanpassing in combinatie met het autoluwe gebied. Het plan zal daarom daarop worden aangepast. Wat betreft het opheffen van het rechtsafgebod 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 en 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.
51	Prins Hendrikstraat, winkelstraat Deze woon/winkelstraat is beslist nooit bedoeld geweest voor (vracht) verkeer dat de garage en laad- en losplaats in de zoutmanstraat tot bestemming heeft. IK WIL DAAROM EEN BETERE OPLOSSING Bestemmingsverkeer voor de laad- en losplaats en de garage in de zoutmanstraat toestaan vanaf de Elandsgracht.	De Prins Hendrikstraat is niet bedoeld als route voor vrachtverkeer anders dan voor vrachtverkeer dat een bestemming heeft in of in de omgeving van de Prins Hendrikstraat. Voor vrachtverkeer naar het autoluwe deel van de Zoutmanstraat is een route door de Prins Hendrikstraat weinig aantrekkelijk. Het is voor vrachtwagenchauffeurs eenvoudiger om aan te komen rijden via de Laan van Meerdervoort en de Zeezijde van de Zoutmanstraat dan via de Prins Hendrikstraat. De wegen zijn 50 km/u of zijn 30 km/u zonder drempels. De suggestie om bestemmingsverkeer voor de laad en losvoorziening wel vanaf de kruising met de Elandstraat 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.
52	De Prins Hendrikstraat is beslist niet bedoeld geweest voor vrachtverkeer dat de garage en de laad- en losplaats in de Zoutmanstraat tot bestemming heeft. Ik wil daarom een beter oplossing: Bestemmingsverkeer voor de laad- en losplaats en de garage in de Zoutmanstraat toestaan vanaf de Elandstraat.	De Prins Hendrikstraat is niet bedoeld als route voor vrachtverkeer anders dan voor vrachtverkeer dat een bestemming heeft in of in de omgeving van de Prins Hendrikstraat. Voor vrachtverkeer naar het autoluwe deel van de Zoutmanstraat is een route door de Prins Hendrikstraat weinig aantrekkelijk. Het is voor vrachtwagenchauffeurs eenvoudiger om aan te komen rijden via de Laan van Meerdervoort en de Zeezijde van de Zoutmanstraat dan via de Prins Hendrikstraat. De wegen zijn 50 km/u of zijn 30 km/u zonder drempels. 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 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.
53	Ik woon aan het Prins Hendrikplein en juich verbeteringen aan het plein van harte toe. Ik dien hierbij een zienswijze in op het Voorlopige Ontwerp (VO) van tramlijn 16, met name gericht op de herinrichting van het Prins Hendrikplein ten gevolge van aanpassingen in het spoor van tramlijn 16 in de Zoutmanstraat en op het Prins Hendrikplein. (NB. de volledige zienswijze met illustraties is weergegeven in bijlage 4-H) In de ontwerptekeningen is de ambitie vervat om het Prins Hendrikplein een groen accent te geven in lijn met het beleid binnen de gemeente. Bij het voorliggende Voorlopige Ontwerp (VO) zou ik de volgende kanttekeningen willen plaatsen en aanpassingen willen voorstellen, die de leefomgeving van het Prins Hendrikplein verder versterken. 1. Veiligheid In het VO is gekozen voor 4 brede opgangen in het verlengde van de straten. Dit vervangt de huidige 4x 2 opgangen, die er nu zijn. Het voorstel is om de huidige 4x2 opgangen te handhaven of in ieder geval iets te verschuiven, zodat de opgangen loodrecht op de weg en zijn gesitueerd en de oversteek met een zebepad en eventueel een drempel wordt gemarkeerd. Dit verkort de oversteek-afstand. De afgelopen jaren zijn er zeer gevaarlijke situaties ontstaan doordat overstekers bijna door om de bocht naderende auto's zijn aangereden. Dit issue speelt al jaren. Nu is er een kans om dit te verbeteren. Het voorstel van 4 centrale opgangen is gevaarlijk omdat fietsers, scooters en voetgangers die toch het plein recht willen oversteken – helaas dagelijkse praktijk, waarbij het effect van de hekjes verwaarloosbaar is- een langere	1) 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

oversteek moeten maken naar het midden, dat gevaarlijker is. In uw antwoord op vraag 86 van de inspraakronde geeft u geen steekhoudende argumenten aan voor de door u gekozen oplossing. Kortom: 4x2 overgangen handhaven met zebrapad, in ieder geval voor de oversteek van cafe Kingsbergen, Boeddah Bowl en Victoria (zie tekening in de bijlage). Zoals bekend zijn de op het plein geplaatste vuilcontainers een geliefde stortplaats, plein onwaardig en bovendien gevaarlijk, omdat er continu auto's op de weg stilstaan om afval (vooral ook in de haast naast de containers) te dumpen. Het zou fijn zijn om ook hiervoor een passende oplossing te vinden. 2. Groen De invulling van het groen op het plein lijkt wat generiek ingevuld. Het voorstel is om groen op een 'intelligente' wijze te plaatsen. a. Het groen in het autoloze deel van de Zoutmanstraat is veel te pover ingestoken. Een winkelpromenade kan best wel wat meer groen en vooral bomen gebruiken om het rustieke karakter van dit deel van de wijk te benadrukken. b. De inrichting van het groen en bomen op het plein zou aangepast kunnen worden om het karakter en de leefbaarheid van het plein verder te verstevigen. De bomen zijn nu binnen de ring van de trambaan geplaatst. Omdat de trambaan vanwege de ruimere bochtstraal iets meer op het plein komt te liggen, komt de optie open om vooral ook extra bomen tussen de extra vrijgekomen ruimte tussen trambaan en de weg te plaatsen. c. De bomen in de halve cirkel Zoutmanstraat-Zoutmanstraat met in het middel het winkelgedeelte van de Prins Hendrikstraat zouden minder, en in ieder geval laag moeten blijven. Op het plein wil men vooral in het 'zonnetje' kunnen zitten. Een te beschut karakter aan deze beide opgangen vergroot ook de aantrekkingskracht van coffeshop gangers uit de Prins Hendrikstraat, die kans zien het plein te gebruiken als openbaar toilet of als vuilnisbak voor spuiten. Daar waar mogelijk zoveel mogelijk hogere bomen in de schaduwzijde van het plein (de kant van de apotheek) plaatsen. Een beschutte Jeux des boules baan heeft ook zijn voordelen. d. Een pleidooi voor het behoud van de haag rozenstruiken i.p.v. taksushaag plaatsen. Dat maakt het plein juist zo uniek.	een, met de auto, lastig bereikbare plaats kan niet vanwege het legen van de containers. 2) In de Zoutmanstraat is helaas geen ruimte voor bomen vanwege de ligging van kabels en leidingen. Bovengronds vragen fiets (fietsparkeren) en voetganger om ruimte en bewegingsvrijheid waardoor er naar een balans is gezocht in de verdeling van de ruimte. Bomen aan de 'buitenzijde' van de sporen geven een conflict met de bovenleiding(masten) en de vrije ruimte die de tram nodig heeft (er komt groter en breder materieel). Daarnaast is het niet wenselijk vanuit verkeerveiligheid en een goed overzicht voor o.a. de trambestuurder. De taxushaag blijft behouden, de rozenstruiken maken plaats voor gras. Hierdoor neemt de ruimte om het plein te gebruiken toe (o.a. voor spelen). 3) De fonteintjes met de schildpaden blijven op het plein op hun huidige plek de jeux des boulesbaan wordt iets verplaatst maar komt terug. Ook de terrassen die voor de nodige levendigheid zorgen krijgen een plek, de markt en het Zeeheldenfestival kunnen het gebruik van het plein vanzelfsprekend continueren. De buurt zal in de volgende fase betrokken worden bij de opstelling van het definitieve ontwerp van groen van het binnenplein.
---	---

	3. Recreatieve functie In het VO is onduidelijk of de fontijnen en de Jeux des Boulesbaan behouden blijven. Beiden worden tot groot plezier van de buurt(kinderen) intensief en regelmatig gebruikt. Behouden dus. Daarnaast geeft het plein heel veel gezelligheid. De terrassen op het plein dragen daar zeker toe bij. Zij zijn een zeer gewenste aanvulling op de sociale cohesie in de wijk. Bewoners willen nu eenmaal heerlijk in het zonnetje ook op het terras kunnen zitten. Het is gewenst hiermee bij de definitieve inrichting van het plein ook serieus rekening te houden. Er leven goede ideeën en het is zeker de moeite waard om deze mee te nemen bij het opstellen van het Definitieve Ontwerp. Juist nu is de gelegenheid daar om het Prins Hendrikplein de allure te geven, die het verdient. Ik heb deze zienswijze op 22 maart jl. gedeeld met de bewonersbijeenkomst, georganiseerd door het bestuur van de wijk en heb bijval ontvangen van de vergadering. Mij is geadviseerd als bewoner van het Prins Hendrikplein ook vooral zelf deze zienswijze in te dienen. Ik vertrouw erop, dat u bovenstaande suggesties meeneemt bij het opstellen van het Definitieve Ontwerp.	
54	Graag wil ik mijn zienswijze kenbaar maken over de plannen van lijn 16Z. Piet Heinstraat is een woon/winkelstraat die in eerste instantie bedoeld is voor voetgangers, fietsers, winkelend publiek en bestemmingsverkeer; een winkelerf. Winkelerf Piet Heinstraat De woon/winkelstraat is beslist niet bedoeld voor doorgaand verkeer van klanten van coffeeshops in een andere straat, die met hun auto's van heinde en verre komen. En ook niet bedoeld voor (vracht)verkeer dat daar gaat staan lossen voor winkels in de Zoutmanstraat. Ik wil daarom graag een betere oplossing: De rijrichting in de Witte de Withstraat omdraaien. Rechtsaf gebod naar Elandstraat verwijderen uit de Zoutmanstraat. Tweerichtingsverkeer handhaven in de 2e De	Het omdraaien van de rijrichting van de Witte de Withstraat is suggestie die vaak voor komt in de ingediende zienswijzen. Ook de gemeente ziet voordelen van deze aanpassing in combinatie met het autoluwe gebied. Het plan zal daarom daarop worden aangepast. Wat betreft het opheffen van het rechtsafgebod 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

	Riemerstraat voor toegang tot de Piet Heinstraat. Bestemmingsverkeer voor de laad- en losplaats en de garage in de Zoutmanstraat toestaan vanaf Elandstraat.	ander bestemmingsverkeer in mag rijden, 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.
55	hierbij ontvangt u van de werkgroep Leefbaarheid&Verkeer van bewonersorganisatie Zeeheldenkwartier de zienswijzen op de inpassing van tram 16 in de wijk Zeeheldenkwartier en de daarmee samenhangende mogelijke ingrepen. 1. Trillingen en geluid Algemeen De ter visie gelegde onderzoeksdocumenten naar trillingen en geluid kunnen de ongerustheid van omwonenden over mogelijke schade aan de nabijgelegen woningen en gebouwen en personen nog niet wegnemen. Gezien de onzekerheden rond trillingen en geluid achten wij het gewenst dat de DGMR rapporten over trillingen en geluid door een externe, onafhankelijke deskundige worden getoetst (second opinion). Het uitgangspunt dat de huidige situatie als maatstaf kan worden genomen zou volgens ons uitsluitend genomen mogen worden wanneer in de huidige situatie geen sprake is van overlast en/of schade. De impact, in de voor de nieuwe tramstellen, erg smalle Zoutmanstraat baren extra veel zorgen. De wijk Zeeheldenkwartier stamt uit begin 1900 en is grotendeels gebouwd op veengrond. De funderingen bestaan deels uit houten palen en deels uit op staal. De kwaliteit van deze funderingen is onbekend zo ook de impact van de nieuwe tramstellen op deze funderingen. Wij stellen voor dat de kwaliteit van deze funderingen wordt onderzocht en de resultaten worden meegenomen in de rapporten	Het trillingsonderzoek is 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 uitgebreide funderingsonderzoek. Er is met onderzoek aangetoond dat er geen sprake van overschrijding van geluidsnormen door de nieuwe lagevloertram. Er is dan ook geen aanleiding om op voorhand gemeentelijke voorzieningen te treffen. Als bewoners menen toch schade te ondervinden door de nieuwe trams kunnen ze deze schade melden bij de gemeente. 1) de levensduur van een ABC constructie of gelijkwaardig is minimaal

betreffende geluid en trillingen. Dit onderzoek zou passen in het beleid van wethouder Martijn Balster om onderzoek te doen naar de kwaliteit van woningen in de stad. Wij stellen ook voor om een gemeentelijke voorziening te treffen ten behoeve van het nemen van geluidwerende maatregelen door pandeigenaren. Een en ander zoals gebeurd op de Laan van Meerdervoort ten tijde van de ingebruikname van de randstadrail. Gezien de onzekerheden is het noodzakelijk dat voordat met het project wordt gestart aan bewoners en eigenaren van woningen en gebouwen langs de tramlijn, duidelijkheid wordt gegeven over hun rechten bij mogelijk schade inclusief een bestandsopname van de huidige gebouwen (nul- meting). Daarbij moet ook duidelijkheid worden verschaft bij wie bewoners en eigenaren van aanliggende gebouwen een schadeclaim kunnen indienen bij vermoeden van schade ten gevolge van de aanleg en het gebruik van het nieuwe spoor en op welke wijze zal worden omgegaan met de behandeling van een ingediende schadeclaim. Voorkomen moet worden dat bewoners en eigenaren van het kastje naar de muur worden gestuurd. Naar ons idee moet BenW het aanspreekpunt zijn voor bewoners en eigenaren die menen dat zij daar wel schade van ondervinden. Dit wordt vastgelegd in een convenant/ overeenkomst met betrokken partijen en is onderdeel van het raadsbesluit. Hieronder ons commentaar op de nu ter visie gelegde documenten. 1. Onduidelijk is wat de levensduur is van de kunststofplaat die bij de zgn. ABC constructie wordt gebruikt. Op blz. 15 van het DGMR rapport over trillingen wordt aangegeven dat het vermoeden bestaat dat er op dit moment sprake is van veroudering van de PU schuim laag. Welke zekerheid is er dat een dergelijk verouderingsproces binnen enkele jaren ook niet in de nieuwe situatie plaatsvindt? Wordt het vermoeden van DGMR over de veroudering nog onderzocht? Is er inzicht in de levensduur van de kunststofplaat? Is er een onderhoudsplan voor de	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. 2. 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 lagevloertrams zullen met gepaste snelheid maar onder de maximum snelheid rijden. Dit is meegenomen in de berekeningen van DGMR. 3. DGMR laat zien op basis van uitgebreide metingen, onderzoek en modelberekeningen dat de trillingssterkten langs het tracé binnen het toetsingskader van INTHR voor nieuwe tramlijnen in Den Haag liggen en voor het overgrote deel minder zijn dan in de huidige situatie en voldoen aan de worse case grenswaarden van de SBR richtlijn B voor hinder in nieuwe situaties liggen. Wij gaan er dan ook vanuit dat er dan ook geen sprake zal zijn van onacceptabel trillingen in woningen langs het tracé na ingebruikname . Mocht dit in de praktijk zich onverhoopt toch voordoen dan zal hiernaar gekeken worden. 4. 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 trillingssterkten 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 trillingsmodel waarmee de trillingsniveaus in de panden langs lijn 16 Z zijn bepaald . 5. 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
--	---

kunststofplaat? Welke schriftelijke, bindende garanties kunnen er worden afgegeven over levensduur en onderhoud? 2. Wij hebben begrepen dat de nieuwe trams sneller zullen rijden dan de huidige trams. Onduidelijk is op welke wijze in de DGMR rapporten over trillingen en geluid rekening is gehouden met deze hogere snelheid. 3. In het DGMR rapport over trillingen wordt gesteld dat de huidige situatie binnen de normen valt. Deze stellingname is niet te rijmen met de ervaringen van diverse buurtbewoners die direct naast de tramlijn wonen. In diverse huizen zijn bij trampassages trillingen sterk voelbaar en rinkelen de glazen in de kasten. Indientieke klachten zijn op meerdere locaties in de stad bekend zoals uit publicaties in media blijkt. Het begrip normen is ook enigszins vaag. Er lijken soms geen normen te bestaan en dan weer wel. 4. De sporen worden over vrijwel het gehele traject vervangen. Gesteld wordt dat door deze spoorvervanging de trampassage (ook met de nieuwe tram) minder hinder zal opleveren. Wij vragen ons af in hoeverre deze stellingname overeenkomt met ervaringen met inmiddels in de stad op reeds aangepaste trajecten rijdende lagevloertrams. Zie ook punt 3. 5. Over een klein deel van het traject (Laan van Meerdervoort 75-137) worden de sporen niet vernieuwd. Dit heeft tot gevolg dat voor dit traject niet wordt voldaan aan de SBR-B richtlijn (zie DGMR rapport blz. 19). De overschrijding wordt in het kader van het "Haagse INTHR beoordelingskader" acceptabel geacht. Het betekent echter dat binnen 10 jaar dat deel van de rails in het kader van het reguliere onderhoud alsnog op de schop moet en de dwarsliggerconstructie daar alsnog moet worden vervangen door een ABC constructie. Wij dringen er op aan dit traject toch mee te nemen in het nu voorliggende project en de rails over deze 250 meter ook te vervangen. Extra hinder gedurende de komende 10 jaar door de lage vloertram wordt zo ook op dat deel voorkomen. E.e.a. zoals in de Vondelstraat wordt voorgesteld.	sporen en de spoorconstructie is goed . Vervanging nu zou aanzienlijk 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 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. Vondelstraat 1. De ambitie van het college is om zoveel mogelijk wijkstraten zoals de Torenstraat, Bilderdijkstraat, Vondelstraat 30km/u te maken in lijn met de voorgenomen mobiliteitstransitie. Omdat hiervoor wel de juiste voorwaarden en condities geschapen moeten worden zal dit gefaseerd worden uitgevoerd. De Zoutmanstraat is een straat waar dit nu wel kan en hier wordt het verkeersregime dan ook omgezet naar 30 km/u. 2. De herinrichting van de Vondelstraat is eind 2020 besproken met vertegenwoordigers van de Groene Eland uit de klankbordgroep; de positieve feedback is meegenomen in het voorliggende Voorontwerp van de Vondelstraat ; in het voorontwerp is ook invulling geven aan veelvuldige klachten van bewoners die het college heeft ontvangen over de verkeersonveilige situatie in de Vondelstraat en wensen om de Vondelstraat te vergroenen. In het voorontwerp van de Vondelstraat is voor het verbeteren van de verkeerveiligheid de rijbaan versmald en zijn vrij liggende fietspaden gecreëerd; de Vondelstraat is vergroend door toepassen van 2,5 m brede groenstroken met een duurzame toekomstbestendige bomenstructuur. Er zijn veel zienswijzen van bewoners m.b.t.
---	--

2. Vondelstraat max. 30 km/uur op traject Torenstraat-Bilderdijkstraat-Vondelstraat Op blz. 9 van de plantoelichting wordt aangegeven dat het college de ambitie heeft om op termijn voor de Torenstraat een maximum snelheid van 30 km/uur in te stellen. Wij zijn van mening dat op termijn ook voor de Bilderdijkstraat en de Vondelstraat een maximum snelheid van 30 km/uur moet worden ingesteld. Gezien de op blz. 9 aangegeven belemmeringen om op korte termijn voor dit traject over te gaan tot instelling van een maximum snelheid van 30 km/uur hebben we er begrip voor dat als uitgangspunt voor de herinrichting van de Bilderdijkstraat en de Vondelstraat wordt uitgegaan van een maximum snelheid van 50 km/uur. De daaruit voortvloeiende keuze voor vrijliggende fietspaden wordt door ons ondersteund. Voorzover ons bekend is de nieuwe, voor de straat zeer ingrijpende herinrichting, niet vooraf in het kader van bewonersparticipatie besproken met direct betrokkenen en kunnen deze pas in deze inspraakronde voor het eerst hun stem laten horen. Komt er nog een aparte ronde waarin bewoners van de Vondelstraat de kans krijgen om hun stem te laten horen? In het nieuwe straatprofiel van de Vondelstraat is er naast de parkeerstrook voor auto's een trottoirband van 50cm breed gepland met daarachter een groenstrook. Voor mindervaliden is de breedte van 50cm absoluut te smal. Is er overleg geweest met deskundigen op het gebied van (minder)validen over het voorgestelde straatprofiel (bijvoorbeeld met Vooral)? Kan deze band niet breder worden? Is er rekening gehouden met het feit dat deze zeer smalle rand uitnodigend werkt om door de plantenbak heen te lopen naar het trottoir? Bijvoorbeeld door pakket bezorgers? Is er in de maatvoering van het trottoir rekening gehouden met de bestaande geveltuinen?	het deel Vondelstraat binnengekomen tijdens de inspraak . Er komt geen extra inspraakronde. Het voorontwerp wordt na behandeling in het college voorgelegd aan de gemeenraad ter vaststelling. Hierbij is er een mogelijkheid om in te spreken om uw zienswijze nogmaals kenbaar te maken. Uitstapstrook: Ten aanzien van de uitstapruimte en de groenstrook: de uitstapstrook naast de ruime parkeerplaats van 2 m is inderdaad circa 50 cm. De parkeervakken worden 2.00 m breed wat ook voldoet aan huidige maximum-normen van de gemeente. De gemeente ziet gaan aanleiding om te verwachten dat inparkeren tot problemen leidt met deze breedtes, gelet op ervaringen in andere straten. De groenstrook in de Vondelstraat wordt meerdere malen onderbroken. Daarbij zijn naast de doorsteken ter hoogte van de zijstraten doorsteken in het ontwerp opgenomen tussen parkeerstrook en trottoir ten behoeve van de fietsers en de voetgangers. Er wordt naar aanleiding van zienswijzen aanvullend op het voorliggende voorontwerp per groenstrook een extra doorsteek gemaakt zodat bewoners makkelijker vanuit de parkeerplaats hun woning kunnen bereiken. Voor mensen met een handicap kan een gehandicaptenparkeerplaats worden aangevraagd nabij de woning, dit kan ook in de zijstraat. De parkeervak afmetingen zijn conform het handboek openbare ruimte en geschikt voor minder validen Er is hier niet specifiek met Vooral over gesproken. Geveltuinen/opstelplaatsen voor fietsen Ja. De geveltuintjes blijven gehandhaafd. De fietsbeugels komen buiten het trottoir te liggen in het verlengde van de groenstrook op de koppen van de zijstraten zodat de trottoirbreedte gewaarborgd blijft. De groenstroken met de bomen verder van de gevels af zullen
---	--

