

Advies Denktank

Inpassing lagevloertram lijn 16 Zoutmanstraat



Projectnummer

1747

Datum

13 januari 2020

Status

definitief

Opdrachtgever

Gemeente Den Haag

Inhoudsopgave

1	Advies van de “Denktank inpassing lagevloertram Zoutmanstraat”	3
1.1	Advies	3
1.2	Nadere toelichting op de posities van de Denktankleden	4
1.3	Overige aanbevelingen en wensen Denktankleden i.r.t. de lagevloertram door de Zoutmanstraat	12
2	Procesbeschrijving participatieproces	14
2.1	Opdracht	14
2.2	Denktank-samenstelling en aanwezigheid	15
2.3	Procesbeschrijving	16
2.4	Ontwikkeling en selectie van basisvarianten	17
3	Hoofdpijnen van de besprekingen in de Denktanksessies	30
4	Vervolgproces	44

1 Advies van de “Denktank inpassing lagevloertram Zoutmanstraat”

1.1 Advies

De Denktank is tot een verdeeld advies gekomen:

- Vijf van de zes organisaties in de Denktank (Bewonersorganisatie Zeeheldenkwartier De Groene Eland, ondernemersvereniging BIZ Zeeheldenkwartier, stichting VOORALL, Fietzersbond, reizigersorganisatie ROVER) geven de voorkeur aan **basisvariant 1**:
 - een rolstoeltoegankelijke halte op de Laan van Meerdervoort zo dicht mogelijk bij de Zoutmanstraat ter vervanging van de huidige halte ‘Van Speijkstraat’ in de Zoutmanstraat,
 - met behoud van de tramsporen aan beide zijden rond het Prins Hendrikplein en met behoud van de huidige halte Elandstraat/hoek Vondelstraat. Deze halte wordt rolstoeltoegankelijk gemaakt.
 - Door de keuze voor de (bredere) lagevloertram en de noodzaak voor het vergroten van de fietsveiligheid in de Zoutmanstraat verdwijnen de parkeerplekken in de Zoutmanstraat. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor voetgangers en een veilige en trambaanvrije fietsruimte.

Vrijwel alle partijen verbinden eisen en/of wensen aan de nadere uitwerking van deze variant. Zie daarvoor hun eigen, uitgebreide toelichting op hun voorkeur en standpunten, verderop in deze rapportage.
- van deze partijen die voorkeur geven aan basisvariant 1, zijn drie van de vijf organisaties (de BIZ Zeeheldenkwartier, VOORALL en de Fietzersbond) aanvullend voor het toevoegen van een **autovrij voetgangersgebied** in de Zoutmanstraat, tussen het Prins Hendrikplein en de Piet Heinstraat. Deze subvariant heeft verder in deze rapportage de aanduiding 1f.
 - De BIZ hecht aan het voetgangersgebied omdat het een versterking zal zijn van het winkelgebied. Doordat er geen geparkeerde auto's meer staan kunnen OV-reizigers de mooie bedrijven en gevels vanuit de tram bewonderen en kunnen voetgangers zich van gevel tot gevel begeven. Een voetgangersgebied biedt mogelijkheid tot laden en lossen in nader te bepalen venstertijden, zowel voor de ondernemers als de bewoners die op dat stuk wonen. Laden en lossen is voor ondernemers van eminent levensbelang. De meerderheid van de eigenaars/ondernemers van de panden in het desbetreffende deel van de Zoutmanstraat heeft zich uitgesproken voor het voetgangersgebied.
- De Groene Eland is tegen het voetgangersgebied. De Groene Eland vindt het voorstel voor een autovrij deel in de Zoutmanstraat onvoldoende onderbouwd. De rijrichtingen in de woonstraten rondom de Zoutmanstraat leiden tot langere rijbewegingen op zoek naar een parkeerplek. Het autovrij maken van dit stuk van de Zoutmanstraat heeft volgens De Groene Eland voor vrijwel het gehele Zeeheldenkwartier en in het bijzonder in de smalle woonstraten grote bereikbaarheids-, veiligheids-, leefbaarheids- en emissiegevolgen. De Groene Eland ziet onvoldoende draagvlak onder de bewoners voor dit volgens hen overbodige onderdeel van het plan, dat geen oplossing voor een probleem is en juist een probleem creëert en steunt het derhalve niet.

- De belangenbehartiger voor reizigers openbaar vervoer OVHA (Beter openbaar vervoer Haaglanden) heeft als voorkeur **basisvariant 3**, dat wil zeggen de halte met verdiepte ligging van de tramsporen in het voetgangersgebied tussen Prins Hendrikplein en Piet Heinstraat. De tweede keus of terugvaloptie van OVHA is handhaving van de bestaande halte Van Speijkstraat in de Zoutmanstraat, mits de stoeprand enigszins wordt teruggedraaid ter hoogte van de halte ten behoeve van de fietsers. Daarmee wil OVHA bereiken dat de fietser ter hoogte van de halte de tramrails niet hoeft te kruisen. Zo houdt de Zoutmanstraat toch de halte met een centraler bereik van de wijk en geen oversteekbewegingen op de Laan van Meerdervoort naar de halte van basisvariant 1.

1.2 Nadere toelichting op de posities van de Denktankleden

In onderstaande toelichting wordt de argumentatie en mening weergegeven van de genoemde organisatie.

1) De Groene Eland

Bewonersorganisatie Zeeheldenkwartier De Groene Eland is voor basisvariant 1 en is tegen een autovrije Zoutmanstraat tussen de Piet Heinstraat en het Prins Hendrikplein. Het niet volledig weren van auto's (immers: de parkeergarage blijft bereikbaar en er komen venstertijden voor laden/lossen) maakt de Zoutmanstraat volgens De Groene Eland mogelijk onveiliger voor fietsers en voetgangers ten opzichte van een volledig vrij fietspad en trottoir. Bovendien verwacht De Groene Eland door afwenteling van het autoverkeer ongewenste effecten in de woonstraten en de doorgaande wegen in en rond het Zeeheldenkwartier. Het sluipverkeer in de woonstraten rondom de Zoutmanstraat zal volgens De groene Eland leiden tot extra verkeersonveiligheid, met 30-70 extra auto's die in de spits¹, wanneer ook kinderen naar school fietsen, door de woonstraten hun weg vinden. Ook zijn er in deze situatie langere rijbewegingen op zoek naar een parkeerplek, aangezien er niet via de Zoutmanstraat terug de wijk in gereden kan worden en er over de Waldeck Pyrmontkade het rondje gemaakt zal worden. De Van Kinsbergenstraat is immers zo smal dat deze niet voor de hand ligt en mensen van de andere kant van de Zoutmanstraat daar ook niet hun auto zullen parkeren. Dit zijn dus loze zoekbewegingen. Meer autoverkeer in de smalle woonstraten hindert het fietsverkeer aldaar, terwijl fietsen juist een prioriteit is.

De verkeerssituatie op de Waldeck Pyrmontkade achten de bewonersorganisatie Zeeheldenkwartier én het bewonersoverleg Duinoord nu al ontoelaatbaar slecht. Het autovrij maken van een deel van de Zoutmanstraat leidt tot negatieve effecten op het drukke verkeer van en naar de Albert Heijnvestiging aan de Elandstraat.

De keuze van De Groene Eland voor basisvariant 1 is in de **eerste plaats** gebaseerd op het standpunt dat doorsnijding van het Prins Hendrikplein (basisvariant 2) ontoelaatbare

¹ Zie presentatie van de gemeente gegeven op de buurtbijeenkomst van 12 december (bijlagenboek)

gevolgen heeft op meerdere vlakken: historisch ontwerp, welstand, symmetrie, veiligheid, gebruiksfunctie etc.

Deze basisvariant 2 is van meet af aan voor De Groene Eland ondenkbaar gebleken: het Prins Hendrikplein is de enige centrale ontmoetingsruimte voor de wijk en de enige plek met groen. Deze variant 2 zou de functionele gebruiksmogelijkheden als ontmoetingsplaats en als locatie voor buurt evenementen in de ogen van De Groene Eland onmogelijk maken of tenminste zeer beperken. De Groene Eland heeft vele reacties ontvangen uit de buurt tegen mogelijke aantasting van het plein. De sporen moeten dus rond het plein blijven lopen om recht te doen aan de waarde van de leefbaarheidsfunctie en de historische en stedenbouwkundige waarden en de symmetrie van het plein. Daarbij zijn er grote zorgen over de barrièrewerking van spoor en halte op het plein – in feite een tweedeling - naast zorgen over onveiligheid voor voetgangers, in het bijzonder voor spelende kinderen. Kortom, variant 2 tast volgens De Groene Eland de identiteit van het karakteristieke plein onherstelbaar aan: “ons plein wordt verminkt”.

In de **tweede plaats** is een rolstoeltoegankelijke halte in de Zoutmanstraat niet in te passen (noch in de rechte delen, noch aan de bogen rond het Prins Hendrikplein). Bovendien voldoet basisvariant 1 aan alle gestelde eisen.

In de **derde plaats** hebben onderzochte alternatieven zoals een halte in het voetgangersgebied (basisvariant 3 - in de Zoutmanstraat centrumzijde) te veel nadelen in de ogen van De Groene Eland.

De te handhaven halte Elandstraat in de Vondelstraat ligt centraal in het Zeeheldenkwartier en is volgens Bewonersorganisatie Zeeheldenkwartier De Groene Eland de meest gebruikte halte in de wijk.

Juist omdat basisvariant 1 aan alle gestelde eisen voldoet en brede steun geniet in de Denktank, heeft De Groene Eland geen behoefte aan onderzoek van nieuwe varianten.

2) BIZ Zeeheldenkwartier

Ondernemersvereniging BIZ Zeeheldenkwartier heeft vanuit de opdracht en vanuit de eigen visie op het Zeeheldenkwartier een voorkeur voor **Basisvariant 1 met voetgangersgebied (subvariant 1f)**.

Vanuit de visie vraagt de BIZ de gemeente met klem om de noodzakelijke herinrichting van de Zoutmanstraat voor inpassing van de lagevloertram, meteen aan te grijpen voor een grote kwaliteitsimpuls op het Prins Hendrikplein. Waarbij de kwaliteit van de openbare ruimte en de leefbaarheid worden vergroot en het plein veiliger wordt en vergroent.

Visie op Zeeheldenkwartier

De visie van de BIZ Zeeheldenkwartier is om het meest duurzame en aantrekkelijk winkelgebied van Den Haag te worden naast de binnenstad en de Fred. De missie is om de 3 ondernemersstraten verder te versterken met een mix van bijzonder aanbod van food, vintage, designwinkels en (re)creatieve bedrijven, huisartsen, apothekers, makelaars, naast elkaar in het hart van de wijk. En het Zeeheldenkwartier aantrekkelijk, groen, autoluw, veilig en goed verlicht te maken door gezamenlijke investering van alle ondernemers en de gemeente in de verbetering van de fysieke kwaliteit van de openbare ruimte en het

leefklimaat. Wij nemen ook deel aan het Project Kwaliteitsverbetering Centrum Noord. De gekozen variant moet derhalve ook passen in de wens om doorgaand verkeer in de woonwijken te verminderen en deze via de rondwegen te leiden voor een verbetering van de luchtkwaliteit.

In de afgelopen 20 jaar heeft het Zeeheldenkwartier een geheel eigen identiteit opgebouwd. Bijzonder en kwalitatief aanbod van ondernemingen zijn zich komen vestigen. Met bottom-up initiatieven is de wijk verduurzaamd: een duurzame weekmarkt, eigen Zeeheldentuin, straat waar de bewoners een woningcorporatie hebben gevormd, biologische moestuin Het Welpje, vers-markt Lekker Nassuh, het eerste eco-hotel en eerste kledingbibliotheek van Den Haag, duurzame designwinkels, het anti-rommelwapen etc. De wijk waar de ondernemers ook zelf in de wijk wonen en actief zijn, zeehelden en piraten. De visie uit 2004 van de BIZ Zeeheldenkwartier is in de afgelopen 15 jaar gerealiseerd. Van een wijk waar de verpaupering, graffiti, hondenpoep, leegstand, 25 coffeeshops hoogtij vierden, hebben wij het Zeeheldenkwartier op de kaart gezet als een geliefd winkelgebied met een veilige winkelomgeving.

Maar onze stip op de horizon is nog niet bereikt! De Zoutmanstraat en de Piet Heinstraat zijn volgens de huidige norm lelijke, onaantrekkelijke straten, waar winkelend publiek niet enthousiast van wordt. Wil de wijk en winkelgebied aantrekkingskracht krijgen op bezoekers uit binnen- en buitenland en uit de stad, dan zal de huidige situatie ernstig aangepast moeten worden. Overal in Europa worden winkelgebieden aantrekkelijk, groen en autoluw gemaakt. Pleinen hebben grote aantrekkingskracht en zeker zo'n mooi plein als het Prins Hendrikplein verdient een andere benadering te krijgen dan die van een drukke onveilige verkeersrotonde. Hoe mooi, aantrekkelijk en ruim kan het plein niet worden wanneer het grotendeels autoluw gemaakt wordt in aansluiting op het voetgangersgebied in de Zoutmanstraat. Met veel meer plek voor ontspanning en vergroening. Wanneer deze sfeer verder doorgetrokken wordt naar de aangrenzende winkelstraten dan kan het Zeeheldenkwartier zich gaan meten met andere aantrekkelijke winkelgebieden. Wat past naadloos in onze visie? Mooie entree met de ontkluizing van het Piet Heinplein. Mooi vervolg met een heringerichte Piet Heinstraat. Koppeling creëren middels bajonetstructuur in de Zoutmanstraat door een wandelgebied met tram van de beide ondernemersstraten naar het Prins Hendrikplein en Prins Hendrikstraat. Hiermee wordt de samenhang van de straten versterkt en kunnen onze speerpunten worden verwezenlijkt.

