

**Vragen en antwoorden naar aanleiding van de digitale bewonersavond
'Toelichting op ontwerp inpassing lagevloertram lijn 16 Z'
d.d. 16 juli 2020**

Nummer	Vraag / Opmerking	Antwoord
1	Ondanks dat ik zelf in de Zoutmanstraat woon, en mijn parkeerplek voor de deur kwijt raak, denk ik dat het goed is de Zoutmanstraat autovrij te maken; een impuls voor de wijk. Maar hoe kunnen de bewoners gebruik maken van de parkeergegarage?	Door de inpassing van de lagevloer tram en het verbeteren van de fietsveiligheid verdwijnen de parkeerplaatsen in de Zoutmanstraat. En een aantal in de Laan van Meerdervoort rondom de Zoutmanstraat; bewoners uit de Zoutmanstraat komen in principe als eerste in aanmerking. Bij het beschikbaar komen van parkeerplaatsen in de garage Zeeheld; eind van dit jaar wordt naar verwachting meer duidelijk over de openstelling van de garage en de tarieven.
2	hoe is de bereikbaarheid als zowel de zoutmanstraat als scheveningse veer worden afgesloten	Een van de maatregelen die in het proces van Centrum-Noord is besproken betreft het doen van een proef met het instellen van eenrichtingsverkeer voor autoverkeer op het Scheveningse Veer. De richting die in dit voorstel behouden blijft is in de richting van de Elandstraat. De mogelijkheid om het Zeeheldenkwartier te bereiken met de auto vanaf de Mauritskade richting Elandstraat blijft intact waardoor de autobereikbaarheid niet wijzigt. Het grootste verkeersdeel van het verkeersluwe deel in de Zoutmanstraat vindt plaats op de Waldeck Pyrmontkade en Elandstraat in de richting van de Laan van Meerdervoort. Het Scheveningse Veer en Elandstraat liggen in elkaar verlengde en wijzigen niet in rijrichting, er is weinig wisselwerking tussen beide maatregelen ten aanzien van de autobereikbaarheid van het Zeeheldenkwartier.
3	stuur uitnodiging rond met een LINK, instrueer dat je ANONIEM moet invullen omdat het anders niet werkt. zorg dat je ook de VRAGEN van de ANDEREN kunt zien. zeg niet dat je een naam MOET invullen als in het tekstblokje rechts staat dat naam OPTIONEEL is en vragen ook anoniem kunnen...	Waarvan akte
4	Hoeveel kijkers zijn er?	circa 85
5	hoeveel deelnemers zijn er in deze sessie?	circa 85
6	Wat betekent het autoluw maken van de Zoutmanstraat voor de leefbaarheid op de Waldeck Pyrmontkade en de Koningin Emmakade? Er is nu al sprake van een slechte luchtkwaliteit en gemeten snelheden van 115 km/u	Het verkeersmodelonderzoek van Sweco laat zien dat de inpassing van de lagevloertram met autoluw deel in de Zoutmanstraat de situatie op de Waldeck Pyrmontkade/Kon. Emmakade niet wezenlijk verandert; het wordt wel drukker maar dat leidt niet tot meer filevorming in de avondspits. Randvoorwaarde is dat de normen tav luchtkwaliteit in de straten niet worden overschreden. Wij verwachten op basis van ervaring elders in de stad dat als gevolg van de toename van verkeer in de genoemde straten deze norm niet wordt overschreden; er wordt onderzoek uitgevoerd om het effect op de luchtkwaliteit als gevolg van de herinrichtingsplannen vast te stellen. Wat betreft snelheid is het niet aannemelijk dat een toename van verkeer zal leiden tot een hogere snelheid. De problematiek ten aanzien van snelheid en geluidsoverlast vindt met name plaats in de uren dat het verkeersaanbod laag is. Het grootste probleem van de Waldeck Pyrmontkade is dat er nu al te snel wordt gereden en geluidsoverlast. Daar heeft het tramproject geen invloed op maar kan er ook geen oplossing voor bieden. De gemeente onderkent het snelheidsprobleem en is separaat bezig om met het OM de handhaving te verbeteren.
7	Wat is de impact op luchtkwaliteit Koningin Emmakade?	Wij verwachten dat de luchtkwaliteit hier binnen de normen blijft. Dit wordt nog getoetst. Randvoorwaarde is dat de normen tav luchtkwaliteit niet worden overschreden. Zie ook antwoord op vraag 6.
8	Alle begrip voor de situatie op de zoutmanstraat, maar dit betekent een enorme extra belasting voor de emmakade en de waldeck, die nu al overloopt! Wordt er rekening gehouden met de overlast en luchtkwaliteit op de emmakade en waldeck waar ook veel gezinnen wonen?	Randvoorwaarde is dat de luchtkwaliteit binnen de daarvoor geldende norm blijft, dit wordt momenteel onderzocht. Ten aanzien van het te hardrijden en geluidsoverlast is de gemeente in gesprek met het Openbaar Ministerie om te kijken of er structurele handhaving mogelijk is. De maatregelen in het kader van de inpassing van lijn 16 hebben hier geen impact op. Zie ook antwoord op vraag 6.