Is er in de maatvoering van het trottoir rekening gehouden met opstelplaatsen voor fietsen? Is er in de materialisatie rekening gehouden met hitte plekken en het direct via de grond afvoeren van regenwater? Is er onderzoek gedaan naar de noodzaak om de huidige bomen te kappen? Is er onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om de huidige bomen te verplaatsen? 3. kruising Vondelstraat/Elandstraat/Zoutmanstraat. De werkgroep heeft grote moeite met de voorgestelde verkeerstechnische maatregelen op deze kruising. De kruising dwingt gemotoriseerd verkeer (m.u.v. scooters e.d.) om grote omwegen te rijden om bij hun bestemming te komen. Met name als dit gaat over leveranciers is dit een slechte en ongezonde zaak (milieutechnisch). Vanuit de Elandstraat rechts af de Zoutmanstraat in is niet mogelijk. Om in de Zoutmanstraat te komen moet er omgereden worden. Of afslaan bij het Elandplein en via een woonstraat naar de Prins Hendrikstraat of via de Waldeck Pyrmontkade naar de drukke Prins Hendrikstraat dan via het Prins Hendrikplein naar de Zoutmanstraat (1 van beide delen!) Vanuit de Vondelstraat komend hetzelfde verhaal. Gemotoriseerd verkeer (m.u.v. scooters e.d.) komend uit de Zoutmanstraat kan niet meer rechtdoor richting Torenstraat/Boekhorstraat. Voor de route Torenstraat/Boekhorststraat worden de volgende wegen belangrijk: Waldeck Pyrmontkade/Hogewal danwel Prinsegracht. De voor fietsers aangegeven routes doormiddel van een soort verboden gebiedjes danwel stenen eilandjes is niet alleen onveilig maar bijzonder onoverzichtelijk. Helaas is de algehele ruimtelijke indeling van deze kruising in het voorstel nog net zo slecht als in de bestaande situatie. De herinrichting van de Vondelstraat en het verplaatsen van de tramhalte Bilderdijkstraat richting Torenstraat geeft de mogelijkheid om de haltes Elandstraat de Vondelstraat in te schuiven. Verkeer zal net zoals nu daar om de haltes heen moeten rijden. Een slinger in het rijbaangedeelte breekt de zichtlijn in de straat en zal snelheidsremmend werken. Het verschuiven	zorgen voor duurzame afname van de hittestress ook omdat hiermee het verhard oppervlak flink afneemt; de groenstroken zullen water bergen maar kunnen niet gebruikt worden voor het opvangen van hemelwater dat afstroomt van het verhard oppervlak. Er is een boomeffectanalyse (BEA) uitgevoerd naar de bomen. Door de noodzaak om het verouderde riool en huisaansluitingen te vervangen en aanleg van het fietspad kunnen de bomen niet behouden blijven; uit ditzelfde onderzoek is gebleken dat de bomen ook niet verplantbaar zijn. 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 weggoien van zwerfafval is niet te voorkomen maar wordt ontmoedigd en valt minder op tussen volgroeide planten. 3. kruising Vondelstraat/Elandstraat/Zoutmanstraat .
---	---

van de haltes geeft op de kruising de mogelijkheid om er een goed gedefinieerde, stedenbouwkundige ruimte van te maken die ook gebruiksmogelijkheden biedt. Een milieupark waardoor het Prins Hendrikplein en de Zorgvlietstraat wordt ontlast. Een kleine skatebaan. En wat dan niet meer mag: een kiosk, maar misschien is er van het trafostation wel een wijkinfo “zuil” te maken. Een ruimte, met in het achterhoofd een verkeersplein, is goed verkeersregulerend en overzichtelijk. Een verkeersplein is ook snelheidsremmend, maar is geen obstakel voor hulpdiensten e.d. Zoals in de plantoelichting aangegeven is de totale herinrichting van de Vondelstraat in een versneld proces geraakt. Die versnelling is positief, maar heeft niet geleid tot een ontwerp voor de kruising waar het maximale uit de potentie van de ruimte is gehaald. Niet onvermeld latend is dat bewoners in de ontwerpfase al hebben aangegeven dat zij willen meedenken en willen meepraten over de herinrichting van dit gebied. Deze bewoners en werkgroep maken zich ook nog steeds zorgen over de materialisering van het betreffende gebied en aanliggende straten in het kader van het hitte plekken beleid. 4. Prins Hendrikplein Circa 20 jaar geleden is in samenspraak met de buurt een goed doordacht en breed gedragen ontwerp gemaakt voor het Prins Hendrikplein. Toegangen liggen in het verlengde van de trottoirs, een groen blijvende rand van taxushaag, daarachter een iets lagere rand met rozen met daarin magnolia's, dan een grasrand en dan het bestrate hart. Deze opbouw van hoog naar laag geeft het plein beschutting en dieptewerking. In het rapport wordt gesproken over een formeel ingericht plein. Mogelijk, maar is dat een probleem? Of is dat nu juist een kwaliteit? Het plein kan optimaal benut worden. Het Zeeheldenfestival heeft er goede opstelplaatsen voor podia e.d.. De marktkramen hebben er voldoende plek gev, de jeu de boulesbaan heeft zijn eigen plek, kinderen kunnen in het hart van het plein spelen terwijl ouders op de fonteinrand	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
---	--

kunnen zitten toekijken. Er wordt gepicknickt op de grasvelden en mocht je mobiele telefoon leeg zijn dan kun je die bij de wifi bank opladen. Het enige minpunt is de positie van de twee terrassen op het plein. De terrassen staan te dicht op de fonteinrand. Terrasgebruikers klagen over de spelende kinderen en ouders klagen over mopperende terrasgebruikers. Deze situatie heeft zelfs de pers gehaald. In het huidige ontwerp zou dat opgelost kunnen worden door de terrassen naar achteren te schuiven en te handhaven op de maximaal toegestane terrasruimte. Kortom een mooi en goed functionerend plein. De werkgroep kan zich dan ook niet vinden in de opmerking dat door de vele ruimteclaims, de indeling en het materiaalgebruik de randen van het plein rommelig overkomen (blz 21 tweede alinea van de plantoelichting). Het doortrekken van de taxushagen tussen de entree's zou het plein een groener en geslotener karakter geven waardoor het mogelijk rommelig ervaren van de randen is opgelost. De opmerking "het formaat van de bomen en de gevoeligheid voor droogte van o.a. het gras dragen beperkt bij aan een plein met een groene uitstraling (blz 21 tweede alinea van de plantoelichting)" is vreemd te noemen. Waarom worden dan in het ontwerp de rozenstruiken vervangen door gras (blz 25 tweede alinea van de plantoelichting)? Dat gras dat zo gevoelig is voor droogte en zo beperkt bijdraagt aan een groene uitstraling. Het zijn nu juist de rozenstruiken die voorkomen dat er grote kale grasvlakten komen en die de magnolia's een plek geven. Het argument dat door het vergroten van het grasvlak de gebruiksmogelijkheden worden vergroot wordt niet onderbouwd. Waarvoor? Op wiens verzoek? Huidig gebruik laat zien dat er geen krapte is op de grasvelden. Het voorstel is om bomen bij te plaatsen om de entree's te markeren en het plein een groener karakter te geven (blz 25 eerste alinea van de plantoelichting). In het huidige ontwerp zijn de entree's gemarkeerd door moseiken en het aldaar weglaten van de taxushagen. Deze markering voldoende duidelijk. Waar komt de behoefte dan	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
--	---

wel de noodzaak vandaan om deze markering te versterken? Daar komt bij dat gras slecht groeit onder bomen. Het bijplaatsen van bomen is dus tegenstrijdig met het willen versterken van een groene uitstraling. Teneinde het plein groener te maken worden de oversteken over de trambaan gecombineerd tot centrale doorgangen (blz. 25 eerste alinea van de plantoelichting). Dit is wel een heel povere onderbouwing voor een ingreep met grote impact. Door de oversteken te combineren komt er niet meer groen. Het bestaande oppervlak aan groen tussen de huidige entree's komt alleen op een andere plek. Zonder al teveel moeite kunnen er tussen de huidige entree's taxushagen geplant worden die het plein een groenere uitstraling gaan geven. Het combineren van de entree's is verkeerstechnisch een vreemde ingreep. De entree's komen zo in de wegas te liggen en niet meer in het verlengde van de trottoirs. Let wel! Deze entree's zijn bedoeld voor voetgangers. Het combineren van de entree's is lastig voor diverse gebruikers (Zeeheldenfestival, marktkramen) en het lost het knelpunt boze terrasgebruiker/spelende kinderen/boze ouders niet op. Nergens in de plantoelichting wordt er een noodzaak genoemd om de inrichting van het plein te wijzigen. Nergens in de plantoelichting staat vermeld dat er door de wijk de wens is geuit om de inrichting van het plein te wijzigen. Kortom de werkgroep Leefbaarheid&Verkeer Zeeheldenkwartier kan zich niet vinden in de voorgestelde herinrichting van dit voor de wijk zo belangrijke plein op basis van de genoemde argumentaties en kan zich ook niet vinden in een ontwerp dat geen verbetering is van de huidige situatie. Het geld voor deze ingreep kan beter besteed worden aan een goede inrichting van het moeilijke kruispunt Vondelstraat/Elandstraat/Zoutmanstraat. 5. Eenrichtingverkeer 2e De Riemerstraat richting Piet Heinstraat Het mogelijk 1 richtingverkeer maken van de 2e De Riemerstraat richting de Piet Heinstraat	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. 4) Prins Hendrikplein 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
--	---

ontneemt leveranciers en bewoners/bezoekers de mogelijkheid om het eerste stuk van de Piet Heinstraat vanaf het Piet Heinplein over te slaan om in het tweede deel van de Piet Heinstraat te komen. Dit zal extra verkeersdruk opleveren op de Kortenaerkade en het eerste deel van de Piet Heinstraat. Het laatste deel van de Kortenaerkade bij de Anna Paulownastraat is regelmatig voor verkeer afgesloten vanwege de mobiele glazenwasinstallatie voor de woningbouw op hoek Kortenaerkade/Anna Paulownastraat. De Piet Heinstraat wordt door het afsluiten van de 2e De Riemerstraat op die momenten ontoegankelijk. 6. Parkeerbalans Naar aanleiding van het vervallen van nogal wat parkeerplaatsen op straat de volgende vragen: Is de bezettingsgraad van de parkeergarages in de wijk bekend? Is bekend hoeveel plekken er in deze garages in gebruik zijn door mensen van buiten de wijk? Is er al onderzoek gedaan naar mogelijke compensatie plaatsen op straat?	minder ruimte om de doorsteek over het plein te maken. 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. 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 waardes. 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 bij 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. 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 ontwerputgangspunt 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. 6) 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) staan vrijwel vol . De bezettingsgraad in de parkeergarage de Zeeheld is momenteel nog niet hoog. De
--	--	---

		verwachting is dat na de herinrichting , waarbij de parkeerplaatsen in de Zoutmanstraat verdwijnen de bezittingsgraad op het gewenste peil komt. In de garage de Zeeheld zijn nu geen bewoners van buiten de wijk die hier gebruik van maken. Er zijn geen mogelijkheden om ruimte te maken in nabijgelegen straten om de parkeerplaatsen die vanwege de herinrichting verdwijnen op straat te compenseren.
56	Beste Gemeente Den Haag, Graag maak ik gebruik van uw aanbod mijn zienswijze voor de herinrichting Zeeheldenkwartier aan u te sturen. Mijn zienswijze heeft een aantal inzichten die ik heb als bewoner van de wijk en waarmee ik hoop dat u situaties opnieuw of anders zult gaan bekijken. Tramlijn 16 Lijn 16 rijdt dwars door de wijk. Samen met de andere verkeersgebruikers zorgt dat voor een aantal aandachtsgebieden in deze stadswijk, waar veel weggebruikers zijn op ieder moment van de dag. De nieuw tram die u laat komen door de wijk zorgt voor extra knelpunten en veel bewoners, ook ik, maken ons daar grote zorgen om. De tram is groter en zwaarder dan de huidige tram. Ik ben eigenaar van een appartement aan de Vondelstraat en wil u vragen of er trillingsmetingen gedaan kunnen worden van dit moment, tijdens de verbouwing en wanneer de nieuwe tram gaat rijden. De Vondelstraat is gebouwd in de jaren '30. Er zijn nog oudere panden in de wijk, waar de tram direct langs gaat rijden. Mijn verzoek betreft dan ook metingen op verschillende locaties die een goed beeld geven van de effecten van deze nieuwe tram. Leefbaarheid en aanzicht Het Zeeheldenkwartier is een unieke wijk in Den Haag met haar typische bouwstijl, de karakteristieke diversiteit in bewoning en gebruik van openbare delen en de charme van een een gevoel van kleinschaligheid in een grote stad. Dit uit zich door de diversiteit in bewoners, de kleine	Trillingsmetingen Daar is op basis van het uitgevoerde uitgebreide trillingsonderzoek geen aanleiding voor. Voor het trillingsonderzoek zijn nulmetingen verricht op maatgevende locaties . Het trillingsonderzoek is uitgevoerd op basis van een worst-case scenario (categorie monumentale panden) waardoor de trillingen in de woning overschat kunnen worden. Omdat zelfs met deze overschatting nog steeds aan de in de norm gestelde grenswaarde wordt voldaan, is er geen noodzaak om nadere metingen uit te voeren na ingebruikname van de lagevloertram. Mocht overschrijding van de trillingsnormen in de praktijk zich onverhoopt toch voordoen dan zal hier naar gekeken worden. Leefbaarheid en aanzicht Wij zijn ons zeer bewust van het monumentale karakter van het Prins Hendrikplein , 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 voetgangers gebied intact gelaten: de bestrating blijft liggen maar ook de schilpaden en de fontijn worden niet

ondernemers die de wijk haar sfeer geven (nauwelijks ketens, behalve de supermarkten en de Etos) en de afwisseling in drukke en rustige plekken. Het Prins Hendrikplein is het belangrijkste plein voor de wijk. Hier zijn wordt in alle jaargetijden gebruik gemaakt van de bewoners om te verblijven. Mijn kinderen en die van vele andere ouders leerden er fietsen, renden door de fontein en speelden er uren met vriendjes en vriendinnetjes. De evenementen, de boerenmarkt, het groen en dan vooral de bloesembomen maken onze wijk leefbaar. Het is een ontmoetingsplek. Genoemde punten zijn waarom Zeehelden (zo noemen bewoner zich) zo graag in deze wijk wonen. Wanneer iets niet goed gaat of aandacht behoeft, dan zet de wijk zich daar voor in. Leest u maar eens hoeveel berichten er zijn over de afvaldump bij de oracs op het Prins Hendrikplein, het nieuws dat de kersthuisjes van Van Kinsbergen kapot waren gemaakt afgelopen winter heeft het landelijke nieuws gehaald. Ik wil u vragen het huidige karakter van de wijk te behouden. Ik wil u vragen te bewaken dat er te veel nieuwe 'hippe' ideeën aan worden toegevoegd. Het hoeft niet. Zeehelden zijn blij met de wijk zoals die nu is. Vervang geen bomen en ander groen dat niet hoeft weggehaald te worden. Laat de schildpadden en de fontein staan. Bewaak de bomenbalans in de wijk, maar ook de weinige plekken waar bloemen staan en waar gras is. Parkeren De parkeerdruk in het Zeeheldenkwartier is extreem hoog, hoger dan in andere wijken van Den Haag. Met het verdwijnen van de parkeerplaatsen aan de Laan van Meerdervoort, in de Zoutmanstraat, de Vondelstraat en aan de Bilderdijkstraat, wordt deze parkeerdruk nog hoger. De Parkeergarage De Zeeheld dekt deze parkeerdruk onvoldoende. Daarnaast kunnen in de huidige situatie bewoners na het werk hun auto kwijt in de Zoutmanstraat. Deze straat wordt overdag door winkelend publiek gebruikt die in het nieuwe plan de wijk in moeten voor hun parkeerplek. Alles schuift door. De parkeerplekken die eerst op verschillende momenten door verschillende gebruikers worden gebruikt, gaat nu geheel anders ingericht worden. Per saldo worden parkeerplaatsen in	gewijzigd. Ook de huidige functies blijven behouden, het verharde midden houdt het huidige oppervlak en bijhorende gebruiksmogelijkheden. Het weinige dat met het ontwerp verandert, is de toegang tot het voetgangersplein en een verbetering van de groenstructuur. 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 waardes. Rozenstruiken of gras, of vastplanten, 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. Parkeren Het klopt dat parkeerplaatsen in de garage wanneer die zijn gekoppeld aan een vaste gebruikersgroep minder flexibel zijn dan straatparkeren. Echter de parkeerplaatsen die vervallen in de Zoutmanstraat zijn onderdeel van een winkelstraat regeling, pas na 18.00 uur komen deze beschikbaar voor bewoners, dus deze parkeerplaatsen zijn ook minder flexibel. De parkeerdruk is het hoogste in de avond en nacht op het
--	--

een garage minder efficiënt gebruikt. Is dit meegenomen in uw afweging? Heeft u een passende oplossing voor dit probleem dat straks gaat ontstaan? Anders kunnen de parkeerplekken niet weggehaald worden om chaos te voorkomen. De wijk wordt zo ook nog eens minder aantrekkelijk om in te wonen, te komen winkelen en om bedrijven te vestigen. De kosten voor een parkeerplek in De Zeeheld zijn vele malen hoger dan een bewonersvergunning. Hoe compenseert de Gemeente dat? Of er moeten meer plekken komen, die ook betaalbaar zijn, of de huidige parkeerplekken kunnen niet weg. Is meer plekken voor kort parkeren een optie? Heeft u de mogelijkheden van het plein op de Laan van Meerdervoort onderzocht ter hoogte van de ingang Zoutmanstraat zeezijde? Kan deze niet open? Of hier een ondergrondse garage? Omrijkilometers + laden en lossen De laad- en losplekken zijn minimaal. Bewoners en bedrijven die daar gebruik van moeten maken en daarna hun spullen naar de voordeur sjouwen, zullen dat vaak gaan laten. Ze zullen toch voor hun deur willen lossen. Dat zie je nu al; auto's op de knipperlichten op de rijbaan, zelfs naast een vrije parkeerplaats. Want dat is makkelijker en sneller. Dat gaat straks niet anders. De bestellingen online nemen de afgelopen jaren ook toe. Die moeten bezorgd worden. Sinds Covid-19 zijn het er nog veel meer en dat zal straks niet meer geheel teruggedraaid worden. Mensen zijn dat nu gewend. Die bezorgingen met grote en kleine voertuigen veroorzaken nu al veel overlast. En wanneer een laad- en losplek bezet zit, gaan deze voertuigen rondrijden of toch op de rijbaan tijdelijk parkeren. Grote voertuigen gaan zeker rondrijden. Als je de aanrijdroutes neemt en dan bedenkt hoe ze gaan rijden, zal vooral de Prins Hendrikstraat zwaar belast gaan worden. Nu al staat de straat stil en is het gevaarlijk voor fietsers en overstekende voetgangers als er een grotere vrachtwagen aan het lossen is, of wanneer een afvalophaaldienst in de straat bezig is. Dit zal ook het geval zijn op het Prins Hendrikplein. Daar staat een groot aantal oracs die een aantal keer per week geleegd worden. Er zal vanaf de Waldeck Pyramontkade de wijk ingereken gaan worden.	moment dat de meeste bewoners thuis zijn. Het grootste deel van de garage is bedoeld voor bewoners die hier een vergunning afnemen en dus niet meer 's avonds op straat mogen parkeren. Dat hoeven niet perse bewoners te zijn van de Zoutmanstraat, maar ook uit andere nabije gelegen straten uit de buurt. Hierdoor ontstaat er een verschuivingseffect. De garage de Zeeheld wordt gebruikt als stallingsgarage en niet 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 (prijsspeil juli 2020, hetzelfde tarief als voor de stallingsgarages elders in de stad). De parkeergarage De Zeeheld gaat er voor 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 van 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
--	--

Is het onderzocht of dit past met de verschillende voertuigen? Is onderzocht of het kan? Daarbij wilt u dat de Parkeergarage De Zeeheld gebruikt gaat worden voor bezoekend publiek. Dus die straat staat straks helemaal vast. Ik denk hierbij aan pakketbezorgers, groot vrachtverkeer. Er zal ook sluipverkeer gaan komen. Dat komt door de afsluiting van logische routes de wijk in en uit. Aanvullend punt Er is door u een Denktank ingesteld. Hierin zijn verschillende partijen vertegenwoordigd, maar niet iedereen. Er is een aantal bedrijven dat direct belanghebbend is, maar die geen lid mogen zijn van de BiZ. Dat heeft u als Gemeente Den Haag gesteld. Hun mening en belangen zijn niet vertegenwoordigd. Wel hebben zij belang bij een goed herinrichtingsplan van de wijk. Het verkeer van klanten en leveranciers die bij deze ondernemers langskomt (ook levering van grote partijen met vrachtverkeer, zoals meubels) is van invloed op de verkeerssituatie in de wijk. Dit betreft gevestigde bedrijven die daar al jaren zitten en niet zullen gaan verdwijnen. Kunt u deze meenemen in uw onderzoeken? Ik noem bijvoorbeeld Bierens, Watt Design, de Anna Paulownastraat, bedrijven aan de Elandstraat. Aanzien en leefbaarheid In uw presentatie geeft u aan onder andere de Zoutmanstraat volledig van asfalt te willen gaan voorzien. Dit past niet bij de wijk in het sfeerbeeld. Asfalt wordt ook nog eens warm in de zomer. Asfalt haalt veel karakter weg van een gezellig en aangename woonwijk. Zijn hier alternatieven voor? Steentjes? Gras? Uw plan is om de wijk autoluw te maken. Het gevoel wordt gegeven dat het een aangenaam wandelgebied zal gaan worden. Mijn verwachting is dat het verkeer niet veel zal afnemen en dat er vele knelpunten zullen zijn. Autoluw betekent nog steeds auto's. In de wijk is het jarenlang toegestaan dat woningen werden gesplitst. In verhouden wonen er meer mensen in de wijk dan eigenlijk past. Dat zie je aan de hoeveelheid auto's en fietsen. Het wordt geen wandelgebied. Kunt u als voorbeeld de Grote Marktstraat nemen? Het is daar een onoverzichtelijke en gevaarlijke chaos. Het fietspad en voetpad zijn amper te onderscheiden van elkaar en dat veroorzaakt dagelijks	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 toevoegen van meer plekken op maaiveld is niet of nauwelijks mogelijk. De parkeerplaatsen en daarop geparkeerde auto's in het Zeeheldenkwartier leggen al een onevenredige ruimteclaim op de openbare ruimte. Ruimte voor lopen, fietsen, groen en spelen is veelal ongeschikt aan parkeren dit terwijl 60% van de huishoudens geen auto bezit. De gemeente gelooft niet dat de woonkwaliteit in bovenliggende mate worden bepaald door het hebben van het kunnen parkeren in directe nabijheid van de woning, dat is een oude dichtbevolkte centrumwijk realistisch om te verwachten. Woonkwaliteit daar betreft de nabijheid van voorzieningen van het centrum of het strand op fiets afstand. Omrijkilometers + laden en lossen Het is een gegeven 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 (zie ook het advies van de denktank Zoutmanstraat hierover). 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
--	---

levensgevaarlijke situaties. De stijl van een volledig glad wegdek past niet bij het Zeeheldenkwartier. Het is niet karakteristiek genoeg. Het sluit niet aan bij de bouwstijl van de woningen. Fietsers Voor fietsers zijn trambanen gevaarlijk. U heeft zelfs borden in de Zoutmanstraat geplaatst met waarschuwingen. Ik heb een aantal ongelukken zien gebeuren de afgelopen jaren en die zijn echt heel naar. Is er een goed en gedegen onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid en dan juist ook naar die van fietsers? Fietsers rijden tegen het verkeer in op het Prins Hendrikplein. De hele dag. Dat doen ze en blijven ze doen om in een kwart in plaats van driekwart rond te kunnen gaan. Vooral vanaf de Zoutmanstraat de Prins Hendrikstraat in. Het kruispunt Zoutmanstraat / Elandstraat / Vondelstraat is buitengewoon gevaarlijk. Is er onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid in het nieuwe plan? Ik zie zoveel gevaren. Fietsers gaan niet vanaf de Zoutmanstraat eerst rechtsaf de Elandstraat op om daar vervolgens te keren om de Vondelstraat in te gaan richting centrum. Fietser vinden het wachten op groen licht zo lang duren - en vaak moeten ze bij twee lichten wachten vanwege de vijf mogelijke richtingen die je op kunt gaan vanaf dit punt - dat ze dwars over het kruispunt fietsen; jong en oud, snel en langzaam, ook fietsbezorgers. Kruispunt Vondelstraat / Elandstraat / Zoutmanstraat / Hemsterhuisstraat Ooit zo mooi en zo bijzonder ontworpen door Berlage. En zijn idee achter het ontwerp van de 45 graden Vondelstraat is nog steeds hoe de toegang van en naar het Zeeheldenkwartier werkt. Het is een toegangsweg naar en van het centrum, naar en van het Zeeheldenkwartier. Wat betreft het verkeer maakt die schuine straat het lastig. Hier zou echt een mooi plan voor moeten komen, dat het karakter behoudt, maar wel voor meer veiligheid zorgt. Samen met andere bewoners heb ik hierover nagedacht en we hebben alternatieven ingediend bij Gemeente Den Haag. Ik zou hier met alle plezier met u over in gesprek gaan. Het is een bijzondere situatie en die verdient echt meer aandacht. Mijn zienswijze hierop: - Verkeer vanaf de Hemsterhuisstraat eenrichting	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. 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) . De parkeergarage de Zeeheld is een stallingsgarage voor bewoners, eventueel hotelgasten en ondernemers en niet voor kort parkeren. Dus hier zal geen wachtrij ontstaan in de Prins Hendrikstraat van bezoekend publiek zoals in de zienswijze wordt voor voorgespiegeld. Aanvullend punt Bij de afweging die heeft plaatsgevonden om te komen tot het voorliggende Voorontwerp heeft de gemeente de belangen van alle ondernemers, ook die u in uw zienswijze heeft benoemd, zorgvuldig meegewogen. Aanzien, leefbaarheid, fietsers Alleen de Zoutmanstraat Centrumzijde tussen het Prins Hendrikplein en de Piet Heinstraat wordt autoluw gemaakt. Gemotoriseerd Verkeer kan hier niet meer door heen uitgezonderd een kleine
--	--

