

## Verkenning Herinrichting Zoutmanstraat i.v.m. inpassing nieuwe tram

Opdracht  
van de  
wethouder  
aan de  
Denktank:

Om tot een weloverwogen ontwerp te komen heeft de gemeente gekozen voor een participatieproces met een breed gezelschap van belangenhebbenden. Een Denktank buigt zich over de mogelijkheden, bespreekt varianten en komt tot een advies aan de wethouder over de inpassing van de lagevloertram in de Zoutmanstraat. Het advies van de Denktank wordt samen met een ambtelijk advies door de wethouder voorgelegd aan het college. Het college neemt een besluit over de voorkeursvariant en legt dit ter besluitvorming voor aan de gemeenteraad. De gemeenteraad beslist uiteindelijk over welke variant wordt uitgevoerd.

De Denktank bestaat uit vertegenwoordigers van de wijkorganisatie (De Groene Eland) en ondernemers (BIZ) van Zeeheldenkwartier, belangenbehartigers van openbaar-vervoerreizigers (ROVER, OVHA), de Fietzersbond en een vertegenwoordiger van een belangenorganisatie voor mensen met een beperking (Stichting Voorall). Een externe gespreksleider begeleidt de besprekingen en zorgt met zijn collega voor de verslaglegging.

De gemeente ondersteunt de Denktank met een aantal deskundige ambtenaren op uiteenlopende gebieden zoals spoortechniek, verkeerskunde, stedenbouw en landschapsarchitectuur.

In de eerste besprekingen heeft de Denktank de opgave van de wethouder verkend: er blijven trams rijden door de Zoutmanstraat, de te realiseren haltes moeten rolstoeltoegankelijk zijn en de veiligheid van de fietsers moet worden verbeterd. De Denktank heeft inmiddels een aantal varianten bekeken voor een mogelijke inpassing. Er resteren grofweg drie basisvarianten die ruimtelijk en technisch haalbaar zijn. Basisvariant 1 gaat uit van het handhaven van de trambaan rondom het binnenplein van het Prins Hendrikplein en het verplaatsen van de halte Van speijkstraat om de hoek naar de Laan van Meerdervoort. Basisvariant 2 gaat uit van een halte op het binnenplein van het Prins Hendrikplein en een tramspoor recht door het plein heen; basisvariant 3 gaat uit van een halte in een voetgangergebied in de Zoutmanstraat tussen de Piet Heinstraat en het Prins Hendrik Plein met een verdiepte ligging van de trambaan (maximaal 30 cm) in het voetgangersgebied. In alle varianten is het noodzakelijk dat de parkeerplaatsen uit de Zoutmanstraat (ca 60) verdwijnen; deze worden gecompenseerd in de door de gemeente aangekochte garage de Zeeheld (capaciteit ca 135 plaatsen).



<b>Vragen over het principe van de opdracht aan de Denktank</b>	<b>Antwoord</b>
---	-----------------

1.	<p>Waarom heeft de gemeenteraad gekozen voor een (bredere) lagevloertram?</p>	<p>Een lagevloertram is gekozen vanwege de wettelijke eisen van het toegankelijk maken van openbaar vervoer voor mensen met een fysieke beperking (Wet gelijke behandeling).</p> <p>De keuze voor een bredere tram heeft te maken met de noodzaak de capaciteit in het openbaar vervoer te vergroten, om meer reizigers te kunnen bedienen.</p> <p>Het openbaar vervoer speelt een belangrijke rol in de bereikbaarheid van de stad en haar economische centra. Steden zijn in trek en wereldwijd groeien de stedelijke regio's in inwonerstal. Ook Den Haag groeit en zal de komende jaren blijven groeien (ca. 80.000-100.000 inwoners erbij tot 2040).</p> <p>Met deze groei aan inwoners (en arbeidsplaatsen en bezoekers) groeit ook de vraag naar mobiliteit. Het college wil een transitie naar een mobiliteitssysteem dat in de toekomst alle bewoners, bezoekers en bedrijven bedient. Daaronder wordt verstaan de noodzakelijke doorontwikkeling van het mobiliteitssysteem zodat de stad de komende decennia bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig blijft.</p> <p>De mobiliteitstransitie gaat inzetten op een systeemverschuiving op drie niveaus:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De ruimte voor infrastructuur in de stad wordt beter benut door voorrang te geven aan ruimte-efficiënte, schone en veilige mobiliteit. Bij de inrichting van de openbare ruimte betekent dit meer prioriteit voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer;</li> <li>- De verschillende mobiliteitsoplossingen worden meer integraal en van deur-tot-deur georganiseerd zodat, ondersteund door digitale technologie, reisgemak en – comfort worden verhoogd;</li> <li>- Een verandering in reisgedrag wordt gestimuleerd, door de mobiliteitsbehoefte van reizigers centraal te stellen en hen vervolgens te verleiden tot veilige, efficiënte en schone keuzes.</li> </ul> <p>De ruimte in de stad is beperkt. Wil de stad bereikbaar en leefbaar blijven dan zal de groei van de mobiliteit voor een groot deel opgevangen moeten worden in het openbaar vervoer en de fiets. Om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken en voor te bereiden op de groei van het aantal reizigers is de laatste jaren geïnvesteerd in uitbreiding van de capaciteit van het openbaar vervoer en in de verhoging van de kwaliteit van het openbaar vervoer. Dit zal worden voortgezet met het OV-programma</p>
----	---	--