'Droomvariant' van de BIZ Zeeheldenkwartier

De kwaliteitsimpuls op het Prins Hendrikplein is ook de grote gedachte achter het voorstel van de BIZ in hun 'Droomvariant', om te komen tot het 'Prins Hendrikpark'. Waarbij het plein wordt vergroot en vergroend, en de tram in twee richtingen aan één zijde van het plein zal rijden.

Een stadspark vol (gratis) recreatie en groen tussen winkel- en woonerven. Kleine terrassen op het Prins Hendrikplein die voortaan meer vanuit de gevel gaan opereren. Meer gratis zon. Meer ruimte voor gratis recreatie. Een groene ader door het Zeeheldenkwartier. Voor onze kinderen, duurzame wijk en de duurzame toekomstbestendige stad.



Droomvariant (v2) - gezien richting Elandstraat - BIZ

Voetgangersgebied

Bij de voorkeursvariant (basisvariant 1 met halte op de Laan van Meerdervoort, sporen aan twee zijden rondom het plein zoals nu) hoort wat de BIZ betreft ook het voetgangersgebied tussen Prins Hendrikplein en Piet Heinstraat. Het instellen van dit voetgangersgebied - zoals bijvoorbeeld ook is te vinden in de Leidsestraat in Amsterdam - zou een versterking zijn van het winkelgebied. De Leidsestraat is een heel drukke winkelstraat waar zelfs drie tramlijnen doorheen rijden, gemoedelijk met de voetgangers en de fietsers.

De kenmerken van dit beoogde voetgangersgebied in de Zoutmanstraat zijn:

- Geen autoverkeer toegestaan
- Geen verdeling rijbaan-stoep
- Vrije ruimte tram wel aangegeven
- Fietsen toegestaan
- Laad- en losvoorzieningen (venstertijden)
- Klinkerbestrating van gevel tot gevel
- Bewonersgarage blijft bereikbaar

In de beeldvorming over het beoogde voetgangersgebied speelt een belangrijke rol welke verkeerseffecten het voetgangersgebied zou hebben in de nabije en ruimere omgeving. Daarvoor verwijst de BIZ naar de presentatie van de gemeente, gegeven op de buurtbijeenkomst van 12 december (zie bijlagenboek)

De belangrijkste punten zijn daaruit:

- Meer ruimte voor voetgangers
- Eenvoudiger oversteken voor voetgangers,
- Looproute Piet Heinstraat-Zoutmanstraat- Prins Hendrikstraat wordt versterkt
- Eenrichtingverkeer in deel Zoutmanstraat tussen Piet Heinstraat en Elandstraat in de richting van de Elandstraat
- Kruising Elandstraat-Vondelstraat kan daardoor eenvoudiger (minder afslagen en daarmee veiliger voor fiets en voetganger)
- Comfortabeler en veiliger fietsen door afwezigheid autoverkeer in voetgangersgebied en meer ruimte naast de tram
- In Zoutmanstraat zeezijde ook verbetering positie fietser door afname autoverkeer met 30%
- Alleen autoverkeer met bestemming/herkomst omgeving Zoutmanstraat blijft op het deel van de Zoutmanstraat aan de zeezijde
- Dankzij voetgangersgebied rijdt er minder doorgaand autoverkeer door de wijk als geheel
- Doorgaand verkeer Zoutmanstraat verplaatst zich naar de hoofdroutes (Waldeck Pyrmontkade en Elandstraat)
- Afname van 30% autoverkeer Zoutmanstraat zeezijde
- Herkomst- en bestemmingsverkeer bewoners/winkels in gebied rondom Zoutmanstraat neemt niet toe, maar kiest voor een deel andere routes.
- Toename autoverkeer op de Elandstraat en Waldeck Pyrmontkade verwachting is in drukste avondspitsuur 2,5 auto's per min extra (nu 18,5 per minuut)
- Toename in parallelle straten als van Galenstraat en van Brakelstraat in drukste avondspitsuur met bestemming Prins Hendrikplein 0,25 auto extra per minuut (is nu 0,75 auto's per minuut)
- Toename in straten als Prins Hendrikstraat in drukste avondspitsuur is 0,75 auto extra per minuut (nu 3,25 auto per 4 minuut)
- Toename in van Diemenstraat in drukste avondspitsuur 0,5 auto extra per minuut (nu rijdt er 1 auto per minuut).
- Korte autoritten naar bijv. de AH duren iets langer.

Volgens de BIZ zullen de verkeerseffecten voor de Piet Heinstraat minimaal zijn als de rijrichting van de Witte de Withstraat wordt omgekeerd als flankerende maatregel. De gemeente heeft eerder aangegeven dat in de nadere uitwerking van de plannen de verkeerscirculatie kan worden bekeken om verkeers-effecten van het voetgangersgebied in de wijk te optimaliseren.

Halte Van Speijkstraat

Vanuit de opdracht aan de Denktank kan de BIZ de halte op de Laan van Meerdervoort steunen (basisvariant 1).

Maar liever had de BIZ de halte Van Speijkstraat willen behouden, vanwege de centrale ligging in het winkelgebied en de stimulerende werking daarvan op de wijk economie. Om deze redenen zou de BIZ dan kiezen voor één niet-rolstoeltoegankelijke halte tussen twee rolstoeltoegankelijke haltes in (de Elandstraat-halte in de Vondelstraat, en de eerstvolgende halte op de Laan van Meerdervoort).

Naar de mening van de BIZ is de voorgestelde halte op de Laan van Meerdervoort in basisvariant 1 onhandig voor de doorstroming van het doorgaand verkeer op de Laan van Meerdervoort als rondweg. De overstekende OV-passagier zal volgens de BIZ door de stroom van doorgaande fietsers op de Laan van Meerdervoort worden gehinderd, waardoor het onveiliger wordt voor zowel de fietsers als de voetgangers. Bovendien worden nog eens 13 extra parkeerplaatsen op de Laan van Meerdervoort opgeofferd om ruimte te maken voor de halte. Ook zullen voor het hotel opstoppen te verwachten zijn met in- en uitstappende gasten uit taxi's en laden en lossen van bevoorrading alsook voor de eraanstaande gelegen meubelwinkels (nu is het nog 2-baans).

3) VOORALL

VOORALL heeft als belangenbehartiger van mensen met een fysieke beperking een voorkeur voor basisvariant 1, en kan leven met een voetgangersgebied in de Zoutmanstraat tussen het Prins Hendrikplein en de Piet Heinstraat (variant 1f). VOORALL vraagt daarbij wel aandacht voor handhavingsproblemen die het juist voor mensen met een beperking daar gevaarlijk zouden kunnen maken.

VOORALL is tegen een halte in het voetgangersgebied (basisvariant 3) omdat daardoor de ruimte voor voetgangers en fietsers in het dwarsprofiel wordt verkleind, zodat gemakkelijk in het resterende voetgangersdomein gevaarlijke conflictsituaties kunnen ontstaan tussen voetgangers en doorgaande fietsers en bromfietsers.

VOORALL ondersteunt de noodzaak van het intact houden van het Prins Hendrikplein als rustpunt en ontmoetingsplek voor de wijk.

4) Fietzersbond

De Fietzersbond kiest voor basisvariant 1 met voetgangersgebied (subvariant 1f), mede omdat deze variant de voorkeur heeft van de bewoners en omdat deze variant sowieso beter is voor de fietsveiligheid dan de huidige situatie. De Fietzersbond gaat ervan uit dat ook wat betreft de verkeerscirculatie voor de fietsers geen verandering (laat staan verslechtering) zal optreden bij een keuze voor variant 1, de halte op de Laan van Meerdervoort.

5) ROVER

Op basis van de opdracht van de wethouder Mobiliteit en de eisen van de gemeente met betrekking tot de uitkomsten van de denktank, heeft ROVER aanvankelijk de voorkeur uitgesproken voor basisvariant 2: sporen rechtdoor over het plein met een halte op het Prins Hendrikplein. De criteria die ROVER daarbij hanteerde waren de volgende:

- Halten moeten worden gesitueerd IN het Zeeheldenkwartier d.w.z. de Zoutmanstraat
- Loopafstand naar een halte in het Zeeheldenkwartier mag niet meer dan 400 meter bedragen
- Halten moeten gunstig komen te liggen ten opzichte van de looproutes in het Zeeheldenkwartier
- Inpassing op landschappelijke wijze en rekening houdend met de functies op dat Plein. Daarbij vooral out-of-the-box kijken van gevel tot gevel (bijv. de Droomvariant van de BIZ)
- Een lage snelheid en VERPLICHT STOP van de trams bij de Halte op het Plein vanwege de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers)
- Waarom deze criteria: Het gaat om de reizigers die in het Zeeheldenkwartier wonen, hotelgasten en bezoekers van de winkels.

Nadat vast kwam te staan dat de stedenbouwkundigen van de gemeente en monumentenzorg basisvariant 2 afwezen vanwege architectonische redenen en het beschermd stadsgezicht, heeft ROVER in basisvariant 3 - een verdiepte halte in het voetgangersgebied van de Zoutmanstraat (centrumkant) - een goed alternatief gevonden, namelijk:

- Basisvariant 3 voldoet aan de eerder genoemde criteria (Halte in Zeeheldenkwartier; loopafstand niet meer dan 400 meter; gunstige looproutes)
- Ligt goed centraal in de wijk en bij de winkels (Zoutmanstraat, Piet Heinstraat en Prins Hendrikstraat en -plein)
- Verdiepte halte is enigszins vergelijkbaar met tramhalte in de Gravenstraat.
- Consequentie voor de bestaande halte Elandstraat – Vondelstraat is dat deze halte op zal moeten schuiven in de Vondelstraat richting het centrum.

Dit alternatief heeft ROVER op de bewonersavond van 12 december 2019 gepresenteerd. Met dit alternatief heeft ROVER zich bereid getoond om de voorkeursvariant 2 los te laten. Naar aanleiding van de bewonersavond d.d. 12 december 2019 heeft ROVER zich nader beraden. Op basis van deze uitkomsten heeft ROVER vastgesteld dat er, ook bij bewoners, een ruime voorkeur bestaat voor basisvariant 1: een halte op de Laan van Meerdervoort en het rolstoel toegankelijk maken van de bestaande halte Elandstraat/Vondelstraat.

ROVER kijkt in denktanks altijd naar het totale netwerk en het algemeen belang en is bij voorkeur oplossingsgericht. Op basis daarvan en 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 1: een rolstoeltoegankelijke halte op de Laan van Meerdervoort bij de Zoutmanstraat. Deze instemming laat onverlet dat de basisvarianten 2 en 3 wat ROVER betreft voor de bewoners, het winkelgebied en de hotelgasten, de beste keuzen waren.

Aan de instemming met basisvariant 1 stelt ROVER wel de volgende eisen:

- de halte Laan van Meerdervoort dient zo dicht mogelijk bij de Zoutmanstraat te worden aangelegd. Verder geeft ROVER de voorkeur aan een eilandperron om de veiligheid van in- en uitstappende reizigers te optimaliseren.
- de halte Elandstraat/Vondelstraat dient op de huidige locatie rolstoeltoegankelijk te worden gemaakt
- er dient sprake te zijn van een goede doorstroming van het tramverkeer in de Zoutmanstraat, mede op grond van de uitgangspunten van de Mobiliteitstransitie (meer fiets, meer OV en minder autoverkeer in de stad) en de Schaalsprong OV.
- een voetgangersgebied in de Zoutmanstraat (centrumkant) heeft alleen zin als er een tramhalte wordt aangelegd (basisvariant 3). Met de keuze voor basisvariant 1 is dat niet nodig en wijst ROVER een voetgangersgebied in de Zoutmanstraat (centrumkant) af. Door het parkeren in deze straat op te heffen, met uitzondering van de mogelijkheid tot laden en lossen, ontstaat er voldoende ruimte voor de voetgangers en het fietsverkeer.

6) OVHA

De belangenbehartiger voor reizigers openbaar vervoer OVHA (Beter openbaar vervoer Haaglanden) heeft als voorkeur basisvariant 3, dat wil zeggen de halte met verdiepte ligging van de tramsporen in het voetgangersgebied tussen Prins Hendrikplein en Piet Heinstraat. De tweede keus of terugvaloptie van OVHA is handhaving van de bestaande halte Van Speijkstraat in de Zoutmanstraat, mits de stoeprand enigszins wordt teruggediept ter hoogte van de halte ten behoeve van de fietsers. Daarmee wil OVHA bereiken dat de fietser ter hoogte van de halte de tramrails niet hoeft te kruisen. Zo houdt de Zoutmanstraat toch de halte met een centraler bereik van de wijk en geen oversteekbewegingen op de Laan van Meerdervoort naar de halte van basisvariant 1.

Het motief is dat de huidige halte Van Speijkstraat een centraler bereik van de wijk inhoudt en derhalve een kortere loopafstand. Dat bevordert de toename van het ov-gebruik. Het bestaande gebruik van de haltes is niet bekend maar wel van belang bij de afweging van belangen. De situering van de halte op de Laan van Meerdervoort (basisvariant 1) is niet aantrekkelijk. Met name het wachten op de tram is door het autoverkeer met uitlaatgassen zoals fijnstof niet aanbevelenswaardig. Zie voorts de motivering van BIZ.

