



040

Retouradres: Postbus 12600, 2500 DJ Den Haag

Aan de voorzitter van de commissie Leefomgeving

Datum

31 maart 2020

Onderwerp

Standpunt college over advies Denktank lijn 16 herinrichting
Zoutmanstraat

Ons kenmerk

DSO/2020.163

RIS305027

Contactpersoon

Kees Waverijn

Dienst

Dienst Stedelijke Ontwikkeling

Afdeling

Mobiliteit

Telefoonnummer

14070

E-mailadres

Kees.Waverijn@denhaag.nl

Geachte voorzitter,

In mei 2019 heeft Wethouder Robert van Asten een 'Denktank inpassing lagevloertram lijn 16 Zoutmanstraat' in het leven geroepen om een advies aan het college van B&W te formuleren 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. In deze brief reageert het college op het advies van de Denktank.

Aanleiding

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). 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. De mobiliteitstransitie gaat inzetten op een systeemverschuiving op drie niveaus:

- 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;
- de verschillende mobiliteitsoplossingen worden meer integraal en van deur- tot-deur georganiseerd zodat, ondersteund door digitale technologie, reisgemak en –comfort worden verhoogd;
- 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.

Maar de fysieke ruimte 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 gericht op de vervanging van de laatste GTI-8 trams. Hiervoor dienen alle nog niet aangepaste tramtracés geschikt te zijn gemaakt voor de lage vloertrams, waarvan de verkenning voor de Zoutmanstraat een van de programmaonderdelen is.

Toegankelijk openbaar vervoersysteem

In 2015 is de wet gelijke behandeling in werking getreden. Dit betekent dat alle openbaar vervoersvoorzieningen toegankelijk gemaakt moeten worden voor personen met een fysiek beperking. Halteperrons dienen verlengd, verbreed en verhoogd te worden om deze toegankelijkheid te kunnen bieden.

Aanpassen tramtracés

Op een aantal belangrijke tramlijnen is de afgelopen jaren al gewerkt aan de inpassing van nieuwe lagevloertrams en van rolstoeltoegankelijke haltes en nu start de gemeente met de voorbereiding van tramlijn 16.

Het tracé van lijn 16 voldoet op een aantal trajecten nog niet. Op het tracé tussen de Waldeck Pyrmontkade en het Buitenhof is met name de Zoutmanstraat vanwege het smalle profiel en de vele functies een uitdaging om de lagevloertram hier goed ingepast te krijgen. Daarnaast dient de fietsveiligheid in de Zoutmanstraat te worden verbeterd.

Het inpassen van een nieuwe lagevloertram, van toegankelijke halteperrons en de eisen ten aanzien van o.a. de fietsveiligheid noodzaken tot een herinrichting van de straat. Dit moet met de nodige aandacht gebeuren voor het behoud van de diverse kwaliteiten en functies van de Zoutmanstraat.

Beschrijving huidige situatie

De Zoutmanstraat is een belangrijke winkelstraat in het Zeeheldenkwartier en vormt een verkeersverbinding tussen de Elandstraat/Vondelstraat en de Laan van Meerdervoort. Het is geen route voor de hulpdiensten. Er bevinden zich in de Zoutmanstraat en op het Prins Hendrikplein 86 parkeerplaatsen, waarvan 2 invalideplaatsen en 4 laad- en losplekken.

Het Prins Hendrikplein is typerend als open plein in een verder sterk verdicht Zeeheldenkwartier (beschermd stadsgezicht), met winkels en horeca. Er zijn parkeerplaatsen aan de buitenrand van het plein. De huidige tram gaat in twee richtingen om het plein heen, aan de binnenzijde over een grasbaan. In het midden is het plein ingericht als een voetgangersgebied en verblijfruimte waar plaats is voor recreatie en terrassen en waar regelmatig een markt, buurtactiviteiten en feesten worden georganiseerd.

In de huidige situatie is de Zoutmanstraat te smal voor de bestaande functies en zijn er veel klachten over de gevaarlijke verkeerssituaties die regelmatig ontstaan. De trottoirs in deze winkelstraat zijn smal (1.75- 2.05 m). De straat staat vol met geparkeerde fietsen en in het wegprofiel is geen aparte ruimte voor de fietser. Bovendien zijn de parkeerstroken feitelijk te smal, waardoor te slordig geparkeerde auto's regelmatig voor blokkades voor fietsers en tram veroorzaken.



Fietsveiligheid

De fietsveiligheid in de Zoutmanstraat is in de huidige situatie ondermaats. De fiets heeft in deze 50 km/u straat nu geen eigen voorziening. De ruimte tussen de stoep en het huidige spoorbeen is minimaal en wordt nog krappert in de bochten naar en van het Prins Hendrikplein. De fietser wordt door verkeerd geparkeerde auto's vaak gedwongen het spoor te kruisen om tussen de tramrails verder te rijden. De tram kan de fiets niet passeren, waardoor de fiets voor de tram uit fietst. Er vinden regelmatig incidenten plaats waarbij fietsers in de rail terecht komen.