		<p>gericht op de vervanging van de laatste GTI-8 trams in 2024, waarvan de verkenning voor de Zoutmanstraat een van de programma-onderdelen is.</p> <p>De keuze voor nieuwe (bredere) lagevloer trams zorgt ervoor dat met gelijkblijvende exploitatiekosten ca. 20% meer reizigers per tram kunnen reizen. Een ander voordeel van de ruimere trams is dat er in de tram meer manoeuvreerruimte is voor rolstoelgebruikers.</p> <p>Overigens maakt het voor de ruimtelijke consequenties in de Zoutmanstraat niet uit of er bredere of smallere lagevloertrams gaan rijden. In beide gevallen zal voor een lagevloertram de Zoutmanstraat heringericht moeten worden, ook vanwege de noodzaak tot verbetering van de veiligheid voor de fietser.</p>
--	--	--

<p>2.</p>	<p>Kan de tram niet helemaal uit de Zoutmanstraat worden geweerd? Hele tram via Elandstraat ?</p>	<p>De aanleiding voor het project is de wens van de gemeente en de opdrachtgever/eigenaar van het OV in Den Haag en omstreken: de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) om de capaciteit in het OV te vergroten en de kwaliteit te verbeteren (Netwerk RandstadRail). Tramlijn 16 tussen Centrum en Statenkwartier is een goed renderende lijn en rijdt door dichtbevolkte wijken, waardoor deze veel reizigers heeft. Er is dus geen aanleiding om de lijn te wijzigen. Indien tram 16 uit de Zoutmanstraat zou worden geweerd, wordt een groot deel van het Zeeheldenkwartier niet meer bediend door een goede OV-verbinding.</p> <p>Een op het eerste gezicht voor de hand liggende aanpassing van de route van lijn 16 zou zijn om via de Elandstraat aan te sluiten op de Waldeck Piermontkade. De Elandstraat is echter op sommige delen ongeveer net zo smal als de Zoutmanstraat en is –in tegenstelling tot de Zoutmanstraat- tevens een wijkontsluitingsweg en een hoofdroute voor de hulpdiensten, zoals de brandweer. De problematiek wordt met deze optie dan ook niet opgelost maar verplaatst en vergroot. Bijkomend punt is dat bij deze optie de lijnen 3 en 16 op hetzelfde spoor komen te rijden terwijl voor een goed openbaar vervoernet net een zekere spreiding van lijnen wenselijk is, zodat meer reizigers van het openbaar vervoer gebruik kunnen maken.</p> <p>Kortom doestelling is om het openbaar vervoer sterk te verbeteren in de stad en deze optie verslechtert de kwaliteit ten opzichte van de huidige situatie. Dat is ook de reden waarom als uitgangspunt van deze verkenning door de wethouder is gesteld dat lijn 16 met de lagevloertram door de Zoutmanstraat moet blijven rijden.</p>
-----------	---	---