9	Ik ben zeer bezorgd over de drukte die gaat ontstaan door het autoluw maken van de Zoutmanstraat. Dit betekent nog meer verkeer in onze straat! Dit terwijl wij als bewoners al gebukt gaan onder de verkeersdruk. Dit is al jaren bekend bij de gemeente. Ik als moeder van een 2 jarige dochter maak mij echt zorgen! Deze beslissing kan niet genomen worden zonder een totaalbeeld lijkt mij. Anders verplaatst het probleem zich alleen maar. Ik hoop dat jullie het gehele beeld afzichten voordat jullie een daadwerkelijke beslissing nemen. Ik ben ontzettend bezorgd!!!	Zie antwoord op vraag 6. Randvoorwaarde is dat de luchtkwaliteit binnen de daarvoor geldende norm blijft, dit wordt momenteel onderzocht. De hoeveelheid verkeer neemt toe op het deel van de WP-kade tussen de Elandstraat en Laan van Meerdervoort. In bijlage 1 is de door Sweco gepresenteerde samenvatting van de verkeerseffecten als gevolg van het autoluwdeel in de Zoutmanstraat voor een aantal representatieve straten weergegeven. De hoofdwegen kunnen het extra verkeer goed verwerken. De Waldeck Pyrmontkade en de Kon. Emmakade zijn onderdeel van de centrumring die als functie heeft om doorgaand verkeer te verwerken om woongebieden te ontzien. De Waldeck Pyrmontkade beschikt daarbij over vrijliggende fietspaden dergelijke fietsvoorzieningen zijn in de Zoutmanstraat niet aanwezig, door de hoeveelheid verkeer daar te de verminderen verbetert de positie van de fietser.
10	Dit heeft een giga impact op onze leefomgeving (omgeving Emmakade). Nemen jullie dit mee deze plannen? Dit kan je niet los zien van elkaar.	Zie antwoord op vraag 6. Randvoorwaarde is dat de luchtkwaliteit binnen de daarvoor geldende norm blijft, dit wordt momenteel onderzocht. De hoeveelheid verkeer neemt toe op het deel van de WP-kade tussen de Elandstraat en Laan van Meerdervoort. In bijlage 1 is de door Sweco gepresenteerde samenvatting van de verkeerseffecten als gevolg van het autoluwdeel in de Zoutmanstraat voor een aantal representatieve straten weergegeven. De hoofdwegen kunnen het extra verkeer goed verwerken. De Waldeck Pyrmontkade en de Kon. Emmakade zijn onderdeel van de centrumring die als functie heeft om doorgaand verkeer te verwerken om woongebieden te ontzien. De Waldeck Pyrmontkade beschikt daarbij over vrijliggende fietspaden dergelijke fietsvoorzieningen zijn in de Zoutmanstraat niet aanwezig, door de hoeveelheid verkeer daar te de verminderen verbetert de positie van de fietser.
11	Wat bedoelt u met woonstraten in het bovenste deel? Er wonen veel gezinnen aan de Waldeck Pyrmontkade en Koningin Emmakade ook al zijn dat "hoofdwegen"...	Zie antwoord op vraag 6. Randvoorwaarde is dat de luchtkwaliteit binnen de daarvoor geldende norm blijft, dit wordt momenteel onderzocht. De hoeveelheid verkeer neemt toe op het deel van de WP-kade tussen de Elandstraat en Laan van Meerdervoort. In bijlage 1 is de door Sweco gepresenteerde samenvatting van de verkeerseffecten als gevolg van het autoluwdeel in de Zoutmanstraat voor een aantal representatieve straten weergegeven. De hoofdwegen kunnen het extra verkeer goed verwerken. De Waldeck Pyrmontkade en de Kon. Emmakade zijn onderdeel van de centrumring die als functie heeft om doorgaand verkeer te verwerken om woongebieden te ontzien. De Waldeck Pyrmontkade beschikt daarbij over vrijliggende fietspaden dergelijke fietsvoorzieningen zijn in de Zoutmanstraat niet aanwezig, door de hoeveelheid verkeer daar te de verminderen verbetert de positie van de fietser.
12	Verkeer gaat geleid worden naar WP-kade en de Stadhouderlaan, deze staan nu al vaak in de file. Er moet vaak (ook in de middag, tijdens Corona-tijd) al heel veel in de file moet worden gestaan, zowel in- als uitgaand. Probleem wordt verergd naar hoofddoors.	Zie antwoord op vraag 6
13	Ik begrijp dat we aan een hoofdweg wonen? Aan deze hoofdwegen wonen veel gezinnen! Hoe zit het met de luchtkwaliteit?	Zie antwoord op vraag 6
14	Blijkbaar zien jullie onze straten als een hoofdweg... en daar mag alles naartoe gestuurd worden. Echter, dit is en blijft een woonwijk met veel gezinnen. Deze gezinnen willen ook graag veilig en gezond wonen. Ik hoop echt dat dit meegenomen wordt! Er is al zoveel overlast! We hebben daar echt geen capaciteit voor weet ik uit ervaring!	Zie antwoord op vraag 6
15	is er onderzoek gedaan naar de aantallen mindervaliden die gebruik willen maken van tram 16?	Nee; het openbaar vervoer moet wettelijk toegankelijk zijn voor iedereen; het is dan ook het beleid van de gemeente om tram en haltes rolstoeltoegankelijk te maken.