maken of beter stromen. Voertuigen en fietsers/brommers rijden over de stoep de straat in en uit. De stoep wordt niet gezien, ze rijden hard of rijden dwingend door. De bocht naar de Vondelstraat heeft een rare vorm. - Het stuk stoep op bovenstaande locatie, voor de ingang van de Groene Eland tot aan café de Vondel, is niet ingericht. De fietsnieten staan onhandig, want zij staan in een rij overdwars op de stoep. Voetgangers moeten hier omheen lopen. Daarbij mag het aanzicht ook verbeterd worden. Het is een armoedig stukje. Dat zie je aan de hoeveelheid afval dat er wordt achtergelaten, de hangjongeren en de rare inrichting. Mijn wens is dat deze punt bij het ontwerp van het Vondelplein wordt meegenomen, want eigenlijk is het 1 gebied dat wordt doorsneden door de weg. Daarnaast wil ik u vragen of ik (wij) kan meedenken over de verkeersstroom van dit stuk. Ik woon zelf aan deze kant van de Vondelstraat en ken de situatie goed. Juist ook door de zijkant van de woonblokken aan weerszijde en de achterkant van de AH, ziet dit stuk er echt armoedig uit. En het werkt niet wat betreft de verkeersdoorstroom. En de veiligheid is niet goed. Ik heb mijn twee tieners gevraagd wat zij vinden van het fietsen in de wijk. Beide gaven ze aan: dit kruispunt is gevaarlijk en we kunnen onze fiets niet netjes neerzetten als we boodschappen gaan doen. (ze bedoelen bij de buurtwinkels). - De ventweg voor Zonnevreugd wordt weinig gebruikt. Kan deze vervallen? Vondelplein Het plein voor Vondelstraat en Zonnevreugd is best ruim en kan worden ingezet om de leefbaarheid en het aanzien van de wijk te vergroten. Ook kunnen we hier meer vergroening tot stand brengen. Het elektrahuis kan worden ingegraven, er kunnen groenstroken, zitplekken en misschien zelfs een speelplek komen. In de Zoutmanstraat en Elandstraat is weinig groen. Den Haag is een stad van pleinen. Ik denk dat het maken van een mooi ontwerp voor het Vondelplein een absolute meerwaarde voor de wijk, de bewoners en de bezoekers is. Na de lunch tot in de avond schijnt de zon hier vol op het Vondelplein. Het zou heerlijk zijn om daar te kunnen zitten, zonder oracs en zonder elektrahuisje. Op het kruispunt Conradkade en	groep vaste gebruikers van de stallingsgarage en vrachtwagens die de ondernemers in dit deel moeten bevoorraden en gebruik moeten maken van de laad en losplek. In de Zoutmanstraat moet de rijbaan in asfalt uitgevoerd worden vanwege de aanwezigheid van de tramrails ; de keur van het asfalt wordt niet zwart maar krijgt een keur die past bij de keurstelling van de klinkers in het trottoir zodat er een samenhangend geheel ontstaat. Verbeteren van de fietsveiligheid is een belangrijk onderdeel van de herinrichting. Hier De fietser krijgt in het ontwerp van de Zoutmanstraat meer ruimte tussen de tramsporen en het trottoir. De fietser kan vanuit de Zoutmanstraat straks veilig de Elandstraat oversteken naar de vrij liggende fietspaden in de Vondelstraat. Omdat er een aantal verkeersstromen van het kruispunt met de Elandstraat zijn afgehaald wordt het plein verkeerveiliger, overzichtelijker met name voor de fietsers en voetgangers en wordt bovendien de doorstroming (minder wachttijd) voor alle verkeersdeelnemers sterk verbeterd. Kruispunt Vondelstraat / Elandstraat / Zoutmanstraat / Hemsterhuisstraat 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. Specifiek met betrekking tot uw zienswijze. De ventweg voor zonnevreugd komt te vervallen; dit wordt een fietspad. De stoep de voor café Vondel wordt heringericht samen in samenhang met het kruispunt. Ook zullen hier fietsbeugels worden geplaatst. De Hemsterhuisstraat blijft tot aan het AH parkeerterrein 2 richtingen om het parkeerterrein te ontsluiten, hierna is de straat 1 richting.
---	---

Laan van Meerdervoort is deze ook weggehaald en zijn er mooie en fijne banken voor teruggekomen. Ik zie daar altijd mensen zitten bij goed weer. Vondelstraat Ontworpen door Berlage als toegangsweg om het verkeer van het Zeeheldenkwartier (en verdere wijken) naar het centrum te geleiden en stimuleren en visa versa. Een statige straat, ruim van opbouw, eenvoudige inrichting, geweldige bomen. Ik stel voor dat de huidige bomen blijven staan. Er hoeven geen nieuwe geplaatst te worden. Verder wordt het gehele aanzicht, het oorspronkelijke ontwerp van Berlage aangetast met het voorstel dat er nu ligt voor de herinrichting. De woonblokken vallen onder beschermd stadgezicht. Dat is niet voor niets. Als we kijken naar de oude foto's, de oorspronkelijke beelden, dan zien we dat de straat in sfeer nog steeds hetzelfde is. De nieuwe plannen halen deze - goed bedachte - stijl onderuit. De groenstroken verstoren het uiterlijk, de verandering van de trottoirs en het gehele aanzien halen het mooie idee weg, hoe deze unieke en bijzondere straat is en die met een gedachte is aangelegd. Daarbij werkt het ontwerp niet goed. De zijstraten liggen niet tegenover elkaar, maar verspringen. Moeten we zigzaggend oversteken? De ruimte van parkeerplek tot fietsniet is minimaal, mensen zullen niet goed kunnen uitstappen en fietsen gaan auto's beschadigen. Het past niet in een meer leefbare omgeving. Is de verkeersveiligheid hier onderzocht? Ik lees het nergens terug. Het wordt krap en gepropt en gekunsteld. Behoud de ruimte, lange en open Vondelstraat. Een unieke straat in onze stad met veel karakter. Behoud de bomen zoals ze zijn. Verder wil ik u laten weten dat ik mij heb verbaasd over een aantal zaken. Allereerst zijn de bewoners van de wijk pas heel laat op de hoogte gebracht van de voorgenomen nieuwe tram en de herinrichting van de wijk. Bedrijven die belang hebben, maar niet binnen de BiZ vallen zijn niet gehoord. Duinoord is geheel niet betrokken, voor de nieuwe tramhalte, maar ook de bewoners aan de laan van Meerdervoort (Zoutmanstraat - WaldeckPyrmontkade) die wel direct belanghebbend zijn. Het lijkt of de invloed van Covid-19 op de samenleving (we gaan nooit	Vondelplein Het Vondelpleintje wordt in het voorontwerp heringericht met meer groen en zitplekken. Het trafohuisje blijft gehandhaafd, verplaatsing is te kostbaar. Er is gezocht naar een alternatief voor de ORACS locatie maar die is in de buurt niet voorradig. In het ontwerp worden de ORACS naar de rand van het plein verplaatst zodat er op het plein meer ruimte komt om te verblijven. Het toevoegen van meer plekken op maaiveld is niet of nauwelijks mogelijk. De parkeerplaatsen en daarop geparkeerde auto's in het Zeeheldenkwartier leggen al een onevenredige ruimteclaim op de openbare ruimte. Ruimte voor lopen, fietsen, groen en spelen is veelal ongeschikt aan parkeren dit terwijl 60% van de huishoudens geen auto bezit. De gemeente gelooft niet dat de woonkwaliteit in bovenliggende mate worden bepaald door het hebben van het kunnen parkeren in directe nabijheid van de woning, dat is een oude dichtbevolkte centrumwijk realistisch om te verwachten. Woonkwaliteit daar betreft de nabijheid van voorzieningen van het centrum of het strand op fiets afstand.
--	--

	meer terug naar hoe het leven en werken was als voor de komst van dit virus; alles is anders) niet is meegewogen in uw plannen. Is dit gedaan? Heeft u hier onderzoek naar gedaan en is dit meegenomen? Alvast bedankt voor het lezen en meenemen van mijn zienswijze. Voor reacties en vragen kunt u mij benaderen via onderstaande contactgegevens. Ik ben graag betrokken bij de wijk en ken de wijk met haar bewoners en ondernemers goed.	
57	Geacht college, De Bomenstichting Den Haag (hierna BDH) heeft kennis genomen van de stukken die op uw website zijn gepubliceerd. We zijn overigens wel in verwarring geraakt door de verschillende termijnen waarin de stukken ter visie zijn gelegd. Volgens de overheid.nl en uw vrijgave voor inspraak (RIS307798) eindigt de termijn op 25 maart 2021. Maar uw website vermeldt dat reacties ingediend kunnen worden tot en met 29 maart 2021 (https://www.denhaag.nl/nl/algemeen/vernieuwing-tramlijnen.htm). Wij gaan uit van 29 maart 2021. De Bomenstichting DH (BDH) heeft het traject geschouwd en heeft daarover de volgende opmerkingen en verzoeken, puntsgewijs. 1. Geheimhouding. Ons is ter ore gekomen dat uw ambtenaren om geheimhouding hebben gevraagd aan de leden van de klankbordgroep om het proces niet te verdragen. De Bomenstichting DH is geschokt over deze houding van uw gemeente. Als dit juist is dan verzoekt de BDH u om met kracht deze cultuur met onmiddellijke ingang te stoppen en verzoekt de BDH u om een transparante, open bestuurscultuur. We vragen u expliciet in te gaan op dit punt. 2. De Bomenstichting DH heeft van uw college geen uitnodiging mogen ontvangen om deel te nemen aan de klankbordgroep. In het verleden sprak het toenmalige college nog over de Haagse Kracht. Is die verdwenen? Den BDH verzoekt u	1. 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. 2. De Haagse kracht is nog steeds van kracht. Bij de samenstelling van de klankbordgroepen is gekeken naar evenwicht in de vertegenwoordiging van belangen. 3. Hier wordt niet moeilijk overgedaan. Er is gewoon gekozen voor een andere weergave; in de plantoelichting is de bestaande situatie beschreven en afgezet tegen de nieuwe situatie zodat duidelijk is wat er verandert. Onder de profielen van de nieuwe situatie in bijlage 2 is het

om te reageren op de vraag waarom de BDH geen uitnodiging heeft mogen ontvangen. 3. Enkele algemene punten over het VO lijn 16Z. a. We vinden het onoverzichtelijk en verwarrend dat er geen heldere tekeningen ter visie zijn gelegd van de oude situatie. Bijlage 2 van de stukken geeft alleen de nieuwe situatie weer met nieuwe bomen en de bestaande bomen, die blijven staan. Maar de te kappen bomen zijn niet ingetekend en dus niet te vinden. Waarom daar zo moeilijk over wordt gedaan is onduidelijk. We vinden het niet transparant en niet publieksvriendelijk. De BDH verzoekt u alsnog transparante tekeningen te maken van de huidige situatie en toekomstige situatie. b. In bijlage 2 ontbreekt de legenda. De BDH verzoekt u alsnog de legenda van bijlage 2 toe te voegen. 4. Aan de Geest bij de parkeergarage staat in het plangebied een Hollandse iep (Ulmus hollandica 'Groeneveld'). De boom is 49 jaar en bijzonder fraai van vorm. Een eenling in een stenige omgeving. Deze iep is niet te vinden in bijlage 2, waaruit we opmaken dat hij moet verdwijnen. De reden waarom dat zo is, maakt de Planbeschrijving niet duidelijk. De BDH verzoekt u de iep aan de Steeg te behouden omdat er geen argument is om hem te kappen en de boom in te tekenen in bijlage 2. 5. Vondelstraat. In de toelichting staat een dwarsdoorsnede van de Vondelstraat. We kunnen geen paginanummer noemen omdat de paginanummering ontbreekt. We zijn wel erg verbaasd omdat de bestaande bomen op deze tekening ontbreken. De BDH verzoekt u de bomen in de tekening met huidige situatie toe te voegen. 6. Vondelstraat. Volgens de Planbeschrijving kunnen de 34 bestaande gezonde, vitale Lindes (Tilia x europaea) helaas niet gehandhaafd blijven vanwege de werkzaamheden aan het naastgelegen riool, inclusief huisaansluitingen. Volgens de Planbeschrijving is het onmogelijk deze noodzakelijke werkzaamheden te verrichten en deze bomen te behouden. De BDH is niet overtuigd dat de bomen gerooid moeten worden. U noemt ze zelf gezond en vitaal. Ze zijn 39 tot 49 jaar oud en hebben een hoge	profiel van de huidige situatie weergegeven. Wat ons betreft is dit duidelijk genoeg. De legenda zal voor de volledigheid worden toegevoegd aan de tekening. 4. Klopt, de iep blijft behouden. Valt buiten de scope van dit voorontwerp. 5. Het klopt dat de huidige bomen onbedoeld ontbreken in de doorsnede. De tekening zal hierop aangepast worden. 6. De bomen (Lindes) in de Vondelstraat zijn van de eerste grootte en hebben een volwassen leeftijd bereikt en staan in de 'oortjes' tussen de langsparkeerplaatsen. 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
---	--

levensverwachting. We hadden van u meer inspanning verwacht om de bomen te behouden. Een Boom Effect Analyse (BEA) ontbreekt. Een ernstige omissie. De BEA had moeten onderzoeken of en zo ja welke mogelijkheden er zijn om de linden te behouden. De BDH verzoekt u de 34 gezonde en vitale jong volwassen linden te laten staan omdat de argumenten om de bomen te rooien niet zijn onderbouwd en de groeiomstandigheden te optimaliseren. 7. Vondelstraat – plein met het Roma en Sinti monument. Er staan 9 bomen. In bijlage 2 staan 8 bomen ingetekend. De BDH verzoekt u om juiste tekening te maken. We vernemen graag of hier toch een boom wordt gerooid. 8. Prins Hendrikplein. a. De Bomenstichting DH is verheugd dat het Prins Hendrikplein groener wordt. Hoewel we de taxushaag een passend element vinden op dit statige plein, kunnen we instemmen met een nieuwe haag met het oog op het verhogen van de biodiversiteit. We zijn wel teleurgesteld dat de rozen moeten wijken voor gras. Dat is nu juist weer niet gunstig voor de biodiversiteit en de beleving. We horen overigens dat er op veel pleinen de rozen moeten wijken. Het lijkt eerder een bezuinigingsmaatregel. De BDH verzoekt u de rozen te laten staan met het oog op de biodiversiteit en beleving. b. In het plangebied in het trottoir staat een bergkers. Echter deze boom is niet ingetekend in bijlage 2. We verzoeken om duidelijkheid: moet de bergkers gerooid worden? Zo ja waarom? Of blijft de boom staan? 9. Op de Waldeck Pyrmontade en Koningin Emmakade nabij de kruising met de Laan van Meerdervoort staan 8 indrukwekkende kastanjes (<i>Aesculus hippocastanum</i> 'Baumannii'). Ze zijn 53 jaar. De Planbeschrijving: 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. Vanwege matige levensverwachting is ervoor gekozen alle acht bomen te vervangen door een gelijkwaardige soort en grootte. De	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 dichtschuimen 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 dichtschuimen 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.
---	--

BDH is niet overtuigd van het argument van de matige levensverwachting van alle 8 kastanjes. De bomen kunnen blijven staan als er een andere keuze worden gemaakt: bijvoorbeeld opofferen van de parkeerplaatsen of een andere ligging van de perrons. Ook hier ontbreekt een BEA, die had moeten onderzoeken welke alternatieve mogelijkheden er zijn. De BDH verzoekt daarom om de 8 indrukwekkende kastanjes te laten staan. 10. Tot slot. Er wordt gesproken over een positieve bomenbalans. Daar is wel wat op af te dingen. In de eerste plaats rekent de bomenbalans met aantallen bomen en niet met de kroonomvang. In de tweede plaats zijn op een reeks van locaties de laatste jaren geen bomen ingeboet omdat duidelijk was dat er een herinrichting zou gaan plaatsvinden. Deze inboetlocaties kunnen niet bestempeld worden als nieuwe bomen in de bomenbalans. We verzoeken u de bomenbalans te corrigeren. Overigens zijn we blij dat er plaats is gevonden voor nieuwe bomen aan de Bilderdijkstraat en Torenstraat. Onze complimenten	Naast het feit dat de bestaande Lindens 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 dicht bij 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 over blijven 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. 7. Er wordt één boom gerooid. De eerste komende vanuit de richting Bilderdijkstraat. Dit vanwege de nieuw te maken aansluiting. 8. Deze bergkers blijft behouden. In de vervolgfase van dit project zal samen met de buurt gekeken worden naar de nadere invulling van het groen op het voetgangersdeel van het Prins Hendrikplein; biodiversiteit en beleving zijn daarbij belangrijke aspecten; het wel of niet behouden van rozen is daarbij bespreekbaar. 9. 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 halteligging 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 Kastanjabomen 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. 10. Op heel veel locaties worden langs het trace van lijn 16 Z extra bomen toegevoegd. De bomenbalans ten opzichte van de huidige situatie is dan ook positief. Er komen in totaal 45 extra bomen ten opzichte van de huidige situatie. De bomenbalans is hierop gebaseerd.
58	Geachte heer, mevrouw, Hieronder vindt u mijn zienswijze over de herinrichtingsplannen met de komst van de nieuwe tram in het Zeeheldenkwartier. Maak van de Zoutmanstraat een 30-km zone en geen autoluwe straat. 1. Het autoluw maken is een willekeurig besluit zonder onderbouwing. Er is geen enkel onderzoek dat aangeeft dat het ergens een bijdrage aan levert. Er wordt geen probleem mee opgelost maar er worden wel problemen mee gecreërd. 2. Regelmatig wordt 'fietsveiligheid' als reden aangegeven, maar de fietsveiligheid wordt opgelost door de brede fietsstroken die met de herinrichting van de straat worden aangelegd. Er is geen reden om aan te nemen dat dit niet voldoende veiligheid geeft. 3. Als er al een straat autoluw zou moeten worden, was het logischer geweest om dat met de Piet Heinstraat te doen. Ik ben zelf een fanatiek fietser en het is in die straat vaak een heksenketel. Als fietser heb ik daar veel meer last van de auto's dan in de Zoutmanstraat. Het is teleurstellend dat er vooraf geen onderzoek uitgevoerd, want dan was dit waarschijnlijk wel naar boven gekomen. 4. Uit het verkeersmodel blijkt dat het autoverkeer niet vermindert, maar zich verplaatst naar andere straten. Maar in die andere straten wonen ook mensen. Meer	1.+2. Het autoluw maken van een delen van de Zoutmanstraat ziet de gemeente niet als willekeurig. Het autoluwe gebied ziet de gemeente als middel om de hoeveelheid auto verkeer op de gehele straat en het Prins Hendrikplein terug te brengen die passend is bij een 30 km/u zone, tevens wordt het autoluwe deel een gebied waar fietsers zich comfortabeler kan bewegen en voetgangers eenvoudig kunnen oversteken zonder doorgaand autoverkeer. De keuze voor het autoluwe gebied biedt 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. Tevens versterkt het autoluwe gebied de verbinding tussen Piet Heinstraat en Prins Hendrikstraat als aangesloten winkelgebied, de huidige Zoutmanstraat is daarin nu minder aantrekkelijk. Veel minder autoverkeer in de Zoutmanstraat tussen Laan van Meerdervoort en Prins Hendrikplein waar fietsers tussen het trottoir en tramrails fietsen is voor de gemeente en ook fietsersbond wel voldoende aannemelijk dat dit een positieve bijdrage levert aan de

mensen zelfs dan in de Zoutmanstraat en deze mensen zitten niet te wachten op meer drukte, lawaai en luchtvervuiling. Het is nogal laatlunkend om te zeggen dat die straten dat wel aankunnen. Is de leefbaarheid van de Vondelstraat, Elandstraat, Waldeck Pyrmontkade en Laan van Meerdervoort minder belangrijk dan die van de Zoutmanstraat? 5. Op verschillende momenten is gebleken dat de bewoners in meerderheid tegen het autoluw maken zijn. Het leidt tot veel omrij-verkeer met alle gevolgen van dien. Het is niet goed dat de wethouder de mening van de meerderheid van de bewoners negeert. Zorg voor meer parkeerplaatsen Er verdwijnen rond de 120 parkeerplaatsen langs de straten en op termijn zelfs 160 parkeerplekken als ook de plannen voor de herinrichting van de Zeestraat en het fietspad op de Elandstraat zijn gerealiseerd. Dat is onverantwoord, zeker omdat de parkeerdruk in het Zeeheldenkwartier al bij de hoogste van de stad hoort. De compensatie met plekken in een parkeergarage zijn niet voldoende, omdat: 1. De parkeerplekken worden per abonnement verhuurd. De plekken worden dus niet gedeeld door meerdere auto's, terwijl de parkeerplekken langs de straat door iedereen kunnen worden ingenomen. Het niet-delen van parkeerplekken in de garage is zeer ineffectief gebruik van parkeerplaatsen. Kies voor een pasjessysteem waar alle bewoners in de wijk gebruik van kunnen maken. 2. De parkeerplekken in de garage kunnen niet door bezoekers worden gebruikt. Dat betekent dat het ontvangen van bezoek dat met de auto komt vrijwel onmogelijk wordt. 3. De prijs van het parkeren in de garage wordt vele malen hoger dan het parkeren op straat. Daarmee komt de pijn vooral bij de minder welgestelden te liggen. 4. Het is voor een grote groep niet praktisch omdat zij vijf tot tien minuten moeten lopen naar de parkeergarage. Als de mogelijkheid bestaat zou ik graag op de hoogte gehouden worden van de volgende stappen in het besluitvormings- en inspraakproces. Vriendelijke groet,	veerkeersveiligheid in deze straat. Doordat de rijbaan breder wordt ten gevolge van de komst van de lagevloer tram en ruimte voor de fietser nodigt een straat zonder een autoluw gebied mogelijk meer uit tot sneller rijden door automobilisten, het autoluwe gebied weert doorgaand verkeer waardoor alleen beperkt bestemmingsverkeer overblijft dat doorgaans beter op de hoogte is van de maximum snelheid. 3. De Piet Heinstraat wordt mogelijk in de toekomst wel opgepakt, maar niet nu in het kader van tramlijn 16. 4. De wegen waar straks meer verkeer rijdt zijn wegen die breder zijn dan de Zoutmanstraat en voorzien van veilige fietsvoorzieningen (Laan van Meerdervoort, Waldeck Pyrmontkade) of gaan fietspaden krijgen in dit plan (Vondelstraat) of waar een ontwerp met verbetering van de fietsvoorzieningen in voorbereiding is (Elandstraat). Op de Zoutmanstraat wordt de aanpassing met name gezocht in het verlagen van de snelheid in combinatie met een deels autoluwe inrichting. De toename op de genoemde wegen vallen binnen de normen voor geluid en luchtkwaliteit, er is wel sprake van een verslechtering. Tegelijkertijd heeft de Zoutmanstraat en met name ook het Prins Hendrikplein een functie voor de gehele buurt, niet alleen voor de direct omwonenden. Het door u geschetste beeld is niet op te maken uit de ingediende inspraakreacties, deze zijn op punten kritisch maar niet overmatig negatief tegen het autoluwe deel. Uiteindelijk beslist de gemeenteraad over de definitieve plannen niet alleen een wethouder. Zorg voor meer parkeerplaatsen: 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 er voor 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 van De plekken die hierdoor op straat in de omgeving van de Zoutmanstraat vrijkomen voor vergunninghouders compenseren ruim de parkeerplekken die in de Zoutmanstraat komen te vervallen (60). 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 er op 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. De gemeente gaat dit niet aanpassen naar aanleiding van de zienswijze.
59	Zienswijze op het concept voorontwerp tramlijn 16 Z (NB. de volledige zienswijze met illustraties is weergegeven in bijlage 4-D) De staat achter het huidige voorstel, waarbij de Zoutmanstraat tussen de Piet Heinstraat en het Prins Hendrikplein autoluw wordt gemaakt en het deel van de Zoutmanstraat tussen het Prins Hendrikplein tot aan de Laan van Meerdervoort een 30 km/u zone wordt. De tramhalte wordt van de Zoutmanstraat om de hoek naar de Laan van Meerdervoort verplaatst. De 60 parkeerplaatsen in de Zoutmanstraat worden opgeheven. Hier is geen ruimte meer voor, omdat de tram in de breedte meer ruimte nodig heeft. Hierdoor krijgt de fietser meer ruimte. Daarom krijgen de bewoners en ondernemers uit	Op basis van het uitgevoerde uitgebreide trillingsonderzoek door DGMR, het bureau dat ook betrokken is bij het trillingsonderzoek Kerkplein, is er geen aanleiding voor het uitvoeren van aanvullende trillingsmetingen na ingebruikname van de lagevloertram. Voor het uitgevoerde trillingsonderzoek zijn nulmetingen verricht op maatgevende locaties. Het trillingsonderzoek is uitgevoerd op basis van een worst-case scenario (categorie monumentale panden) waardoor de trillingen in de woning overschat kunnen worden. Omdat zelfs met deze overschatting nog steeds s aan de in de norm gestelde grenswaarde wordt