<p>3.</p>	<p>Kan de tramroute niet gedeeld worden. Eén spoor door de Zoutmanstraat en één spoor door de Elandstraat en Waldeck Piermontkade (Hans van der Spek: Basisvariant 5) ? niet de straat en het plein verpesten .</p>	<p>Een route waarbij de heenweg een andere is dan de terugweg (bv. heen door de Zoutmanstraat, terug over de Waldeck Pymontkade/Elandstraat) leidt tot onduidelijkheid bij de reiziger. Iemand die vanuit het centrum via de Zoutmanstraat bij de halte Laan van Meerdervoort zou uitstappen moet helemaal naar de Vondelstraat of Waldeck Pymontkade lopen voor de instaphalte om met de tram terug te kunnen rijden. Dat levert behalve onduidelijkheid, ook discomfort op, nl. lange looproute naar de halte terug. MRDH en de gemeente investeren in het openbaar vervoer om de kwaliteit ervan te verbeteren en niet om deze te verslechteren. Naast het met deze optie verslechteren van de OV-kwaliteit, levert het voor de Zoutmanstraat ook niets op; al het parkeren moet er nog steeds uit om de vrije 1 richting trambaan te maken met aan weerszijden autoverkeer en de fietser en een voldoende breed trottoir.</p>
<p>4.</p>	<p>Kan de tram niet over een strengel- of enkelspoor door de Zoutmanstraat rijden? Trams om de beurt over enkel spoor, regelen met verkeerslichten ? Enkelspoor zoals in A'dam met voetgangersgebied ? Waarom 2 trams tegelijkertijd?</p>	<p>Het toepassen van strengelspoor zou een achteruitgang van de kwaliteit van het openbaar vervoer betekenen. Op een wegvak met strengelspoor kan maar één tram tegelijk rijden over de beschikbare ruimte van ongeveer 3,30 meter breed. Dit is de exclusieve ruimte voor een tram, waarbij de tegengesteld rijdende tram moet wachten (op het Prins Hendrikplein en bij de Vondelstraat) tot dat de tegemoetkomende tram het wegvak verlaten heeft. Aangezien het stuk door de Zoutmanstraat tot aan het Prins Hendrikplein nog al lang is (ca. 200 meter) leidt dit tot belemmering van de doorstroming van de trams, waardoor de gemiddelde snelheid van de tram tussen Centrum en Statenkwartier afneemt. Een combinatie van strengelspoor met autoverkeer in één wegprofiel (gecombineerd gebruik van dezelfde ruimte door tram en auto) is bovendien niet veilig. Een automobilist moet niet geconfronteerd worden met de ene keer een tegemoetkomende tram in het midden van de weg terwijl hij de andere keer achter een tram aan rijdt. Een strengelspoor zou alleen mogelijk zijn als er geen autoverkeer is, dus in een voetgangersgebied. De tram is een voorrangsvoertuig, rijdt dan langzaam en de voetganger is flexibel om uit te wijken. De variant met een strengelspoor in een voetgangersgebied tussen de Piet Heinstraat en het Prins Hendrikplein behoort tot de varianten die op dit moment wordt verkend door de denktank. Maar gelet op het negatieve effect dat strengelspoor heeft op de doorstroming van de tram is dit geen wenselijke optie en zal MRDH deze inrichting niet willen financieren.</p>

<b>5.</b>	Kan de tram niet worden vervangen door een (elektrische) bus of busjes?	Een bus heeft veel minder vervoerscapaciteit dan een tram en zou daarom met een veel grotere frequentie door de Zoutmanstraat moeten rijden. Bovendien heeft een bus meer ruimte nodig dan een tram en dient de route van lijn 16 in dit geval nog steeds aangepast te worden. Hiervoor geldt hetzelfde antwoord als op vraag 2.
-----------	---	--



**Bewonersavond d.d. 25 september 2019: overige vragen en opmerkingen van bewoners en ondernemers uit het ZeeheldenKwartier**