Fietsparkeren

De woningen in de omgeving Zoutmanstraat beschikken veelal niet over fietsbergingen. Bewoners zijn voor het stallen van fietsen aangewezen op een plekje op straat of een voorziening in huis om de fiets op te bergen.

In 2016 zijn in de Zoutmanstraat voorzieningen getroffen zodat fietsen kunnen worden gestald tegen fietsnietjes.

Halte ter hoogte van de van Speijkstraat.

In de Zoutmanstraat is een halte op het trottoir aan weerszijden van de straat ter hoogte van de van Speijkstraat. Eén halte ligt voor een uitrit. De haltes zijn nu alleen geschikt voor de huidige hogevloertrams en zijn niet rolstoeltoegankelijk.

Probleemanalyse

De inpassing van de lagevloertram vraagt behalve in de breedte, met name meer ruimte in de bogen. Dit betekent dat het gehele spoor in de Zoutmanstraat en op het Prins Hendrikplein vervangen moet worden. De huidige tramhalte in de Zoutmanstraat ter hoogte van de Van Speijkstraat ligt te laag en is te smal en is niet te gebruiken voor rolstoelgebruikers. Ergens in de directe omgeving moeten rolstoeltoegankelijke halteperons worden ingepast.

Een tweede belangrijk probleem dat zich in de huidige situatie voordoet en in de herinrichting van de Zoutmanstraat moet worden opgelost is de fietsonveiligheid. De fietser heeft in de huidige situatie al te weinig ruimte en is in de Zoutmanstraat vaak gedwongen (versterkt door scheef geparkeerde auto's) tussen de spoorbenen van de tram te fietsen. De grote knelpunten liggen in de bochten van en naar het

Prins Hendrikplein waarbij de fietser voortdurend tramsporen moet passeren en tegelijkertijd rekening houden met de tram en de passerende auto's. Hier vinden regelmatig valpartijen plaats, met en zonder letsel. Uit de ongevallenstatistiek blijkt dat het niet om grote aantallen van geregistreerde ongevallen gaat. Omdat valpartijen met een fiets, zonder zwaar letsel in de regel niet worden gemeld, worden deze ook niet geregistreerd. Dit betekent niet dat er niets gebeurt. Uit ooggetuige waarnemingen zijn er regelmatig valpartijen, bijna-conflicten en schrikreacties bij fietsers geconstateerd.

Met het inpassen van de nieuwe lagevloertram die nog meer ruimte zal vragen in de bochten en in het profiel wordt de situatie voor de fietser alleen maar slechter.



De consequenties van de inpassing van de lagevloertram en het tegelijkertijd willen verbeteren van de fietsveiligheid is dat het onvermijdelijk is dat de indeling van het profiel moet worden gewijzigd, waarvoor de straat er van gevel tot gevel uit moet. Voor de herinrichting van de Zoutmanstraat en het Prins Hendrikplein dient in principe het Handboek Openbare Ruimte (HOR) als uitgangspunt gehanteerd te worden. Wanneer we de hierin voorgeschreven maatvoering voor de huidige aanwezige functies (tram, auto, fiets, parkeren, voetganger, laden en lossen) moeten hanteren, komen we in het wegprofiel (van gevel tot gevel) circa 5 m te kort (nu circa 14 m beschikbaar, conform HOR 19 m nodig); zie onderstaand plaatje.

De conclusie die hieruit getrokken kan worden, is dat de zoektocht naar een passende variant, die voldoet aan uitgangspunten (inpassen tram en verbeteren fietsveiligheid), in ieder geval zal vragen om het eenzijdig of volledig opheffen van het parkeren in de Zoutmanstraat. De opdracht om ook ruimte te vinden in de Zoutmanstraat en op het Prins Hendrikplein voor het inpassen van voldoende fietsparkeervoorzieningen kan mogelijk ook leiden tot het opheffen van een aantal parkeerplaatsen op het plein. Het verlies aan parkeerplaatsen kan gecompenseerd worden in de parkeergarage de Zeeheld die is aangekocht door de gemeente. Hierin is na verbouwing ruimte voor 135 parkeerplaatsen.