deze straat voorrang op een parkeerplek in de Zeehelden parkeergarage. De 20 parkeerplaatsen op het Prins Hendrikplein blijven bestaan. Daarnaast komt er vergroening en zal fietsen en wandelen veiliger worden, omdat de Zoutmanstraat van een 50km/u naar een 30km/u zone wordt teruggebracht. <u>Waarom staat hierachter?</u> Onze visie en missie is om van het..... het meest duurzame en aantrekkelijke winkelgebied te maken van Den Haag. Door deze plannen wordt het doorgaand verkeer dwars door de wijk en het winkelgebied verminderd. Het autoluwe deel van de Zoutmanstraat tussen de Piet Heinstraat en het Prins Hendrikplein zorgt er bovendien voor dat de winkelstraten met elkaar verbonden worden. Voor de bezoekers (onze klanten!) zal het makkelijker zijn om de buurt te bezoeken en ten volle gebruik te maken van alles wat de drie straten te bieden hebben. Van lelijke, onaantrekkelijke straten, worden het fijne wandel- en winkelstraten met veel groen. Bovendien wordt ook de Vondelstraat vergroend, waardoor de entree vanaf de tramhalte Elandstraat veel aantrekkelijker zal worden. In de toekomst wordt ook de Piet Heinstraat en het Piet Heinplein heringericht, om optimaal gebruik te kunnen maken van de verbeteringen in de Vondelstraat en de Zoutmanstraat. Het Prins Hendrikplein zal bovendien groener worden, met een breder trottoir. Door het autoluwe gebied en de 30km/u zone, zal oversteken van en naar het plein veiliger worden. Daardoor krijgt ook het Prins Hendrikplein een grotere aantrekkingskracht en zal daarmee een grotere verbinder zijn tussen de winkelstraten. In de Zoutmanstraat wordt het parkeren van fietsen verbeterd en ontstaan er mogelijkheden voor pop-upterrassen of uitstalplekken waarvoor direct aan de gevel van een winkel- of horecapand nu geen plek is. Wij verzoeken de raad om in dit traject ook het bestemmingsplan aan te passen zodat ook horeca exploitatie wordt toegestaan in de openbare ruimte wat nu niet is toegestaan. Verder zijn er voldoende laad- en loszones in het plan opgenomen, zoals op het Prins Hendrikplein	voldaan, is er geen noodzaak om nadere metingen uit te voeren na ingebruikname van de lagevloertram. Mocht overschrijding van de trillingsnormen in de praktijk zich onverhoopt toch voordoen dan zal hier naar gekeken worden. De op basis van uitgevoerde metingen verrichte trillingsonderzoeken laten zien dat de kans op trillingsschade door de lagevloertram zeer klein is en ruimschoots 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. Prins Hendrikplein: Het plein behoudt het formele en monumentale karakter, dat is een kwaliteit die onlosmakelijk verbonden is met de bebouwing en de
---	--

en de Laan van Meerdervoort. Kleinere vrachtwagens kunnen terecht in de Van Speijkstraat. Kortom, met deze plannen en herinrichting, wordt gezorgd voor een nog aantrekkelijker, groener en veiliger gebied, met goede bereikbaarheid. In deze zienswijze willen wij u wijzen op de volgende problemen die er zijn voor de Zoutmanstraat: Een van de grootste zorgen van de bewoners en ondernemers in de Zoutmanstraat zijn hinder of schade door trillingen. We zijn blij om te lezen in het akoestisch rapport dat in het tracé de geluidsoverschrijding niet zal toenemen. Echter zijn er op de Zoutmanstraat zelf geen metingen gedaan. De reden is dat het niet verplicht is om in een 30-km zone of autoluw gebied metingen uit te voeren. Wel wordt er gesproken van een vermindering van 15 decibel door het autoluw maken van de Zoutmanstraat. Op de hoek van de Elandstraat/Zoutmanstraat 2 zijn wel metingen verricht. Deze meting geeft een meting aan van boven de 70 DB. De maximale buitenwaarde is volgens het rapport 63 DB en de maximale binnenwaarde voor een verblijfsruimte 33 DB. Wij verzoeken dan ook om met de planvorming de metingen uit te breiden met metingen in de Zoutmanstraat zelf, ook al is dat wettelijk niet vereist. Wij maken ons zorgen om de trillingen in de Zoutmanstraat omdat deze straat bijzonder smal is en daardoor voor de gemeente ook een uitdaging was om deze bredere tram in deze straat in te passen. We maken ons zorgen dat de trillingen materiele schade zoals scheuren e.d. zullen toebrengen aan de gebouwen in de Zoutmanstraat. Deze figuur van infomil.nl legt onze zorgen uit. Wij verzoeken om een aanvaardbaar leefklimaat na inpassing van de brede tram. Derhalve verzoeken wij om een nulmeting voor ingebruikname door de tram. Mochten er na deze ingebruikname schade zijn ontstaan aan de gebouwen dan verwachten wij dat de schade onmiddellijk wordt vergoed. Bij de Kerkplein is later ingegrepen na lang aandringen van de ondernemersvereniging BIZ Hofkwartier en de BOF. De trillingsmatten die daar geplaatst zijn heffen het effect op van de trillingen. Tijdens de denktank en -klankbord	stedenbouwkundige opzet van het Zeeheldenkwartier. In het voorliggende ontwerp wordt het centrale voetgangers gebied intact gelaten: de bestrating blijft liggen maar ook de schilpaden 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 hoogte verschil 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. 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 vastplanten, extra bomen, locatie van de jeux de boulesbaan en de toegangspaden 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
--	--

overleggen hebben we steeds de gemeente verzocht om vooraf de trillingsmatten te plaatsen in de Zoutmanstraat. We zien deze matten niet opgenomen in het plan. Bij deze verzoeken wij u om de trillingsmatten op te nemen in het plan. De financiële gevolgen van trillingsmaatregelen achteraf zullen desastreus hoger zijn: - Vertraging binnen het project - Omzetsderving bij ondernemers - Schadevergoeding voor scheuren in gebouwen - Advocaatkosten die afgewenteld zullen worden op de gemeente Prins Hendrikplein: Graag willen we opgenomen hebben dat in de DO fase de betrokken partijen, ondernemers....., de bewoners/ondernemers rondom het plein en de bewonersorganisatie mee worden genomen. We hebben steeds geijverd voor een veilig speelveld voor de kleinere kinderen in één van de kwadranten van het Prins Hendrikplein en het behoud van de Jeu de Boulesbaan. Er is ruimte genoeg op het plein voor recreëren en commerciële terrassen en de herindeling is het moment om gezamenlijk tot een goed plan te komen. Tot nog toe is ons steeds verteld dat dit pas ter sprake komt in de DO-fase. We willen dit wel vastgelegd hebben. Piet Heinstraat: Het kleine stukje Zoutmanstraat tussen de Elandstraat en Piet Heinstraat gaat dicht voor auto's en motoren. Zonder flankerende maatregelen heeft dit grote gevolgen voor de bereikbaarheid en leefbaarheid in de Piet Heinstraat. Bereikbaarheid winkels: Met de invoering van het VCP is de bereikbaarheid van de Piet Heinstraat verslechterd en is de Piet Heinstraat alleen bereikbaar via de Kortenaerkade of de Anna Paulownastraat. Wie de afslag, ter hoogte van de Zeestraat, naar de Kortenaerkade mist kan niet meer in het eerste deel van de Piet Heinstraat komen: het gedeelte tussen het Piet Heinplein en de 2e De Riemerstraat is dan zo goed als onbereikbaar. De Piet Heinstraat is praktisch helemaal niet meer te bereiken als straks ook nog het onzalige plan doorgang zal vinden om de toegang tot het tweede deel van	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. Piet Heinstraat Het omdraaien van de rijrichting van de Witte de Withstraat is suggestie die vaak voor komt in de ingediende zienswijzen. Ook de gemeente zien voordelen van deze aanpassing in combinatie met het autoluwe gebied. Het plan zal daarom daar op worden aangepast. Wat betreft het opheffen van het rechtsafgebot 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 Piet Heinstraat via de 2e De Riemerstraat voor het verkeer af te sluiten vanaf de Elandstraat. Dit laatste zal het geval zijn als blijkt dat tijdens de spits enkele auto's meer dan nu het geval is, door de Heemskerckstraat gaan rijden. Het verkeer voor de volgende bestemmingen hoefde eerst niet door de Piet Heinstraat maar zijn nu wel gedwongen om over het winkelerf Piet Heinstraat te rijden om op de bestemming komen: 1. De Witte de Withstraat; 2. De Coffeeshops in de Witte de Withstraat; 3. De Van Kinsbergenstraat en de Q-park stallingsgarage in de Van Kinsbergenstraat; De Piet Heinstraat is een woon/winkelstraat die in de eerste plaats is bedoeld voor voetgangers, winkelend publiek en bestemmingsverkeer: een (winkel)erf. De toegestane rijsnelheid voor bestuurders is hier maximaal 15 km per uur. Bijkomstigheid is nog dat vrachtwagens achteruit zullen gaan insteken vanuit de Piet Heinstraat naar de laad- en losplaats in de Zoutmanstraat voor nummer 19-25. Deze woon/winkelstraat is beslist niet bedoeld voor doorgaand verkeer van klanten van coffeeshops in een andere straat, die met hun auto van heinde en verre komen. En ook niet bedoeld voor (vracht)verkeer dat daar gaat staan lossen voor winkels in de Zoutmanstraat. Een betere oplossing is: 1. De rijrichting in de Witte de Withstraat omdraaien. 2. Rechtsaf gebod naar Elandstraat verwijderen uit de Zoutmanstraat om zodoende vanuit de Piet Heinstraat een verbinding te houden met het winkelgebied in het Hofkwartier en het centrum via de Vondelstraat 3. Tweerichtingsverkeer handhaven in de 2e De Riemerstraat voor toegang tot de Piet Heinstraat. 4. Bestemmingsverkeer voor de laad- en losplaats én de garage in de Zoutmanstraat toestaan vanaf de Elandstraat. Prins Hendrikstraat: In het plan lijn 16z wordt voorgesteld om het laad- en losverkeer voor de Zoutmanstraat alleen in de richting van de Elandstraat te laten rijden vanaf het Prins Hendrikplein en het te laten parkeren voor nummer 19-25. Het is onduidelijk	Prins Hendrikstraat Vrachtwagenchauffeurs met bestemming van de laad- en losvoorzieningen in de Zoutmanstraat centrumzijde maar ook het Prins Hendrikplein kunnen eenvoudiger de aanrijdroute via de beide zijden van de Laan van Meedervoort naar de Zoutmanstraat kiezen die meer voor de hand ligt dan de route via de Prins Hendrikstraat, is. 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 geschetste 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. Parkeergarage de Zeeheld:
---	---

of de gebruikers van de stallingsgarage naast nummer 19 vanaf de Piet Heinstraat wel de Zoutmanstraat in mogen rijden om hun auto te kunnen stallen of dat zij ook vanaf het Prins Hendrikplein moeten aanrijden. Om de Zoutmanstraat in te kunnen rijden, moet dit (vracht)verkeer dus vanaf de Elandstraat onnodig omrijden: rechtsaf via de Waldeck Pyrmontkade en via de Prins Hendrikstraat het Prins Hendrikplein oprijden om te kunnen parkeren op de laad-en losplek in de Zoutmanstraat of gebruik te kunnen maken van de stallingsgarage ernaast De Prins Hendrikstraat heeft al een probleem met het vrachtverkeer in twee richtingen dat elkaar moeilijk kan passeren en daardoor de straat soms blokkeert. De stelt daarom voor het vrachtverkeer vanaf de Elandstraat de Zoutmanstraat in te laten gaan in plaats van het Prins Hendrikplein. Hier speelt ook nog een veiligheidsaspect. Het huidige voorstel zorgt ervoor dat een (vracht)auto in de Zoutmanstraat tegen het tegemoetkomend verkeer van tram en fietsers in zal moeten gaan manoeuvreren of moeten kruisen om op de aangewezen laad- en losplaats en in de garage te kunnen komen. Dat is gevaarlijk en eigenlijk ook niet nodig. Logischer en veiliger is het om het toegestane bestemmingsverkeer de autoluwe Zoutmanstraat in te laten rijden vanaf de Elandstraat. De (vracht)auto's kunnen de Zoutmanstraat vervolgens weer verlaten via het deel van de Prins Hendrikplein dat niet in de route van bezoekers van het winkelgebied ligt. De Prins Hendrikstraat, een woon/winkelstraat, is beslist nooit bedoeld geweest voor (vracht)verkeer dat de garage en de laad- en losplaats in de Zoutmanstraat tot bestemming heeft. Een betere oplossing is om ALLEEN het bestemmingsverkeer voor de laad- en losplaats én de garage in de Zoutmanstraat toe te staan vanaf de Elandstraat. Parkeergarage De Zeeheld: Op 19 september 2019 is de gemeenteraad akkoord gegaan met onderstaand Voorstel inzake aankoop parkeergarage 'de Zeeheld' (DSO/2019.375 RIS303023) d.d. 16 juli 2019. "In ieder geval zal een deel van de 135 parkeerplaatsen (tegen betaling) beschikbaar	Het terrassenbeleid in de Prins Hendrikstraat is geen onderdeel van dit voorontwerp. De 8 parkeerplaatsen in de Prins Hendrikstraat die gebruikt worden voor zomerterrassen zijn gecompenseerd in de stallingsgarage de Zeeheld. 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. De parkeergarage De Zeeheld gaat er voor 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 maandtarief van € 41,27 (prijsspeil juli 2020, hetzelfde tarief als voor de stallingsgarages elders in de stad). De plekken die hierdoor op straat in de omgeving van de Zoutmanstraat vrijkomen voor vergunninghouders compenseren ruim de parkeerplekken die in de Zoutmanstraat komen te vervallen (60). 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.
--	---

komen voor bezoekers aan de winkels en hotels. Een ander deel kan beschikbaar komen voor andere gebruikers waardoor de parkeerdruk op staat kan dalen. Praktische overwegingen leiden ertoe dat in de garage geen ruimte wordt gereserveerd voor het stallen van fietsen, echter de gemeente is voornemens om op straat tenminste 300 fietsparkeerplaatsen te creëren door het opheffen van (30) autoparkeerplaatsen. De aankoop van de garage voorziet tevens in het kunnen behouden van parkeerterrassen in de Prinsenstraat.” Tot zover dit letterlijke citaat uit het raadsbesluit van 19 september 2019. RIS303023 (Iedereen snapt dat hier Prins Hendrikstraat moet staan i.p.v. Prinsenstraat.) Dankzij de aankoop van de parkeergarage zijn gelukkig de parkeerplaatsterrassen in de Prins Hendrikstraat behouden gebleven. De vergunningen zijn inmiddels afgegeven voor 5 jaar. Wat we niet snappen is dat 8 parkeervakken 365 dagen per jaar mochten worden gebruikt als terras en nu alleen in het zomerseizoen. Bij de herinrichting van de Prins Hendrikstraat in 2014 is samen met de gemeente gekozen is voor 8 flexibele terrasplekken op bestaande parkeerplaatsen. Met andere woorden, deze acht plekken tellen niet meer mee voor de parkeerbalans. Wij willen deze gelegenheid te baat nemen om hierover een duidelijke uitspraak te krijgen. Dat het nieuwe beleid mooie kansen biedt voor alle horeca doet niet ten onder aan het feit dat de parkeergarage 365 dagen open kan zijn en parkeervakterrassen één van de redenen was om de parkeergarage aan te kopen (2019) voordat het nieuwe terrassenbeleid (maart 2020) van kracht ging. Namens de nieuwe ondernemers is hiervoor ook dankbaar. Juist het feit dat de genoemde 8 terrassen ook in de winterperiode open kunnen maakt het Zeeheldenkwartier zo bruisend en speciaal en was onderdeel van het plan om het winkelgebied te herinrichten en waar de gemeente er 1,6 miljoen in heeft gestoken. Onderdeel van het plan Zeeheldenkwartier voor Speciale Zaken. We verzoeken dan ook om uit te zoeken of dit ook ten grondslag ligt aan het raadsbesluit. Hiernaast staat in het raadsbesluit dat een deel van de 135 parkeerplaatsen (tegen betaling) beschikbaar zal komen aan bezoekers aan de winkels en hotels. Zie voor de volledige zienswijze hierop de bijlage.	
--	--

	Ook hier verzoeken wij u om uit te zoeken of dit ten grondslag ligt aan het raadsbesluit. Samenvatting: verzoekt om in het plan op te nemen/te wijzigen: 1. Trillingsmatten in het traject op de Zoutmanstraat en onmiddellijke schadevergoeding indien er toch schade ontstaat na ingebruikname nieuwe tram. 2. Inspraak in de herinrichting op het Prins Hendrikplein 3. De rijrichting in de Witte de Withstraat omdraaien. 4. Rechtsaf gebod naar Elandstraat verwijderen uit de Zoutmanstraat. 5. Tweerichtingsverkeer handhaven in de 2e De Riemerstraat voor toegang tot de Piet Heinstraat. 6. Bestemmingsverkeer voor de laad- en losplaats én de garage in de Zoutmanstraat toestaan vanaf de Elandstraat. 7. Op de Prins Hendrikstraat de 8 parkeervakterrassen uit het plan van aanpak Zeeheldenkwartier voor Speciale Zaken de zomerterrasvergunning om te zetten naar winter- en zomerterras en deze acht terrasplekken permanent te verwijderen uit de parkeerbalans. 8. In de hele Zoutmanstraat wordt het parkeren van fietsen verbeterd en ontstaan er mogelijkheden voor pop-upterrassen of uitstalplekken waarvoor direct aan de gevel van een winkel- of horecapand nu geen plek is. Ook wordt er 30-km zone op het Prins Hendrikplein ingesteld. Wij verzoeken de raad om in dit traject ook het bestemmingsplan aan te passen zodat ook horeca exploitatie wordt toegestaan in de openbare ruimte wat nu niet is toegestaan. 9. 63 parkeerplaatsen beschikbaar te stellen aan bezoekers van de winkels en hotels met als win-win situatie dat bewoners deze in de avond kunnen gebruiken als vergunning parkeerplaats. In de hierbij gevoegde bijlage Toelichting zienswijze lijn 16z een uitgebreide toelichting op de in deze zienswijze genoemde onderwerpen parkeren en parkeergarage De Zeeheld. Aldus maakt deze toelichting deel uit van deze zienswijze. (NB. de volledige zienswijze met illustraties is weergegeven in bijlage 4-G)	
--	---	--

	Den Haag, 28 maart 2021 NB! Op de website van de gemeente Den Haag staat 29 maart genoemd als laatste datum voor het indienen van zienswijzen. Dit in tegenstelling tot de datum genoemd in de officiële publicatie met betrekking tot de termijn dien aangaande. Wij achten derhalve onze zienswijze heden tijdig ingediend per e-mail aan lijn16@denhaag.nl.	
60	Hierbij ontvangt u van ondergetekende, bewoner en eigenaar van de Zoutmanstraat een reactie als zienswijze op het voorontwerp ten aanzien van de inpassing van tram 16 in het Zeeheldenkwartier en de daarmee samenhangende mogelijke ingrepen. Deze zienswijze wordt ondersteund en is mede ondertekend door & Zoutmanstraat (eigenaren/bewoners) en, Zoutmanstraat(eigenaar/bewoner). Waar aanvankelijk de gemeente moeizaam in gesprek kwam met bewoners van de wijk, is het gesprek met de wijk later goed opgepakt. De Groene Eland heeft avonden georganiseerd en mensen gevraagd te participeren in de denktank. Daarvoor een compliment. Minder scheutig ben ik met complimenten waar het gaat om de zekerheid voor de bewoners met betrekking tot de trillingen en het ingaan op suggesties vanuit de wijk wat betreft de ruimtelijke indeling. Mijn opmerkingen betreffen: 1. De Zoutmanstraat, de straat waar ik woon; 2. Het Vondelplein, zoals de kruising Zoutmanstraat-Vondelstraat-Elandstraat-Hemsterhuisstraat ook wel wordt genoemd; 3. Prins Hendrikplein. 1. Zoutmanstraat Ik woon in de Zoutmanstraat, centrumzijde, en heb in de aanloop van de discussie over de hoofdkeuzes me hard gemaakt voor de voorliggende keuze. Als je dan toch een ingreep doet, is het goed om de verbinding van Prins Hendrikstraat, via het Prins Hendrikplein en de Zoutmanstraat naar de Piet Heinstraat goed aan te pakken. Daarvoor waardering. Ook vond ik het acceptabel dat er parkeerplekken verdwijnen, als daar compensatie voor plaats vindt. Voor die uitwerking minder waardering. Belangrijk blijft voor bewoners-eigenaren de zekerstelling.	1.a Trillingen en mogelijke schade. Op basis van het uitgevoerde uitgebreide trillingsonderzoek door DGMR, het bureau dat ook betrokken is bij het trillingsonderzoek Kerkplein, is er geen aanleiding voor het uitvoeren van aanvullende trillingsmetingen na ingebruikname van de lagevloertram. Voor het uitgevoerde trillingsonderzoek zijn nulmetingen verricht op maatgevende locaties. Het trillingsonderzoek is uitgevoerd op basis van een worst-case scenario (categorie monumentale panden) waardoor de trillingen in de woning overschat kunnen worden. Omdat zelfs met deze overschatting nog steeds aan de in de norm gestelde grenswaarde wordt voldaan, is er geen noodzaak om nadere metingen uit te voeren na ingebruikname van de lagevloertram. Mocht overschrijding van de trillingsnormen in de praktijk zich onverhoopt toch voordoen dan zal hier naar gekeken worden. De op basis van uitgevoerde metingen verrichte trillingsonderzoeken laten zien dat de kans op trillingsschade door de lagevloertram zeer klein is en ruimschoots 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