#	Samenvatting van idee/vraag/wens/zorg	Reactie
6	Zeeheldengarage ook sociale autohuur en op het dak: tuin met koffietentje	De exacte invulling van de parkeergarage 'De Zeeheld' valt buiten de opdracht van de Denktank, die alleen gaat over de inrichting van de Zoutmanstraat. De precieze invulling hiervan dient in een later stadium nader gedetailleerd te worden. De suggestie wordt doorgegeven aan de dienst parkeren van de gemeente. In ieder geval zijn er voldoende parkeerplaatsen om de vervallen parkeerplaatsen in de Zoutmanstraat te kunnen compenseren.
7	Auto te gast-zone	Dit is in principe een mogelijkheid. Het betreft echter een nadere uitwerking van de gekozen basisvariant.
8	Zorgen over zwaardere trams: trillingen van zware trams (zie ook ervaringen elders in de stad). Angst voor zwaardere trams: trillingen, geluid, scheuren	Zwaardere trams kunnen zorgen voor overlast vanwege de trillingen die de zware tram veroorzaakt op de omliggende woningen. Het gewicht van de tram is niet zozeer van belang, als wel de aslast van de tram. Aslast wordt mede bepaald door het aantal assen van de tram. Daarnaast spelen fundering van de trambaan, ondergrond, contact wiel/rail, onderhoud spoor, constructie gebouwen etc. een rol bij het eventueel optreden van trillingen. Trilling-onderzoek is een onderdeel van het uiteindelijk ontwerpproces. Indien blijkt dat er maatregelen noodzakelijk zijn die deze trillingen opvangen, zullen deze maatregelen in de uitwerking van het ontwerp worden opgenomen. Het uitgangspunt is dat trillingen en geluid binnen de hiervoor geldende normen blijven.
9	Auto's halen stilstaande tram links in	Dit kan alleen voorkomen worden door de tram een aparte vrije baan te geven zoals in de Vondelstraat; hiervoor ontbreekt echter de ruimte in het smalle profiel van de Zoutmanstraat. in principe hoeft de tram ook niet stil te staan, tenzij bij een halte.
10	Parkeerdruk is al groot	Parkeerplaatsen (circa 60) die verdwijnen uit de Zoutmanstraat worden gecompenseerd in de parkeergarage 'De Zeeheld' die door de gemeente is aangekocht. De parkeergarage heeft een capaciteit van 135 plaatsen die beschikbaar komen voor bewoners en bezoekers in de buurt. Het college neemt geen maatregelen om de parkeerdruk in de buurt verder te verkleinen.
11	Wat zijn de wensen van de wijk: 's morgens laden en lossen, rest van de dag	Dit is in principe een mogelijkheid. De bewoners en ondernemers kunnen hiervoor een gezamenlijk voorstel doen aan de gemeente die dit met de wegbeheerder en de politie bespreekbaar maakt.

**Bewonersavond d.d. 25 september 2019: overige vragen en opmerkingen van bewoners en ondernemers uit het ZeeheldenKwartier**

	voetgangersgebied Wens: tijdgebonden laad- en loszone	
12	Niet rechtdoor over het plein! Dwars over het plein is belachelijk	Dit standpunt zal door De Groene Eland en de BIZ ingebracht worden in de discussie binnen de Denktank.
13	Principiële vragen over de behoefte van de wijk	Hier is juist de Denktank voor in het leven geroepen. Wensen kunnen bij De Groene Eland en de BIZ ingediend worden die ze in Denktank bespreekbaar maakt en indien hierover overeenstemming is voorlegt aan het college die hier een besluit over zal nemen.
14	Wil graag meedenken over de groepsdynamica van deze en volgende avonden.	Wat leuk dat je mee wilt denken en helpen, Je wordt hiertoe uitgenodigd om dit kenbaar te maken bij De Groene Eland en de BIZ en op bijeenkomsten die hiervoor door De Groene Eland en de BIZ worden georganiseerd. Aanmelden kan via Trudy: secretariaat @groene-eland. nl
15	Tram ondergronds, station onder PH-plein	Dit is zo kostbaar om aan te leggen dat het financieel onhaalbaar is en ook niet nodig naar onze mening, omdat er goede alternatieven zijn. Inpassing van een tunnel vraag bovendien aanpassing van het plein en de straat op een veel grotere schaal met langdurig overlast en veel risico's voor schade aan panden tijdens de bouw. Deze mogelijkheid wordt daarom niet verder uitgewerkt.
16	Waarom geen halte van Speijkstraat?	De algemene regelgeving stelt dat de haltes rolstoeltoegankelijk moeten worden gemaakt. Dit vergt dan ook bredere perrons dan de huidige haltes hebben. Hier is simpelweg geen ruimte voor in de Zoutmanstraat.
17	Sowieso 30 km zone	Dit is in principe een mogelijkheid die bij alle varianten kan worden onderzocht als de Denktank dit een optie vindt. De vraag is wel of dit haalbaar is omdat met twee richtingen trams door de Zoutmanstraat er geen verkeerdrempels kunnen worden aangebracht waardoor het lastig is 30 km/ uur af te dwingen kan worden onderzocht bij de nadere uitwerking van de gekozen inrichtingsvariant.