16	De drie bijeenkomsten waren georganiseerd door De Groene Eland i.s.m. de BIZZ (ondernemers)	Correct
17	Wat is de integrale plan voor h�el centrum Noord. Komt er een onderzoek naar verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, leefbaarheid en bereikbaarheid van Centrum Noord. Bewoners van de Waldeck Pyrmontkade en Koningin Emmakade maken zich erom zorgen.	De Werkgroep Centrum-Noord zal naar verwachting in september haar advies uitbrengen aan Wethouder van Asten. Genoemde aspecten zullen zeer waarschijnlijk terug komen in dit advies.
18	Wat is de impact op de verkeersveiligheid en verkeersintensiteit op de Koningin Emmakade? Deze is op dit moment al zeer onveilig	Ongeval gegevens van de Waldeck Pyrmontkade en Koningin Emmakade laten niet zien dat de kades zeer onveilig zijn. Wel vindt er gevaarlijk gedrag plaats doordat er op rustige momenten met regelmaat te hard wordt gereden. Van een toename in verkeer op deze weg wordt niet verwacht dat de snelheid hierdoor toeneemt. Ten aanzien van het te hardrijden en geluidsoverlast is de gemeente in gesprek met het Openbaar Ministerie om te kijken of er structurele handhaving mogelijk is. De maatregelen in het kader van de inpassing van lijn 16 hebben hier geen impact op.
19	Komt met het voorstel van verplaatsen van de halte Van Speijkstraat de halte niet te dichtbij de halte Waldeck Pyrmontkade?	Nee, de halte Waldeck Pyrmontkade verschuift namelijk om de hoek richting Obrechtstraat. Het is namelijk niet mogelijk om op de huidige locatie een rolstoeltoegankelijke halte in te passen.
20	Kan ik ook de vragen van derden zien?	Nu niet. Achteraf worden alle vragen beantwoord en geanonimiseerd ter beschikking gesteld.
21	Beantwoord in openbaar gemaakt?	Correct. Alle gestelde vragen worden beantwoord en geanonimiseerd ter beschikking gesteld.
22	Staan jullie er voor open om werk met werk te maken door andere opgaven gelijk mee te nemen bij de uitvoering van dit project? Zoals vergroening van de trambaan in de Vondelstraat?	Als het kan wordt er werk met werk gemaakt om de kosten en de overlast zoveel mogelijk te beperken. De mogelijkheden zijn afhankelijk van de planning en beschikbare financiën. Momenteel wordt onderzocht of de Vondelstraat binnen dit project kan worden opgenomen. Vergroening van de Vondelstraat en eventueel de trambaan zal dan een optie zijn die wordt onderzocht.
23	Bij het autoluwmaken van de zoutmanstraat is er een levensgroot risico dat het autoverkeer voor de coffeshops nog meer overlast gaat veroorzaken in de witte de witsstraat. Hoe wordt dat beperkt voor de omwonenden? er is nu al veel last van kortparkeerders..	De gemeente ziet geen verband tussen het autoluw maken van een deel van de Zoutmanstraat en een toename van de overlast van bezoekers aan de coffeshops. Het verkeer gaat door de maatregelen wel anders rijden maar dat geldt niet in het bijzonder voor de coffeshops. Kort parkeren van klanten voor de coffeshops kan niet worden voorkomen zolang de coffeshops daar gevestigd zijn; indien er door het afsluiten van de Zoutmanstraat in de praktijk
24	fietsbond is ook niet enthousiast over het plan om zoutmanstraat autoluw te maken omdat het afgesloten deel als voetgangersgebied kan worden ervaren waardoor het voor fietsers weer meer moeten oppassen voor voetgangers. Denk aan gevaarlijke situatie zoals in de grotemarktstraat. Hoe gaat de gemeente dat oplossen?	De fietsbond was vertegenwoordigd in de Denktaak Zoutmanstraat en is vertegenwoordigd in de huidige klankbordgroepen lijn 16 Z en heeft in het denktankadvies een positief standpunt ingenomen voor de invoering van het autoluw gebied. De belangen van alle gebruikers van de openbare ruimte zijn afgewogen en de fietsbond heeft gemeend dat de veiligheid van de fietsers er op voor uit gaat door meer ruimte tussen het spoor en de trottoirband, de parkeerplaatsen die zijn vervallen en een belangrijke afname van het aantal auto's in de Zoutmanstraat. De angst voor een 2e Grote Marktstraat is ongegrond, de indeling van het profiel met trambaan in de Zoutmanstraat zal betekenen dat voetgangers automatisch meer in de obstakelvrije zone aan de gewelzijde lopen en daarbij is het natuurlijk veel rustiger met voetgangers en fietsers dan in de Grote Marktstraat.
26	Waarom is de Zoutmanstraat noord niet ook 30 km/h gebied?	Het noordelijke deel van de Zoutmanstraat kan niet als 30 km-zone worden ingericht door het gemiddelde profiel van autoverkeer met de tram. In de uitvoeringsvoorschriften staat dat het wegbeeld moet voldoen aan de gewenste snelheid. Het profiel is met 8,00 meter relatief breed en er kunnen geen snelheidsremmende maatregelen, zoals drempels of plateaus getroffen worden. Het zuidelijke autoluw deel waar wel een maximum snelheid van 30 km/ur is voorgesteld is met een gesloten verklaring slechts toegankelijk voor een beperkt aantal verkeersdeelnemers waardoor het daar wel mogelijk is.