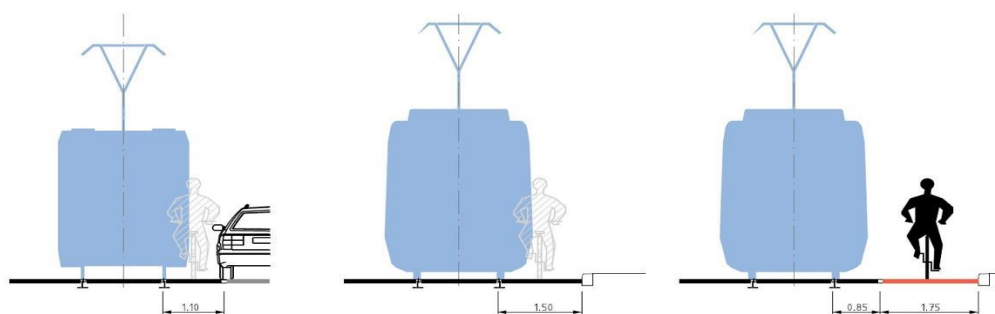
ideaal profiel met alle functionaliteiten



Verbetering fietsveiligheid

Er is sprake van een verbetering van de fietsveiligheid (zie onderstaand figuur) als:

- er minimaal 1.5 m voor de fietser wordt gecreëerd tussen de stoep en het buitenste spoorbeen waarbij voor de fiets voldoende ruimte is om veilig naast het spoor te fietsen, maar de tram de fiets niet kan passeren (fiets rijdt voor tram), of
- er fietsstroken van 1.75 m worden gecreëerd tussen de stoep en het profiel van vrije ruimte van de tram, waarbij de tram de fietser wel zou kunnen passeren en/of
- de fietser vrij kan bewegen in een voetgangersgebied;



Fietsonveilig

Fietsveilig maar geen trampassage

Fietsveilig met trampassage

Kortom, er moeten keuzes gemaakt worden: welke ruimte wordt ingeleverd en welke kwaliteit krijgen we ervoor terug. Hierbij moet ook rekening gehouden worden met het beschermd stadsgezicht van het Zeeheldenkwartier waarin het Prins Hendrikplein typerend is als open plein in een verder sterk verdichte woonwijk.

Opgave Denktank

In mei 2019 heb ik een ‘Denktank inpassing lagevloertram lijn 16 Zoutmanstraat’ in het leven geroepen.

De opdracht die aan de Denktank is meegegeven:

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 (woningen) blijven bereikbaar en bevoorradbaar;
- 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 voor de te ontwikkelen voorkeursvariant is beperkt tot de Zoutmanstraat en omgeving, voor zover varianten impact hebben op de directe omgeving.

Bij de start van de Denktank heeft de wethouder aangegeven dat het college bezig was de aankoop van de garage de Zeeheld af te ronden. Parkeerplaatsen die zouden komen te vervallen bij het beschikbaar komen van de garage de Zeeheld kunnen hierin alsdan gecompenseerd worden. In september 2020 is de denktank medegedeeld dat de gemeenteraad ook formeel heeft ingestemd met de feitelijke aankoop van de Garage de Zeeheld.

Samenstelling denktank

De 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.

De Denktanksessies zijn voorbereid en uitgevoerd onder leiding van een externe voorzitter (Paul Weststrate, adviesbureau Awareness). Awareness heeft ook gezorgd voor de verslaglegging en voor het opstellen van dit eindrapport met het Denktank-advies.

Procesbeschrijving

De Denktank is in de periode tussen 6 juni en 4 november 2019 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 een zo groot mogelijk draagvlak.

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 2019).

Op basis van het integrale Denktankadvies (stand van zaken 12 december) hebben de Denktankleden gezamenlijk een drukbezochte (derde) buurtbijeenkomst belegd op 12 december 2019, in het wijkcentrum van De Groene Eland, de 'HeldenHoek'.

Denktankleden 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.

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.

De denktank is gekomen tot 3 basisvarianten en een aantal subvarianten. Een aantal ontwikkelde subvarianten is afgefallen 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. Onderstaand zijn de basisvarianten nader beschreven en worden de subvarianten kort toegelicht.

