

Advies van de bewonersorganisatie Zeeheldenkwartier De Groene Eland in de “Denktank inpassing lagevloertram Zoutmanstraat”

De Bewonersorganisatie Zeeheldenkwartier De Groene Eland geeft 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.

De Groene Eland verbindt eisen en/of wensen aan de nadere uitwerking van deze variant.

De Groene Eland is tegen het instellen van een permanent voetgangersgebied tussen de Piet Heinstraat en het Prins Hendrikplein. 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.

Nadere toelichting op de positie van De Groene Eland

De 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 spits, 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 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 buurtevenementen 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.