27	Waarom mag je 50 km/h rijden in het korte stukje van de Zoutmanstraat, terwijl in de rest van de straat en het plein het 30 km/h wordt.	Op het korte stukje en het zeezijde deel in de Zoutmanstraat geldt een maximum snelheid van 50 km/ur omdat de Zoutmanstraat nog wel een belangrijkere verkeersfunctie heeft voor de wijk en aansluit op de stedelijke ontsluitingswegen Laan van Meerdervoort en Elandstraat. Naast de snelheid wordt ook de voorrangssituatie op de kruispunten geregeld. Het verkeer op de Zoutmanstraat, waar onder de tram en de (doorgaande) fietser, hebben voorrang ten opzichte van het verkeer in de ondergeschikte zijstraten.
28	Ik had anoniem aangevinkt dus hierbij volledigheidshalve mijn e-mail adres: verwijderd, red.	Waarvan akte
29	Wat is de rijrichting van de Witte de Witsstraat?	In de voorziene plannen wijzigen deze niet. Indien er in de praktijk een probleem ontstaat met verkeer van en naar de coffeshops in de Witte de Witsstraat dan geeft het omdraaien van de Witte de Witsstraat vanaf het Elandsplein mogelijkheden om bezoekersverkeer via de Piet Heinsstraat te verminderen.
30	Waarom is de kaart gestretched: nu lijkt het alsof het prins Hendrikplein ovaal is terwijl het rond is. en waar is aangegeven hoe de bochtstralen van de tram straks lopen als dit plan doorgaat.	Presentatie kan wellicht iets vertekenen; in het Voorontwerp zal de juiste maatvoering te zien zijn, hierin zullen ook de boogstralen zichtbaar zijn. Het Prins Hendrikplein is en blijft nagenoeg rond. De bogen in de tram blijven ook nagenoeg op dezelfde plek liggen.
31	Hebben jullie voor het totale tracé bekeken welke kansen er liggen voor wat betreft duurzaamheid? Zoals vasthouden/hergebruik van hemelwater, in plaats van afvoeren?	Daar wordt naar gekeken in het kader van werk met werk maken. Indien het riool aan vervanging toe is, is dit een optie die wordt onderzocht.
32	hoe ziet het plan eruit voor eventuele herinrichting van de Laan van Meerdervoort?	De aanpassing van de Laan van Meerdervoort voor het inpassen van de tram zijn gepresenteerd. De Laan van Meerdervoort wordt beperkt heringericht. Er wordt een nieuwe halte (halte Zoutmanstraat) ingepast en de halte Waldeck Pyrmontkade wordt omgeheven. Op deze delen zal het profiel van gevent tot gevel heringericht. Voor het tramproject worden daarnaast de smalle middenberm aangepast en wordt een extra laad- en loszone aangebracht. Daarnaast zullen er mogelijk bomen vervangen of nieuwe bomen worden bij geplant.
33	Zijn de rails in de Vondelstraat ook geschikt tegen zwaardere trillingen en geluid? Hoe weet u dat?	Dat wordt op dit moment onderzocht.
34	Zijn er al initiatieven of ideeën over het parkeerbeleid voor fietsen?	Het fietsbeleid van Den Haag wordt ook in dit project meegenomen. Er zullen fietsparkeervakken worden ingepast waar dit in het openbare gebied nodig en mogelijk is. De gemeente Den Haag faciliteert en beheert geen fietsenstallingen voor bewoners; er lopen particuliere initiatieven voor het maken van een inpandige fietsenstallingen voor bewoners in de Zoutmanstraat waardoor een flink deel van geparkeerde fietsen uit de openbare ruimte zou verdwijnen; de gemeente staat positief tegenover deze particuliere initiatieven en kan deze subsidiëren.
35	kunt u de inrichting van het prins Hendrikplein nader inzoomen. Het lijkt dat het ronde prins Hendrikplein nu wordt verkleind tot een ovaal plein. Wat betekent dit voor de ruimte en indeling van de terrassen op het plein?	Het huidige voetgangersdeel van het Prins Hendrikplein waar nu ook terrassen op staan blijft nagenoeg ongewijzigd. Het ontwerp maakt het mogelijk dat de terrassen met hun huidige functionele m2 oppervlakte kunnen worden gefaciliteerd; het is aan de vergoedingverlener of er naar terrassen na de herinrichting in afwijking van het antwoord tijdens de online bijeenkomst, worden er volledigheidshalve ook nulmetingen gedaan voor de bestaande situatie met de huidige trams ()
36	Hebben jullie al een nulmeting gedaan voor wat betreft trillingen langs het tracé?	Het Sweco onderzoek toont aan dat er geen of nauwelijks toename is te verwachten van sluisverkeer. Dit omdat het doorgaande verkeer zelfs tijdens de spits sneller is via de Elandstraat en Waldeck Pyrmontkade. Alvorens het project wordt uitgevoerd zullen er verkeerstellingen worden uitgevoerd, deze worden een jaar na realisatie herhaald waarna kan worden bepaald wat de effecten zijn en er extra circulatie maatregelen nodig zijn. Voor de toe en af namens in de verschillende zijstraten wordt verwezen naar de tabel in de bijlage 1.