Daarover mijn eerste punt. 1.a Trillingen en mogelijke schade. De fundamentele vraag is: De nieuwe trams komen dicht langs de gevels en zijn zwaarder dan de huidige. Ik wil de gemeente verzoeken alle instrumenten, (bak, trillingsmatten) in te zetten om geluids-, trillings- en andere gevolgen ook voor de bebouwing te voorkomen. In de mondelinge toelichting is letterlijk gezegd door de inleider dat er afname van de kans op schade is. Dit lijkt mij sterk, en ik kan deze stelligheid niet halen uit de geleverde informatie. Bij het Kerkplein en in de Gravenstraat zijn maatregelen aangekondigd om negatieve effecten van de nieuwe tram te mitigeren. Ik verzoek de gemeente in de smalle Zoutmanstraat alle mogelijke mitigerende maatregelen al in het ontwerp op te nemen. De gemeente zegt dat de effecten ten aanzien van geluid en trilling binnen normen blijven. Dat lijkt me voor de gemeente het minste. Ik wil u verzoeken een gemeentelijke voorziening te treffen ten behoeve van het nemen van geluidwerende maatregelen door pandeigenaren, zoals gebeurd is op de Laan van Meerdervoort ten tijde van de ingebruikname van de randstadrail. Ook ten aanzien van de effecten van het trillinghinder moet gelden dat als (met bewoners afgeproken normen) overschreden worden, er dan automatisch schadeloosstelling plaatsvindt door fysieke maatregelen en/of financiële compensatie. Om hier overeenstemming over te bereiken wil ik u verzoeken voor de start van de werkzaamheden aan bewoners en eigenaren van woningen en gebouwen langs de tramlijn, duidelijkheid te geven over onze rechten bij mogelijk schade inclusief een nul- meting van deze panden. Daarbij moet ook duidelijkheid worden verschaft bij wie ik en andere bewoners en eigenaren een schadeclaim kunnen indienen bij schade ten gevolge van de aanleg en het gebruik van het nieuwe spoor en op welke wijze zal worden omgegaan met de behandeling van een ingediende schadeclaim. Moet dit bij de gemeente, de OV-regio of, de HTM? Mij lijkt het logisch dat dit de gemeente is, helderheid daarover vergroot vertrouwen bij de bewoners.	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. 1.2. Ruimtelijke inpassing en communicatie daarover In het autoluwe deel van de Zoutmanstraat zullen nog steeds vrachtwagens rijden die gebruik maken van de laad en losplekken de bevoorrading van de ondernemers aldaar. Toepassen van klinkers in de rijbaan zal leiden tot schade aan de rijbaan, losse klinkers zullen naast ongemak, meer geluidsoverlast geven. Dit vraagt om regelmatig onderhoud van de rijbaan. Het beleid van de gemeente is vanwege de hoge onderhoudskosten buiten de binnenstad geen klinkerbestrating toe te passen in straten met een trambaan in de rijbaan. Het asfalt dat wordt toegepast in de Zoutmanstraat is niet zwart maar zal een kleur krijgen die past bij de kleurstelling van de klinkerbestrating van de trottoirs zodat het een samenhangend geheel vormt ook met het Prins Hendrikplein. De fietsbeugels in de multipurpose strook worden schuin geplaatst zodat er voldoende loopruimte op het trottoir
--	--

1.2. Ruimtelijke inpassing en communicatie daarover De eerste communicatie over de plannen waren veelbelovend waar het ging over de ruimtelijke inpassing. Eerst een fijne tekening met veel groen, bomen in de Zoutmanstraat, toen een schetsontwerp, met het gebruik van klinkerbestrating en natuurstenen trottoirbanden. In het plan is er geen sprake van bomen en ligt er asfalt. Heel veel asfalt. Aan weersijden van de Zoutmanstraat ongeveer een meter meer. En de stoepen worden smaller, in plaats van breder. Dat is niet de upgrade waarover gesproken is in het proces. Mijn voorstel is om, zeker in het verkeersluwe gedeelte, klinkerbestrating toe te passen. Voor een autoluw gebied en winkelgebied is dat logischer en milieutechnisch is dat beter, als het gaat om waterafvoer en het tegengaan van hitte in de stad. In de mondelinge toelichting door de gemeente werd aangegeven dat de combinatie van klinkers en autoverkeer en trams een moeilijke is. Dit argument is in het centrum gedeelte van de Zoutmanstraat niet valide. De auto verdwijnt uit de straat. Elders in de stad zie je ook de combinatie van tram en klinker of natuurstenen bestrating, zeker in een winkelgebied. Voor het stuk Zoutmanstraat dat de verbinding gaat vormen tussen de Piet Heinstraat en het Prins Hendrikplein en de Prins Hendrikstraat is dit een logische ruimtelijke inpassing. De multi purpose strook: Deze lijkt zo smal dat het maar de vraag is of fietsparkeren en de smallere stoep nog samen kunnen gaan. Is daar meer duidelijkheid en zekerheid over te geven? 1.c. parkeren. Zelf raak ik de parkeergelegenheid voor de deur in de avond en nacht kwijt. Dat is jammer. Maar met de keuze voor een auto-vrije of autoluwe straat zie ik ook in dat er een positieve ontwikkeling voor de wijk kan plaats vinden. In alle discussies gaf de gemeente aan dat door de aankoop van de parkeergarage 'De Zeeheld' e.e.a. werd gecompenseerd. Dit blijkt echter een wassen neus. Voor bewoners is er gewoon een verlies van heel veel parkeerplaatsen (121 in totaal) en ik merk dat als ik 's avonds laat (dat is tegenwoordig rond 20.55 uur) thuis kom, ik vele rondjes in de wijk maak op zoek naar een parkeerplek. Conclusie	overblijft voor voetgangers. De multipurpose strook wordt ook niet vol gezet; er zullen voldoende passeermogelijkheden blijven waarbij het obstakelvrije trottoir 3 m breed is. 1.c. parkeren 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 er voor 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 van De plekken die hierdoor op straat in de omgeving van de Zoutmanstraat vrijkomen voor vergunninghouders compenseren ruim de parkeerplekken die in de Zoutmanstraat komen te vervallen (60). 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
--	---

mijnerzijds: Er zijn te veel parkeervergunningen of te weinig plaatsen. De gemeente is het aan zijn stand verplicht de bewoners van de Zoutmanstraat te compenseren door lagere tarieven in de Zeeheld. En als dit juridisch niet kan, kan de gemeente de ruimte huren in de Parkeergarage en deze beschikbaar stellen voor de bewoners, die een bewonersvergunning hebben. Dan vindt daadwerkelijke compensatie plaats. Er zijn voorbeelden in andere gemeenten waar dat op deze manier is toegepast. 2. Vondelplein Eerder, op 11 juni 2020, hebben bewoners een suggestie gedaan om na te denken over de inrichting van het Vondelpleintje, de hoek Elandstraat, Vondelstraat, Zoutmanstraat, Hemsterhuisstraat. In het voorstel van de gemeente is daar weinig mee gedaan, wel is gekeken naar de verkeersstromen en enige vergroening, maar in mijn ogen niet naar de verbetering van de ruimtelijke en leefbaarheids-kwaliteit. Dit is in mijn ogen niet ambitieus genoeg. Niet alleen de oversteekbaarheid van Elandstraat/Vondelstraat is van belang, het gaat om de inrichting van de hele openbare leefruimte en de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van die openbare ruimte om in dit gedeelte van de stad met de vele pleinen een nieuw ambitieus, veilig, ruimtelijk, en leefbaar plein toe te voegen. In het voorstel is door de verbrede fietspaden sprake van een toename van het asfalt, wat een grotere hitteplek kan veroorzaken. Ten aanzien van de verkeersstromen zitten er onlogische keuzes in, ook met name voor fietsers, wat waarschijnlijk opnieuw voor onveilige situaties gaat zorgen. Denk bijvoorbeeld aan de fietsers uit de Zoutmanstraat die naar de Vondelstraat willen. Die gaan in werkelijkheid niet echt een ommetje maken, eerst rechtsaf de Elandstraat in richting Albert Heijn, daar wachten om over te steken en dan hetzelfde stuk weer terug. Mijn verzoek aan de gemeente is om in overleg met de bewoners en met (eigen) visionaire stedenbouwkundigen met een beter voorstel komen. Zo mooi als de Vondelstraat wordt, zo armoedig wordt heten Vondelplein. Het moet mogelijk zijn dit gebied een stedenbouwkundige ontwikkeling te geven, dat kan leiden tot een meer ambitieuze, leefbare en ruimtelijke	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 er op 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. De gemeente gaat dit niet aanpassen naar aanleiding van de zienswijze. 2.Vondelplein De genoemde kruising herontwerpen was geen eenvoudige opgave, maar het voorliggende ontwerp is volgens
--	---

invulling van het plein, dat in werkelijkheid bijna even groot is als bijvoorbeeld het Elandplein! 3. Prins Hendrikplein De keuze om de 4 x 2 uitgangen te vervangen door vier bredere toegangen is mijn inziens een verkeerde. Deze situatie was er ook voor 2000, en dat moedigde fietsers en brommers aan om rechtuit over het plein door te rijden. De huidige ingangen zijn gevoelsmatig de doorgaande weg voor de voetgangers. Graag deze zo handhaven. Sterker nog, is ook makkelijker om in geval van een pandemie of om bij een festival bezoekersstromen te geleiden. In het plan is er sprake van alle vier de taxushagen terug kunnen komen en verdwijnen alle rozenstruiken. Ik zou willen bepleiten dat de huidige indeling, wordt gehandhaafd. Ik zie nu al dat het gras het moeilijk heeft onder de eiken, laat staan dat er gras kan groeien onder de tulpenbomen. En de taxushaag is niet alleen mooi, deze geeft ook veiligheid aan spelende kinderen, omdat deze voorkomt dat kinderen de trambaan oplopen. De indeling met lagere rozen, hogere taxus zorgt voor een goed ruimtelijk beeld. Als er weer struiken worden geplaatst, gaan we terug naar de situatie van voor 2000, toen de inrichting van het plein beduidend verkrachtersvriendelijker was. Eigenlijk is mijn voorstel om de ruimtelijke inrichting van het plein, dat voldoet voor de vele gebruikersgroepen, te handhaven zoals deze is. Een verbetering zou nog kunnen zijn, de rijweg, de rotonde, net als de Zoutmanstraat uit te voeren met klinkerbestrating. Verder nog een vraag ter overweging: ik zag op de tekening van het plein dat de tram niet meer kan keren : de rails zijn in de nieuwe situatie niet meer rond het plein. Dat kan een keuze zijn, als dat niet nodig is. Maar in februari van dit jaar was er weer ergens een opstopping en zag ik dat de HTM de trams wel liet rondrijden. Voor mij geen urgent punt, maar is het wel goed doordacht? Natuurlijk ben ik vol gaarne bereid e.e.a. mondeling toe te lichten.	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. 3. Prins Hendrikplein Bij de herinrichting van het Prins Hendrikplein wordt de snelheid van de auto's omlaag gebracht van 50 naar 30 km/h. Dat betekent een ander uitgangspunt dan destijds en 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 naast 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 de 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 kan leiden tot overlast. De containers verplaatsen naar een, met de auto, lastig bereikbare plaats kan niet vanwege het legen van de containers.
--	---

		Aanvullende vraag HTM is hiermee akkoord
61	Geachte gemeente, Hierbij ontvangt u de zienswijze van op het concept Voorontwerp voor de inpassing van Tram 16 Z (RIS 307798). Deze zienswijze is gebaseerd op de vele reacties die de bewoners van het Zeeheldenkwartier aan ons gaven in drie druk bezochte fysieke bijeenkomsten, diverse video-overleggen en via de e-mail etc. Wij zijn blij dat er nu een voorontwerp ligt. En waarderen de wijze waarop jullie ons betrokken hebben bij de totstandkoming hiervan, waarvoor dank! Hoewel wij ons op hoofdlijnen kunnen vinden in het ontwerp, geven wij met deze zienswijze een aantal punten mee, en vragen jullie om deze over te nemen. Daarnaast stellen wij een aantal vragen die wij graag beantwoord zien. Wij hebben deze zienswijze onderverdeeld in majeure punten (groot belang) en overige punten. Majeure punten 1. Verlies aan parkeerplekken. Er verdwijnen meer dan 80 parkeerplaatsen in en rondom de Zoutmanstraat en door een recente wijziging rondom het Prins Hendrikplein 30 parkeerplaatsen voor bewonersparkeervergunninghouders. De wijk kent een jarenlange torenhoge parkeerdruk van ver boven de 90%. Dit betekent dat de gemeente geacht wordt maatregelen te nemen. Gedurende het participatietraject is door de gemeente meermaals de toezegging gedaan dat het verlies aan parkeerplaatsen ten gevolge van dit plan gecompenseerd zou worden. Ook is een aantal keer gezegd dat deze compensatie (al dan niet deels) in parkeergarage de Zeeheld zou zijn. Pas veel later werd duidelijk dat parkeren in garage de Zeeheld helemaal niet mogelijk is met een bewonersvergunning. In de informatiebijeenkomst van de gemeente op 25 februari 2021 zei de projectleider, dat het tarief	1. Verlies aan parkeerplekken. 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 (prijsspeil juli 2020, hetzelfde tarief als voor de stallingsgarages elders in de stad). De parkeergarage De Zeeheld gaat er voor 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 van De plekken die hierdoor op straat in de omgeving van de Zoutmanstraat vrijkomen voor vergunninghouders compenseren ruim de parkeerplekken die in de Zoutmanstraat komen te vervallen (60). 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

iets duurder was. Dit is misleiding, want voor deze garage wordt een stallingstarief gerekend dat ca. 8x hoger is. Wij zijn daarom van mening dat parkeergarage de Zeeheld geen compensatie is voor de verloren gegane parkeerplaatsen in de wijk. Daarom vragen wij u om uw toezegging tot compensatie van parkeerplaatsen waar te maken, dan wel door het toestaan van parkeren met een bewonersvergunning in parkeergarage De Zeeheld, dan wel op een andere voor de bewoners kostenneutrale wijze. Voorts vragen we van de gemeente maatregelen, die de parkeerdruk in de hele wijk verlagen. 2. Trillingen en geluid door de zwaardere trams Wij hebben de geluid- en trillingsrapportage gelezen maar zijn daardoor niet gerustgesteld. a. In de geluid- en trillingsrapportage wordt uitgegaan van Avenio trams. Betekent dit dat er gedurende de levensduur van het spoor geen andere, zwaardere, trams (bv Randstadrail) over dit tracé zullen rijden? Bijvoorbeeld door een wijziging van de dienstregeling? Wanneer de mogelijkheid bestaat dat zwaardere trams in de toekomst dit spoor gaan gebruiken vragen wij u met klem om ook berekeningen uit te voeren voor dit type tram en deze onderzoeksresultaten met ons te delen. En om, wanneer deze onderzoeksresultaten daartoe aanleiding geven, over te gaan tot aanpassing van het ontwerp zodat geluid en trillingen binnen de normen blijven. b. Bewoners willen zo spoedig mogelijk helderheid over welke geluid- en trillingsnormen er voor aanleg en exploitatie van tramlijnen gelden. We willen zekerheid, dat de toegepaste technieken toekomstvast voldoen aan de geldende normen voor geluid- en trillingsoverlast. c. We verwachten, dat de gemeente tijdig voor alle bewoners langs het tracé onafhankelijke nulmetingen gaat faciliteren én een 1-meting in de eerste maanden, dat de lagevloertram rijdt. Doel is vast te stellen of de trillingen en de geluidshinder binnen de gestelde normen blijven.	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 er op 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. De gemeente gaat dit niet aanpassen naar aanleiding van de zienswijze. 2. Trillingen en geluid door de zwaardere trams
--	--

Bewoners participeren hier volwaardig in. d. We stellen voor dat de gemeente de ervaringen bij de aanleg van de Uithoflijn in Utrecht meeneemt. e. Gezien het feit dat er veel mensen dicht langs het tracé wonen, er veel oude bebouwing is, en dat door meerdere bewoners nu al overlast wordt ervaren door trillingen, vragen wij u er zorg voor te dragen dat het gehele tracé aan de SBR normen voldoet. f. Tijdens de presentatie richting bewoners en in de stukken is gezegd dat de Vondelstraat in zijn geheel van dempende maatregelen (ABC constructie) voorzien zal worden. In het trillingsrapport worden echter verschillende scenario's hiervoor gehanteerd. Graag bevestiging dat de hele Vondelstraat en de andere delen van het tracé van dempende maatregelen zullen worden voorzien. g. In de plannen wordt de aanleg van dempende maatregelen voor een deel van de Laan van Meerdervoort uitgesteld tot ca. 7 jaar na geplande oplevering van het aangepaste tracé. Wij verwachten dat dit tot overlast gaat leiden. Niet alleen voor de bewoners langs dit deel van het tracé maar ook voor de grotere omgeving wanneer de tram over 7 jaar opnieuw voor lange tijd buiten dienst zal moeten voor deze werkzaamheden. Wij vragen u daarom dit deel gelijk mee te nemen in de werkzaamheden. 3. Het autoluw maken van de Zoutmanstraat Dit voornemen leverde in de mailbox van de en in de drie openbare sessies die de samen met de BIZZ organiseerde talrijke en in meerderheid negatieve reacties. a. De door de gemeente aangegeven uitgangspunten voor de aanpak van de Zoutmanstraat zijn gericht op het inpassen van de lagevloertram en verbetering van de fietsveiligheid. Wij zijn van mening dat door het opheffen van parkeerplaatsen al voldoende ruimte ontstaat om dit doel te bereiken. Autoluw maken van de straat is daarom echt niet nodig.	Er zullen alleen lage vloertrams rijden op lijn 16 die vergelijkbaar zijn met de Avenio's; het onderzoek is derhalve representatief voor de toekomstige situatie 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 in het voorliggende Voorontwerp, (Torenstraat-Waldeck Pyrmontkade/Kon. Emmalaan) 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 voor schade en hinder. De kwaliteit van de huidige 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 een beperkte overlast met zich meebrengen. 3. Het autoluw maken van de Zoutmanstraat Het autoluwe gebied ziet de gemeente als middel om de hoeveelheid auto verkeer op de gehele straat en het Prins Hendrikplein terug te brengen die passend is bij een 30 km/u zone, tevens wordt het autoluwe deel een gebied 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 verbeterd. Tevens versterkt het autoluwe gebied de verbinding tussen Piet
--	---

b. Wij zien het autoluw maken van een deel van de Zoutmanstraat dan ook als een oplossing voor een niet bestaand probleem. Terwijl dit tegelijkertijd dit wel een probleem creëert. De vrees is dat er veel sluipverkeer ontstaat in andere straten, die er niet geschikt voor zijn. Het wordt er niet veiliger op. Er wonen niet alleen mensen in de zogenaamde 'woonstraten' maar ook in de Elandstraat, Waldeck Pyrmontkade en Vondelstraat. Bovendien hebben bewoners geen enkele economische of leefbaarheidsstudie gezien ter onderbouwing van dit plan. c. Het autoluw maken van de Zoutmanstraat vinden wij ook een verkeerstechnisch onlogische oplossing aangezien de straten die verbonden worden, de Prins Hendrikstraat en de Piet Heinstraat beide niet autoluw zijn, maar tweerichtings- resp. eenrichtingsverkeer zijn. Dit leidt tot een onverwachte/onoverzichtelijke verkeerssituatie die in onze ogen de verkeersveiligheid niet ten goede komt. d. Aangezien de straat niet autovrij, maar autoluw wordt, wordt het automatisch gevaarlijker voor fietsers en voetgangers, omdat auto's onverwacht van twee kanten de straat in kunnen en zullen rijden. Bovendien hebben voetgangers in autoluwe straten de neiging midden op straat te lopen, wat tot gevaarlijke situaties leidt bij fiets- en tramverkeer (hoewel van andere schaalgrootte denken wij aan eenzelfde type problematiek als nu in de Grote Marktstraat het geval is). e. Doordat door het doorgaande verkeer, maar ook mede door bewoners in de omliggende straten meer omgereden moet worden, worden er meer kilometers gemaakt. Dit heeft een nadelig effect op de luchtkwaliteit. f. De handhaving van de laad- en losverkeer en vrachtwagens die wel door de Zoutmanstraat mogen rijden is onduidelijk. Hoe wordt dit bestemmingsverkeer bepaald en geregeld en misbruik voorkomen? g. Het is onduidelijk hoe de inrichting van het straatbeeld is met de mogelijkheden van laden en lossen voor de winkels. De verwachting is dat vrachtauto's schade aanrichten aan de nieuw ontworpen herinrichting. h. De aanrijroute voor laad- en losverkeer vanaf	Heinstraat en Prins Hendrikstraat als aangesloten winkelgebied, de huidige Zoutmanstraat is daarin nu minder aantrekkelijk. Veel minder autoverkeer in de Zoutmanstraat tussen Laan van Meerdervoort en Prins Hendrikplein waar fietsers tussen het trottoir en tramrails fietsen is voor de gemeente en ook fietsersbond wel voldoende aannemelijk dat dit een positieve bijdrage levert aan de verkeersveiligheid in deze straat. Doordat de rijbaan breder wordt ten gevolge van de komst van de lagevloer tram en ruimte voor de fietser nodigt een straat zonder een autoluw gebied mogelijk meer uit tot sneller rijden door automobilisten, het autoluwe gebied weert doorgaand verkeer waardoor alleen beperkt bestemmingsverkeer overblijft in het andere deel van de Zoutmanstraat dat doorgaans beter op de hoogte is van de maximum snelheid. Er zal cameratoezicht plaatsvinden; alleen ondernemers uit het autoluwe deel van de Zoutmanstraat die voor de bevoorrading leveranciers willen laten 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 en richting Elandstraat te verlaten. 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
--	--

het Prins Hendrikplein lijkt onlogisch en verkeersonveilig, aangezien zij aan de linkerkant van de weg (d.w.z. tegen het fiets- en tramverkeer in) moeten gaan rijden om te kunnen parkeren. i. Het lijkt wel of de gemeente streeft naar het autovrij maken van het centrum, waaronder het Zeeheldenkwartier. We merken, dat hiervoor de parkeerruimte verminderd wordt, maar we zien niet dat de OV-toegankelijkheid afdoende verlichting biedt. Wij vinden, dat de afstand tussen de tramhaltes terug moet naar maximaal 300 meter in het Zeeheldenkwartier. Daarom vragen wij om de Zoutmanstraat open te houden voor autoverkeer in beide richtingen. En met dit besluit ook af te zien van de hieraan gerelateerde maatregel van het afsluiten van een deel van de Laan van Meerdervoort in de spits, daar dit tot sluipverkeer zal leiden. Overige punten 4. In het ontwerp is het Vondelpleintje verkeerskundig aangepast. Maar bewoners geven aan niet blij te zijn met de landschappelijke inrichting ervan. De inpassing van de nieuwe tram biedt een uitgelezen kans om dit te verbeteren. Bewoners willen dit plein echt verkeerskundig én stedenbouwkundig beter en zouden graag met de gemeente in gesprek gaan om deze inrichting te verbeteren. 5. De inrichting van het Prins Hendrikplein is nog niet optimaal horen we van bewoners én van de vrijwilligers van het Zeeheldenfestival. - Heel veel bewoners willen de huidige acht ingangen van het plein behouden. Deze liggen in het verlengde van de stoepen van Zoutmanstraat en Prins Hendrikstraat. Daar is in het verleden over nagedacht. - De voorgestelde vier ingangen liggen in het verlengde van fietsroutes en nodigen daarmee fietsers uit om recht over het plein te fietsen. - Voor kinderen die op het plein spelen is oversteken waar de entrees nu zijn ook veiliger. Voor de herkenbaarheid en verkeersveiligheid voor voetgangers willen we bij elke ingang een zebra. We vragen u daarom om voor de uitwerking van de verdere inrichting van het Prins Hendrikplein	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. Het voorliggende plan heeft alleen betrekking op het autoluw maken van een deel van de Zoutmanstraat. In het voorliggende ontwerp is met de afstand tussen de haltes en de inrichting van de haltes de toegankelijkheid en bereikbaarheid van het OV voldoende gewaarborgd. Het is niet nodig om hiervoor een halteverdeling van 300 m te hanteren , hetgeen ook niet haalbaar is. De gemeente wijzigt de halteconfiguratie in het voorontwerp dan ook niet. Overige punten 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
---	---