Het nadeel is dat de halte Van Speijkstraat niet rolstoeltoegankelijk kan worden gemaakt. OVHA wijst op het beleid van de gemeente en HTM terzake. Recent is nog eens bevestigd dat in zo'n geval de halte ervoor en erna wel geschikt moeten zijn. De gemeente acht de regelgeving niet zo restrictief dat deze oplossing in strijd is met de (internationale) regelgeving. OVHA verwijst naar twee opeenvolgende halten nabij de Loosduinse Hoofdstraat en de Burgemeester Hovylaan waarvan een halte wel en de ander niet geschikt wordt gemaakt voor mindervaliden (zie RIS 303408). OVHA meent dat de belangen van OV-reizigers bij handhaving van de huidige halte in de Zoutmanstraat zoals nader omschreven zwaar mogen wegen. Een rol speelt daarbij dat de halte Elandstraat nabij de toegang naar de Zoutmanstraat wel rolstoeltoegankelijk wordt gemaakt.

1.3 Overige aanbevelingen en wensen Denktankleden i.r.t. de lagevloertram door de Zoutmanstraat

De Denktankleden hebben bij hun advies over de voorkeursvarianten ook een aantal onderwerpen benoemd waarvan zij wensen dat die in de verdere uitwerking van de plannen en het ontwerp veel aandacht krijgen. Deze onderwerpen zijn:

- Groen:

- a) groene inrichting van het Prins Hendrikplein
- b) vergroenen middenberm Vondelstraat

- Geluidsoverlast en schade door trillingen

Er zijn zorgen over geluidsoverlast en schade door trillingen wanneer de nieuwe, zwaardere tram door de wijk gaat rijden. In hoeverre de komst van deze zwaardere tram tot overlast of schade gaat leiden is afhankelijk van verschillende factoren. Zo is het bodemtype waarop omliggende bebouwing gefundeerd is van invloed, waarbij in de regel bij fundering op veen een kans op schade op kan treden, en bij fundering op zand de overlast door trillingen optreedt. Ook is de kwaliteit van de aanleg van de rails, en de daarbij behorende mitigerende maatregelen tegen trillingen van invloed. In de ontwerpfase moet worden onderzocht welke risico's op trillingen er langs het tramtracé zijn, en welke mitigerende maatregelen nodig zijn om deze te beperken, zodat deze maatregelen direct bij de aanleg uitgevoerd kunnen worden. De Groene Eland vraagt hier met nadruk aandacht voor bij de gemeente, MRDH en HTM, en wil betrokken worden in het proces waarin dit uitgezocht en uitgevoerd wordt.

Ook na de aanleg is het zaak dat het slijpen van de rails goed gebeurt, zodat oneffenheden in de rails geen extra trillingen veroorzaken. De Groene Eland zal hierop blijven letten en jaarlijks een rapportage uitbrengen over geluidsoverlast en schade door trillingen op basis van meldingen van bewoners.

- Parkeren/ laden en lossen:

- c) toegesneden aantallen en bereikbare mindervalideplekken in en om de Zoutmanstraat.
- d) voor ondernemers en bewoners werkbare oplossingen voor laden en lossen in en om de Zoutmanstraat
- e) parkeerregiem in garage De Zeeheld:
 - (1) De Groene Eland wil dat de bewoners van de Zoutmanstraat en omgeving binnen de huidige bewonersparkeervergunning in De Zeeheld kunnen parkeren.
 - (2) BIZ Zeeheldenkwartier wil dat ook de ondernemers met hun ondernemersparkeervergunning gefaciliteerd worden in garage De Zeeheld
- f) De Groene Eland is benieuwd naar de toegezegde voorstellen van de gemeente voor fietsparkeerplekken in de Zoutmanstraat.

■ Verkeerscirculatie

De Groene Eland geeft aan dat men grote zorgen heeft over de toename van het verkeer via de Waldeck Pyrmontkade bij het autovrij maken van een deel van de Zoutmanstraat tussen de Piet Heinstraat en het Prins Hendrikplein. Volgens verkeersonderzoek van de gemeente zou het om een toename van 5 tot 10% gaan. Het ontwerp van de Waldeck Pyrmontkade nodigt volgens De Groene Eland uit om harder te rijden dan toegestaan, vooral buiten de spits. Gemeente wordt dringend gevraagd naar het ontwerp van de Waldeck Pyrmontkade te kijken, ook al ligt dit buiten de scope van de opdracht aan de Denktank.

2 Procesbeschrijving participatieproces

2.1 Opdracht

Wethouder Robert van Asten heeft een ‘Denktank inpassing lagevloertram lijn 16 Zoutmanstraat’ in het leven geroepen. De aanleiding is het besluit van de gemeenteraad tot aanschaf van nieuwe lagevloertrams ter vervanging van de oude hoge vloertrams (beige/rode). Eind 2023 dienen alle tramtracés geschikt te zijn voor lagevloertrams, zodat voldaan wordt aan de wet gelijke behandeling: het openbaar vervoer moet toegankelijk zijn voor personen met een fysieke beperking. Hiervoor zijn aanpassingen aan tramtracés (sporen en perrons) nodig. Deze zijn op een groot aantal plaatsen in Den Haag al doorgevoerd. De Zoutmanstraat is van gevel tot gevel echter zo smal, dat bijzondere ingrepen nodig zijn om lijn 16 een rolstoeltoegankelijke halte te geven in het gebied van het Zeeheldenkwartier. Het denkproces over de inpassing biedt meteen een kans om iets te doen aan de gevaarlijke situatie voor fietsers in de Zoutmanstraat.

De opdracht aan de Denktank is:

Formuleer een advies aan het college van B&W over een voorkeursvariant voor de noodzakelijke herinrichting van de Zoutmanstraat, die voldoet aan de noodzakelijke inpassing van de nieuwe lagevloertram, met rolstoeltoegankelijke perrons, veilige fietsvoorzieningen, en die een bijdrage levert aan een duurzame toekomstbestendige stad. De wethouder hoopt op een zo veel mogelijk door belanghebbenden gedragen voorkeursvariant.

De eisen die vanuit de gemeente gelden voor de uitkomst van het Denktankproces zijn:

- Het tracé is geschikt voor het lagevloer-trammaterieel
- de bestaande lijnvoering van lijn 16 (via de Zoutmanstraat) blijft gehandhaafd
- tot 2024 moet ook het huidige materieel (rood/beige) kunnen blijven rijden
- winkelstraten blijven bereikbaar en bevoorraadbaar
- fietsveiligheid is verbeterd
- haltes zijn rolstoeltoegankelijk
- oplossing draagt bij aan een duurzame toekomstbestendige stad
- de voorkeursvariant moet technisch mogelijk en financieel haalbaar zijn.

Het studiegebied is voor de te ontwikkelen voorkeursvariant is de Zoutmanstraat en omgeving zover varianten impact hebben op de directe omgeving.



2.2 Denktank-samenstelling en aanwezigheid

Een Denktank is samengesteld uit vertegenwoordigers van de diverse belangen die gemoeid zijn met de voorgenomen herinrichting. Het gaat om generieke belangenbehartigers (zoals namens openbaarvervoerreizigers, namens mensen met een fysieke beperking en namens de fietsers) en vertegenwoordigers van gebiedspecifieke belangen (zoals de ondernemersvereniging BIZ en de Bewonersorganisatie Zeeheldenkwartier De Groene Eland). De gemeente heeft de Denktank ondersteund met uiteenlopende deskundigheid, reken- en tekenwerk en onderzoeken.

Hieronder een overzicht van de organisaties, hun vertegenwoordigers en de aanwezigheid op de vijf Denktanksessies.

Organisatie	Lid	6/6	9/7	4/9	2/10	4/11
BIZ Zeeheldenkwartier	Achou Zhang	X	X	X	X	X
	Marcel Hinderink	X	X	X	X	X
Bewonersorganisatie Zeeheldenkwartier De Groene Eland Groene Eland	Laurens Schrijnen	X	X	X	X	X
	Els Kruik	X	X	X	X	
	Guine Moerman					X
ROVER	Henk Toet	X	X	X	X	X
	Arnold van der Heijden (agendalid)					
VOORALL	Fred Blankespoor	X		X	X	
Fietzersbond	Koen Baart	X	X	X	X	
OVHA	Ronald van Onselen	X	X		X	X
Gemeente Den Haag	Robert van Asten	X				
	Guido Bottinga	X				
	Kees Waverijn	X	X	X	X	X

	Edwin Baars	X	X	X		
	Menno de Jonge	X	X	X	X	X
	Hidde van der Bijl	X	X	X	X	X
	Chris van Beekum	X	X	X	X	X
	Jantien Tideman	X				
	Almut Röwenkamp		X			
	Maarten Renz			X	X	X
	Guido Nas			X		
	Sanne Steyerberg					X
	Klaas Hilverda					X
Awareness	Paul Weststrate	X	X	X	X	X
	Julia Kuin	X	X	X	X	
	Lotte Tange					X

2.3 Procesbeschrijving

De Denktank is in de periode tussen 6 juni en 4 november vijf maal bijeengekomen. In die sessies hebben de leden:

- de opgave besproken en verkend,
- 21 varianten voor inpassing van de lagevloertram besproken, en daaruit geselecteerd welke (kunnen) voldoen aan de gestelde eisen (dat bleken er 11)
- de varianten beoordeeld op de gekozen selectiecriteria
- geprobeerd te komen tot één voorkeursvariant, zowel op basis van de voor- en nadelen van de varianten als ook door compromissen te aanvaarden gericht op het creëren van consensus.

Om het advies van de Denktank zo veel mogelijk kans van slagen te geven – dus dat de onderbouwde wensen worden overgenomen - zijn in het Denktankproces twee zaken nagestreefd: een goede onderbouwing met argumenten, en zo groot mogelijke consensus. Dat maakt het ‘doordringend vermogen’ van het advies groter bij achtereenvolgens de wethouder, het college en uiteindelijk de gemeenteraad.

Tussen de genoemde Denktanksessies zijn diverse bilaterale overleggen gevoerd (zowel onderling als met de gemeentelijke deskundigen), hebben Denktankvertegenwoordigers zich intern beraden en hebben ze hun achterbannen geïnformeerd en betrokken.

In het kader van het informeren en betrekken van achterbannen hebben de Bewonersorganisatie Zeeheldenkwartier De Groene Eland en de ondernemersvereniging BIZ Zeeheldenkwartier samen twee publieks-informatiebijeenkomsten gehouden (op 25 september en op 14 oktober).

Op basis van het integrale Denktankadvies (stand van zaken 12 december) hebben de Denktankleden gezamenlijk een drukbezochte (derde) buurtbijeenkomst belegd op 12 december, in het wijkcentrum van De Groene Eland, de 'HeldenHoek'.

Alle Denktankleden (behalve Fred Blankespoor van VOORALL, die verhinderd was) hebben hun advies-standpunten daar toegelicht en vragen beantwoord. Die interactie – zowel tussen Denktankleden met het publiek als tussen Denktankleden onderling – heeft bij een aantal van hen geleid tot aanpassing van hun uiteindelijke voorkeur en argumentatie in het advies aan de wethouder (zie hiervoor Hoofdstuk 1).

De Denktanksessies zijn voorbereid en uitgevoerd onder leiding van een externe voorzitter (Paul Weststrate, adviesbureau Awareness). Awareness heeft ook gezorgd voor de verslaglegging (Julia Kuin en Lotte Tange) en voor het opstellen van dit eindrapport met het Denktank-advies. Zij zijn de Denktankleden en de gemeentelijke vertegenwoordigers die met hun deskundigheid de Denktank hebben ondersteund, zeer erkentelijk voor de goede sfeer en ieders grote inzet om tot dit eindresultaat te komen.

2.4 Ontwikkeling en selectie van basisvarianten

De Denktank heeft met ondersteuning van de gemeentelijk deskundigen een aantal varianten ontwikkeld, besproken en beoordeeld. Deze varianten zijn beoordeeld aan de hand van een aantal beoordelingscriteria. Deze zijn:

- OV-kwaliteit,
- fietsveiligheid,
- stedenbouwkundige kwaliteit,
- aantrekkelijkheid winkelstraat,
- verkeerscirculatie,
- parkeerbalans,
- bijdragen aan een toekomstbestendige stad,
- kosten.

Hieronder een overzicht van de basisvarianten en subvarianten, met een feitelijke beschrijving van hun kenmerken. Daarna volgt van de drie basisvarianten een uitgebreide beschrijving met illustraties.