37	Hoe wordt er voorkomen dat sluis verkeer niet door de andere straten rijdt? Ze rijden nu al jaren tegen de richting in bij b.v. de Hugo de Grootstraat, er wordt nooit gehandhaafd	Het Sweco onderzoek toont aan dat er geen of nauwelijks toename is te verwachten van sluisverkeer. Dit omdat het doorgaande verkeer zelfs tijdens de spits sneller is via de Elandstraat en Waldeck Pyrmontkade. Alvorens het project wordt uitgevoerd zullen er verkeerstellingen worden uitgevoerd, deze worden een jaar na realisatie herhaald waarna kan worden bepaald wat de effecten zijn en er extra circulatie maatregelen nodig zijn. Voor de toe en af namens in de verschillende zijstraten wordt verwezen naar de tabel in de bijlage 1.

**Vragen en antwoorden naar aanleiding van de digitale bewonersavond
'Toelichting op ontwerp inpassing lagevloertram lijn 16 Z'
d.d. 16 juli 2020**

Nummer	Vraag / Opmerking	Antwoord
38	Wordt er ook rekening gehouden met het nieuwe verkeersplan waarbij het verkeer de stad uit wordt ontmoedigd?	Indien het project "Kwaliteitsverbetering Centrum Noord" wordt bedoeld zal het advies van de werkgroep in september worden aangeboden aan wethouder Van Asten. Daar waar mogelijk is rekening gehouden met een aantal maatregelen die waarschijnlijk in het advies worden opgenomen.
39	Hoe gaat de gemeente ervoor zorgen dat wanneer de Zoutmanstraat autoluw is, er niet nog meer verkeersoverlast ontstaat in de omliggende straten?	Het Sweco onderzoek toont aan dat er geen of nauwelijks toename is te verwachten van sluipverkeer. Dit omdat het doorgaande verkeer zelfs tijdens de spits sneller is via de Elandstraat en Waldeck Pyrmontkade. Alvorens het project wordt uitgevoerd zullen er verkeersstellingen worden uitgevoerd, deze worden een jaar na realisatie herhaald waarna kan worden bepaald wat de effecten zijn en er extra circulatie maatregelen nodig zijn.
40	Hoe gaat de gemeente sluipverkeer voorkomen in de straten van het zeeheldenkwartier. Met name de Heemskerckstraat is ideaal als sluiproute omdat dat de enige straat is om richting Prins Hendrikplein te rijden. Dit is een heerlijke rustige woonstraat en dat gaat bestid veranderen dan.	Het Sweco onderzoek toont aan dat er geen of nauwelijks toename is te verwachten van sluipverkeer. Dit omdat het doorgaande verkeer zelfs tijdens de spits sneller is via de Elandstraat en Waldeck Pyrmontkade. Voor wat betreft de Heemskerckstraat betreft het eventueel toepassen van een extra maatregel om de 2e Riemerstraat eenrichtingsverkeer te maken. Op deze wijze neemt de hoeveelheid autoverkeer in de Van Heemskerckstraat af of niet toe.
41	Is de parkeergarage in de Zoutmanstraat is alleen vanuit de piet Heinstraat bereikbaar?	Ja. Tenelnde zo min mogelijk verkeer in het autoluw deel van de Zoutmanstraat toe te staan zal in de onthefing voor geluiden verklaring opgenomen worden dat de parkeergarage in de Zoutmanstraat alleen in de richting van de Piet Heinstraat ontsloten wordt. Dit betekent aanloten vanuit Piet Heinstraat en afrijden in de richting van de Elandstraat.
42	Is er al overnagedacht met wat voor materiaal de straat van de Zoutman straat wordt bestraat? Bijv. bestrating i.p.v. asfalt, en is dit zo in alleen het 30 zone gebied of voor de gehele straat? Daarnaast hoop ik dat alle fietsvoorzieningen wel zo veel mogelijk met asfalt worden bestraat.	Ja daar is over nagedacht; daar waar transporen liggen wordt het wegprofiel in asfalt aangelegd. De trottoirs en het Prins Hendrikplein met uitzondering van de trambaan worden elementenverharding voorzien; vrijliggende fietspaden worden in principe in asfalt uitgevoerd.
43	Wat zijn de kosten van de parkeer garages, ik neem aan dezelfde als een parkeervergunning	De exploitatie van de parkeergarage de Zeeheld en de daarbij horende tarieven zijn nog in ontwikkeling; de verwachting is dat hierover aan het eind van het jaar meer over bekend wordt.
44	1. hoe moet een mindervaliden de halte lvmv gebruiken? Eerst 2x de weg over naar de overkant dan weer terug de lvmv over naar de halte. Dat is niet handig, als er eerst een halte is op de stoep in de wijk op de zoutmanstraat.	Het middenpersoon van de halte Zoutmanstraat in de Laan van Meerdervoort is bereikbaar via de met verkeerslichten geregelde oversteken vanaf de beide trottoirs langs de Laan van Meerdervoort.