in overleg gaat met de gebruikers van het plein. 6. In het VO geeft de gemeente een impressie van de nieuwe Zoutmanstraat. - Wat onder andere opvalt is de brede asfaltvlakte, die de afvoer van hemelwater beperkt en zorgt voor hittestress. Waarom komen er geen klinkers, zoals op zojuist gerenoveerde Plein 1813? - Wij snappen niet, waarom in het profiel van de Zoutmanstraat de bomen verdwenen zijn. In eerdere concept ontwerpen stonden deze er juist wel in. We zien graag meer groen ook tegen de genoemde hittestress. 7. Verplaatsing halte Bilderdijkstraat naar Florencia: niet alle bewoners van het Zeeheldenkwartier zijn hier blij mee. Er zijn tal van locaties in de stad die vergelijkbaar zijn als de Bilderdijkstraat en waar wel een halte is. Ook vanuit Kortenbos horen wij bezwaren over deze verplaatsing. Wij vragen u te onderzoeken of de halte bij de Bilderdijkstraat/Noordwal kan blijven. 8. Bewoners verheugen zich op de nieuwe tram en vrezende tegelijkertijd een langgerekte en langdurige bouwput door het Zeeheldenkwartier. Kunt u aangeven op welke wijze de gemeente hiermee omgaat? Wij willen, dat minimalisatie van verkeershinder maximaal wordt meegenomen bij de selectie van de aannemer. Met vriendelijke groet,	autoverkeer. Een aantal ontwerpuitsgangspunten 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 ruimte winst 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 ruimte winst 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. 5) 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. 6) Er is voor asfalt gekozen vanwege de tramrails en de minder goede ervaringen in de stad t.a.v. de combinatie met
--	---

	klinkers. Klinkers trillen los en geven meer onderhoud, naast eventuele hinder voor voetgangers en fietsers. In de trottoirs en op het Prins Hendrik, waar geen tram op de rijbaan rijdt, worden klinkers toegepast. Vanwege de ligging van kabels en leidingen kunnen er helaas geen bomen in de Zoutmanstraat geplant worden. In de trottoirs komen groenvakken die voor meer vergroening van de Zoutmanstraat moeten zorgen in afwisseling met fietsparkeerplaatsen en voldoende ruimte om over te steken. 7) 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 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 er door 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. 8. 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 op de al gestelde hoge eisen. Dit weegt dus mee in de gunning aan de aannemer met de meest economische inschrijving.
62	Geachte heer, mevrouw, Graag maken wij van de mogelijkheid gebruik om een zienswijze in te dienen op de vernieuwing van tramlijn 16 betreffende het tracé 16Z vanaf het Kerkplein tot en met de Waldeck Pyrmontkade en de Koningin Emmakade (hierna: de kades) tot aan de Obrechtstraat. Deze zienswijze bevat in totaal 11 punten. Wij ontvangen graag een schriftelijke reactie van de gemeente Den Haag op al deze punten (NB. de volledige	1) 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

zienswijze met illustraties is weergegeven in bijlage 4-C). 1. Verwarrende indeling & niet goed informeren van de wijk Duinoord De gemeente Den Haag pakt de vernieuwing van tramlijn 16 aan in verschillende stukken en geeft deze stukken een letter mee van de wijk waar het tracé zich bevindt. Consequentie van deze werkwijze is dat het voor de wijk Duinoord niet inzichtelijk is en - belangrijker- onze wijk ook niet goed geïnformeerd is. Onze inwoners zijn geïnformeerd over het tracé 16S vanaf de Obrechtstraat tot aan het Statenkwartier - waarover wij binnenkort ook een zienswijze zullen indienen -, maar niet over het tracé 16Z vanaf het centrum via het Zeeheldenkwartier tot aan de Obrechtstraat in onze wijk. » Waarom heeft de gemeente niet gekozen voor een duidelijker indeling, bijvoorbeeld ook een tracé 16D door Duinoord vanaf de kruising kades en Laan van Meerdervoort tot aan de kruising met de President Kennedylaan? » Verzoekt de gemeente voortaan de wijk Duinoord wél tijdig te informeren over en te betrekken bij elke stap die wordt gezet in de plannen en de uitvoering daarvan van de vernieuwing van tramlijn 16 waar het onze wijk aangaat, inclusief het tracé 16Z. 2. Haltes Laan van Meerdervoort De halte Van Speijkstraat gaat verhuizen naar de Laan van Meerdervoort met het argument dat daar beter een rolstoeltoegankelijke halte kan worden gerealiseerd. De halte Waldeck Pyrmontkade gaat verhuizen van de Laan van Meerdervoort naar de kades ter hoogte van de Obrechtstraat met hetzelfde argument. » Waarom kiest de gemeente voor het verplaatsen van de haltes op deze wijze? » Verzoekt de gemeente nader te onderbouwen waarom de ene halte juist	de halte zijn per brief uitgenodigd geweest om kennis te nemen van het schetsontwerp van lijn 16 Z in de online bewonersbijeenkomst in juli 2000 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 verder uitwerking van het ontwerp en de uitvoering van lijn 16 S en Z geïntegreerd worden; daarbij zal de bewonersorganisatie Duinoord bij worden betrokken. 2. 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. 3. 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
---	---

naar de Laan van Meerdervoort gaat en de ander daar juist weggehaald wordt. 3. Nieuwe halte Waldeck Pyrmontkade/Koningin Emmakade (ter hoogte van de Obrechtstraat): Op de Waldeck Pyrmontkade en Koningin Emmakade nabij de kruising met de Laan van Meerdervoort staan 8 indrukwekkende en beeldbepalende kastanjes (<i>Aesculus hippocastanum</i> 'Baumannii'). Ze zijn 53 jaar oud. De Planbeschrijving zegt: 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. Vanwege matige levensverwachting is ervoor gekozen alle acht bomen te vervangen door een gelijkwaardige soort en grootte. Het BO Duinoord is niet overtuigd van het argument van de matige levensverwachting van alle 8 kastanjes. De bomen kunnen blijven staan als er een andere keuze worden gemaakt, bijvoorbeeld opofferen van de parkeerplaatsen of een andere ligging van de perrons. Hier ontbreekt een Bomen Effect Analyse (BEA,) die had moeten onderzoeken welke alternatieve mogelijkheden er zijn. » Waarom kiest de gemeente voor de realisatie van de halte juist op deze locatie? » Welke betekenis heeft dit voor de inrichting van de kruising met de Obrechtstraat en de bereikbaarheid en overzichtelijkheid? » Indien de halte toch in deze entree van onze wijk Duinoord moet komen, kan de halte dan zodanig worden ingepast dat de kastanjes behouden kunnen blijven? » Waarom is bijvoorbeeld niet gekozen voor een ruimtebesparende en veiligere dubbele halte met midden perron tussen de trams, in plaats van haltes langs de kades? » Hoe kunnen tramreizigers straks vanaf deze halte veilig de kades - waar regelmatig	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 halteligging 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
--	--

hard wordt gereden – oversteken om de wijk Duinoord in te kunnen wandelen? Is bijvoorbeeld voorzien in een voetgangersoversteekplaats op de kruising met de Obrechtstraat? 4. Aanblik beeldbepalend groen op de kades De Waldeck Pyrmontkade en Koningin Emmakade zijn een bijzonder mooi stuk van de wijk Duinoord én van de stad Den Haag, dat de status heeft van Rijksbeschermd stadsgezicht, inclusief het groen. Vanwege de architectuur van de panden aan weerszijden langs de kades, maar zeker ook vanwege het aanwezige fraaie groen en de grote volgroeide bomen langs de kades. Een mooie groene aanblik in het versteende Den Haag. » Verzoekt de gemeente zorg te dragen voor een zodanige inpassing van de nieuwe trams dat hiervoor geen, of als het echt niet anders kan in ieder geval zo min mogelijk, van onze mooie bomen hoeven te sneuvelen. » Indien er toch bomen het loodje gaan leggen voor de nieuwe trams, verzoekt het BO de gemeente dan te verzekeren dat deze worden vervangen door vergelijkbare volgroeide bomen. Dus niet zoals bomen zijn vervangen langs tramlijn 1 op de Scheveningseweg’. (N.B. Het Bewonersoverleg Duinoord zal nader ingaan op dit voor ons bijzonder belangrijke onderwerp in onze zienswijze op het tracé 16S over de kades door onze wijk naar het Statenkwartier.) 5. Ondergrond tramroute In de verstrekte informatie is opgenomen dat het tracé van tramlijn 16 op sommige plaatsen opnieuw wordt aangelegd. » In hoeverre is dit ook het geval op het traject door onze wijk heen, in het bijzonder op de kades? Wat zijn de overwegingen van de gemeente om dit wel of niet te doen? 6. Overlast trillingen De nieuwe Avenio-trams zijn veel groter en	overleven. Vanwege matige levensverwachting is ervoor gekozen alle acht Kastanje bomen 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. 4. 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
--	---

zwaarder dan de oude GTL-trams. Dit zal onherroepelijk consequenties hebben voor de monumentale herenhuizen langs de kades in onze wijk. Blijkens de bij het voorontwerp betrokken stukken is hier onderzoek naar verricht. Vanwege de vele klachten elders in de stad met betrekking tot trillingen bij de overgang van de oude naar de nieuwe trams (bijvoorbeeld ook langs lijn 11 op de Conradkade elders in onze wijk), vragen wij ons ernstig af of alle nadelen en risico's ten aanzien van de trillingen wel volledig en juist zijn uitgezocht en in kaart zijn gebracht. » Verzoekt de gemeente een geheel onafhankelijke contra-expertise uit te laten voeren om er zeker van te zijn dat er geen extra trillingsoverlast gaat ontstaan als gevolg van de overgang naar de nieuwe trams; » Verzoekt de gemeente een Bomen Effect Analyse (BEA) uit te laten voeren om o.a. de effecten van trillingen op bomen in kaart te brengen. Een BEA dient ook alternatieve mogelijkheden te geven om de bomen te behouden. 7. Overlast geluid De nieuwe en zwaardere trams. Dit zal consequenties hebben voor de geluidsbelasting op de huizen langs de kades in onze wijk. Blijkens de bij het voorontwerp betrokken stukken is hier onderzoek naar verricht. Vanwege de vele klachten elders in de stad met betrekking tot geluid bij de overgang van de oude naar de nieuwe trams, vragen wij ons eveneens af of alle nadelen en risico's ten aanzien van het geluid volledig zijn onderzocht en in kaart gebracht. » Verzoekt de gemeente een geheel onafhankelijke contra-expertise uit te laten voeren om er zeker van te zijn dat er geen extra geluidsoverlast gaat ontstaan als gevolg van de overgang naar de nieuwe trams.	levensverwachting is ervoor gekozen alle acht Kastanje bomen 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. 5. In het gedeelte van de Waldeck Pymontkade/koningin Emmakade tot de Obrechtstraat dat tot de scope van het voorontwerp lijn 16 z behoort wordt de tramconstructie vervangen; het gedeelte van lijn 16 vanaf de Obrechtstraat richting statenkwartier zit in de scope van lijn 16 S; het voorontwerp van lijn 16 S is inmiddels ook vrijgegeven voor inspraak. In het voorontwerp lijn 16 S is aangegeven welke delen van de tramconstructie worden vervangen in het overige deel van Duinoord. 6. Het trillingsonderzoek is uitgevoerd door een gedegen adviesbureau DGMR dat ook al eerder is betrokken bij het onderzoek naar trillingen rondom het Kerkplein. De conclusies zijn uitgebreid onderbouwd en gestaafd met nulmetingen langs het tracé van lijn 16 Z. De gemeente ziet geen aanleiding om een extern second opinion op het onderzoek te laten uitvoeren. Er is een BEA verricht. Op grond van de BEA is onderzocht of bomen kunnen worden behouden. Voor een aantal bomen met name langs de Vondelstraat en nabij de nieuwe halte ter hoogte van de Obrechtstraat bleek dit helaas niet mogelijk. 7. Er is akoestisch onderzoek uitgevoerd dat laat zien dat geluidsniveaus van de nieuwe tram ruim onder de
---	---

8. Nulmeting en monitoring effecten De overgang van de oude naar de nieuwe trams heeft ingrijpende gevolgen wat betreft onder andere trillingen en geluid. » Verzoekt de gemeente daarom een nulmeting laten uitvoeren, vóór de werkzaamheden starten. » Verzoekt de gemeente eveneens de realisatie van de plannen, evenals de situatie daarna te monitoren op effecten van trillingen, geluid en eventuele andere overlast en het BO en de betrokken bewoners daarover actief te informeren. 9. Alternatieve trams Bij de overgang van de oude GTL-trams naar de nieuwe Avenio-trams wordt overal in de stad veel aangepast aan de routes. » Verzoekt de gemeente te overwegen om op de tramlijnen waar dit wenselijk is andere, smallere en lichtere trams in te zetten (in andere grote steden worden bv. smallere trams gebruikt). » Verzoekt de gemeente hierover in gesprek te gaan met de Metropoolregio Den Haag. 10. Vervoerscapaciteit De gemeente stelt dat de nieuwe grotere trams nodig zijn vanwege een toenemend gebruik van het openbaar vervoer in onze stad. De coronacrisis die nu al een jaar voortduurt, bewijst dat het gebruik van het openbaar vervoer ineens ook helemaal kan instorten. » In hoeverre zijn de aannames betreffende het gebruik van het openbaar vervoer in Den Haag en van tramlijn 16 in het bijzonder realistisch? 11. Aanbestedingsproces » Verzoekt de gemeente inzicht te geven in de voortgang van het aanbestedingsproces van de nieuwe trams. » Verzoekt de gemeente specifiek aan te geven of het mogelijk is (een deel van) het aan te schaffen materieel uit smallere en lichtere trams te laten bestaan.	grenswaarden liggen. De gemeente ziet derhalve geen aanleiding om hierop een second opinion uit te voeren. 8. Uit uitgebreid onderzoek is gebleken dat met de voorgenomen herinrichting op het tracé lijn 16 z conform het Voorontwerp de trillingssterkten van de lagevloertram binnen de gestelde normen blijven voor hinder en is de kans op schade klein. Het onderzoek geeft geen aanleiding voor verdere metingen voor en na de herinrichting. 9. Het inzetten van lagevloertrams in de Haagse regio is een gezamenlijk besluit geweest van de gemeente, MRDH en HTM. De raad heeft ingestemd met het vervangen van de huidige GTL trams door lagevloertrams om het openbaar vervoer gereed te maken voor de toekomst. Er is geen reden voor de gemeente om dit besluit te herzien. 10. 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 (middel)lange termijn.
---	--

	Tot slot, ... ziet uit naar nieuwe trams in onze wijk en onderschrijft de noodzaak van voertuigen die voor iedereen goed toegankelijk zijn. Wij vragen wel uitvoering van de plannen op een zodanig manier dat onze woningen en de fraaie aanblik van de wijk behouden blijven. Ter inspiratie een idee hoe het ooit was. In afwachting van uw reactie, Namens, ... Secretaris	
63	1. Algemeen De als overkoepelende organisatie, is van èn voor de BIZ- en ondernemersverenigingen in en om de binnenstad. Zij behartigt de gemeenschappelijke en over-stijgende belangen van de aangesloten BIZ- gebieden. De neemt deel in Stichting Binnenstad. (NB. de volledige zienswijze met illustraties is weergegeven in bijlage 4-E) Nieuwe verhoudingen in leefbaarheid in samenhang met OV Door de Coronacrisis zijn de Haagse winkel- en uitgaansgebieden zwaar geraakt. Echter, al pré-Covid lieten zich ontwikkeling zien die ingrijpende gevolgen zullen hebben voor het winkel- en uitgaans-klimaat in en om de binnenstad. En daarmee voor de leefbaarheid. Het bekende winkelbestand zal verder krimpen, grote warenhuizen nemen af in belang, grootschalige opslagruimte verdwijnt onder invloed van anders winkelen. Ook pré-Covid was er al een overschot aan horeca. Het stadsbrede aanbod aan winkels en horeca zal zich verder concentreren naar een beperkt aantal plaatsen, waaronder de binnenstad Daarnaast is de bovenliggende, sterke tendens de hang van bezoekers naar meer authenticiteit en kleinschaligheid. Een 'bewoonde' Binnenstad die rondom de klok een aangename, levendige en veilige omgeving in zich draagt wordt meer en meer	Haltes: 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 lijn 16. 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 Pyrmont kade 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 verplaatst om de hoek 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 van het Zeeheldenkwartier in en op nog acceptabele afstand van de nieuwe halte op de Laan van Meerdervoort. Deze beide haltes liggen zo op de koppen van de Zoutmanstraat in het Zeeheldenkwartier. De halte Noordwal is ruimtelijk ook niet als een rolstoeltoegankelijke halte in te passen; vervanging van deze halte met 2

gezocht. Den Haag prijst zich gelukkig met de z.g. sfeergebieden die als een ring rondom het kernwinkelgebied liggen, waar die 'bewoonde binnenstad', en eigenheid per gebied al aanwezig is en verder moet worden uitgebouwd. Fijnmazig en frequent Openbaar Vervoer speelt hier een belangrijke rol. Haltes; niet alleen in- en uitstapplaatsen Tramhaltes in een winkel- en horecagebied zijn niet zomaar haltes. Het zijn ook 'showcases' van wat het winkel- en horecagebied de bezoeker te bieden heeft; ze geven een snelle inkijk in het gebied. Een aantrekkelijke mooi gesitueerde en comfortabele halte nodigt de bezoeker uit tot uitstappen of het plannen van een komend bezoek aan het gebied. De halte draagt zo bij aan het economisch klimaat wat op zijn beurt de leefbaarheid van het gebied weer verhoogt. Bij alle nieuw geplande haltes in het VO lijn 16Z gaat dit mis: De nieuwe Halte Torenplein wordt opgeknipt in twee haltes, waarbij de halte vanuit richting Statenkwartier noch relatie heeft met het Torenplein, noch met het uitgaansgebied Veenkade. Halte Elandstraat, - midden op het drukke vijf-stratenpunt - ligt buiten het winkel/horecagebied, doet alle reizigers (meermaals) oversteken en maakt fietsers het oversteken onmogelijk. De nieuwe Halte LvM/Zoutmanstraat - temidden van drukke, stagnerende verkeersstromen in twee richtingen - ligt buiten het winkel/horecagebied, is minimaal smal en dwingt altijd tot oversteken. De verplaatste Halte LvM/Waldeck Pyrmontkade, dwingt bij de overstap naar Randstadrail, tot meerdere oversteken, ligt buiten het drukke Zeeheldenkwartier en kost monumentale bomen.	zijperrons in de Torenstraat op gepaste afstand van de halte Gravenstraat is volgens de gemeente de beste optie. De beide zijperrons liggen of op en of tegen het Torenplein aan, in elkaars gezichtsveld en bedienen daarmee zowel het uitgangsbied van het Hofkwartier als de Veenkade. De optie van een middenhalte op het Torenplein gaat ten koste van het Torenplein en de monumentale bomen die hierop staan. Dit is voor de gemeente geen optie. 2. participatieproces Tijdens het maken van de verkeersmodelstudie 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 Proces 2) Het voorontwerp van lijn 16 betreft een integrale herinrichting met een evenwichtige stedenbouwkundige en economische samenhang Proces 3)
--	---

In het vervolg van deze zienswijze doen we suggesties voor een wèl evenwichtige halteverdeling op aantrekkelijke plaatsen. 2. Participatieproces Proces (1); uniek participatie-resultaat van 25 partijen - Centrum Noord - genegeerd In dezelfde periode was sprake van twee parallel lopende trajecten met grote invloed op de verkeersstromen in hetzelfde gebied; het plan Kwaliteitsverbetering Centrum Noord (KVCN) en de inpassing van de Lage Vloertram Lijn 16 in het Hofkwartier en het Zeeheldenkwartier. Onderlinge verwevenheid en daarmee de impact van de maatregelen uit het plan (KVCN) , is niet meegenomen in simulatiestudie van Sweco die de basis vormt voor de verkeersbewegingen in het plan voor lijn 16. Hierdoor doet deze simulatiestudie aannames die hun opportuniteit verliezen bij implementatie van het plan KVCN en als gevolg daarvan een onjuist beeld schetsen. Proces (2); opknippen van gebieden bij inpassen lijn 16 Bij de planvorming voor de vernieuwde lijn 16 is het gebied in en rondom de binnenstad 'opgeknipt' en werden de verschillende 'geknipte stukjes' min of meer beschouwd als onafhankelijke delen. Het tegendeel is waar; lijn 16 rijgt de verschillende gebieden in en rondom de Binnenstad aaneen tot dat wat Den Haag uniek maakt; het kernwinkelgebied waaiert uit naar de bijzondere en typisch Haagse gebieden; de historische sfeergebieden. Meer specifiek langs lijn 16 richting Statenkwartier: Noordeinde- Paleispromenade- Hofkwartier - Zeeheldenkwartier, allen belangrijke factoren in de binnenstedelijke winkel- en uitgaanspropositie. Proces(3); verbinding van belangen afgesneden De was namens de BIZ-en, met focus op	Er is gekozen de participatie vorm te geven met een evenwichtig samengestelde klankbordgroepen. Hierin hebben de beide Bizzen de ondernemers in de wijken Hofkwartier/Kortenbos en Zeeheldenkwartier vertegenwoordigd. Er was bij de inpassing van de lagevloertram in de Torenstraat en het Zeeheldkwartier geen behoefte aan en noodzaak voor een overkoepelende ondernemersorganisatie erbij ; dit signaal hebben wij ook niet ontvangen van de beide Bizzen die naar onze mening goed in staat zijn geweest om de input vanuit de ondernemers aan ons mee te geven en te klankborden vanuit het ondernemersbelang op onze plannen. Met beide klankbordgroepen (Torenstraat en Zeeheldenkwartier) is specifiek gesproken over de inpassing van de lagevloer tram in en de herinrichting van de betreffende trajectdelen in hun wijk maar er is ook gesproken over wijk overstijgende thema's zoals een evenwichtige halteverdeling op het tracé, stedenbouwkundige structuur en het integrale netwerk van fietspaden. Proces 4) Vertegenwoordigers van de bewonersorganisatie van het Zeeheldenkwartier in de klankbordgroep zijn eind 2020 meegenomen in de planvorming van de Vondelstraat. De bewoners van het Zeeheldenkwartier zich altijd sterk gemaakt voor het behoud van een halte op het kruispunt omdat deze haltepositionering beide delen van hun wijk, het Zeeheldenkwartier, centraal bedient. 3. inhoudelijk Halteverdeling – onnavolgbare keuzes De halte Van Speijkstraat kan niet gehandhaafd blijven in de Zoutmanstraat vanwege de breedte van de Zoutmanstraat. Hierdoor is geen
---	--

de gemeenschappelijke belangen, sterk betrokken bij o.a. de participatieprocessen; vervanging Bosbrug; aanleg van de VAB-Veenkade; renovatie Konings-tunnel; vervanging bruggen Mauristkade; lijn 16/calamiteiten-route- Kerkplein. Met betrekking tot de inpassing van lijn 16Z, is de belangrijkste participatierol die, bij het - met lijn 16 overlappende- project 'Kwaliteitsverbetering Centrum Noord' (KVCN). De was vertegenwoordigd in de Werk-groep, het maatregelen voorbereidende Klein Comité, Klankbordgroep en de Redactiecommissie. Voor het - in vervolg op het lijn 16-participatie-traject bij de Grote Kerk – traject lijn 16Z in het Hofkwartier en het Zeeheldenkwartier werd de niet uitgenodigd. Dit ondanks eerdere toezeggingen dat leden van de z.g. 'externe werkgroep Calamiteiten spoor/lijn 16' hiervoor zouden worden benaderd. Verzoeken opgenomen te worden in de Denktank en klankbordgroepen om hier de overkoepelende belangen van de BIZ-en te kunnen dienen en in voorbereiding zijnde maatregelen van het plan KVCN mee te kunnen nemen bij de plannen voor lijn 16 Z, werden genegeerd. E-mails met vragen werden door de gemeentelijk projectleider stelselmatig onbeantwoord gelaten. In een telefoongesprek liet hij weten alleen met de individuele BIZ-en aan tafel te willen zitten, m.a.w. alleen met de 'opgeknipste stukjes'. Proces(4); Vondelstraat haastig, buiten kaders van belanghebbenden-participatie. "Gamechanger" niet benut Voor zover bekend is de nieuwe, voor stadsbeeld en leefbaarheid ingrijpende, inrichting van de Vondelstraat geen onderdeel geweest van voorafgaande belanghebbenden participatie. Op het eerste gezicht blijft in deze herinrichting – en 'gamechanger', nu de straat toch wel ingrijpende op de schop gaat	toegankelijke halte te maken in combinatie met 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. Halte Torenplein 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 lijn 16. 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 Pyrmont kade 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 verplaatst om de hoek 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 van het Zeeheldenkwartier in en op nog
---	---