**Bewonersavond d.d. 25 september 2019: overige vragen en opmerkingen van bewoners en ondernemers uit het ZeeheldenKwartier**

18	Impact basisvariant 3 op halte Elandstraat?	Bij basisvariant 3 zal de locatie van de halte Elandstraat in de Vondelstraat verplaatst worden richting het centrum of mogelijk vervallen omdat de haltes anders te dicht op elkaar komen te staan.
19	Tram moet door de Zoutmanstraat blijven rijden	Dit standpunt zal door De Groene Eland en de BIZ ingebracht worden in de discussie binnen de Denktank.
20	Hef de parkeerplaatsen op	Voor de inpassing van de lagevloertram en het verbeteren van de fietsveiligheid zullen de parkeerplaatsen in de Zoutmanstraat moeten verdwijnen; parkeermogelijkheid op het Prins Hendrikplein blijft bestaan
21	Kort parkeren noodzakelijk ivm winkelbezoek	Dit kan op het Prins Hendrikplein en in de zijstraten van de Zoutmanstraat en in de parkeergarage 'De Zeeheld' in de Prins Hendrikstraat
22	Halte op LvM, niet op het plein	Dit standpunt zal door De Groene Eland en de BIZ ingebracht worden in de discussie binnen de Denktank .
23	Geen voetgangersgebied	Dit standpunt zal door De Groene Eland en de BIZ ingebracht worden in de discussie binnen de Denktank
24	Los fietsparkeren op	De opdracht van de wethouder aan de Denktank is om de voorzieningen voor fietsparkeren te verbeteren en mee te nemen in de voorkeursvariant; er komen dus meer en betere voorzieningen voor fietsparkeren in de Zoutmanstraat en het Prins Hendrikplein na de herinrichting.
25	Lage max. Snelheid. 15 km/h?	Is zonder voetgangersgebied (auto eruit) moeilijk af te dwingen met fysieke maatregelen in de Zoutmanstraat en niet handhaafbaar.
26	Stem stoplicht op LvM-rechtsaf af op de tram	Hier zal naar gekeken worden na de keuze voor de variant voor de herinrichting. De verkeersregelinstallaties zullen hierop worden afgestemd en geoptimaliseerd om een goede veilige doorstroming voor alle verkeersdeelnemers te garanderen.
27	Autoluwe zone is een superidee	Dit is in principe een mogelijkheid. Het betreft echter een nadere uitwerking van de gekozen basisvariant. Uit onderzoek is wel gebleken dat het instellen dit beperkt moet worden tot een voetgangersgebied in de Zoutmanstraat vanaf de Piet Heinstraat tot aan het Prins Hendrikplein. Een groter

**Bewonersavond d.d. 25 september 2019: overige vragen en opmerkingen van bewoners en ondernemers uit het ZeeheldenKwartier**

		voetgangersgebied leidt tot ongewenste problemen met bereikbaarheid en verkeercirculatie in het ZeeheldenKwartier en daarbuiten.
28	Verlies parkeerplaatsen is vooral in het begin lastig. Druk op rest van de wijk wordt vergroot	Met de aankoop van parkeergarage 'De Zeeheld' kunnen parkeerplaatsen die in de Zoutmanstraat verdwijnen worden gecompenseerd. Deze herinrichting leidt dus niet tot verlies aan parkeerplaatsen in de buurt.
29	Wens: weinig auto's in de straat	Dit standpunt zal door De Groene Eland en de BIZ ingebracht worden in de discussie binnen de Denktank
30	Variant 3 is optimaal	Dit standpunt wordt meegenomen door De Groene Eland en de BIZ in de Denktank.
31	Geen fietsparkeren meer in de straat, maar inpandig een Bisieklette	Dit standpunt zal door De Groene Eland en de BIZ ingebracht worden in de discussie binnen de Denktank
32	Wil op de hoogte gehouden worden	De Groene Eland zal in deze verkenningsfase de bewoners op de hoogte houden via de website en het zeeheldennieuws; de bewoners kunnen ook kennis nemen van de actuele informatie van de gemeentelijke website.
33	Voetgangersgebied! Voetgangersgebied is goed idee	Dit standpunt zal door De Groene Eland en de BIZ ingebracht worden in de discussie binnen de Denktank
34	Niet rechtover het plein, maar dubbelspoor aan één zijde	Voor dubbelspoor aan een zijde van het plein zijn de bogen naar de Zoutmanstraat toe te krap.
35	Verhoog de trambaan: veiliger voor fietsers	Een verhoogd spoor is dan alleen beschikbaar voor de tram. De benodigde breedte voor een dergelijke oplossing is circa 7 meter. In de Zoutmanstraat blijft er dan geen ruimte meer over voor de overige verkeersstromen (auto, fiets en voetganger). Zelfs als autoverkeer wordt geweerd uit de Zoutmanstraat, is de overblijvende ruimte te beperkt.