45	Er worden 60 parkeerplaatsen gerealiseerd in de Zeeheld. Een vergunning op straat kost nu 100 euro per jaar. Wat wordt dat in de garage. De precedent op de Scheveningseboulevard stemt niet hoopvol.	Er worden 135 parkeerplaatsen gerealiseerd in de garage de Zeeheld. De exploitatie van de parkeergarage de Zeeheld en de daarbij horende tarieven zijn nog in ontwikkeling; de verwachting is dat hierover aan het eind van het jaar meer over bekend wordt.
46	De verkeersdruk op de Laan van Meerdervoort tussen WDPkade en zoutmanstraat is zeer hoog. Dit vormt een mogelijk probleem met de nieuwe tram, aangezien deze op dit stuk niet apart van de autostroom rijdt. Wordt de nieuwe halte op de LVM niet een nieuw 'kniepunt'?	Neer dat verwachten wij niet. Uit het onderzoek van Sweco blijkt dat door het autoluw deel in de Zoutmanstraat het rustiger wordt op het kruispunt met de Laan van Meerdervoort. Met de geprognosticeerde cijfers is ook een analyse gemaakt voor de afwikkeling op dit kruispunt en geconcludeerd dat het kruispunt het nieuwe verkeersaanbod goed kan verwerken. In de verkeerslichtenregeling wordt ook geanticipeerd op dat de tram richting de Waldeck Pyrmontkade op de LVM
47	Wat is precies de invulling van autoluw? Is dit bijvoorbeeld dan een voetgangersgebied?	Een autoluw gebied is een variant binnen een voetgangersgebied. Omdat er regelmatig een tram, een vrachtwagen en een fiets door rijdt en af en toe een auto naar de stallinggarage en er een eigen, veilige ruimte voor voetgangers gecreëerd moet worden is een autoluw gebied de gekozen oplossing. Binnen de regelgeving is op deze manier voor de gebruikers duidelijk wat ze kunnen verwachten en daarmee veiliger.
48	Vanuit de Vondelstraat kun je straks niet meer met de auto de Zoutmanstraat inrijden. En vanaf de Elandstraat?	Vanaf de Elandstraat ook niet.
49	hallo, ik woon in de Piet Heinstraat. hoe wordt er gemeten of er geen toenemend sluipverkeer komt in de woonstraten?	Alvorens het project wordt uitgevoerd zullen er verkeersstellingen worden uitgevoerd, deze worden een jaar na realisatie herhaald waarna kan worden bepaald wat de effecten zijn.
50	Bij de inrichting van het prins hendrikplein staan de toegangen in het verlengde van de straten. In verband met verkeersveiligheid voor de bediening horeca op het plein lijkt het verstandig om de toegangen een 1/8 salg te draaien en oversteekplaatsen en zebra's aan te leggen	Suggestie wordt niet opgenomen in het ontwerp. In een 30 km-zone worden vanuit de landelijke richtlijnen geen zebra's geadviseerd. De snelheden van het verkeer zijn beperkt en de menging van de verkeersdeelnemers maakt dat er, op het wettelijk geregelde voorspoortuig tram na, geen voorrangmaatregelen zoals de zebra worden toegepast. De bestaande toegangen zijn het uitgangspunt bij de inrichting van het Prins Hendrikplein. Voetgangers vanuit de aanliggende straten houden de prioriteit bij de toegang tot het plein.
51	Hoe gaan de bewoners van de omliggende straten van de Zoutmanstraat hun huis bereiken? Krijgen zij een uitzondering om de Zoutmanstraat te gebruiken? En hoe wordt het sluipverkeer tegen gegaan?	Neer. Alle straten blijven bereikbaar, het is mogelijk dat bewoners een andere route moeten rijden met de auto dan men nu gewend is.
52	Dank voor het beantwoorden van de vraag!	Waarvan akte
53	Kees zegt dat desanthe van de tram los wordt gezien van de kwaliteitsverbetering verkeer centrum noord er zit in de besluitvorming nog geen drie maanden tussen terwijl tramlijnen worden aangelegd voor zeker 30jaar	Het concept maatregelenpakket wat de werkgroep Centrum Noord waarschijnlijk gaat aanbieden in haar advies aan wethouder Van Asten lijkt vooralsnog geen conflicten te hebben met dit tramproject.
54	de heer Ludo Geukers (Groene Eland) heeft een reactie gegeven op deze plannen, hij is dar niet postief over (met mijn steun), wordt daar vanavond nog op ingegaan.	Niet apart; tenzij hij daar nu online een vraag over heeft gesteld.
55	Ik woon in de van Speijkstraat. Nummer ca. 71. Hoe kom ik van de Elandstraat voor de deur?	Een mogelijke route betreft via de Prins Hendrikstraat en dan via de Van Kinsbergenstraat. Een andere route betreft via de Laan van Meerdervoort en dan via de Zoutmanstraat naar de Van Speijkstraat.