- de belangrijke kans om midden in de Vondelstraat een rolstoel-toegankelijke een halte te plaatsen en te komen tot een meer evenwichtige halteverdeling, onbenut. Daarnaast baart het in het kader van aantrekkelijkheid van het gebied en het groeiende probleem van hitte-eilanden en CO2 uitstoot in het gebied, zorgen dat 34 gezonde en vitale jong volwassen lindes worden gekapt zonder dat hiertoe de noodzaak uitdiepend is aangetoond. 3. Inhoudelijk Halteverdeling – onnavolgbare keuzes Zeker nu de Haagse Binnenstad nadrukkelijk ook de sfeergebieden behelst, is een halteverdeling waarbij 400 – 450 meter tussen de haltes de norm is, van groot belang voor de ondernemers. Het voorliggende VO maakt dit niet waar. De lang beloofde compensatie voor de opgeheven halte Kerkplein bij het Torenplein lijkt inzet geworden van competitie tussen de bewoners van de gebieden over halte Bilderdijkstraat. Deze discussie is arbitrair en betreurenswaardig. Een evenwichtige halteverdeling laat - na halte Gravenstraat – een halte zien bij het Torenplein, een halte in het lange deel van de Vondelstraat, een halte bij het Prins Hendrikplein en handhaaft de (overstap-) halte LvM hoek Waldeck Pyrmontkade. Opmerkelijk is dat bij invulling van halte Prins Hendrik-plein in het VO juist wordt ingezet op een nieuwe rolstoeltoegankelijke middenhalte om de hoek van de straat op de LvM (daar zou genoeg ruimte voor zijn) terwijl 400 meter verderop bij het marginaal bredere straatprofiel, de huidige halteplaats ‘lastig’ en te smal is bevonden voor een rolstoel-toegankelijke middenhalte en daarom buiten het gebied moet worden geplaatst. Dit ten koste van monumentale bomen die belangrijk zijn voor Co2 opname en afname van hittestress.	acceptabele afstand van de nieuwe halte op de Laan van Meerdervoort. Deze beide haltes liggen zo op de koppen van de Zoutmanstraat in het Zeeheldenkwartier. De halte Noordwal is ruimtelijk ook niet als een rolstoeltoegankelijke halte in te passen; vervanging van deze halte met 2 zijperrons in de Torenstraat op gepaste afstand van de halte Gravenstraat is volgens de gemeente de beste optie. De beide zijperrons liggen of op en of tegen het Torenplein aan, in elkaars gezichtsveld en bedienen daarmee zowel het uitgangsgebied van het Hofkwartier als de Veenkade. De optie van een middenhalte op het Torenplein gaat ten koste van het Torenplein en de monumentale bomen die hierop staan. Dit is voor de gemeente geen optie. De gemeente gaat de halteconfiguratie zoals opgenomen in het voorliggende Voorontwerp niet heroverwegen. Halte Vondelstraat/Elandstraat/Zoutmanstraat 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. Het autoluw maken van de Zoutmanstraat in combinatie met het beperken van rijrichtingen maakt het mogelijk ruimte te maken van de andere verkeersdeelnemers dan de automobilist. Fietsers uit de Zoutmanstraat mogen bij roodlicht toch rechts afslaan(rekening houden met fietsers van links). Hierdoor hoeven ze niet twee keer te wachten om over te steken. Door de beperking van
--	---

Halte Torenplein Al in 2012 bij de herinrichting van het Torenplein is - als compensatie voor de opgeheven halte Kerkplein en meer aansluitend bij de afstanden tussen de haltes – door de gemeente een halte Torenplein toegezegd. HTM herhaalde deze toezegging enkele jaren later aan BIZ Hofkwartier. Bij de herinrichting van het Kerkplein in 2015 herhaalde de gemeente de belofte aan de wijk. In alle gevallen met het voorbehoud van wachten op de ‘nieuwe tram’ omdat deze – met deuren aan twee zijden – op een middenhalte ter hoogte van het Torenplein zou kunnen halteren. Nu- bijna 10 jaar wachten later – dicteert het VO dat een middenhalte niet mogelijk is en de halte uiteen zal worden getrokken met een onevenwichtige positie voor de winkel- en horecagebieden tot gevolg. De tijd zou ontbreken ‘om onderzoek te doen en een zorgvuldig participatietraject te doorlopen om tot besluitvorming te komen over verkeersmaatregelen die een 30 km- regime mogelijk maken” en waardoor een middenhalte wel kan. Is bijna 10 jaar daarvoor niet lang genoeg? Een andere belangrijke omissie is dat bij de besluitvorming aangaande deze halte de effecten van de stremmende, remmende en ontmoedigende maatregelen op een mogelijke afname van doorgaand verkeer in Torenstraat van het plan Kwaliteitsverbetering Centrum Noord niet zijn berekend en derhalve niet zijn meegenomen. De halte-indeling bij het Torenplein dient heroverwogen worden. Halte Vondelstraat/Elandstraat/Zoutmanstraat Halte Elandstraat is in de huidige situatie een onaantrekkelijke, drukke en relatief onveilige plek om in- en uit te stappen. Vijf wegen en meerdere fietsroutes komen er samen. In elk geval moet door passagiers (meerdere malen) worden overgestoken. Bovendien ligt de halte op 650m resp. 500 m van de nieuwe	autorichtingen wordt de wachttijd korter voor fietsers, de verwachting is dat hierdoor de bereidheid om te wachten groter wordt en de verkeersveiligheid toeneemt. Halte Van Speijkstraat – Laan van Meerdervoort De gemeente gaat mee met het goed onderbouwde advies van de Denktank, waar zich ook de organisaties van bewoners en ondernemers van het Zeeheldenkwartier achter hebben geschaard, dat de noodzakelijke verplaatsing van de halte van Speijkstraat om de hoek naar de Laan van Meerdervoort de beste oplossing is voor het bedienen van zowel het winkelgebied als de wijk. Zie voor de verdere onderbouwing de commissiebrief met betrekking tot het advies van Denktank Zoutmanstraat (RIS305027). De gemeente acht een nieuw co-creatie proces niet nodig en niet van toegevoegde waarde. Halte Laan van Meerdervoort/Waldeck Pymontkade naar Obrechtstraat 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 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
---	---

haltes Torenplein/Snoeckstraat. De afstand naar de nieuwe halte Zoutmanstraat op de LvM ligt op 650 m loopafstand (bron Google Earth). Beiden is te ver. Zeker nu de haltes Bilderdijkstraat/Noordwal worden opgeheven is een halte in de Vondelstraat de meest logische een adequate keuze. Ook wordt hiermee tegemoet gekomen aan het gemor van bewoners van die zijde van het Zeeheldenkwartier over het verdwijnen van de haltes Bilderdijkstraat en Noordwal. Een echte ‘gamechanger’ is het recente besluit tot wèl een ingrijpende herinrichting van de Vondelstraat. Hierbij kan de halte naadloos in het ontwerp worden ingepast. Het voorliggende VO handhaaft juist de drukke plek met veel ongelukken met o.a. fietsers. Het creëert een vrijwel onmogelijke haarspelbocht- situatie voor fietsers uit de Vondelstraat en nodigt fietsers vanuit AH uit het kruispunt diagonaal over te steken. Om de halte te bereiken zal de reiziger - vanuit 5 welke richting dan ook - (meerdere) wegen moet oversteken. De automobilist wordt het onmogelijk gemaakt vanuit de Zoutmanstraat over te steken naar de Vondelstraat. Een nader onderzoeks- en creatietraject is noodzakelijk. Zowel de tramhalte als de kruising zou in een creatieve setting van co-creatieproces met ook externe deskundigen overwogen moeten worden. Een nieuwe halte in de Vondelstraat verder richting centrum gevolgd door een halte Zoutmanstraat, dan wel in de groene zone, dan wel bij de Van Speijkstraat, dan wel – met toekomstige voertuigen met andere deurverdeling - in de kromming van het Prins Hendrikplein zorgen in beide gevallen voor veiliger, aantrekkelijker en meer op het bedieningsgebied afgestemde haltes die tevens een betere halteverdeling waarborgen. Het VO meldt verder dat zoveel mogelijk bomen zullen toegevoegd worden aan het Torenpleintje zonder hiervoor een toezegging te doen. Duidelijkheid ontbreekt.	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. 4. Verantwoording 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. Het eenrichting maken van de Scheveningseveer dat als proef is opgenomen binnen KVCN zal plaatsvinden na de oplevering van tramlijn 16 en de evaluatie en besluitvorming daarvan dus ook. 2. Laan van Meerdervoort: Klopt. De ochtendspits zal zonder een autoluw gebied in de Zoutmanstraat niet effectief zijn.
---	---

Halte Van Speijkstraat – Laan van Meerdervoort Met de herplaatsing van de halte van Speijkstraat wordt deze zowel buiten het winkel- en uitgaansgebied geplaatst, als gesitueerd op een onaantrekkelijke tochtige plek te midden van verkeersdrukke. Bereiken van de halte vraagt naast een aanzienlijke loopafstand in alle gevallen (meerdere malen) oversteken. De halte zelf is smal en voor mensen met kleine kinderen een hachelijke plek om er te staan wachten op de tram. De BIZ spreekt zich in het advies van de Denktank uit voor handhaving van een - niet rolstoeltoegankelijke halte tussen twee wel rolstoeltoegankelijke haltes in - halte Van Speijkstraat. OVHA heeft voorkeur voor een halte in de groene zone met als alternatief handhaving van de halte Van Speijkstraat. Ook reizigersorganisatie Rover heeft zich stellig uitgesproken tegen verplaatsing van de halte naar de LvM en voor de andere twee varianten. Zij laat in het advies van De denktank noteren “ omwille van de voortgang van het proces om te komen tot inpassing van de lage vloertram in de Zoutmanstraat, is Rover bereid om in te stemmen met basisvariant”. Bewonersorganisatie De Groene Eland die een pregnante rol opeiste in het proces, laat weten geen verder onderzoek te wensen, voor verplaatsing van de halte te zijn en tegen de groene zone. Zij heeft - naar verluidt - geen mandaat van de bewoners, noch hierom gevraagd. De wijk verdicht, mensen blijven langer thuis wonen. Een tramhalte op grotere afstand en op een druk verkeerspunt kan niet in het belang van de wijk zijn. De BOF is uitermate geporteerd van het plan beide bijzondere winkelstraten te verbinden binnen een Z-constructie in een autoluwe zone. Dit zal zeker een impuls geven aan het Zeeheldenkwartier als gebied voor bijzonder en authentiek winkelen en als	3. Kruispunt Zoutmanstraat/Elandstraat Juist doordat in de verkeersmodelstudie het linksafverbod in de Pieterstaat is meegenomen kon worden getoetst of de nieuwe layout van deze kruising het extra verkeer op de relatie Elandstraat-linksaf- Vondelstraat kon verwerken. Dat bleek het geval. Overige KVCN maatregelen zijn niet meegenomen zie ook antwoord eerder bij deze zienswijze. De nieuwe layout zorgt juist voor meer ruimte voor fietser en voetganger met veilige plekken om op te stellen. 4. Anna Paulownastraat Klopt hier is geen rekening mee gehouden, zie ook eerdere antwoord bij deze zienswijze. De Zoutmanstraat en Anna Paulownastraat hebben een dergelijke maaswijdte en positie in het netwerk dat het niet waarschijnlijk is dat de ene een alternatief kan zijn voor de ander. 5. Overig Er is maar beperkt effect op de Torenstraat ten gevolge van de maatregelen uit de KVCN, zeker wanneer wordt gekeken naar 2019. De intensiteiten aan verkeer op de Torenstraat geven geen aanleiding om een andere inrichting voor te stellen. 5. Overige omstandigheden/voorwaarden Rijtijden De tijdwinst voor de tram zit hem met name in de betere doorstroming op de kruisingen, niet op de rechte delen in de straat. Deze gaat dus niet ten koste van de verkeersveiligheid. Voor
--	--

uitgaansgebied. Echter, het buiten het gebied plaatsen van de tramhalte op een weinig aantrekkelijke plek zal deze vooruitgang aanmerkelijk aantasten. Ook kost de halte opnieuw een fors aantal parkeerplaatsen. Het besluit om geen verder onderzoek te doen naar nieuwe varianten en om de sub-varianten die wel uitvoerbaar bleken niet verder uit te diepen, is lichtvaardig genomen en doet geen recht aan de complexiteit van het vraagstuk en de impact die verplaatsing van de halte heeft op de omgeving. De BOF vraagt opnieuw te - doen - kijken naar mogelijkheden de halte binnen het winkel en uitgaansgebied te behouden en daarvoor een co-creatieproces - ondersteund door onafhankelijk deskundigen uit verschillende vakgebieden – op te starten. Halte Laan van Meerdervoort/Waldeck Pyrmontkade naar Obrechtstraat Deze halte wordt verplaatst van de rand van het Zeeheldenkwartier met goede overstapmogelijkheid-en op Randstadrail naar buiten de wijk ,ter hoogte van de Obrechtstraat. De Denktank stelt dat het 'lastig' is om deze halte om te zetten in een rolstoeltoegankelijke halte. Waarom dit 'lastig' zou zijn wordt niet nader toegelicht. Wel is duidelijk bij deze stellingname de voorgenomen afsluiting van ditdeel van de LvM tijdens de ochtendspits uit het plan Kwaliteitsverbetering Centrum Noord niet is meegenomen. Opmerkelijk is dat diezelfde Denktank op diezelfde Laan van Meerdervoort op een – marginaal- smaller deel van de straat even verder op, nu juist wèl een nieuwe rolstoel- toegankelijke middenhalte wil creëren. Is het hier niet 'lastig'? De overstap naar Randstadrail wordt aanmerkelijk complexer en draagt het risico in zich dat gehaaste reizigers het drukke kruispunt LvM/Waldeck Pyrmontkade/Koningin Emmakade zonder voldoende acht te slaan op verkeerslichten	de Zoutmanstraat wordt de positie van de fietser beter doordat er meer ruimte komt tussen tramspoor en trottoir en doordat er minder autoverkeer rijdt. Trillingen De situatie rondom het Kerkplein met betrekking tot de calamiteitenroute is niet te vergelijken met de panden langs het aangepaste tracé van lijn 16 Z; bij het Kerkplein betreft het monumentale kwetsbare panden waar de tram van de calamiteitenroute heel kort langs rijdt. Het onafhankelijk bureau DGMR dat ook betrokken is geweest bij het trillingsonderzoek in het kader van de calamiteitenroute rondom het Kerkplein heeft geconcludeerd op basis van metingen en uitgebreid onderzoek dat de optredende trillingssterkten op het nieuwe tracé van lijn 16 Z ruim onder de grenswaarden voor trillingschade liggen en dat wordt voldaan aan alle geldende normen en richtlijnen ook voor trillingshinder. Tijdspanne In de periode voorafgaand aan en tijdens de feestdagen in december zal er voor gezorgd worden dat er zo min mogelijk overlast in de winkelstraten is en zullen de winkels en horeca goed bereikbaar blijven. Doorlooptijd De uitvoeringsduur wordt tot het noodzakelijke minimum beperkt. De omgeving zal tijdig in de aanloop naar de uitvoering worden meegenomen in de wijze waarop de uitvoering zal worden vormgegeven.
---	---

en/of verkeerstromen over zullen steken. De nieuwe halte zal ook ten koste gaan van een achttal beeldbepalende monumentale kastanjes die het overigens zo versteende kruispunt op deze wijze nog cachet geven. Naar verluidt was de bewonersorganisatie Duinoord niet betrokken bij de planvorming en richt zij zich tegen de kap van deze bomen. De BOF vraagt verplaatsing van deze halte te heroverweging mede gezein de onwenselijkheid van verplaatsing van de halte Van Speijkstraat naar om de hoek bij de LvM en juist het handhaven van de halte Elandstraat/Vondelstraat op een complexe en minder veilige locatie en te ver verwijderd van voorliggende haltes. De BOF dringt aan op een evenwichtige halteverdeling vanaf het Kerkplein. 4. Verantwoording Verlies opportuniteit onderliggende Swecostudie In tegenstelling tot in de plantoelichting beoogde afstemming van projecten, houdt de voor het VO onderliggende Sweco-studie (d.d. 18.09.2020) , géén rekening met het plan Kwaliteitsverbetering Centrum Noord (aangeboden aan de wethouder d.d. 09.09 2020) opgesteld door 24 organisaties. Uit: Plantoelichting VO, lijn 16 onder ontwerpogave: “Het afstemmen met gemeentelijke projecten om, indien mogelijk, de doorstroming en verkeersveiligheid langs het traject van tramlijn 16 te verbeteren”. Uit: Simulatiestudie Zoutmanstraat van Sweco (d.d 18.09.2020) Geconcludeerd kan worden dat een betrouwbaar verkeersmodel is opgezet voor de huidige situatie waarbij routekeuze, de intensiteiten en het verkeersbeeld overeenkomen met de werkelijkheid (2.3.6) Samenvattend: Dit VO houdt – behalve bij één relatief klein onderdeel- géén rekening met de effect-en van het plan Kwaliteitsverbetering Centrum Noord	Vervangend vervoer Er zal volwaardig en representatief vervangend openbaar vervoer worden ingezet tijdens de uitvoering. De omgeving zal tijdig in de aanloop naar de uitvoering worden meegenomen in de wijze waarop de uitvoering zal worden vormgegeven.
---	---

(KVCN). De breed gedragen maatregelen van KVCN zijn in alles gericht juist gericht op het wijzigen van routekeuze, intensiteiten en verkeersbeeld. Behalve afwijkingen in generieke zin m.b.t. de intensiteiten en rijroutes in het gehele gebied heeft, deze keuze ook direct aanwijsbare weerslag op de volgende onderdelen van het VO lijn 16. 1. Knelpunt analyse (2.3.5 Sweco) versus maatregelen KVCN Uit: Sweco Simulatiestudie <i>2.3.5 Knelpuntanalyse</i> <i>Gedurende de ochtendspits zijn de grootste knelpunten te vinden op de Laan van Meerdervoort, in de oostelijke richting, en op de Prinsessewal en de Zoutmanstraat in noordelijke richting. Dit zijn bekende knelpunten in dit gebied. Vooral op de Laan van Meerdervoort komen grote vertragingen voor.</i> Uit: KVCN <i>Maatregel 4. Laan van Meerdervoort inrijverbod tijdens ochtendspits vanaf Waldeck Pyrmontkade</i> <i>Door hier een inrijverbod in te stellen gedurende de ochtendspits heeft deze as, gezien het bestaande eenrichtingsverkeer op het smalle deel van Javastraat en tegengestelde richting, geen functie meer voor doorgaand autoverkeer. Door het inrijverbod kan het autoverkeer (doorgaand...</i> <i>Ook vanaf de westzijde van het gebied worden maatregelen voorgesteld om doorgaand autoverkeer te verminderen op drie genoemde assen. Op as 1 houden we op de Scheveningseveer en Mauritskade op het gedeelte tussen de parkstraat en het Noordeinde een proef van maximaal een half jaar met éénrichtingsverkeer. Tegelijk stellen we een linksafverbod in vanuit de</i>	
--	--

	<i>Pieterstraat....</i> <i>Maatregelen</i> <i>Prioriteit geven aan de noord-zuid route om de doorstroming te bevorderen lijkt geboden. Dit kan door optimalisering van de verkeerslichten (sturend i.p.v. faciliterend) en door de linksafbeweging naar Centrum-Nord (en dus ook de rechtsafbewegingen vanuit Centrum-Noord) korter groen licht te geven</i> Samenvattend: De bovenstaand door Sweco aangegeven knelpunten vallen met de maatregelen van KVCN, dan wel geheel weg, dan wel nemen af in intensiteit. 2. Laan van Meerdervoort: Uit: Sweco Simulatiestudie <i>In de ochtendspits zijn alleen kleine veranderingen te zien qua wachtrijen. Op de laan van Meerdervoort is een kleine toename te zien in de wachtrij tussen de Zoutmanstraat en Anna Paulownastraat. Ook op de Anna Paulownastraat zelf is een toename te zien.</i> Uit: KVCN <i>Maatregel 4. Laan van Meerdervoort inrijverbod tijdens ochtendspits vanaf Waldeck Pyrmontkade</i> <i>Door hier een inrijverbod in te stellen gedurende de ochtendspits heeft deze as, gezien het bestaande eenrichtingsverkeer op het smalle deel van Javastraat en tegengestelde richting, geen functie meer voor doorgaand autoverkeer. Door het inrijverbod kan het autoverkeer (doorgaand en bestemmingsverkeer) dat vanaf de westzijde bij het kruispunt Laan van Meerdervoort/Waldeck Pyrmontkade aankomt, daar alleen maar rechtsaf slaan (linksaf richting Pres. Kennedylaan is en blijft verboden). Voor openbaar vervoer, nood- en hulpdiensten en fietsers geldt het verbod niet. Aandachtspunt hierbi is dat de</i>	
--	---	--

	<i>Vaillantlaan mommenteel een.....</i> Samenvattend: de situatie in de ochtendspits op LvM zal aanmerkelijk wijzigen omdat dit deel van de LvM in het plan KVCN alleen nog maar gebruikt kan worden door bewoners, mits de autoluwe zone in de Zoutmanstraat een feit wordt. Anders ontstaat een sluiproute van de WP-kade via de Elandstraat naar de LvM. 3. Kruispunt Zoutmanstraat/Elandstraat Uit: Sweco Simulatiestudie <i>Ter plaatse van de kruising Vondelstraat-Elandstraat-Zoutmanstraat is het kruispuntontwerp ingepast dat uitgaat van een aantal afslagbeperkingen voor de auto en een lagere auto-intensiteit van en naar de Zoutmanstraat te gevolge van het autoluwe gebied in de ZOutmanstraat (2.9). In het autoluwe gebied rijdt de tram door een straat zonder autoverkeer maar wel met fietsers. Zie ook bijlage 2 voor het opgenomen ontwerp van de kruising Vondelstraat-Zoutmanstraat.</i> UitL KVCN <i>Maatregel 3c. Kruispuntaanpassing Elandstraat/Vondelstraat en linksafverbod vanaf Pieterstraat naar Torenstraat of omdraaien rijrichting noordelijk deel Prinsestraat</i> <i>Maatregel 3c helpt tegen doorgaand autoverkeer richting Koningskade, maar niet in de andere richting, en lost het huidige 'lek' via de Pieterstraat (zijstraat van de Prinsestraat) vanuit het verkeerscirculatie dus niet op. Dagelijks valt te constateren dat dit straatje wordt gebruikt om de....</i> <i>Het gebruik van de Pieterstraat is begrijpelijk: de route via Elandstraat-Vondelstraat naar de Torenstraatgarage en verder is momenteel onaanvaardbaar. Dit moet de logische en "uitnodigende" route</i>	
--	--	--