Overzicht van de varianten:

Variant	Omschrijving
1	De tram volgt globaal hetzelfde traject als nu en is dus symmetrisch ingepast in het straatprofiel en sluit aan op de bestaande tramgrasbaan op het plein. De rolstoeltoegankelijke halte is op de Laan Van Meerdervoort, vlakbij de Zoutmanstraat. De Zoutmanstraat behoudt bestaande minimale trottoirbreedte en de fietser rijdt voor de tram en heeft daarbij 1,5 meter ruimte tussen de rechter rail en het trottoir.
1a	Variant 1 met fietsstroken naast de tram.
1b	Variant 1 met eenzijdig parkeren in Zoutmanstraat, met een asymmetrisch profiel Zoutmanstraat.
1c	Variant 1 met zijperrons in de Zoutmanstraat.
1d	Variant 1 met middenhalte in de Zoutmanstraat.
1e	Variant 1 met eenrichtingsverkeer van de auto.
1f	Variant 1 met voetgangersgebied in Zoutmanstraat Centrumzijde tussen Piet Heinstraat en het Prins Hendrikplein.
1g	Variant 1 met voetgangersgebied met strengelspoor ² in voetgangersgebied Zoutmanstraat centrumzijde.
1h	30-km zone in de Zoutmanstraat.
1i	Variant 1 waarbij de auto op de groene trambaan meerijdt (die zoals nu aan buitenzijde plein loopt).
2	De tram rijdt rechtdoor over het plein, met in het midden van het plein een rolstoel-toegankelijke halte. In het hart van het plein is een 6,5 m brede trambaan met twee zijperrons die 30 cm hoger liggen dan de tramsporen. Door het omliggende maaiveld op het plein geleidelijk te verhogen richting tramsporen is er geen niveauverschil of drempel tussen de halteperrons en de rest van het plein; die vormen optisch een geheel. Door het noodzakelijke 30 cm hoogteverschil tussen rails en halteplek vormt de trambaan een barrière voor wie de sporen wil oversteken. In de Zoutmanstraat is een fietsstrook naast de tramsporen, waardoor de fiets naast de tram kan rijden. In de straat zijn geen parkeerplaatsen, laden en lossen gebeurt op het plein en in de zijstraten; op het plein blijft gelegenheid tot parkeren. Het huidige trottoir blijft intact.
2a	Variant 2 met eenzijdig parkeren in Zoutmanstraat, met een asymmetrisch profiel Zoutmanstraat.
2b	Variant 2 met zijperrons in Zoutmanstraat i.p.v. halte op het plein.
2c	Variant 2 met middenhalte in Zoutmanstraat i.p.v. halte op het plein.

² Met strengelspoor wordt bedoeld dubbelspoor waarbij de rails in elkaar verstrengeld zijn, zodat het slechts iets meer ruimte in beslag neemt dan enkelspoor. Tegenover de ruimtebesparing is een nadeel ten opzichte van gewoon dubbelspoor, dat railvoertuigen elkaar niet kunnen passeren, dus (soms) op elkaar moeten wachten.

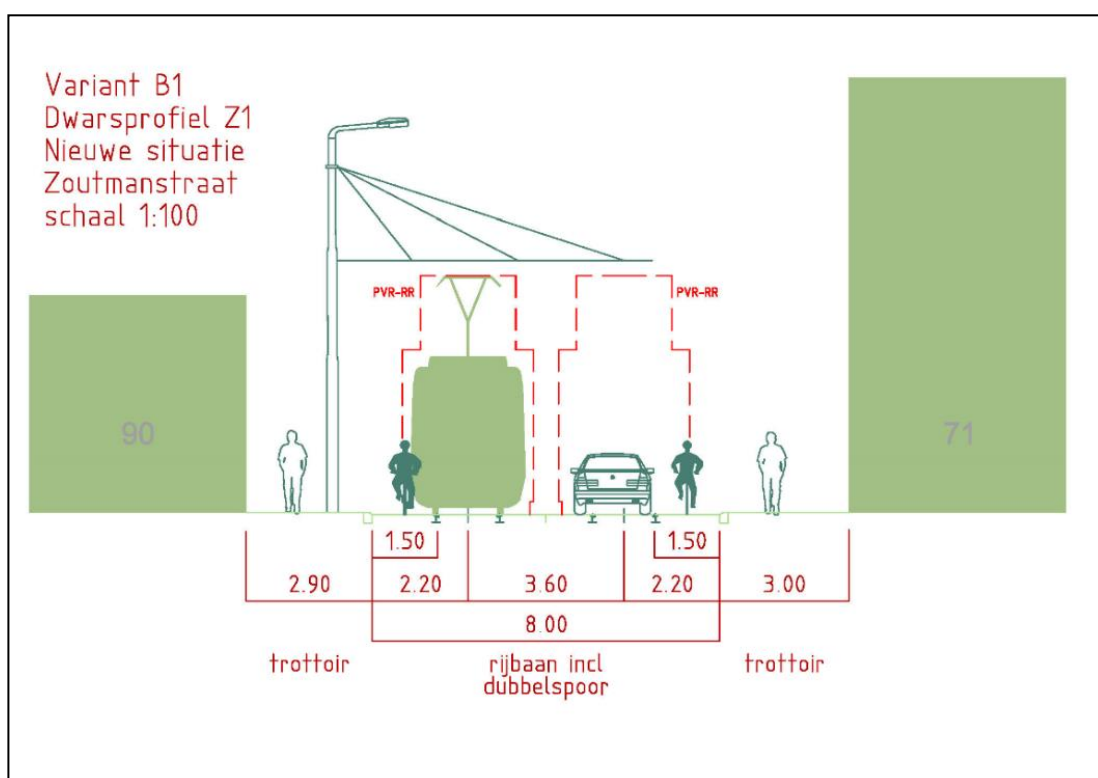
2d	Variant 2 met 1-richtingsverkeer auto.
2e	Variant 2 met voetgangersgebied in Zoutmanstraat Centrumzijde tussen Piet Heinstraat en het Prins Hendrikplein.
2f	Variant 2 met voetgangersgebied en strengelspoor ³ in voetgangersgebied Zoutmanstraat centrumzijde.
2g	Variant 2 met 30-km zone in de Zoutmanstraat.
2h	Variant 1 waarbij de auto op de trambaan (mee)rijdt – dus dwars over het plein.
3	Deze variant is conform basisvariant 1, maar met toevoeging van • een voetgangersgebied in het deel van de Zoutmanstraat tussen de Piet Heinstraat en het Prins Hendrikplein, • een rolstoeltoegankelijke halte met 2 zijperrons in het voetgangersgebied (i.p.v. de halte aan de Laan van Meerdervoort), • de twee tramsporen liggen ter hoogte van de halte 30 cm verdiept (onder maaiveld) In het dwarsprofiel is sprake van een gelijke hoogteligging van het straatwerk, vanaf de gevels tot en met de perrons. De perrons maken onderdeel uit van het voetgangersgebied.
3.1	Basisvariant 3 met voetgangersgebied in Zoutmanstraat Centrumzijde tussen Piet Heinstraat en het Prins Hendrikplein + strengelspoor in het voetgangersgebied met 1 halteperron aan 1 zijde.

³ idem

2.4.1 Basisvariant 1 – Huidige tramtracé, halte op Laan van Meerdervoort

Beschrijving

De tram volgt globaal hetzelfde traject als nu en is dus symmetrisch ingepast in het profiel en sluit aan op de bestaande tramgrasbaan op het plein. De rolstoeltoegankelijke halte is op de Laan Van Meerdervoort, vlakbij de Zoutmanstraat. De Zoutmanstraat behoudt bestaande minimale trottoirbreedte en de fietser rijdt voor de tram en heeft daarbij 1,5 meter ruimte tussen de rechter rail en het trottoir. Het tweezijdig parkeren wordt opgeheven in de Zoutmanstraat en gecompenseerd in garage de Zeeheld. Laden en lossen gebeurt op het plein en in de zijstraten.



Figuur 1 Dwarsprofiel Zoutmanstraat, basisvariant 1



Figuur 2 Bovenaanzicht Zoutmanstraat, basisvariant 1 (links Laan van Meerdervoort met de nieuwe halte, rechts Piet Heinstraat en Elandstraat).



Figuur 4 Artist impression basisvariant 1, straat



Figuur 3 Artist impression basisvariant 1, plein

Beschrijving van de effecten van de variant op de selectiecriteria

OV-kwaliteit

Deze halte ligt minder optimaal in de wijk, maar ligt gunstiger voor het deel van de wijk ten westen van de huidige halte. De afstand naar halte Elandstraat wordt groter. De huidige halte Waldeck Pyrmontkade op de Laan van Meerdervoort is zeer lastig rolstoeltoegankelijk te maken en komt te dicht bij de nieuwe Halte op de Laan van Meerdervoort. Daarom moet deze halte verplaatst worden naar de Obrechtstraat op de Waldeck Pyrmontkade, wat inpassing aldaar makkelijker maakt.

De tram blijft achter de fiets rijden in de Zoutmanstraat, maar ervaart geen blokkades meer van slecht geparkeerde auto's in te smalle parkeervakken, waardoor de doorstroming in de Zoutmanstraat wordt verbeterd.

Fietsveiligheid

De fietser krijgt meer ruimte tussen rechter rail en trottoir waardoor de veiligheid toeneemt. Bovendien blijft de positie van de fiets consistent in de hele straat. De fietser blijft voor de tram rijden, maar hoeft niet meer een spoor over te steken en de auto kan naast de fietser rijden. De fietser heeft geen last meer van uitstekende geparkeerde auto's waarvoor moet worden uitgeweken.

Stedenbouw

Het bestaande profiel van de Zoutmanstraat en het beschermd stadsgezicht van het Prins Hendrikplein blijven intact en kunnen (in de toekomst) worden versterkt; de stedenbouwkundige waarde van een open plein met een groen midden element waar verkeerstromen omheen gaan, blijft behouden. De functionele waarde van het plein als openbare ruimte met groen en speelruimte voor kinderen en evenementen blijft behouden.

Winkelstraat

De 3 laad- en losplekken in de Zoutmanstraat centrumzijde verdwijnen in principe, deze kunnen gecompenseerd worden op het plein en in de zijstraten. Het verlies van de circa 60 parkeerplaatsen wordt gecompenseerd in de garage de Zeeheld en op het plein blijven

mogelijkheden voor kort parkeren. De trottoirs worden breder waardoor er meer ruimte is voor de voetganger en voor fietsparkeerplekken in de straat. De bereikbaarheid en voorraadbaarheid van winkels en horeca blijft gegarandeerd.

Verkeerscirculatie

De verkeerscirculatie verandert in de Zoutmanstraat niet. De halte op de Laan van Meerdervoort kan invloed hebben op de doorstroming van de Laan van Meerdervoort op dit punt, maar lijkt niet tot grote veranderingen te leiden.

Parkeerbalans

De parkeerplaatsen in de Zoutmanstraat verdwijnen en worden - inclusief de 13 parkeerplaatsen die verdwijnen als gevolg van de nieuwe halte op de Laan van Meerdervoort - gecompenseerd in de garage Zeeheld in de Prins Hendrikstraat. De parkeerplaatsen op het plein blijven aanwezig al zullen daar ook een aantal worden opgeheven voor fietsparkeerplaatsen en plekken voor laden en lossen.

N.B. In het denkproces van de Denktank is gebleken dat voor alle varianten dezelfde effecten gelden op het parkeren c.q. de parkeerbalans. Omdat dit dus geen onderscheidend criterium blijkt, wordt de parkeerbalans verder buiten beschouwing gelaten wat betreft de keuze tussen varianten.

Duurzaamheid

De positie van de fietser wordt verbeterd; de doorstroming voor de tram wordt verbeterd en autoparken wordt minder dominant in het straatbeeld.

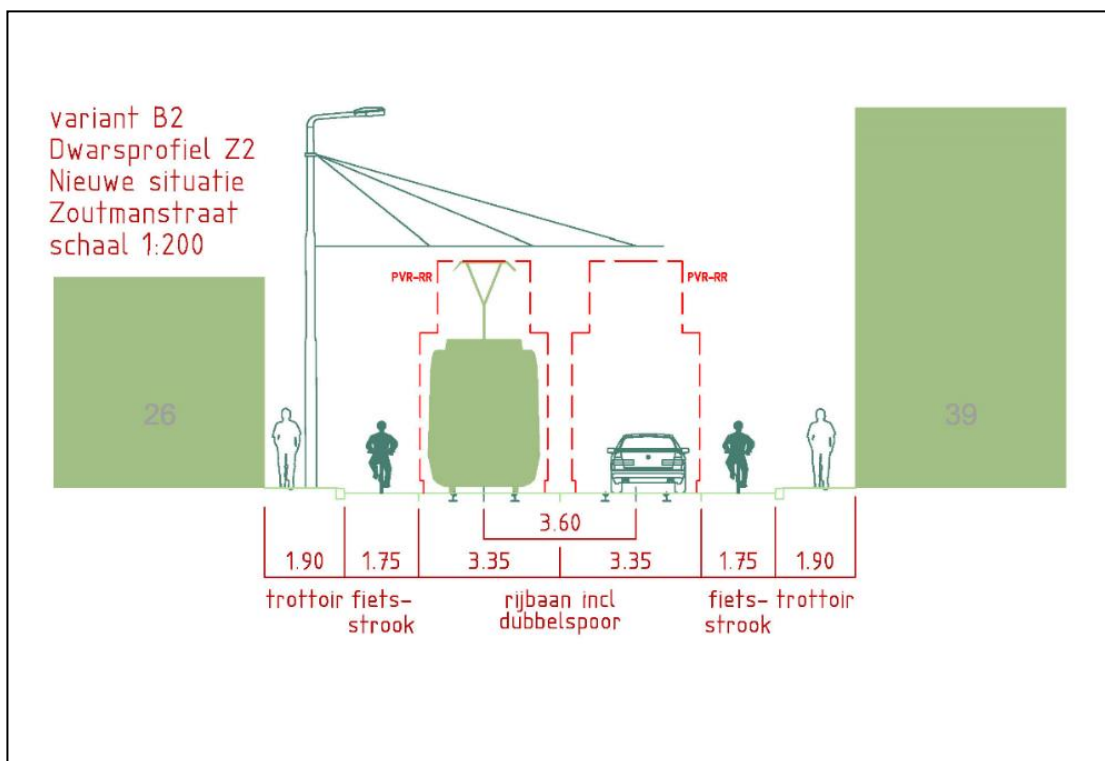
Kosten

De kosten van deze variant passen binnen uitgangspunten op basis waarvan budget is bepaald.