Basisvarianten



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



Figuur Artist impression basisvariant 1, straat

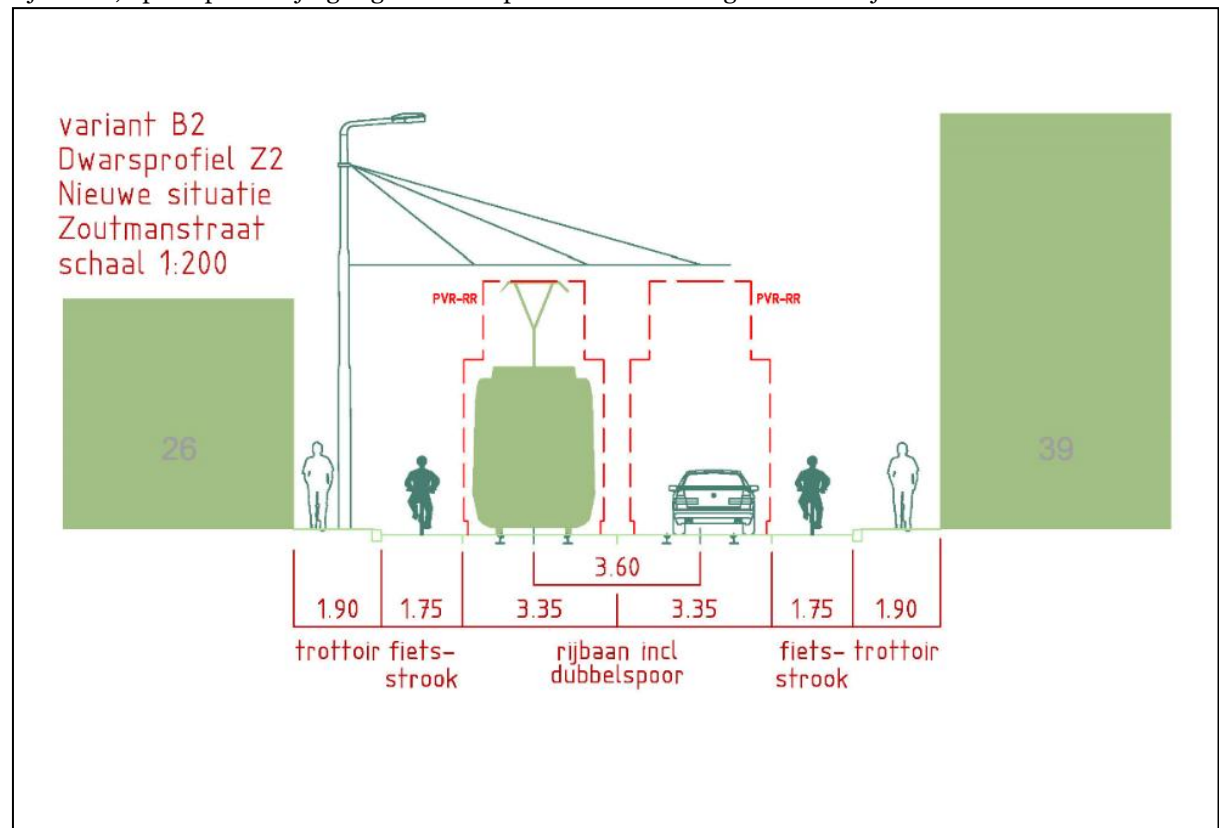


Figuur Artist impression basisvariant 1, plein

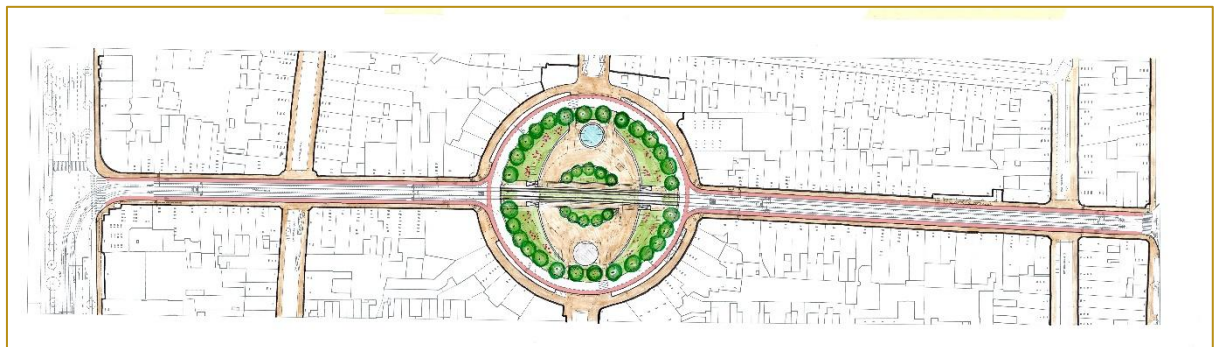
BASISVARIANT 2 - TRAMSPOREN RECHTDOOR OVER HET PLEIN, HALTE OP PRINS HENDRIKPLEIN*Beschrijving*

De tram rijdt recht door 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 Dwarsprofiel Zoutmanstraat, basisvariant 2