	<i>worden naar de garage (en voor ander bestemmingsverkeer) met een daarop aangepaste kruispunthoek Elandstraat/Vondelstraat (bij het beeld van de paraplu-....</i> <i>Ná het verbeteren van de roue Elandstraat-Vondelstraat willen we de route via Prinsessewal-Prinsestraat-Pieterstraat naar de Torenstraat onmogelijk maken. Na instemming met het maatregelenpakket door het gemeentebestuur willen we graag dat de volgende varianten met elkaar worden vergeleken:</i> <i>a. verbod om linksaf te slaan vanuit de Pieterstraat naar de Torenstraat, inclusief een maatregel om dat ook feitelijk onmogelijk te maken.</i> <i>b1. omdraaien van de rijrichting in de Prinsestraat tussen Noordwal en Nobelstraat, inclusief omdraaien rijrichting Toussaintkade.</i> <i>b2. omdraaien van de rijrichting in Prinsestraat tussen Noordwal en Nobelstraat inclusief omdraaien rijrichting Noordwal tussen Prinsessewal en Torenstraat)</i> Samenvattend: Sweco houdt wel rekening met afnemende verkeersstromen naar de Zoutmanstraat maar niet met toenemende verkeersstromen vanaf Elandstraat -oost naar de Vondelstraat t.g.v de autoluwe zone. De -integraal uit te voeren – maatregelen van KVCN leiden ertoe dat alle verkeer van de Mauritskade/ Hogewal/Elandstraat via de Vondelstraat richting Prinsegracht zal rijden, met meer linksafslaand verkeer op het - al onoverzichtelijke - vijfstraten-kruispunt tot gevolg. Het kruispunt Elandstraat/ Zoutmanstraat zal mogelijk nog minder veilig en geschikt worden als halteringsplek voor tram. Opvallend is dat Sweco wel het linksafverbod bij de Pieterstraat uit KVCN noemt. 5. Overig Ook bij de halte-indeling Torenstraat wordt	
--	--	--

	in Plantoelichting uitgegaan van de huidige situatie en worden de effecten van de maatregelen uit het plan KVCN niet in beschouwing genomen. 5. Overige omstandigheden/voorwaarden Rijtijden Bewoonde en dicht bevolkte binnensteden dienen veilig en 'omarmend' te zijn. Een opgave voor het OV om binnen deze kleinschaligheid tijdswinst te behalen past niet in dit beeld. De focus op tijdswinst in de Sweco-studie verbaast des te meer omdat het verhogen van de veiligheid van fietsers en voetgangers en duidelijke opdracht binnen de inpassing van de Lage Vloertram lijn 16 is. Bij de Zoutmanstraat wordt zelfs benadrukt dat de fietser voor de tram uit zal rijden. Trillingen Participatie van de .. bij het traject lijn 16/calamiteitenroute rondom het Kerkplein heeft geleerd dat het effect van trillingen op de leefomgeving zeer complex en multi-interpretabel kan zijn. In Den Haag zijn vele voorbeelden van tot trillings-klachten leidend spoor voor de zwaardere Avenio. Ook de ondergrond is sterk bepalend in het verder of minder ver dragen van de trillingen. De route van lijn 16 gaat zowel door zand als door veen, in het Zeeheldenkwartier wisselen deze grondsoorten zich zelfs op korte afstanden van elkaar af. Hoewel vanuit de gemeente enig onderzoek naar deze trillingen is gedaan dringt de BOF – evenals bij het Kerkplein is gebeurd – aan op een extern en onafhankelijk uitgevoerde contra-expertise, waarbij ondernemers en bewoners worden betrokken. Tijdspanne Met de ondernemers in en om de binnenstad bestaat vanuit de gemeente Den Haag de jarenlange afspraak om gedurende	
--	--	--

de periode van 15 november t/m de eerste week van januari géén werkzaamheden aan of opbrekingen in, de wegen van, naar of vanuit het centrum te laten plaatsvinden. Deze tijdspanne betreft de periode waarin de winkels een zeer groot deel van hun omzet maken en waarin ook de horeca grote drukte kent. Het recente verleden laat zien dat sommige projectleiders bij de gemeente geneigd zijn deze afspraak ‘onhandig’ te vinden en niet te respecteren terwijl andere er juist zeer secuur mee omgaan. De BOF dringt met grote nadruk aan op handhaving van deze afspraak. Eens te meer omdat het ondernemersklimaat – mede onder invloed van maatregelen n.a.v. Covid 19 – uiterst fragiel is en alles op alles gezet moet worden om het centrumgebied als winkel- en uitgaansgebied helpen te overleven en weer vitaal te worden. Doorlooptijd Eveneens van het grootste belang is de doorlooptijd van de werkzaamheden. De werkzaamheden zijn zeer belastend voor de toch al zwaar getroffen winkels en horeca. De doorlooptijd dient zover als mogelijk te worden teruggedrongen. Werkdagen van 8 uur voldoen hier niet. In overleg met de bewoners moet een acceptabel schema van meer uren per dag worden opgesteld. Vervangend vervoer De ...dringt eveneens met grote nadruk aan op volwaardig en representatief vervangend vervoer. De slechter ervaringen bij de aanleg van de VAB-Veenkade waarbij lijn 16 ca. 1,5 jaar uit de roulatie werd genomen staat de ondernemers nog in het geheugen gegrift. Pas na lang aandringen werd een anoniem busje met donkere ramen en zonder dienstregeling ingezet als alternatief vervoer. Niet alleen de gebieden waar lijn 6 doorheen rijdt maar ook het kernwinkelgebied zijn voor bezoekers vanuit de welvarende wijken Duinoord, Sorghvliet en Statenkwartier afhankelijk van lijn 16. Bij een ongemakkelijke- dan wel afwezige OV-verbinding is – zeker met de nieuwe Rotterdamse baan – de	
---	--

	weg naar de winkels in Rotterdam snel gevonden.	
64	Den Haag 2021 Betreft: zienswijze lijn 16Z, van bezorgde bewoners Zeeheldenkwartier Geacht college, Na het lezen van het VO lijn16Z vragen wij ons af of de gemeente zich wel wat gelegen laat liggen aan de mening en ervaringen van bewoners. Na alarmerende berichten in het Zeeheldennieuws over de inpassing van de nieuwe tram lijn 16 in onze wijk heeft een groep bezorgde bewoners contact opgenomen met de projectleider van de gemeente. Wij herkenden ons op geen enkele manier in de standpunten van de bewonersorganisatie Groene Eland en voelde ons nog minder vertegenwoordigd door deze organisatie. Dit hebben wij de ook de Groene Eland laten weten. Ook hadden wij grote bezwaren tegen de opiniërende manier waarop de Groene Eland in het Zeeheldennieuws z.g. verslag deed van het proces en de meningen van de bewoners probeerde te beïnvloeden. Wij vroegen ons af hoe het bestuur van de Groene Eland mandaat dacht te hebben voor het vertegenwoordigen van de bewoners van onze wijk met deze opvattingen. De wijk stemt overwegend Groen Links en D66 terwijl de Groene Eland zich vooral druk maakt over de auto. Op verzoek van de projectleider hebben wij onze bevindingen over deze organisatie al begin januari 2020 in een uitgebreide notitie op papier gezet en eerst aan hem en – afzonderlijk - aan een collega toegestuurd. Een deel van de bevindingen voegen wij in de bijlage bij deze zienswijze bij. Wij hebben van de gemeente nooit iets terug gehoord. Nu, bij de beschouwing van het VO en bijgaande stukken blijken nog steeds de opvattingen van het bestuur van de Groene Eland leidend te zijn geweest bij de standpunten van de wijk en de vertaling	De gemeente heeft op basis van het advies van de denktank, reacties die ons hebben bereikt tijdens en naar aanleiding van de diverse informatiebijeenkomsten en de zienswijzen die zijn ingediend tijdens de inspraak een afgewogen standpunt ingenomen over de wijze waarop de herinrichting van het trace van lijn 16 z moet plaatvinden. Het voorliggende Voorontwerp geeft voor de gemeente hieraan de meest optimale invulling. Zienswijze De gemeente is van mening dat de verplaatsing van de Halte van Speijkstraat om de hoek naar de Laan van Meerdervoort de meest geschikte en veilige oplossing is na afweging van alle varianten. De kruising Laan van Meerdervoort - Zoutmanstraat is niet te vergelijken met de kruising Laan van Meerdervoort/Waldeck Pyrmontkade. Doordat op de kruising Laan van Meerdervoort - Waldeck Pyrmontkade met meer richtingen rekening gehouden moet worden en de verschillende routes van de tram. Een toegankelijke halte voor de kruising richting Statenkwartier zou hier grote gevolgen hebben voor de doorstroming op de hele kruising. De halte Obrechtstraat is bedoeld als vervanging van de huidige halte op de Laan van Meerdervoort. Voor de ligging van de nieuwe halte is gekozen voor zo min mogelijk impact op de bestaande ruimtelijke kwaliteit. Een halteligging 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

daarvan naar dit VO. Wij vinden dit onbestaanbaar. Een zichzelf in stand houdend, ongekozen, bestuur dat ook nog subsidie ontvangt van de gemeente kan kennelijk op basis van persoonlijke voorkeuren en belangen, de z.g. mening van de wijk vertolken richting gemeente. Wij vragen ons serieus af hoe de Haagse invulling van belanghebbenden-participatie in zijn werk gaat. Ons kent ons? Zienswijze Tramhalte Wij willen niet dat de tram uit ons gebied verdwijnt naar om de hoek bij de Laan van Meerdervoort. Het is te ver, het is er tochtig en onplezierig, de halte is smal en de plek ligt midden in een drukke verkeersader. Plus; mensen moeten altijd oversteken om er te komen. Dit alles wil niemand in een gebied waar mensen wonen en veel horeca zit. Ouders met kinderen die hun hand kunnen rukken of horeca-gangers met een glaasje op lopen extra risico. De huidige halte en aangedragen alternatieven zijn vele malen veiliger. Alternatieven zijn onvoldoende uitgewerkt en de Groene Eland heeft zelfs bij de Denktank betoogd geen behoefte te hebben om ander variaties te onderzoeken. Tot onze verbazing zien we ook dat de halte verderop op de Laan van Meerdervoort, waar de straat toch even breed is, verplaatst moet worden omdat een middenhalte die geschikt is voor rolstoelen daar niet goed zou passen. Het is toch van tweeën één? Of een middenhalte voor rolstoelen past wèl of zo'n past niet op de Laan van Meerdervoort bij dezelfde straatbreedte en bij verkeerslichten. Ook kost die halte om de Hoek van de Laan van Meerdervoort nog een keer een flink aantal parkeerplaatsen. In een wijk met zo veel inwoners en zo weinig parkeer plaatsen is dat ongewenst. Kortom, doe het niet en ga met de echte bewoners van het Zeeheldenkwartier – en de ondernemers - om tafel om tot een creatieve oplossing te komen voor de halte!	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. Autoluwe zone Het autoluw maken van de Zoutmanstraat en het afsluiten van de Zoutmanstraat voor doorgaand verkeer is een belangrijk onderdeel van het voorliggende Voorontwerp. Trillingen Op grond van het uitgevoerde uitgebreide onderzoek door een extern bureau achten wij dit niet noodzakelijk. Uit het onderzoek is gebleken dat de trillingen binnen de normen blijven. Bomen Vondelstraat- lindes De 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
--	--

Autoluwe zone In het Zeeheldennieuws lezen we nog steeds dat de bewoners tegen de autoluwe zone in de Zoutmanstraat zouden zijn. Welke bewoners? Wij vinden het een heel goede oplossing. Na de dramatisch verlopen bijeenkomst in de Elandkerk waarbij bewoners voor het eerst werden geïnformeerd over de plannen van Centrum Noord en tegelijkertijd door de Groene Eland werden opgeroepen om tegen deze plannen te stemmen hebben we ons in die plannen verdiept. Ze beogen met vrij drastische maatregelen het doorgaand verkeer uit Centrum Noord te weren. Zowel de Laan van Meerdervoort en de Carnegielaan worden daartoe in de ochtendspits afgesloten voor doorgaand verkeer. Zou je de Zoutmanstraat niet afsluiten dan creëer je de perfecte sluiproute om via de Elandstraat en Zoutmanstraat alsnog naar de Laan van Meerdervoort te gaan. Dit willen we zeker niet. Doorgaand verkeer hoort niet in de Zoutmanstraat maar op de daarvoor bestemde wegen zoals de centrumring – bewoners van onze eigen Waldeck Pyrmontkade ten spijt – en wij willen heel graag een autoluwe zone en een groenere Zoutmanstraat. Trillingen Wij maken ons grote zorgen over de trillingen die de nieuwe tram kan veroorzaken. Elders in Den Haag is er sprake van grote problemen. Uit wat wij lezen in het Zeeheldennieuws stelt de Groene Eland – die om onnavolgbare redenen nog steeds de wijk schijnt te vertegenwoordigen – zich te weinig doeltreffend op. Wij willen dat een onafhankelijke partij de voorgestelde maatregelen beoordeelt. Voor alle straten; de Vondelstraat, de Zoutmanstraat en de Laan van Meerdervoort. Als het nu niet goed wordt geregeld hebben we er voor de komende twintig jaar last van.	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 dichtschuimen 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 graafwerkzaamheden 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 dichtschuimen 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. 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
--	---

Bomen Vondelstraat- lindes We wonen in en sterk versteend gebied dat naast teveel CO2 uitstoot ook last heeft van hitte-stress. In dit VO – anno 2021- wordt voorgesteld om 34 volwassen, gezonde, vitale lindebomen op de Vondelstraat te kappen omdat de bewoners hinder zouden hebben van de druipende bloesems. Den Haag is van oudsher een lindebomenstad. Kastanjes zijn in Den Haag al min of meer persona non grata verklaard vanwege het gevaar van afvallende takken en de kastanjemot. Nu ook de Lindebomen? Ook het aanleggen van nieuwe riolering zou aanleiding zijn voor het kappen van de lindes. De Vondelsraat is uitzonderlijk breed. Zou in elke Nederlandse straat waar riolering wordt vervangen de bomen gekapt moeten worden? Wij pleiten nadrukkelijk voor behoud van deze bomen. Waldeck Pyrmontkade/Koningin Emmakade/hoek van de LvM - kastanjes Hier zou de nieuwe halte moet komen die– om niet duidelijke redenen – de halte op de Laan van Meerdervoort zou moeten vervangen. Acht monumentale kastanjes moeten hiervoor wijken. Duinoord, het gebied waar deze bomen liggen pleit voor een middenhalte om de bomen te kunnen behouden. Waarom de halte überhaupt verplaatsen terwijl – gebaseerd op het voorstel voor de nieuwe halte Zoutmanstraat - wel degelijk een middenhalte op LvM aangelegd zou kunnen worden? Beperking van de periode Een goedkope oplossing voor de gemeente kan een ‘dure” oplossing voor de bewoners zijn. Leefbaarheid en wooncomfort zijn in het geding. Wij willen dat de gemeente snel en efficiënt laat werken. Dat is meer dan acht uur per dag. In overleg met een forum van bewoners in de buurt van de werkzaamheden willen we afstemmen vanaf hoe laat en tot hoe laat er doorgewerkt kan worden.	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. Voor de ligging nieuwe halte is gekozen voor zo min mogelijk impact op de bestaande ruimtelijke kwaliteit. Een halteligging 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
--	--

	Vervanging van de tram In een eerdere periode heeft de tram er bijna 1,5 jaar uitgelegen met alleen – na lang aandringen – een wat schimmig klein busje zonder dienstregeling, naar CS – als compensatie. Dat willen we nu niet. Net als in andere wijken – zoals bijvoorbeeld bij lijn 9 naar Scheveningen – willen we volwaardig openbaar vervoer behouden tijdens het niet rijden van lijn 16. Bewoner ... namens een groep bezorgde bewoners in het Zeeheldenkwartier Bijlage Delen uit de notitie van bezorgde bewoners zoals op zijn verzoek toegestuurd aan de projectleider van de gemeente Den Haag d.d 31.12.2019	acht Kastanje bomen 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. Beperking van de periode De gemeente zal de uitvoering efficient (laten) inrichten waarbij de overlast tot het noodzakelijke minimum wordt beperkt. De omgeving zal tijdig in de aanloop naar de uitvoering worden meegenomen in de wijze waarop de uitvoering zal worden vormgegeven. Vervanging tram Er zal volwaardig en representatief vervangend openbaar vervoer worden ingezet tijdens de uitvoering. De omgeving zal tijdig in de aanloop naar de uitvoering worden meegenomen in de wijze waarop de uitvoering zal worden vormgegeven.
65	Zienswijze inzake de inpassing Tram 16, RIS307798 D.d.: 29.03.2021 Geachte college, Na de stukken gelezen te hebben, kan ik niet anders zeggen dan dat onthutst ben over de inhoud van het VO lijn 16 Z. Dat heeft te maken met de inhoud maar ook met de wijze waarop de gemeente het participatieproces heeft vormgegeven en zich er niet van vergewist heeft met	Het autoluwmaken van de Zoutmanstraat en het afsluiten van de Zoutmanstraat voor doorgaand verkeer is een belangrijk onderdeel van het voorliggende Voorontwerp en wordt niet gewijzigd. 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 lijn 16. Als gevolg van het geschikt maken van het tracé van lijn 16 Z voor de lagevloertram en voor alle

gemandateerde partijen aan tafel te zitten. Onze z.g. bewonersorganisatie, te weten de Groene Eland, heeft als stichting zonder gekozen bestuurders, gehandeld zonder mandaat van de bewoners. Ook heeft ze geen mandaat gezocht. Wel heeft deze organisatie opiniërende berichtgeving over lijn 16Z gepubliceerd in het – nota bene door de gemeente gesubsidieerde – Zeeheldennieuws. Ondanks gebrek aan mandaat heeft de Groene Eland onze tramhalte bij de van Speijkstraat – tegen adviezen van de reizigersorganisaties in - verkwanseld en niet verder willen zoeken naar alternatieve oplossingen of aangedragen mogelijke oplossingen verder willen uitwerken met als doel de halte binnen de wijk te houden. Consequent neemt zij in publicaties in het Zeeheldennieuws steeds opnieuw stelling tegen de autoluwe, groene zone in de Zoutmanstraat terwijl de meerderheid van de bewoners – onze wijk kent overwegend ‘groendenkers’ - daar juist voorstander van is. Recent is een plan voor de herinrichting van de Vondelstraat gepubliceerd. Hierover heeft in het geheel geen voorgaande berichtgeving over plaats gevonden. Onduidelijk is met wie dit is besproken. De voorgestelde halte-indeling waarbij de haltes juist verder uit elkaar komen te liggen en de door HTM gehanteerde afstanden overschrijden, doet geen recht aan de huidige tijd. Er wonen steeds meer mensen in de wijk en ouderen blijven langer thuis wonen, autobezit wordt ontmoedigd. Haltes moeten dus op comfortabele afstand liggen en prettig en veilig zijn. Ziet u het voor zich om als moeder met drie kleine kinderen op een smalle halte midden op de Laan v. Meerdervoort te staan en één van de kinderen rukt zich los? Dan heb ik het nog niet over de wegen die eerst moeten worden overgestoken om de halte te bereiken. Een soortgelijke situatie doet zich voor bij de – tot mijn verbazing gehandhaafde – halte op de hoek Elandstraat/Zoutmanstraat. Deze	reizigers (rolstoeltoegankelijke haltes) heeft er een noodzakelijke verschuiving plaats moeten vinden van een aantal bestaande haltes. De halte Waldeck Pyrmont kade 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 verplaatst om de hoek 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 van het Zeeheldenkwartier in en op nog acceptabele afstand van de nieuwe halte op de Laan van Meerdervoort. Deze beide haltes liggen zo op de koppen van de Zoutmanstraat in het Zeeheldenkwartier. De halte Noordwal is ruimtelijk ook niet als een rolstoeltoegankelijke halte in te passen; vervanging van deze halte met 2 zijperrons in de Torenstraat op gepaste afstand van de halte Gravenstraat is volgens de gemeente de beste optie. De beide zijperrons liggen of op en of tegen het Torenplein aan, in elkaars gezichtsveld en bedienen daarmee zowel het uitgangsgebied van het Hofkwartier als de Veenkade. De optie van een middenhalte op het Torenplein gaat ten koste van het Torenplein en de monumentale bomen die hierop staan. Dit is voor de gemeente geen optie. De gemeente gaat de halteconfiguratie zoals opgenomen in het voorliggende Voorontwerp niet heroverwegen. Op basis van het uitgevoerde uitgebreide trillingsonderzoek door DGMR, het bureau dat ook betrokken is bij het trillingsonderzoek Kerkplein, is er geen aanleiding voor het uitvoeren van aanvullende trillingsmetingen na ingebruikname van de lagevloertram. Voor het uitgevoerde trillingsonderzoek zijn nulmetingen verricht op maatgevende locaties. Het
---	---

chaotische plek waar vijf straten samenkomen en waar ook nog een belangrijke fietsroute zou moeten komen te liggen, lijkt in het VO meer op een spelletje Mikado, met vluchtstroken en pleintjes als uiteengevallen mikado-stokjes, dan op een gedegen verkeersplan. Hoe fietsers moeten rijden (aangegeven wordt met een grote U-bocht en diagonaal over de kruising) is helemaal niet te volgen. Waarom zou juist op deze plek complexe en onoverzichtelijke nog een halte voor de lange zware tram moeten huisvesten? Voor AH? Daar komt niemand met de tram naartoe, hun vestigingen liggen dicht bij elkaar dan de tramhaltes. De halte zou moeten worden teruggelegd in de Vondelstraat, meer richting centrum. Daarmee wordt ook tegemoet gekomen aan de door de Groene Eland uitgedragen wens om halte Bilderdijkstraat te handhaven. Verder vind ik het noodzakelijk dat er een onafhankelijk onderzoek naar de effecten van trillingen door de nieuwe tram komt. De in Den Haag veel voorkomende klachten van trillingsoverlast door de nieuwe tram vragen om grote zorgvuldigheid en een blik van onafhankelijke deskundigen. Ik dring aan op een nieuw – en dit keer wel zorgvuldig uitgevoerd - proces over de halteverdeling en de trillingen waarbij de bewoners nu wel worden betrokken en waarbij expertise van buitenaf kan worden ingezet om tot een uitgebalanceerd en creatief plan te komen dat aansluit bij de groene opvattingen van de wijk en oplossingen vindt voor het complexe vraagstuk van hoe de verschillende stromen te organiseren. Ook spreek ik de noodzaak uit dat gedurende de tijd dat de tram niet rijdt goed en snel vervangend vervoer geregeld wordt. Daarnaast dat meer dan 8 uur per dag zal worden gewerkt om de doorlooptijd zoveel mogelijk te beperken. Met vriendelijke groet,	trillingsonderzoek is uitgevoerd op basis van een worst-case scenario (categorie monumentale panden) waardoor de trillingen in de woning overschat kunnen worden. Omdat zelfs met deze overschatting nog steeds aan de in de norm gestelde grenswaarde wordt voldaan, is er geen noodzaak om nadere metingen uit te voeren na ingebruikname van de lagevloertram. Mocht overschrijding van de trillingsnormen in de praktijk zich onverhoopt toch voordoen dan zal hier naar gekeken worden. De op basis van uitgevoerde metingen verrichte trillingsonderzoeken laten zien dat de kans op trillingsschade door de lagevloertram zeer klein is en ruimschoots 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. Het trillingsonderzoek is uitgevoerd door een gedegen adviesbureau DGMR dat ook al eerder is betrokken bij het onderzoek naar trillingen rondom het Kerkplein. De conclusies zijn uitgebreid onderbouwd en gestaafd met nulmetingen langs het tracé van lijn 16 Z. De gemeente ziet geen aanleiding om een extern second opinion op het onderzoek te laten uitvoeren. Er zal volwaardig en representatief vervangend openbaar vervoer worden ingezet tijdens de uitvoering. De uitvoeringsduur wordt tot het noodzakelijke minimum beperkt. De omgeving zal tijdig in de aanloop naar de uitvoering worden meegenomen in de wijze waarop de uitvoering zal worden vormgegeven.
---	--

--	--	--