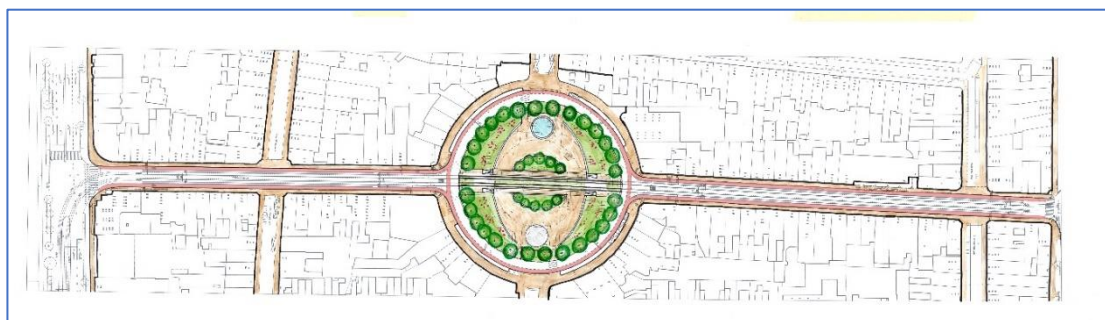
2.4.2 Basisvariant 2 – tramsporen rechtdoor over het plein, halte op Prins Hendrikplein

Beschrijving

De tram rijdt rechtdoor over het plein, waar in het midden een rolstoeltoegankelijke halte ligt. In het hart van het plein is een 6,5 m brede trambaan met twee zijperrons die 30 cm hoger liggen dan de tramsporen. Door het omliggende maaiveld op het plein geleidelijk te verhogen richting tramsporen is er geen niveauverschil of drempel tussen de halteperrons en de rest van het plein; die vormen optisch een geheel. Door het noodzakelijke 30 cm hoogteverschil tussen rails en halteplek vormt de trambaan een barrière voor wie de sporen wil oversteken. In de Zoutmanstraat is een fietsstrook naast de tramsporen, waardoor de fiets naast de tram kan rijden. In de straat zijn geen parkeerplaatsen en laden en lossen gebeurt op het plein en in de zijstraten; op het plein blijft gelegenheid tot parkeren. Het huidige trottoir blijft intact.



Figuur 5 Dwarsprofiel Zoutmanstraat, basisvariant 2



Figuur 6 Bovenaanzicht Zoutmanstraat, basisvariant 2 (landschappelijke inrichting van het plein is slechts een voorbeeld)



Figuur 8 Artist impression basisvariant 2, straat



Figuur 7 Artist impression basisvariant 2, plein

Beschrijving van de effecten van de variant op de selectiecriteria

OV-kwaliteit

Optimale tramverbinding die in een rechte lijn zonder gehinderd te worden door de fietser kan halteren langs een recht spoor midden op het plein. De tram kan in de Zoutmanstraat naast de fiets rijden en heeft geen last meer van foutgeparkeerde auto's. De tram deelt alleen het profiel nog met de auto en ervaart geen tijdverlies meer door het maken van bochten rondom het plein. De positie van de halte is gunstig voor instappers midden in de winkelstraat, en biedt de optimale OV-bediening van de hele wijk op basis van het 400-meter criterium loopafstand. De afstand tot aan de halte Waldeck Pyrmontkade wordt groter, terwijl die met de Elandstraat te klein wordt, wat zal leiden tot een verplaatsing van de halte Elandstraat richting Bilderdijkstraat.

Fietsveiligheid

De fietser heeft zijn eigen strook en hoeft niet meer in te voegen op het plein. Fietsveiligheid in de straat en op het plein neemt hierdoor toe.

Stedenbouw

Het plein is vanuit historisch oogpunt een flaneerruimte en geen verkeersruimte voor voertuigen. Dit principe is in deze variant verbroken waarmee de stedenbouwkundige structuur van het plein ingrijpend wordt aangetast. Het plein verliest zijn rondom symmetrische opzet en bestaat uit twee helften. De buurt verliest hiermee een rustpunt, ontmoetingsplek en veilige speelruimte in het midden van het plein. Ook de functionaliteit van het plein zal ingrijpend veranderen. Op grond van de status beschermd stadsgezicht zal er vanuit de afdeling stedenbouw en monumentenzorg van de gemeente een negatief advies komen.

Winkelstraat

De halte komt in het hart van het gebied c.q. de winkelstraat. Dat vergroot de bereikbaarheid van de ondernemers. De functionaliteit van het plein wordt drastisch gewijzigd doordat de doorgaande trambaan het plein doormidden snijdt en een groot deel van de ruimte van het binnenplein in beslag neemt. Hierdoor kunnen markten en feesten niet meer op de huidige manier worden uitgevoerd. Met de komst van de tram wordt het plein onveiliger als speelruimte voor kinderen. Deze indeling biedt wel mogelijkheden om er een nieuw groot plein in twee delen van te maken waarbij de vrijkomende ruimte in de groene baan benut kan worden voor auto's en fietsers waardoor het wegprofiel opschuift en er ruimte is voor o.a. terrassen vanaf de gevel.

Verkeerscirculatie

vergelijkbaar met basisvariant 1

Duurzaamheid

De fietser en gebruiker openbaar vervoer worden nog meer dan in basisvariant 1 optimaal bediend.

Kosten

Deze variant lijkt binnen budget; andere indeling van het plein werkt wel kostenverhogend t.o.v. basisvariant 1.

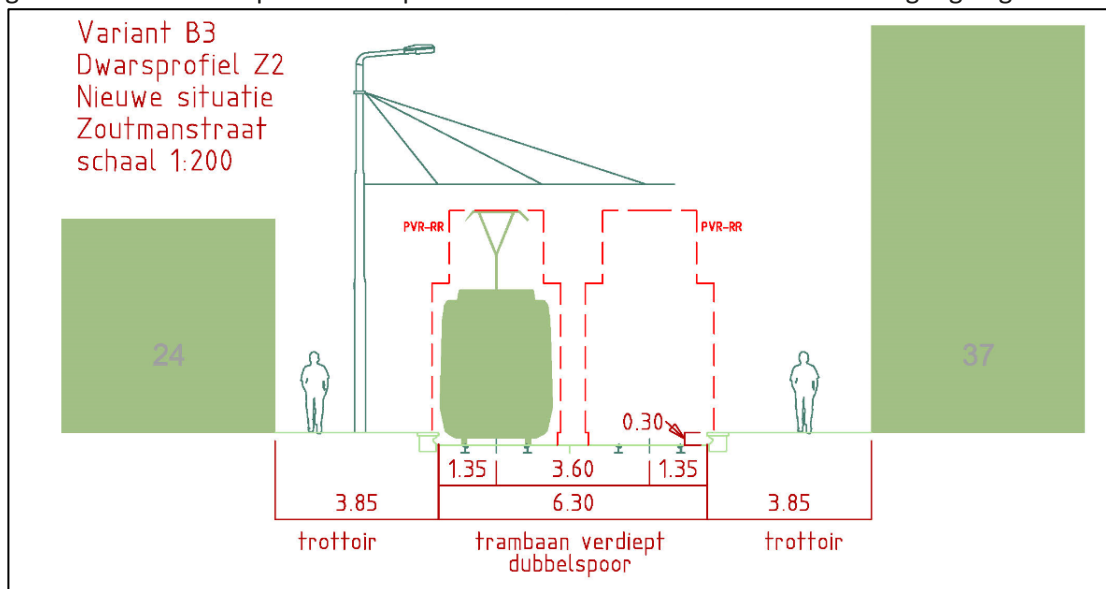
2.4.3 Basisvariant 3 – Huidige tramtracé met halte in voetgangersgebied

Beschrijving

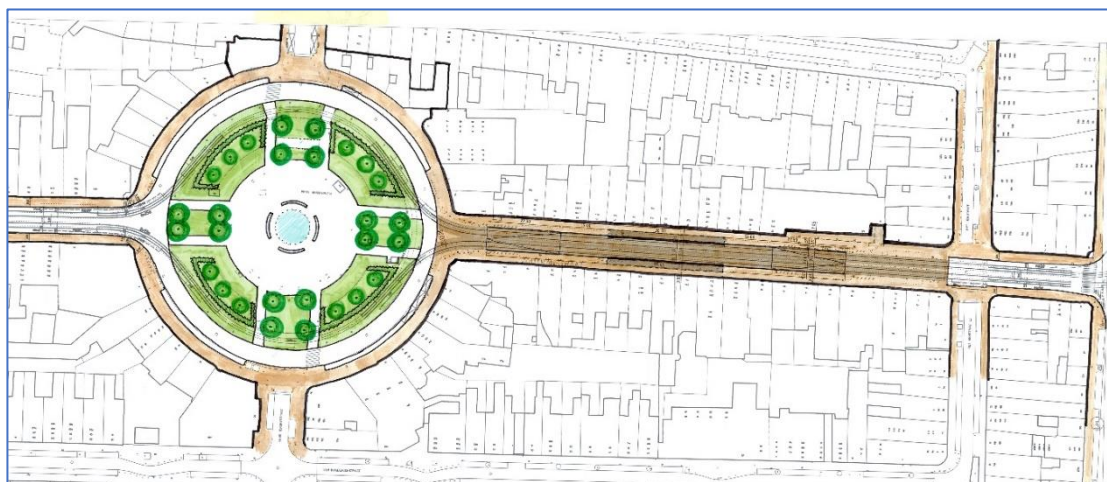
Deze variant is conform basisvariant 1, maar met toevoeging van

- een voetgangersgebied in het deel van de Zoutmanstraat tussen de Piet Heinstraat en het Prins Hendrikplein,
- een rolstoeltoegankelijke halte met 2 zijperrons in het voetgangersgebied (i.p.v. de halte aan de Laan van Meerdervoort),
- de twee tramsporen liggen ter hoogte van de halte 30 cm verdiept (onder maaiveld)

In het dwarsprofiel is er sprake van een gelijke hoogteligging van het straatwerk, vanaf de gevels tot en met de perrons. De perrons maken onderdeel uit van het voetgangersgebied.



Figuur 9 Dwarsprofiel Zoutmanstraat, basisvariant 3



Figuur 10 Bovenaanzicht Zoutmanstraat, basisvariant 3 (close up halte-gebied) met rechts Piet Heinstraat



Figuur 12 Artist impression variant 3, straat



Figuur 11 Artist impression basisvariant 3, plein

De trambaan ligt over een lengte van ca 60 meter ter hoogte van de perrons 30 cm dieper en heeft aan beide zijden in de rijrichtingen een horizontaal spoordeel van 15 meter en een korte hellingbaan in het verlengde daarvan (circa 25m) naar het straatniveau. De haltes worden niet voorzien van een abri maar van passende haltevoorzieningen die niet belemmerend zijn voor fietsers.

Een extra mogelijkheid voor laden en lossen kan ingepast worden in het voetgangersgebied, zij het niet ter hoogte van de verdiepte trambaan.

De verplaatsing van de halte naar de Zoutmanstraat centrumzijde leidt tot een wijziging in de halteverdeling op lijn 16. De Halte Elandstraat in de Vondelstraat komt te dicht op de nieuwe halte te liggen en zal verschuiven richting centrum t.h.v. de Tollensestraat. De halte Waldeck Pyrmontkade op de Laan van Meerdervoort kan worden gehandhaafd.

Beschrijving van de effecten van de variant op de selectiecriteria

OV-kwaliteit

Voor het openbaar vervoer is een halte midden in het winkelgedeelte van de Zoutmanstraat gunstig. De verschuiving van de halte Elandstraat in de Vondelstraat richting centrum heeft ook voordelen omdat ingewikkelde inpassing van een rolstoeltoegankelijke halte in de buurt van het verkeerskundig lastige kruispunt wordt vermeden, en de halteverdeling over dit deel van lijn 16 optimaler kan worden ingevuld dan in de huidige situatie; verplaatsing van deze halte richting het centrum biedt meer mogelijkheden voor een makkelijkere inpassing van een rolstoeltoegankelijke halte. Met een halte midden in het voetgangersgebied zal een eventueel vertragend effect van een voetgangersgebied op de snelheid van de tram er niet zijn, omdat de tram naar en van de halte al een lagere snelheid heeft.

Fietsveiligheid

Enigszins vergelijkbaar met basisvariant 1, uitgebreid met een voetgangersgebied. Fietzers moeten wel rekening houden met wachtende reizigers bij de halteborden en uitstappende passagiers over de lengte van het perron (36 m) maar hier is in de breedte van het straatprofiel genoeg ruimte (ca. 4 meter). De fietser zal tussen de sporen in de verdiepte trambaan of door het voetgangersgebied gaan rijden. Er zullen voorzieningen moeten worden aangebracht om te voorkomen dat mensen vanaf straatniveau in de verdiepte trambaan terecht komen. Door de noodzakelijke verplaatsing van de halte op de Elandstraat richting centrum en het wegvallen van doorgaand verkeer uit de Zoutmanstraat wordt de fietsveiligheid op het kruispunt Elandstraat/ Vondelstraat/Zoutmanstraat verbeterd worden als bijkomend voordeel.

Stedenbouw

Enigszins vergelijkbaar met variant 1f (= basisvariant 1 met voetgangersgebied); in het hart van de straat is wel de geul van de verdiepte trambaan zichtbaar over een lengte van circa 110 m.