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



Figuur Artist impression basisvariant 2, straat



Figuur Artist Impression basisvariant 2, plein

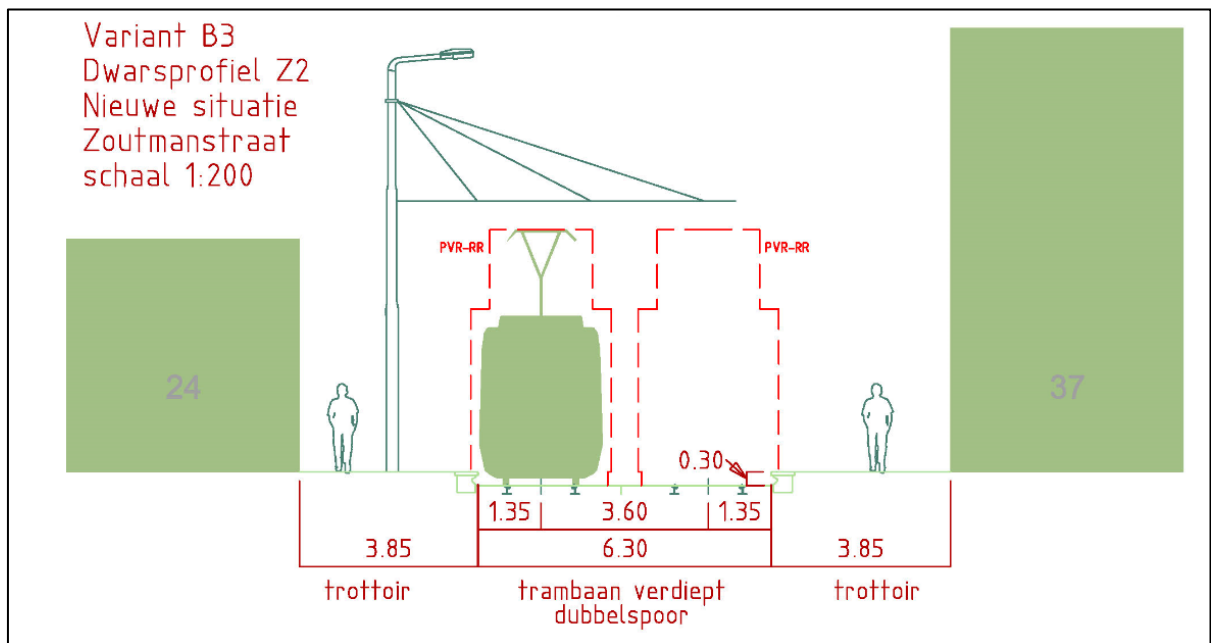
BASISVARIANT 3 - HUIDIGE TRAMTRACÉ MET VOETGANGERSGEBIED

Beschrijving

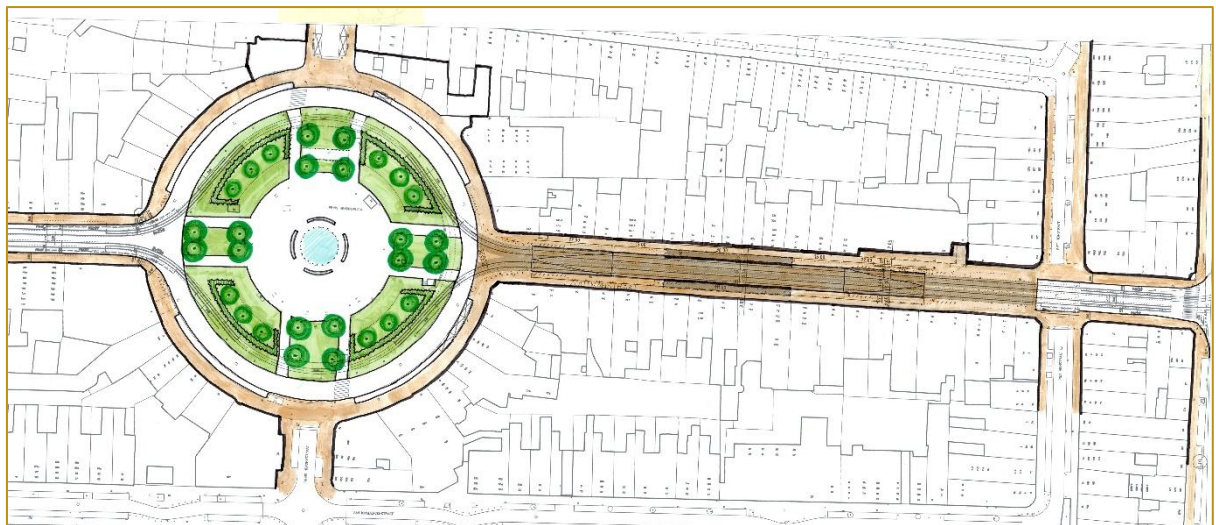
Deze variant is conform basisvariant 1 met betrekking tot de Zoutmanstraat Zeezijde (vanaf de Laan van Meerdervoort tot het Prins Hendrikplein), met toevoeging van:

- een voetgangersgebied in het deel van de Zoutmanstraat tussen de Piet Heinstraat en het Prins Hendrikplein (Centrumzijde),
- 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.