56	Als mantelzorg voor mijn ouders moet ik met regelmaat met de auto vanaf de Noordwal de stad uit. Sinds het verkeerscirculatieplan staat de Prinsessewal regelmatig muurvast. Als dat gebeurt kan ik via de Zoutmanstraat via de Laan van Meerdervoort de stad uit rijden; via Torensstraat en Prinsgracht lukt ook niet want dat staat dan ook vast. M.a.w.: voor bewoners van deze wijk wordt het welhaast ondoenlijk met deze maatregelen om de stad te verlaten	Een alternatieve route op de Zoutmanstraat betreft Vondelstraat-Elandstraat-Waldeck Pyrmontkade. Niet te ontkennen valt dat de route langer zal zijn dan de huidige route. Anderzijds is het ook ongewenst om autobereikbaarheid van de stad als uitgangspunt te nemen bij de inrichting van de stad, want dit beperkt mogelijkheden om straten in te richten ten behoeve van het langzame verkeer. Zeker in de dichtbebouwde schil rondom de binnenstad is meer ruimte voor langzaam verkeer nodig om de stad op termijn leefbaar te houden.
57	waarom geen 1 spoor in de Zoutmanstraat?, zoals in de leidsche straat in Amsterdam.	De mogelijkheid van strengenspoor of 1 enkelspoor is in het kader van het Denktank advies Zoutmanstraat voldoende onderzocht en verworpen. De gemeente staat op het standpunt dat het toepassen van een strengenspoor een achteruitgang van de kwaliteit van het openbaar vervoer betekent, hetgeen onwenselijk is. Op een wegvak met strengenspoor kan maar één tram tegelijk rijden over de beschikbare ruimte van ongeveer 3,20 meter breed. Dit is de exclusieve ruimte voor een tram, waarbij de tegengesteld rijdende tram moet wachten (op het Prins Hendrikplein en bij de Vondelstraat) tot dat de tegemoetkomende tram het wegvak verlaten heeft. Een zichtreëtie is noodzakelijk omdat de bestuurders op zicht rijden. Strengenspoor kan in theorie over korte afstanden worden toegepast indien er voldoende zicht is, voor en er na ruimte is om op elkaar te wachten dan wel om tegemoetkomende trams te laten passeren. Aangezien het stuk door de Zoutmanstraat tot aan het Prins Hendrikplein nogal lang is (ca. 200 meter) leidt dit tot belemmering van de doorstroming van de trams, waardoor de gemiddelde snelheid van de tram tussen Centrum en Statenkwartier sterk afneemt. Een combinatie van strengenspoor met autoverkeer in één wegprofiel (gecombineerd gebruik van dezelfde ruimte door tram en auto) is bovendien niet veilig. Een automobilist moet niet geconfronteerd worden met de ene keer een tegemoetkomende tram in het midden van de weg terwijl hij de andere keer achter een tram aan rijdt. Een strengenspoor zou alleen mogelijk zijn als er geen autoverkeer is, dus in een voetgangersgebied. De tram is een voorspoortuig, rijdt dan langzaam en de voetganger is flexibel om uit te wijken. Maar geleet op het negatieve effect dat strengenspoor heeft op de doorstroming van de tram is dit geen wenselijke optie. Bovendien zal dit betekenen dat het Prins Hendrikplein niet voor autoverkeer bereikbaar is, hetgeen leidt tot ongewenste effecten in de verkeerscirculatie van de wijk en de bereikbaarheid (oa van de parkeergarage de Zeeheld).
58	Waarom wordt er geweigerd om de strengenspoor variant in de Zoutmanstraat te onderzoeken? Technisch is dat geen probleem en de dienstregeling laat het ook toe...	Zie het antwoord op vraag 57
59	Waarom is er gezien de beperkte ruimte en het afwezig van haltes niet gekozen voor enkel spoor in de Zoutmanstraat?	Zie het antwoord op vraag 57
60	is er gedacht aan strengenspoor in de zoutmanstraat om meer ruimte voor fietsers te creëren?	Zie het antwoord op vraag 57
61	Waarom wordt er niet 1 rails gelegd in het midden van de Zoutmanstraat voor de grotere trams en wordt er gebruik gemaakt van stoplichten voor de trams zodat de trams op elkaar wachten? De trams kunnen elkaar passeren op het Prins Hendrikplein als het nodig is. Dit lijkt mij het snelste traject en minst ingrijpend voor het overige verkeer.	Zie het antwoord op vraag 57
62	Er verdwijnen ook 11 parkeren op de Laan van Meerdervoort. Waarom zeggen jullie daar niets over en hoe worden deze gecompenseerd?	Als daar in de presentatie niets over is gezegd is dat niet bewust gedaan. Het klopt dat er parkeerplaatsen langs de Laan van Meerdervoort verdwijnen door de inpassing van de halte Zoutmanstraat. Deze zijn samen met de vervallen parkeerplaatsen in de Zoutmanstraat gecompenseerd in de Zeeheld. Er komen om de hoek richting Vredespaleis ook 4 laad en losplekken / parkeerplaatsen bij op de Laan van Meerdervoort.