Winkelstraat

Een halte midden in het winkeldeel van de Zoutmanstraat is gunstig voor de aantrekkelijkheid van het winkelgebied. Een halte in het voetgangersgebied heeft ook impact op de kwaliteit van het voetgangersgebied; in vergelijking met variant 1f wordt een deel van de voetgangersruimte ook benut voor wachtende en uitstappende passagiers en passende haltevoorzieningen en de fietsers, waarmee de ruimte voor vaste voorzieningen en meubilair beperkter wordt. De 6,5 m brede verdiepte trambaan (30 cm diep) vormt een obstakel voor overstekende voetgangers en kan ervaren worden als een tweedeling van de straat. In de rijrichting van de tram gezien is er pas voorbij de hellingbaan van de tram een passeermogelijkheid voor mensen met een fysieke beperking en ruimte voor laden en lossen.

Verkeerscirculatie

Vergelijkbaar met variant 1f (1 met voetgangersgebied) ; door de verschuiving van de halte Elandstraat van het kruispunt in combinatie met onmogelijk maken van doorgaand verkeer door de Zoutmanstraat wordt de verkeersafwikkeling op het kruispunt Elandstraat/Vondelstraat verbeterd. Een aantal rijrichtingen op het kruispunt is niet meer mogelijk.

Duurzaamheid

Vergelijkbaar met variant 1f; het verbeteren van de fietsvoorzieningen op de kruising met de Elandstraat is een gunstig bijkomend effect.

Kosten

Iets gunstiger dan de basisvariant 1; weliswaar zijn er extra kosten voor de verdiepte ligging van de trambaan maar dat staat tegenover dat kosten voor een inpassing van een rolstoeltoegankelijke halte op de Laan van Meerdervoort en de aanpassingen aan de halte Elandstraat in de Vondelstraat worden voorkomen. Geen verhoging van exploitatiekosten.

2.4.4 Afgevalen subvarianten

Binnen de basisvarianten zijn variaties / optimalisaties onderzocht. Een aantal hiervan is in het denkproces afgevalen omdat ze niet bleken te voldoen aan een of meer van de basiseisen die zijn gesteld aan de herinrichting vanwege de inpassing van de lagevloertram in de Zoutmanstraat. De afgevalen varianten staan kort beschreven in onderstaande tabel.

Het cijfer in de cijfer-lettercombinatie van de subvariant geeft aan welke basisvariant (1, 2 of 3) het vertrekpunt is, de letter geeft vervolgens aan welke subvariant wordt bedoeld bij die basisvariant.

Sub-variant	Behelst het toevoegen van	Blijkt onmogelijk omdat
1a	Fietsstroken naast de tram	.. het trottoir in de bochten van het Plein te krap worden, waardoor er minder dan 1 meter ruimte overblijft, wat niet acceptabel is.
1b/2a	Eenzijdig parkeren in Zoutmanstraat, met een asymmetrisch profiel Zoutmanstraat	.. er door de asymmetrische ligging van de tramsporen onvoldoende ruimte voor de fiets en het trottoir overblijft.
1c/2b	Zijperrons in Zoutmanstraat	.. er dan te weinig ruimte is voor de fietser. Bovendien is het onveilig doordat de fietser moet uitwijken tussen de rails over circa 36 meter.
1d/2c	Middenhalte in Zoutmanstraat	..het trottoir in de bochten van het Plein te krap wordt door uitbuigende tramsporen, waardoor er minder dan 1 m overblijft.
1e/2d	1-richtingsverkeer auto	.. het onveilig is in combinatie met 2 richtingen trams.
2h	bundeling auto infrastructuur met trambaan op het plein	.. de aansluitingen op de zijstraten onmogelijk maakt vanuit de rijbaan die dan dwars over het plein gaat.

2.4.5 Subvarianten die technisch en ruimtelijk wel uitvoerbaar bleken

Het cijfer in de cijfer-lettercombinatie van de subvariant geeft aan welke basisvariant (1, 2 of 3) het vertrekpunt is, de letter geeft aan welke subvariant wordt bedoeld.

Subvariant	Toevoegen van
1f/2e	voetgangersgebied in Zoutmanstraat Centrumzijde tussen Piet Heinstraat en Prins Hendrikplein.
1g/2f	strengelspoor ⁴ in voetgangersgebied Zoutmanstraat centrumzijde.
1h/2g	30-km zone in de Zoutmanstraat.
1i	bundeling auto infrastructuur met groene trambaan (zoals nu aan buitenzijde plein).
3.1	voetgangersgebied in Zoutmanstraat Centrumzijde tussen Piet Heinstraat en Prins Hendrikplein + strengelspoor in voetgangersgebied met 1 halteperron aan 1 zijde.

⁴ Met strengelspoor wordt bedoeld dubbelspoor waarbij de rails in elkaar verstrengeld zijn, zodat het slechts iets meer ruimte in beslag neemt dan enkelspoor. Tegenover de ruimtebesparing is een nadeel ten opzichte van gewoon dubbelspoor, dat railvoertuigen elkaar niet kunnen passeren, dus (soms) op elkaar moeten wachten.

3 Hoofdpijnen van de besprekingen in de Denktanksessies

Hieronder volgt per Denktanksessie een korte chronologische opsomming van de besproken onderwerpen, met de hoofdpijnen in de gevoerde discussie en de (tussen)resultaten. De volledige verslagen van de Denktanksessies zijn te vinden in het bijlagenboek.

Sessie #1 – 6 juni 2019

- Wethouder Robert van Asten installeert de Denktank en formuleert de opgave met randvoorwaarden:
 - Eind 2023 dienen alle tracés in Den Haag geschikt te zijn voor lagevloertrams. De wet gelijke behandeling verplicht het OV toegankelijk te maken voor personen met fysieke beperking, waardoor aanpassingen aan tramtracés (sporen en perrons) noodzakelijk zijn. De opdracht aan de Denktank is om tot een advies te komen met een voorkeursvariant, die door zo veel mogelijk belanghebbenden gedragen wordt. Dit helpt de wethouder bij het maken van een keuze.
- De uitgangspunten zijn als volgt:
 - Tracé is geschikt voor nieuw lage vloertrammaterieel
 - Bestaande lijnvoering lijn 16 (Zoutmanstraat) handhaven
 - Tot 2024 kan huidige materieel (rood/beige) blijven rijden
 - Winkelstraten blijven bereikbaar en winkels kunnen bevoorrad worden
 - Fietsveiligheid is verbeterd
 - Haltes zijn rolstoeltoegankelijk
 - Bijdragen aan duurzame toekomstbestendige stad
 - Voorkeursvariant technisch mogelijk en financieel haalbaar.
- De noodzaak tot herinrichting is wat het spoor betreft niet op de eerste plaats een gevolg van het feit dat de lagevloertrams iets breder zijn, maar omdat ze ruimere bochten (boogstralen) vergen, en omdat de halte rolstoeltoegankelijk moet zijn.
- De Denktank conformeert zich aan gedragsregels die bevorderen dat men vrijuit met elkaar discussieert zonder dat daarvan onverhoopt buiten de groepssetting misbruik wordt gemaakt. De leden zullen hun achterbannen met voldoende context informeren en raadplegen over de besprekingen in de Denktank, en vervolgens ook inbrengen wat hun achterbannen meegeven ten behoeve van het formuleren van het advies van de Denktank.
- De Denktank benoemt de volgende beoordelingscriteria voor de te ontwikkelen varianten:
 - OV kwaliteit
 - Fietsveiligheid
 - Stedenbouwkundige kwaliteit Prins Hendrikplein en Zoutmanstraat
 - Verkeerscirculatie
 - Parkeerbalans
 - Aantrekkelijkheid, verblijfskwaliteit winkelstraat
 - Bijdrage aan duurzame toekomstbestendige stad
 - Kosten.
- De deelnemers vinden de opgave duidelijk en de moeite waard. Het wordt gezien als een kans om de kwaliteit van de straat in diverse opzichten te verbeteren.
- Uit een presentatie van de gemeente over technische eisen en richtlijnen die verbonden zijn aan diverse verkeersfuncties in de straat, wordt duidelijk dat er niet voldoende ruimte is in

het dwarsprofiel van de Zoutmanstraat voor alle functies (trottoir, fietsruimte, parkeren, autoverkeer, nieuwe trams). Het gaat in feite om een ruimtetekort van 5 meter, als normale (minimale) maten volgens het Handboek Openbare Ruimte Den Haag worden gehanteerd voor inpassing lage vloertram én verbeteren van de veiligheid van de fietsers én behoud van voldoende trottoir.

ideaal profiel met alle functionaliteiten



Figuur 13 Dwarsdoorsnede Zoutmanstraat met aanduiding (onder, rose balk) hoeveel ruimte in feite tekort is

- De conclusie is dat voldoende (extra) ruimte voor de genoemde verkeersdeelnemers alleen te vinden is door het opheffen van de parkeerplaatsen in de Zoutmanstraat.
- De wethouder geeft aan dat de raad binnenkort een voorstel behandelt om de nu ongebruikte garage 'Zeeheld' in de Prins Hendrikstraat te kopen en deze te gebruiken om parkeerplekken die op straat zouden verdwijnen, te compenseren
- In deze sessie worden al varianten en optimalisatie-mogelijkheden genoemd als verplaatsen van de halte Van Speijkstraat naar de Laan van Meerdervoort, en het toepassen van strengelspoor (waarbij de rails van trams uit beide richtingen verweven en zo dicht naast elkaar worden gelegd, alsof het lijkt dat ze over een bepaalde lengte slechts over een en hetzelfde spoor rijden). Dat spaart een behoorlijke ruimte in het dwarsprofiel van de straat.
- Een voorstudie van de gemeente illustreert waar theoretisch op het eerste gezicht zoal een alternatieve halte zou kunnen komen, rekening houdend met het ruimtetekort in de Zoutmanstraat:
 - Aan buitenzijde van het plein, dus in de bocht van het spoor
 - Beide rijrichtingen gesplitst aan weerszijden van de het plein, dus in elk van de straatdelen van de Zoutmanstraat een halve halte (in 1 rijrichting). Die straatdelen zullen we voortaan respectievelijk Zoutmanstraat Zeezijde en Zoutmanstraat Centrumzijde noemen
 - Op de Laan van Meerdervoort, iets ten zuiden van en grenzend aan het kruispunt met de Zoutmanstraat.
 - Tram rijdt rechtdoor over het plein, met een halte op het plein.

- Technisch gezien valt de halte aan het plein, dus in de bocht van het spoor, meteen af omdat deze onmogelijk rolstoeltoegankelijk kan worden gemaakt. Tussen de (rechte) tramdelen en het gebogen perron ontstaat een veel te grote spleet, die voor alle reizigers onveilig is.
- Als een van de optimalisaties (toepasbaar op meerdere varianten) is een voetgangersgebied genoemd.
- Besloten wordt dat de gemeente een verkeersonderzoek doet vóórdat de zomervakantie begint, om vast te stellen hoeveel doorgaand verkeer en hoeveel bestemmingsverkeer door de Zoutmanstraat en andere routes door de wijk rijdt. Dat is relevant om te kunnen beoordelen of een voetgangersgebied meer voor- dan nadelen oplevert voor de wijk.

In het bijlagenboek is opgenomen:

- De presentatie van de gemeente over o.m. de aanleiding, de opdracht aan de Denktank en de huidige verkeersproblematiek in de Zoutmanstraat (190608 PPT gemeente 1^e Denktank Zoutmanstraat.ppt)

Sessie #2 – 9 juli 2019

- De gemeente deelt mee dat de 135 parkeerplaatsen in de aan te kopen garage 'Zeeheld' naast vervanging van de parkeerplekken in de Zoutmanstraat ook zullen dienen ter compensatie van circa 30 overige parkeerplaatsen op straat, die worden omgezet in fietsparkeerplekken voor zo'n 300 fietsen, verspreid over het hele Zeeheldenkwartier.
- De beoordelingscriteria voor de te ontwikkelen varianten in de herinrichting van de Zoutmanstraat inclusief rolstoeltoegankelijke halte worden vastgesteld. Met als opmerkingen dat het belang van de voetganger en de noodzaak van ruimte voor laden en lossen moeten worden inbegrepen onder het criterium 'Aantrekkelijkheid, verblijfkwaliteit winkelstraat'.
- De gemeente presenteert de uitkomsten van een onderzoek met het gemeentelijk verkeersmodel en beschikbare tellingen om de effecten in te schatten van het instellen van een voetgangersgebied in de Zoutmanstraat Centrumzijde. Bij een voetgangersgebied tussen Piet Heinstraat en het plein lijken de effecten van spreiding van het verkeer door andere straten gering. Aanvullend onderzoek is nodig. Dit zal voor de zomervakantie worden uitgevoerd.
- Een raadpleging van de BIZ-leden voorafgaand aan deze Denktanksessie wijst onder meer uit dat de BIZ-leden graag aan één straatzijde het parkeren willen behouden.
- De Groene Eland heeft namens de bewoners onder meer de volgende aandachtspunten: men maakt zich zorgen over effecten van een voetgangersgebied, en over trillingen van de zwaardere nieuwe tram.
- OVHA benoemt als voorkeur de variant 2 (over het plein), en als eerstvolgende voorkeur een halte in de bocht aan de buitenzijde van het plein. Strengelspoor is geen optie vanwege beperkingen die dat voor de trams oplevert.
- ROVER is blij dat de tram door de Zoutmanstraat blijft rijden, positief over aankoop garage de Zeeheld, is voorstander van variant 2 (sporen rechtdoor en halte op het plein) en voelt niet voor een gedeelde halte aan weerszijden van het plein (een halve halte per rijrichting).
- Fietzersbond vindt strengelspoor een goede optie omdat hierdoor aan weerszijden van het (enkel)spoor veel meer veilige ruimte voor de fietsers ontstaat.
- VOORALL is blij met handhaving lijn 16 door de Zoutmanstraat, wil de halte in de Vondelstraat handhaven (maar wel aangepast tot rolstoeltoegankelijk), is tegen de halte aan de bogen rond het plein (omdat die niet rolstoeltoegankelijk kan zijn), en ziet een nieuwe halte in de Laan van Meerdervoort ter hoogte van de Zoutmanstraat (variant 1) als enige oplossing is om te voldoen aan een toegankelijke halte zonder verkeerskundige- en verkeerstechnische problemen en met behoud van acceptabele loopafstanden. Fred Blankespoor pleit voor het behoud van enkele parkeerplaatsen voor de VOORALL doelgroep (mensen met een fysieke beperking).
- De gemeente presenteert schetsen van een mogelijke landschappelijke inrichting van het Prins Hendrikplein, bij zowel variant 1 (halte op Laan van Meerdervoort) als variant 2 (sporen rechtdoor over het Prins Hendrikplein en halte op het plein).
- De gemeente geeft hierbij aan dat de afdeling stedenbouw de wethouder negatief zal adviseren over variant 2 vanwege de aantasting van het plein, mede vanwege het beschermd stadsgezicht.