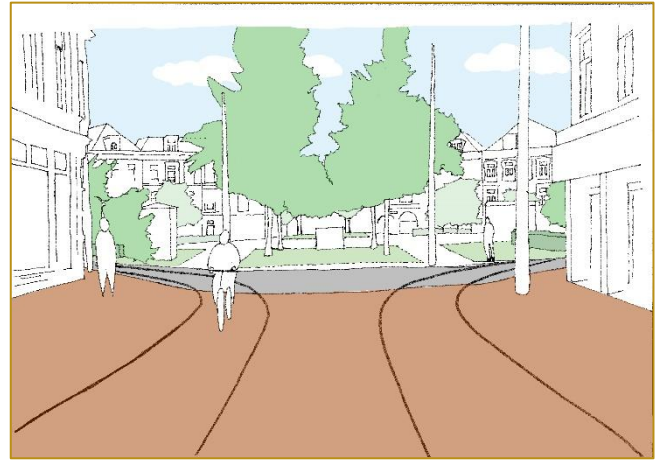
Figuur Dwarsprofiel Zoutmanstraat, basisvariant 3



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



Figuur Artist Impression basisvariant 3, straat



Figuur 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 eenabri 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.

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.

Subvariant	Behelst het toevoegen van	Blijkt onmogelijk omdat
1a	Fietsstroken naast de tram	.. het trottoir in de bochten van het Plein te krap wordt, 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.

Haalbare subvarianten

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.

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

¹ 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 van strengelspoor is een nadeel ten opzichte van gewoon dubbelspoor, dat railvoertuigen elkaar niet kunnen passeren, dus (soms) op elkaar moeten wachten.

Advies Denktank

De Denktank is tot een verdeeld advies gekomen:

- de **meerderheid** van de Denktankleden (Bewonersorganisatie Zeeheldenkwartier De Groene Eland, ondernemersvereniging BIZ Zeeheldenkwartier, stichting VOORALL, Fietsersbond, reizigersorganisatie ROVER) 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.
- 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. In het advies Denktank “inpassing lagevloertram lijn 16 Zoutmanstraat” d.d. 13-0-2020.
- van deze partijen die voorkeur geven aan **basisvariant 1**, zijn de BIZ Zeeheldenkwartier, VOORALL en de Fietsersbond 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 brief 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 vertegenwoordigers van de Groene Eland zijn tegen het voetgangersgebied. Men 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 variant 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.

Standpunt college

Het college heeft bij de ontvangst van het advies bij monde van wethouder Van Asten zijn waardering en dank uitgesproken voor het vele goede werk dat de leden in het advies hebben gestoken. Het advies is grondig en uitgebreid. Dit maakt het voor het college eenvoudiger om in de toekomst te komen tot een kwalitatief Voorlopig Ontwerp dat bovendien op draagvlak kan rekenen. Helaas moet het college constateren dat de Denktank niet tot een unaniem advies is gekomen. In het onderstaande zullen wij ingaan op het advies en geven wij aan op welke gronden wij willen gaan werken aan een Voorlopig Ontwerp.

Het college is van mening dat basisvariant 1 het meest voldoet aan de opgave om zowel de lagevloertram in te passen, een rolstoeltoegankelijke halte te maken alsmede om de fietsveiligheid afdoende te verbeteren met behoud van een acceptabel, voor alle gebruikers begaanbaar, trottoir. Bovendien draagt deze keuze bij tot een duurzame en toekomstbestendige stad in lijn met de gewenste mobiliteitstransitie. Het college sluit zich dus aan bij het meerderheidsstandpunt van de Denktank. De volgende belangrijke overwegingen hebben daar een rol bij gespeeld:

- door de beperkte ruimte in het straatprofiel is het niet mogelijk de bestaande halte van Speijkstraat om te bouwen naar een vereiste rolstoeltoegankelijke halte. Het college acht het verplaatsen van een halte naar de Laan van Meerdervoort de beste optie in vergelijking met de twee andere mogelijkheden (Halte midden op het Prins Hendrikplein of halte in het voetgangersgebied Zoutmanstraat centrumzijde). Een goede inpassing met aandacht voor de groenstructuur is uitgangspunt;
- het college onderschrijft de conclusie van de denktank dat in alle beschouwde haalbare varianten parkeerplaatsen in de Zoutmanstraat moeten komen te vervallen om de lagevloertram in te passen en de fietsveiligheid te verbeteren. De vernieuwde parkeergarage De Zeeheld kan voor compensatie zorgen voor de op te heffen parkeerplaatsen;
- de keuze voor basisvariant 1 doet recht aan het beschermd stadsgezicht van het Zeeheldenkwartier met daarin typerend het Prins Hendrikplein als open plein in een verder sterk verdichte woonwijk en waarborgt de huidige stedenbouwkundige en ruimtelijke kwaliteit. Het college onderschrijft het standpunt van de Groene Eland dat het centrale rustpunt in de wijk, dat gevormd wordt door het als voetgangersgebied ingerichte midden van het plein, met zijn huidige functionaliteit behouden moet blijven;
- het college is van mening dat er een halte op de huidige locatie van de halte Elandstraat in de Vondelstraat moet blijven omdat deze haltepositionering het omliggende woon en winkelgebied het beste bedient.