**Bewonersavond d.d. 25 september 2019: overige vragen en opmerkingen van bewoners en ondernemers uit het ZeeheldenKwartier**

36	Parkeren kan niet weg uit de Zoutmanstraat: laden en lossen. Dan moet dus enkel spoor! Tegemoetkomend autoverkeer regelen met verkeerslichten.	Voor het inpassen van de lagevloertram ook in de variant met een enkel of strengelspoor in combinatie met het verbeteren van de fietsveiligheid moeten de parkeerplaatsen verdwijnen uit de Zoutmanstraat; er bestaat een mogelijkheid voor laden en lossen in de zijstraten en op het Prins Hendrikplein; een aanvullende mogelijkheid ontstaat wanneer in de Zoutmanstraat tussen de Piet Heinstraat en het Prins Hendrikplein een voetgangersgebied wordt gecreëerd ( met laden en lossen binnen venstertijden).
37	Zoutmanstraat uitvoeren zoals Jan Hendrikstraat: een grote betonplaat.	Bij de inpassing van de lagevloertram zullen zo nodig passende maatregelen genomen worden om de trillingen binnen de geldende normen te houden. De te treffen maatregelen zullen na trillingenonderzoek mbt de gekozen inrichtingvariant in de verdere uitwerking van het ontwerp bepaald worden.
38	Groenstrook en tramspoor op het plein omwisselen	Dit standpunt zal door De Groene Eland en de BIZ ingebracht worden in de discussie binnen de Denktank
39	Voorkeur: basisvariant 1	Dit standpunt zal door De Groene Eland en de BIZ ingebracht worden in de discussie binnen de Denktank
40	Op termijn geen doorgaand verkeer meer	Dit standpunt zal door De Groene Eland en de BIZ ingebracht worden in de discussie binnen de Denktank
41	Tram of tracé moet blijven	Dit is het uitgangspunt van de gemeente.
42	Waarom is Zoutmanstraat (PH-plein - LvM) geen winkelgebied?	Dit deel van de Zoutmanstraat is wel een winkelgebied, maar de gemeente heeft er in de detailhandelsnota voor gekozen om alleen de aaneengesloten winkelstraten Piet Heinstraat – Zoutmanstraat – Prins Hendrikstraat (de zogenaamde Z) op te nemen in de hoofdwinkelstructuur.
43	Bereikbaarheid garages Zout-manstraat 19-21 handhaven	Aandachtspunt. Is bekend bij het ontwerpteam.
44	Waarborg laden lossen	Er blijven laad- en losplaatsen beschikbaar op het Prins Hendrikplein.

**Bewonersavond d.d. 25 september 2019: overige vragen en opmerkingen van bewoners en ondernemers uit het ZeeheldenKwartier**

45	Kort parkeren aan één kant van de straat moet kunnen; aan een zijde parkeren houden	Enkel spoor is niet mogelijk, zie antwoord op vraag 4. Bij een dubbel tramspoor is er geen ruimte voor parkeren.
46	Plannen mogen niet ten koste gaan van bewoners-parkeer-plaatsen. De Zeeheld is maar een gedeeltelijke compensatie.	Alle plaatsen voor bewoners die verdwijnen uit de Zoutmanstraat (ca 60) worden gecompenseerd in de parkeergarage 'De Zeeheld'. Daarbij kan men parkeren op het Prins Hendrikplein.
47	Voorkeuren: variant 3 of basisvariant 5 of Eenrichtingsverkeer	Dit standpunt zal door De Groene Eland en de BIZ ingebracht worden in de discussie binnen de Denktank.
48	hoeveel parkeerplaatsen verdwijnen er in de LvM?	In het huidige ontwerp wordt voorlopig uitgegaan van 13 stuks.
49	Autoarme of autovrije Zoutmanstraat	Dit standpunt zal door De Groene Eland en de BIZ ingebracht worden in de discussie binnen de Denktank
50	Breed fietspad minder belangrijk dan breed trottoir	Het verhogen van de fietsveiligheid is één van de uitgangspunten van dit project.
51	Tramhaltes niet verplaatsen	Een rolstoeltoegankelijke halte voor de lagevloertram op de huidige locaties in de Zoutmanstraat kunnen niet worden gerealiseerd omdat er niet voldoende ruimte is in de straat. Een tramhalte in de Zoutmanstraat is alleen mogelijk in combinatie met een voetgangersgebied (Basisvariant 3) aan de centrumzijde.
52	Het dubbele zebrapad bij de Piet Heinstraat is verwarrend	Is aandachtspunt bij de verdere uitwerking van het ontwerp
53	Denktank moet ook met bewoners Zoutmanstraat spreken	Daar is deze bewonersavond voor georganiseerd.