- Naar aanleiding van vragen geeft de gemeente aan welke ruimtelijke normen men hanteert voor verkeersdeelnemers:
 - Voetganger: obstakelvrije zone moet minimaal 1,20 meter breed zijn voor alle gebruikers. Voor een prettig trottoir hanteren we volgens het Handboek Openbare Ruimte 2,50 meter breedte. Bij het plein wil men de voetgangersruimte op de trottoirs in de bochten niet verder beperken en komt die 1,20 meter al snel in beeld.
 - Fietser: tussen trottoirband en rails is in basisvariant 1 in totaal 1,50m beschikbaar. In de huidige situatie is er slechts 1,10m en dat moet verbeterd worden. De fietsersbond vindt 1,50m een absoluut minimum. 1,75m tussen trottoirband en rail is wenselijk. In basisvariant 2 is er 1,75m beschikbaar naast de tram.
 - Tram: In de Zoutmanstraat komen de sporen op 3,60m uit elkaar te liggen. Dit is nodig om de tegengesteld rijdende trams elkaar niet te laten hinderen.
- OVHA geeft aan de halte op de Laan van Meerdervoort (variant 1) totaal onaantrekkelijk te vinden. Ronald van Onselen zegt nog steeds niet te begrijpen waarom een halte in de boog van het Prins Hendrikplein onmogelijk is. De gemeente licht andermaal toe dat de huidige boogstraal aan de buitenzijde van het plein 35 meter is, terwijl technisch en volgens de ontwerpvoorschriften van de HTM een boogstraal van minimaal 800 meter vereist is om een rolstoeltoegankelijke halte te creëren. Bij een kleinere boogstraal wordt de spleet tussen tram en perron te groot. Ronald van Onselen accepteert deze uitleg niet.

In het bijlagenboek is opgenomen:

- De presentatie van de gemeente over o.m. de verkeersmodelberekeningen en de presentatie van de twee basisvarianten met verkeerstechnische en landschappelijke inpassing. (190709 PPT gemeente 2^e Denktank Zoutmanstraat.ppt)

Sessie #3 – 9 september 2019

- In de periode tussen de vorige en deze sessie zijn mails van Denktankleden onderling verspreid, zijn er diverse bilaterale overleggen gevoerd (zoals OVHA- ROVER-gemeente, Groene Eland-BIZ).
- OVHA heeft een aantal vragen gesteld aan de gemeente. Deze, met de antwoorden hierop zijn voorafgaand aan deze sessie aan de leden van de Denktank verstuurd, (zie bijlagenboek).
- Groene Eland en BIZ overwegen een gezamenlijke bijeenkomst voor de buurt te organiseren, waarbij Groene Eland en BIZ uitleg geven wat ze aan het doen zijn, en de gemeente technische uitleg kan geven aan geïnteresseerde bewoners en ondernemers.
- De gemeente geeft een toelichting op het vlak voor de zomer gehouden verkeersonderzoek (zie bijlagenboek).
- De gemeente heeft naar aanleiding van de vorige Denktanksessie een derde basisvariant (3) bedacht en getekend. Deze wordt ter plekke toegelicht. Deze variant behelst een halte in het voetgangersgebied (tussen Prins Hendrikplein en Piet Heinstraat), waarbij de twee tramsporen 30 cm verdiept zijn aangelegd. De omringende straat blijft op 1 niveau en daarmee ontstaat een rolstoeltoegankelijke halte (straat is op hetzelfde niveau als de tramvloer). De straat aan weerszijden van het verdiepte spoor biedt ruimte aan voetgangers, fietsers. De verdiepte halte plus aan weerszijden de twee hellingbanen voor de tram om 30 cm te zakken, nemen een totale lengte van circa 110 meter in beslag.
- Consequentie van deze variant is ook dat de halte Elandstraat in de Vondelstraat zal opschuiven richting centrum, waardoor het verkeersknooppunt Elandstraat / Zoutmanstraat / Vondelstraat beter en veiliger kan worden heringericht.
- De BIZ noemt als nadelen dat de kwaliteit van het gebied achteruit gaat en de oversteekbaarheid is een probleem.
- VOORALL brengt in dat een voetgangersgebied zou worden ontwikkeld om de oversteekbaarheid te verbeteren. Met de verdieping wordt dit juist verslechterd.
- De gemeente antwoordt op vragen over het parkeren op het Prins Hendrikplein: op het plein worden in beginsel de parkeerplaatsen behouden, maar een aantal kan plaatsmaken voor fietsparkeren en voor laden-en-lossen.
- De Denktankleden scoren⁵ alle overgebleven varianten inclusief optimalisaties op elk van de vastgestelde beoordelingscriteria. Ze hebben hierover tevoren per mail een uitgebreide instructie ontvangen. Na het scoren en bij het bekijken van de globale uitkomst geven enkele leden aan dat ze achteraf pas goed begrijpen hoe ze hadden moeten scoren.
- Het scoren is geen doel op zich, maar een middel om tot beargumenteerde uitkomsten te komen, als vertrekpunt voor verdere discussie. Aan de hand van de scores kunnen alle deelnemers namelijk toelichten waarom zij de varianten op die punten zo beoordelen. Het expliciteren van de achterliggende motieven en argumenten draagt bij aan een gedeelde inhoudelijke beeld- en oordeelsvorming. Dit alles dient om met elkaar te werken in de richting van een voorkeursvariant.
- Voorzitter meldt dat Awareness de scores verwerkt, dat OVHA uiteraard de eigen scores – bij afwezigheid van Ronald van Onselen, aangebracht door Henk Toet – kan verifiëren en

⁵ In verband met zijn afwezigheid heeft Ronald van Onselen (OVHA) Henk Toet (ROVER) gemachtigd om namens hem de varianten op de criteria te scoren.

eventueel corrigeren, temeer omdat ter plekke in deze sessie door de gemeente een nieuwe variant (3) is geïntroduceerd. Hierover heeft OVHA dus niet tevoren met ROVER een oordeel kunnen vormen.

N.B. Bij het bekijken van de scores na de sessie, is gebleken dat de scoringsinstructie technisch gezien inderdaad niet door allen goed is toegepast. Enkele deelnemers hebben - na individuele nadere uitleg - daarop hun scores achteraf aangepast. Dat leidt tot het volgende (aangepaste) totaalbeeld van de scores, dat met de Denktankleden is gedeeld voorafgaand aan de volgende Denktanksessie.

- De gemeente zegt toe dat van alle nu nog aan de orde zijnde varianten tekeningen en visualisaties zullen worden gemaakt, die tijdig gereed zullen zijn voor de geplande buurtbijeenkomst van eind september.

In het bijlagenboek is opgenomen:

- De presentatie van de gemeente over de introductie van basisvariant 3 en het verkeersonderzoek (190927 PPT gemeente verkeersonderzoek.ppt)

Sessie #4 – 2 oktober 2019

- Laurens Schrijnen geeft een presentatie ter toelichting op de buurtbijeenkomst van Groene Eland en BIZ, gehouden op 25 september (zie bijlagenboek) Tijdens en na afloop zijn vragen en reacties ingediend. Deze zijn - met inbreng van de gemeentelijke deskundigen – voorzien van reacties/antwoorden. (zie bijlagenboek)
Er is overleg geweest tussen de gemeente, OVHA en ROVER om de standpunten vanuit het OV belang extra toe te lichten. Daarmee willen zij voorkomen dat bepaalde oplossingen te snel terzijde worden geschoven. (Zie bijlagenboek).
- Een variant die door een buurtbewoner tijdens de bijeenkomst is ingebracht, wordt verkennend besproken in de Denktank. Het gaat om een gesplitste route van lijn 16: richting zee gaat de tram op enkelspoor door de Zoutmanstraat naar de Laan van Meerdervoort, de route in de andere richting gaat niet via de Zoutmanstraat maar via de Waldeck Pyrmontkade en Elandstraat, om aan te sluiten bij de halte in de Vondelstraat.
Problemen met deze variant zijn:
 - Een splitsing in de route van lijn 16 waardoor slechts 1 richting door de Zoutmanstraat gaat, valt buiten de opdracht aan de Denktank, want die moet een inpassing verzinnen van lijn 16 in beide richtingen via de Zoutmanstraat
 - Vanuit OV-kwaliteit is het voor de reizigers – en daarmee voor het succes van het OV – slechter en dus ongewenst om de twee rijrichtingen uit elkaar te trekken
 - Inpassing van een tramspoor over de Elandstraat stuit op fysieke problemen vanwege
 - het te krappe dwarsprofiel (zeker in het eerste deel gezien vanaf de Waldeck Pyrmontkade), waar ook gewerkt wordt aan een betere en veiligere ruimte voor de fiets
 - de te krappe bocht van de tram vanuit de Waldeck Pyrmontkade naar de Elandstraat
 - De doorstroming van de centrumring wordt te zeer aangetast
 - In feite wordt het inpassingsprobleem van de Zoutmanstraat verplaatst naar de Elandstraat.
 Besloten wordt dat deze variant niet nader wordt besproken.
- Voor de beoordeling van de varianten is aan het begin van het denkproces ook een criterium 'parkeerbalans' opgenomen. Nu duidelijk is welke theoretisch toepasbare varianten zijn overgebleven, blijkt dat de parkeerbalans geen onderscheidend criterium is. Anders gezegd: de verschillende varianten hebben geen onderling verschillend effect op de parkeersituatie in de Zoutmanstraat en het Prins Hendrikplein (inclusief de compensatie van verdwenen plekken in de parkeergarage De Zeeheld). De groep stemt ermee in dat dit criterium wordt geschrapt, om de vergelijking te versimpelen.
- De groep bespreekt de voorkeuren van de diverse deelnemende organisaties. Een belangrijk punt van de bewoners in hun afkeuring van variant 2 is, dat het multifunctionele gebruik van het plein als de ontmoetingsplek van de buurt ernstig wordt aangetast. Daarnaast is de veiligheid van voetgangers – in het bijzonder spelende kinderen - in het geding bij trams die dwars over het plein rijden.
- De OV-belangenbehartigers stellen hier tegenover dat deze plek in het hart van de wijk voor het gebruik van het OV het beste is, dat het voor de fietsers extra veilig is en dat het ontbreken van bogen in het spoor minder lawaai, trillingen en slijtage met zich meebrengt.

- Na behandeling van de voor- en nadelen van het beoogde voetgangersgebied met strengelspoor, laat de BIZ de voorkeur voor strengelspoor varen en geven de OV-belangenbehartigers aan dat ze kunnen leven met een voetgangersgebied.

In het bijlagenboek is opgenomen:

- De presentatie van De Groene Eland over hun bijeenkomst op 25 september (191007 PPT Groene Eland bijeenkomst 25-09-19.ppt)
- Een overzicht van de vragen en antwoorden naar aanleiding van de bijeenkomst van De Groene Eland op 25-09-2019.
- Het verslag van het overleg van de Gemeente, OVHA en ROVER op 29-08-2019.

Sessie #5 – 4 november 2019

- Laurens Schrijnen geeft een toelichting over de 2^e buurtbijeenkomst van 14 oktober. In het blad van de wijkorganisatie 'Zeeheldennieuws' is inmiddels een artikel over deze bijeenkomst verschenen. (Bijlagenboek)
- Voorafgaand aan deze bijeenkomst zijn enkele documenten onder de Denktankleden verspreid ten behoeve van de beraadslagingen. Het gaat om: (→ *bijlagenboek*)
 - Redeneerlijn Groene Eland (2-11-2019) – enkele kernpunten zijn:
 - Tram absoluut niet over het plein
 - Basisvariant 3 verdiept spoor is een slecht idee
 - Voorkeur variant 1 (halte Laan van Meerdervoort)
 - Wens dat bewoners in parkeergarage De Zeeheld tegen gelijkblijvend bewonerstarief kunnen parkeren.
 - Randvoorwaarden en uitgangspunten BIZ (3-11-2019) – enkele kernpunten zijn:
 - Vóór centrale ligging van halte in de wijk
 - niet langer voorstander van tram rechtdoor over het plein
 - eigen 'Droomvariant' ontwikkeld, waarbij twee tramsporen aan dezelfde (noord-)zijde van het plein liggen, zodat de zuidzijde een groter verblijfsgebied kan worden (zie toelichting hierna)
 - voetgangersgebied (Zoutmanstraat centrumzijde) tussen Prins Hendrikplein en Piet Heinstraat.
 - Toelichting gemeente op voor- en nadelen voetgangersgebied (1-11-2019) Over dit onderwerp geeft de gemeente in deze sessie nog een nadere toelichting (zie hierna).
 - Mail OVHA / Ronald van Onselen (3-11-2019) – dit is een onderbouwing van de voorkeur voor de pleinvariant (2). Enkele kernpunten zijn:
 - Centrale ligging halte in het gebied geeft bewoners en bezoekers betere en meer reismogelijkheden
 - Vermindering van (mogelijke) geluidhinder en (mogelijke) trillingen als trams rechtdoor over het plein rijden in plaats van rond het plein
 - Verbetering verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers
 - Mail van VOORALL / Fred Blankespoor. Enkele kernpunten zijn:
 - VOORALL heeft als belangenbehartiger van mensen met een fysieke beperking een voorkeur voor variant 1
 - kan leven met een voetgangersgebied, maar uit zijn zorg over handhavingsproblemen die het juist voor mensen met een beperking gevaarlijk zouden kunnen maken.
 - VOORALL ondersteunt de noodzaak van het in tact houden van het Prins Hendrikplein als rustpunt en ontmoetingsplek voor de wijk.
 - VOORALL is tegen een halte in het voetgangersgebied omdat daardoor de ruimte voor voetgangers en fietsers in het dwarsprofiel wordt verkleind, zodat gemakkelijk in het resterende voetgangersdomein gevaarlijke conflictsituaties kunnen ontstaan tussen voetgangers en doorgaande fietsers en bromfietsers.