Het college vindt een verdiepte ligging van de trambaan in de Zoutmanstraat ongewenst. Dit heeft een te grote impact op de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de winkelstraat. Daarnaast heeft een halte in dit deel van de Zoutmanstraat ongewenste gevolgen voor de loopafstand naar de haltes.

Voor wat betreft de vraag of er al dan niet een autovrij “voetgangersgebied” moet komen in Zoutmanstraat tussen Prins Hendrikplein en Piet Heinstraat, zijn wij van opvatting dat het autovrije gebied kan bijdragen aan het verbeteren van de fietsveiligheid, de leefbaarheid van de Zoutmanstraat en de verbetering van het openbaar vervoer. Ook kan hierdoor een gewenste kwaliteitsimpuls worden gegeven aan de winkelstraat. Meer specifiek zien wij de volgende voordelen:

- de fietsveiligheid en leefbaarheid neemt toe. Indien in de Zoutmanstraat het doorgaande autoverkeer zou verdwijnen, leidt dit tot een vermindering van circa 30% van het autoverkeer in het deel Zoutmanstraat-Zeezijde (tussen Laan van Meerdervoort en het Prins Hendrikplein). In het deel Zoutmanstraat-centrumzijde zal nagenoeg al het autoverkeer verdwijnen. Het college acht dit positief voor de fietsveiligheid en de leefbaarheid van de Zoutmanstraat;
- door de afname van het verkeer door de Zoutmanstraat vindt er een betere en veiligere afwikkeling plaats van de kruispunten Elandstraat/Vondelstraat/Zoutmanstraat en Laan van Meerdervoort/Zoutmanstraat plaats. Hierdoor verbetert de doorstroming op de kruisingen, zijn er kortere wachttijden voor het verkeer (ook tram) en neemt de verkeersveiligheid voor fietser en voetgangers toe;
- de winkelstraten Piet Heinstraat en Prins Hendrikstraat worden door het voetgangersgebied in de Zoutmanstraat via het Prins Hendrikplein met elkaar verbonden (Z-structuur), waardoor er een samenhangend en aangenaam winkelgebied ontstaat.

In een voetgangersgebied is eenvoudiger ruimte te vinden voor het laden-en lossen van de aanwezige winkels, bedrijven en hotels.

Het college is zich echter ten eerste bewust van de overwegingen die er bij de vertegenwoordigers van de Bewonersorganisatie toe hebben geleid geen autovrij voetgangersgebied te wensen. De belangrijkste zorg hierbij is dat het autovrije “voetgangersgebied” zal leiden tot het uitwijken van autoverkeer naar aangrenzende woonstraten. Het college staat positief tegenover de invoering van het autovrije voetgangersgebied, maar zal hier pas toe besluiten als bij de studies bij de uitwerking van het Voorlopig Ontwerp blijkt dat de door De Groene Eland gevreesde negatieve effecten niet of slechts in geringe mate optreden. Het streven moet zijn om de leefbaarheid van het Zeeheldenkwartier in zijn geheel te verbeteren; dat betekent dat we ook hier meer moeten inzetten op alternatieven voor de auto (mobiliteitstransitie).

Een wezenlijk punt bij de herinrichting van de Zoutmanstraat is het verdwijnen van alle circa 60 parkeerplaatsen. Hiervoor is getalsmatig compensatie gevonden door de aankoop van garage de Zeeheld waardoor 135 parkeerplaatsen beschikbaar komen. Het college beraadt zich nog op het in De Zeeheld te hanteren parkeerregime. Uitgangspunt hierbij is dat deze garage qua inrichting en bouwkundige opzet zich minder goed leent voor kort-parkeren (veel in- en uitrijden). De garage zal dus geëxploiteerd gaan worden als een stallingsgarage. We gaan het mogelijk maken dat bewoners, ondernemers en hotels hier plaatsen voor hun auto's kunnen huren. Om te zorgen dat klanten van de winkels in de Zoutmanstraat parkeerplaatsen zullen vinden, zullen wij de parkeerplaatsen rond het Prins Hendrikplein tijdens openingstijden exclusief voor deze groep beschikbaar stellen (winkelstraatregeling). Zodra het parkeerregime verder is uitgewerkt zal het college u hier nader over informeren. Laden en lossen voor winkels blijft gegarandeerd: op de hoeken van de zijstraten van de

Zoutmanstraat, op het Frederik Hendrikplein en in een autovrije “voetgangerszone” van de Zoutmanstraat zullen laad en los voorzieningen komen ter vervanging van de laad en losmogelijkheden in de Zoutmanstraat; ook zullen mogelijkheden worden onderzocht voor laden en lossen op de Laan van Meerdervoort in de nabijheid van de Zoutmanstraat.