**Bewonersavond d.d. 25 september 2019: overige vragen en opmerkingen van bewoners en ondernemers uit het ZeeheldenKwartier**

54	Is de tram niet te zwaar voor de ondergrond?	Er wordt een stevig fundament voor de tram aangelegd. Gewicht van de tram is overigens niet als enige bepalend, maar o.a. de aslast, die afhankelijk is van het aantal assen van de tram. Daarnaast spelen ook ondergrond, trambaanfundering, relatie wiel/rail, onderhoud spoor, constructie gebouwen etc. een rol in de mate van het waarin eventueel trillingen kunnen optreden. Trilling-onderzoek is een onderdeel van het uiteindelijk ontwerpproces. Indien blijkt dat er maatregelen noodzakelijk zijn, zullen deze in het ontwerp worden opgenomen. Het uitgangspunt is dat trillingen en geluid binnen de hiervoor geldende normen blijven.
55	Voorkeur: strengelspoor met wandelgebied, kortparkeren	Dit standpunt zal door De Groene Eland en de BIZ ingebracht worden in de discussie binnen de Denktank
56	Voetgangersgebied met fietspaden	Dit standpunt zal door De Groene Eland en de BIZ ingebracht worden in de discussie binnen de Denktank
57	Als niet autovrij kan, dan 30 km/h zone	Dit is in principe een mogelijkheid. Het betreft echter een nadere uitwerking van de gekozen basisvariant. Dit standpunt zal door De Groene Eland en de BIZ ingebracht worden in de discussie binnen de Denktank
58	Meting trillingen voor en na en als toch meer: bij schade: vergoeding	Trilling-onderzoek is een onderdeel van het uiteindelijk ontwerpproces. Indien blijkt dat er maatregelen noodzakelijk zijn, zullen deze in het ontwerp worden opgenomen. Het uitgangspunt is dat trillingen en geluid binnen de hiervoor geldende normen blijven.
59	Parkeerdruk in de gaten blijven houden ; Grote zorgen om reductie parkeerplaatsen	Met de aankoop van parkeergarage 'De Zeeheld' kunnen de parkeerplaatsen die door de herinrichting verdwijnen uit de Zoutmanstraat gecompenseerd worden.
60	Tramhaltes op het plein creëren	Dit standpunt zal door De Groene Eland en de BIZ ingebracht worden in de discussie binnen de Denktank
61	kies een variant waar zoveel mogelijk bewoners en ondernemers blij van worden	Hier is juist de Denktank voor in het leven geroepen

**Bewonersavond d.d. 25 september 2019: overige vragen en opmerkingen van bewoners en ondernemers uit het ZeeheldenKwartier**

62	voeg duurzaamheid toe aan PvE: hemelwater/groen	Dit standpunt zal door De Groene Eland en de BIZ ingebracht worden in de discussie binnen de Denktank
63	voetgangersgebied met ruimte voor fietsers	Dit standpunt zal door De Groene Eland en de BIZ ingebracht worden in de discussie binnen de Denktank
64	Fietsstrook 1,50 ipv 1,75; parkeervakken opheffen	Dit betreft basivariant 1; Dit standpunt zal door De Groene Eland en de BIZ ingebracht worden in de discussie binnen de Denktank
65	brede stoepen 4 m met parkeerinhammen, aparte fietspaden 1,75	De ruimte hiervoor is niet aanwezig
66	tramhalte op PH-plein; rijbaan 4 m breed: tram+auto	Dit standpunt zal door De Groene Eland en de BIZ ingebracht worden in de discussie binnen de Denktank