Toelichting voetgangersgebied

De nadere toelichting over het voetgangersgebied door de gemeente heeft als kernpunten:

- Dwarsprofiel Zoutmanstraat: op één niveau veel meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Het is dus makkelijker en veiliger fietsen en eenvoudiger om over te steken, omdat er geen auto meer rijdt (behalve klein aantal in en uit lokale parkeergarage van appartementengebouw). Geen auto's geeft rust op dat deel van de Zoutmanstraat, geen conflict meer tussen tram en fiets omdat de fietser voldoende uitwijkmogelijkheden heeft. De fietsveiligheid in de Zoutmanstraat zeezijde neemt ook toe doordat er minder auto's rijden in dit deel van de straat als gevolg van de afsluiting van het doorgaand verkeer door het voetgangersgebied.
- Dit autoloze gebied zorgt voor een aaneengesloten winkelstructuur dankzij een betere verbinding tussen de winkelgebieden van Piet Heinstraat, Zoutmanstraat, Prins Hendrikstraat.
- Op de Elandstraat ontstaan minder verkeersbewegingen / minder rijrichtingen, en daarmee meer mogelijkheden om de kruising veiliger en overzichtelijker in te richten voor fietsers en voetgangers.
- Er is ook een afname van verkeer in het andere deel van de Zoutmanstraat, omdat het doorgaand verkeer dankzij het voetgangersgebied daar verdwijnt en daarmee het verkeer in de wijk vermindert met 34%. Kees Waverijn en Hidde van der Bijl leggen uit dat het verkeer zich zal verspreiden over de hoofdroutes en slechts voor een deel – 33% - bestemmingsverkeer wordt in de omgeving van het Prins Hendrikplein. Dat betekent dus een aanzienlijke vermindering van het aantal auto's door de Zoutmanstraat en daarmee door dit bewonersgebied van de wijk. Het is wenselijker om in de hoofdwegen meer verkeer te hebben dan door de wijk. Voor 90% is de toename in de straten echter van mensen die daar ook wonen. Dat is bestemmingsverkeer.
- De beraadslagingen over het voetgangersgebied leiden ertoe dat De Groene Eland kan instemmen met een voetgangersgebied als rekening wordt gehouden met
 - noodzaak van verbeteren van inrichting en verkeerssituatie op de Waldeck Pyrmontkade en
 - verkeersstromen van en naar Albert Heijn in de Elandstraat.
- Groene Eland verwacht wel negatieve reacties van bewoners uit de wijk waarvan een aantal – als bestemmingsverkeer – andere routes door de eigen woonbuurt zullen moeten volgen als gevolg van het voetgangersgebied.

Toelichting Droomvariant BIZ

BIZ licht hun 'droomvariant' toe. Deze is ingegeven vanuit de grote behoefte aan een duurzame, groene verblijfsplek voor de wijk, die alleen het plein voor de wijde omgeving kan bieden.



Figuur 14 De 'droomvariant' van de BIZ

(N.B. deze tekening is behandeld tijdens deze Denktanksessie. In de periode van het opstellen van het definitieve Denktankadvies heeft de BIZ een tweede versie ontwikkeld. Deze is te vinden bij de toelichting op het uiteindelijke standpunt van de BIZ op pagina 5)

In deze variant lopen de twee tramsporen evenwijdig aan elkaar rond de noordzijde van het plein. Aan die kant is autoverkeer mogelijk van het noordelijke deel van de Prins Hendrikstraat vanuit de richting van Van Galenstraat via het Prins Hendrikplein en Zoutmanstraat (zeezijde) richting de Van Speijkstraat. De rest van het plein is afgesloten voor autoverkeer en wordt dus een groot voetgangersgebied. Er is meer ruimte voor meer groen met een apart speelgedeelte. Laden en lossen blijft mogelijk binnen venstertijden.

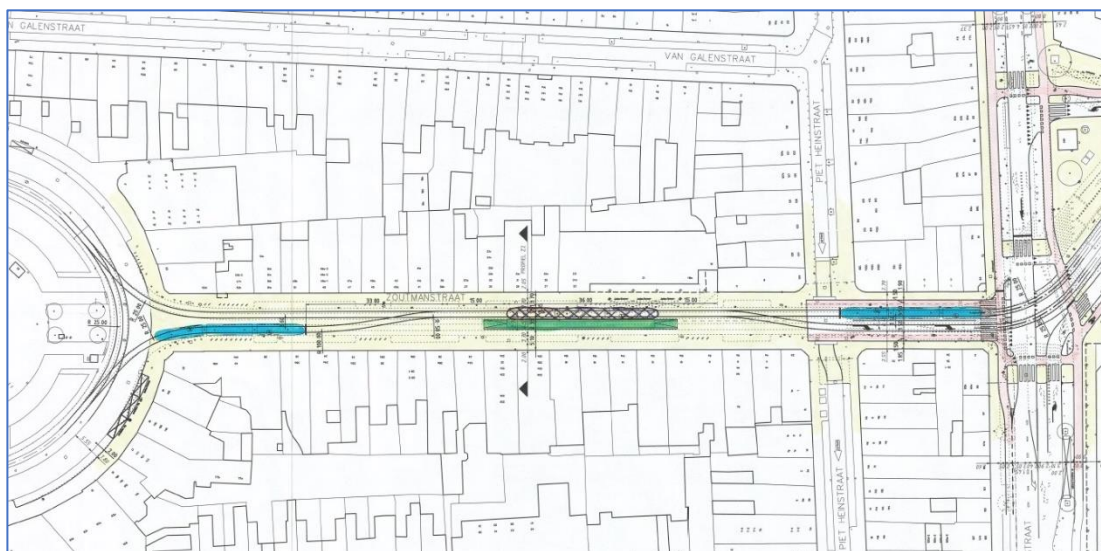
- De gemeente heeft deze variant bekeken en komt heeft de volgende bezwaren:
 - Stedenbouwkundig ontstaat een asymmetrisch plein, de huidige vorm verdwijnt.
 - In het voorgestelde deel waar nog autoverkeer mogelijk is, kan dat uitsluitend in 1 richting, omdat auto's moeten invoegen op de buitenste trambaan.
 - De impact van een groter voetgangersgebied op de verkeerscirculatie en bereikbaarheid is te groot. De garage Zeeheld is niet meer bereikbaar via de Zoutmanstraat maar uitsluitend bereikbaar via het zuidwestelijke deel van de Prins Hendrikstraat en daardoor minder goed zichtbaar. Door de afsluiting van het plein verliest deze haar verdeelfunctie,

wat leidt tot veel extra zoekverkeer en omrijden, vermoedelijk een verdubbeling van uitwijkverkeer op de straten in de omgeving.

- Om het plein aantrekkelijker en leefbaarder te maken attendeert de gemeente de Denktank op de mogelijkheid – bij de huidige tramtracés rond het plein - om de stoepen en het fietspad te verbreden. Die ruimte kun je vinden door de auto te laten meerijden op de trambaan, aan twee kanten van het plein (subvariant 1i) . Daarmee ontstaat ook een dikkere overgang naar het voetgangersgebied van de Zoutmanstraat aan de centrumzijde.

Toelichting nieuwe haltevariant gemeente in voetgangersgebied (3.1)

De gemeente heeft naar aanleiding van de vorige Denktanksessies een optimalisatie van basisvariant 3 (subbasisvariant 3.1) getekend in het voetgangersgebied.



Figuur 15 Bovenaanzicht Zoutmanstraat, subbasisvariant 3.1

- Deze variant is een variatie op de eerder bedachte verdiepte halte (basisvariant 3) op die plek. De nieuwe subvariant (3.1) heeft echter enkelspoor in plaats van twee separate sporen, en heeft een 30 cm verhoogd, ca 2 meter breed en 36 meter lang halteperron aan een zijde, met de rails op maaiveldniveau. Dus geen barrièrewerking van een verdiepte spoorbaan zoals in basisvariant 3, en dankzij enkel spoor niet twee maar slechts een halteperron.
- BIZ en Groene Eland zien geen heil in een halte in het voetgangersgebied, mede vanwege de nabijheid van de halte Elandstraat. Als die ten gevolge van de nieuwe halte in het voetgangersgebied in de Zoutmanstraat zou opschuiven richting centrum, dan is dat een achteruitgang voor de inwoners van het Zeeheldenkwartier ten oosten van de Elandstraat.
- ROVER kiest voor variant 2 (halte op het plein) en beschouwt basisvariant 3 als alternatieve optie. De looproutes bij basisvariant 3 zijn gunstig, de looproutes bij variant 1 (halte aan de Laan van Meerdervoort) zijn volgens ROVER ongunstig. Basisvariant 3.1 is ongewenst vanwege het enkelspoor dat een belemmering oplevert voor de dienstregeling, zeker bij een (gewenste) verhoging van de frequentie. ROVER beschouwt basisvariant 3 als alternatieve optie.
- OVHA kiest voor variant 2 (halte op het plein) en noemt een halte aan de Laan van Meerdervoort (variant 1) 'armoedig'. OVHA beschouwt basisvariant 3 als alternatieve optie.

Conclusies

De vijfde Denktanksessie⁶ leidt tot de volgende conclusies:

- Groene Eland is voor basisvariant 1 en kan leven met een voetgangersgebied (Subvariant 1f); mits aandacht voor de genoemde aspecten Waldeck Pyrmontkade en klantstromen van en naar Albert Heijn.
- BIZ is voor hun droomvariant, maar kan - als die niet realiseerbaar blijkt – leven met variant 1. Hoe dan ook wil de BIZ dat de sporen rond het plein en niet rechtdoor over het plein gaan. Mocht variant 1 gekozen worden zonder voetgangersgebied, dan kiest de BIZ voor basisvariant 2 in combinatie met een voetgangersgebied.
- Fred Blankespoor / VOORALL is afwezig maar heeft per mail laten weten dat hij een voorkeur heeft voor variant 1, en kan leven met een voetgangersgebied, maar hij vraagt daarbij aandacht voor het handhavingsproblemen die het gevaarlijk maken (zie zijn e-mail, bijlagenboek).
- Koen Baart / Fietzersbond kiest voor basisvariant 1, met voetgangersgebied (subvariant 1f), mede omdat deze variant de voorkeur heeft van de bewoners en omdat deze variant sowieso beter is voor de fietsveiligheid dan de huidige situatie.
- Henk Toet / ROVER en Ronald van Onselen / OVHA zijn tegen basisvariant 1 en voor basisvariant 2, en willen geen strengelspoor. OVHA beschouwt evenals ROVER basisvariant 3 als alternatieve optie. (OVHA)



Figuur 16 Het huidige Prins Hendrikplein

⁶ Voor de uiteindelijke standpunten van de Denktankleden namens hun organisaties zie hoofdstuk 1. Deze wijken namelijk in enkele gevallen af van de uitkomsten aan het slot van de vijfde Denktanksessie.

4 Vervolgproces

Na het uitbrengen van het advies van de Denktank aan de portefeuillehouder verkeer (wethouder Robert van Asten) namens het college van B&W, is het volgende vervolgproces voorzien:

1. Schriftelijke reactie wethouder namens het college op advies Denktank
2. Vaststellen (ambtelijk voorbereid) van raadsvoorstel 'voorkeursvariant herinrichting Zoutmanstraat' door College B&W
3. Behandeling raadsvoorstel voorkeursvariant in raadscommissie
4. Behandeling raadsvoorstel voorkeursvariant in gemeenteraad ter vaststelling (mogelijkheid tot inspreken)

Na vaststellen door de raad van de voorkeursvariant herinrichting Zoutmanstraat wordt de voorkeursvariant Zoutmanstraat integraal met het hele traject van lijn 16 tussen Waldeck Pyrmontkade en Buitenhof verder uitgewerkt in een integraal voorontwerp (VO lijn 16 centrumdeel):

5. Besluit tot vrijgave inspraak VO lijn 16 centrumdeel door College
6. Inspraakperiode met inspraakbijeenkomst (mogelijkheid tot indiening zienswijze)
7. Vaststellen raadsvoorstel VO lijn 16 door College
8. Behandeling raadsvoorstel VO in raadscommissie
9. Behandeling raadsvoorstel VO in gemeenteraad ter vaststelling (mogelijkheid tot inspreken)