Het college ziet aanknopingspunten in de wensen van de BIZ voor verdere vergroening en het creëren van meer ruimtelijke en functionele samenhang tussen het Prins Hendrikplein en het voetgangersgebied in de Zoutmanstraat.

Het college kiest voor het handhaven van de Stedenbouwkundige structuur van het beschermd stadsgezicht van dit deel van het Zeeheldenkwartier, waaronder het Prins Hendrikplein.

Het college kiest niet voor het verder uitbreiden van het autovrije voetgangersgebied. Dit zal leiden tot het in ongewenste mate uitwijken van autoverkeer naar woonstraten. Ook de garage De Zeeheld zou voor grote delen van de wijk nagenoeg onbereikbaar worden

Hoe verder?

De voorgestane herinrichting van de Zoutmanstraat en de hiermee gemoeide kosten passen binnen de programmering en vooraf geraamde kosten. Het schetsontwerp van basisvariant 1 met voetgangersgebied zal worden uitgewerkt tot een Voorlopig Ontwerp (VO) dat onderdeel uitmaakt van het integrale Voorlopige Ontwerp lijn 16 Z (Zeeheldenkwartier Centrum). Dit integrale VO lijn 16Z zal inclusief kostenraming en dekkingsvoorstel in een collegevoorstel ter besluitvorming aan de gemeenteraad zal worden voorgelegd. De Denktank zal worden omgevormd naar een klankbordgroep voor lijn 16 in het Zeeheldenkwartier die periodiek geraadpleegd zal worden met betrekking tot uitwerkingen van aspecten in het concept VO.

Bij de opstelling van het Voorlopig Ontwerp (VO) zal bijzondere aandacht worden geschonken aan:

- de effecten van het autovrijgebied Zoutmanstraat op de verkeerscirculatie van met name de woonstraten rondom de Zoutmanstraat en onder meer de hoofdontsluitingswegen (Waldeck Pyrmontkade en de Elandstraat). Het uitgangspunt hierbij is dat het autovrijmaken van de Zoutmanstraat centrumzijde niet mag leiden tot onacceptabele overlast in de woonstraten en op de hoofdontsluitingswegen;
- in het deel van de Zoutmanstraat tussen Laan van Meerdervoort en het Prins Hendrikplein bestaat er bij het college nog zorg over de ‘menging’ van fiets en openbaar vervoer. De vraag is hoe hier de optimale mix bereikt kan worden tussen doorstroming van het openbaar vervoer en fietsveiligheid;
- het te hanteren snelheidsregime voor het openbaar vervoer in het autovrije voetgangersgebied en de Zoutmanstraat Zeezijde;
- de inpassing van laad- en losplekken in de zijstraten van de Zoutmanstraat, op het Prins Hendrikplein en in het autovrije voetgangersgebied inclusief te hanteren venstertijden;
- de beheer- en onderhoudsopgave, in het bijzonder de middelen en methoden voor handhaving van het autovrije gebied;
- de noodzakelijke voorzieningen te treffen zodat trillingen en geluid binnen de vigerende normen blijven;
- het versterken van de groenstructuur van het Prins Hendrikplein en de functionaliteit van het binnenplein en de buitenring;
- bij de uitvoering wordt gestreefd naar een samenhang in materialisering bij de Zoutmanstraat en het Prins Hendrikplein;
- het verbeteren van de inrichting en omvang van fietsparkeervoorzieningen in de Zoutmanstraat en het Prins Hendrikplein.

Bovenstaande zaken zullen worden meegenomen bij de uitwerking van het VO. Daarnaast is er nog een aantal zaken dat hiermee samenhangend uitgewerkt moet worden:

- het verplaatsen van de halte Van Speijkstraat naar de Laan van Meerdervoort is een extra impuls om bij het verder geschikt maken van lijn 16 voor lagevloermaterieel de situering van de haltes te bezien;
- het parkeerregime van de parkeergarage De Zeeheld en in de omliggende openbare ruimte dat zowel voor bewoners, winkeliers, winkelend publiek en gasten van de hotels tegemoet moet komen aan het verlies aan parkeerplaatsen in de Zoutmanstraat;
- inpassing van de rolstoeltoegankelijke halte Elandstraat in combinatie met het herinrichten van het kruispunt Elandstraat/Vondelstraat/Zoutmanstraat;
- hoe om te gaan met de verkeersregelininstallatie op het kruispunt Elandstraat/Vondelstraat/Zoutmanstraat.

Het college verwacht in september 2020 een concept Voorlopig Ontwerp gereed te hebben dat in de inspraak gebracht kan worden.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
de wethouder van Mobiliteit en Cultuur
Robert van Asten