63	De laad en los plekken op de v.Speijkstraat betekent dat de vrachtwagens weg moeten rijden in de van Speijkstraat. Extra verkeer daar. Dat is onwenselijk. Ook eventueel achterter em rijden onwenselijk. Hoe is dat uitgedacht?	In de Zoutmanstraat is geen ruimte voor laden en lossen. Voor (grote) vrachtwagens is een laad- en loszone langs de Laan van Meerdervoort en één op het Prins Hendrikplein geplaatst. Daarnaast zijn voor de kleinere vrachtwagens in de Van Speijkstraat ook extra plekken ingepast. Het betekent andere routes en in een aantal straten extra verkeer want achter uitrijden is nog onwenselijker. De laad en losplek in de van Speijkstraat is in overleg met de BIZ Zeeheldenkwartier bepaald. Vrachtwagen moeten via de van Speijkstraat komen aanrijden.
64	Is het gebruikte statische model niet te grof voor een gebied van deze omvang?	Klopt. Daarom heeft Sweco een gedetailleerde micro modelsimulatie gemaakt van dit gebied in aanvulling op het beschikbare statische model. De netwerk effecten op stadsniveau zijn bepaald met het statische model, vervolgens heeft Sweco deze effecten meegenomen in het maken van het microscopische model voor het Zeeheldenkwartier.
65	Jullie geven aan dat over een aantal maanden besloten wordt of de Vondelstraat al dan niet meegenomen wordt in de scope van dit traject. Kunnen jullie aangeven hoe jullie willen garanderen dat dempende voorzieningen in de rails tegen trillingen (kans op schade en geluidsoverlast) -indien uit onderzoek blijkt dat dit nodig is- ook hier tijdig gereed zullen zijn? Is het niet logischer om dit direct met de scope mee te nemen? Aangezien de tram er anders 2x uit zou liggen in plaats van 1x.	Randvoorwaarde is dat trillingen en geluidsoverlast als gevolg van de lage vloer tram op bestaande en nieuw aangelegde transporen binnen de normen blijven. Dat wordt momenteel onderzocht. Mocht dit onderzoek tegen de verwachting in laten zien dat trillingen en geluid in de Vondelstraat de norm overschrijden dan zullen hier aanvullende voorzieningen worden aangebracht om dit te compenseren.
66	Wat zijn de kosten voor bewoners om in de parkeergarage te parkeren boven op hun vergunning?	De exploitatie van de parkeergarage de Zeeheld en de daarbij horende tarieven zijn nog in ontwikkeling; de verwachting is dat hierover aan het eind van het jaar meer over bekend wordt.
67	Waarom breiden jullie het parkeergebied niet uit met de Groot Hertoginnelaan, om het verlies aan parkeerplaatsen te compenseren?	In de garage de Zeeheld is ruim voldoende capaciteit voor compensatie van parkeerplaatsen die verdwijnen
68	Kan de gemeente een overzicht geven van de wijze waarop de terrassen op het prins hendrikplein thans zijn ingericht en aangeven op welke wijze de terrassen in de nieuwe situatie zijn geplaatst. De indruk bestaat dat de oppervlakte van het plein wordt verkleind door de maatregelen.	De afmetingen van het voetgangersdeel van het Prins Hendrikplein (verharde binnenplein) worden niet gewijzigd en blijven dus even groot; het huidige oppervlakte van de bestaande terrassen kan dus gewoon gefaciliteerd worden; welk deel van het plein voor terrassen beschikbaar wordt gesteld na de herinrichting is formeel nog wel aan de vergunningverlener.
69	De tekeningen geven geen beeld van de terrassen op het Prins Hendrikplein. Het nieuwe ontwerp zal invloed hebben op de huidige indeling. Er zijn nu vier vergunningen afgegeven en ik lees niks terug over waar welk terras terugkomt.	Zie antwoord op vraag 68
70	De tekeningen geven geen beeld van de terrassen op het Prins Hendrikplein. Het nieuwe ontwerp zal invloed hebben op de huidige indeling. Er zijn nu vier vergunningen afgegeven en ik lees niks terug over waar welk terras terugkomt. Het lijkt mij dat met het ontwerp ook eens met de ondernemers met vergunningen wordt gesproken.	Zie antwoord op vraag 68
71	Hoe wordt er voorkomen dat sluipe verkeer niet door de andere straten rijdt? Ze rijden nu al jaren tegen de richting in bij v.b. de Hugo de Grootstraat, er wordt nooit gehandhaafd	Het Sweco onderzoek toont aan dat er geen of nauwelijks toename is te verwachten van sluipverkeer. Dit omdat het doorgaande verkeer zelfs tijdens de spits sneller is via de Elandstraat en Waldeck Pyrmontkade. Alvorens het project wordt uitgevoerd zullen er verkeersstellingen worden uitgevoerd, deze worden een jaar na realisatie herhaald waarna kan worden bepaald wat de effecten zijn en er extra circulatie maatregelen nodig zijn.
72	Wordt in het nieuwe plan de tram gescheiden van de autostroom op de Laan van Meerdervoort? Zo ja, hoe? Gaat dit ten kosten van ruimte voor fietsverkeer of parkeren?	De tram behoudt in de richting van de Zoutmanstraat de eigen trambaan. In de richting van de Waldeck Pyrmontkade zal de groteende gecombineerde tram/rijbaan eveneens worden gehandhaafd. Alleen ter hoogte van de nieuwe halte Zoutmanstraat gaat dit ten koste van parkeerplaatsen.
73	Er zijn misschien 3 van de 5 deelnemers aan de denktank voor afsluiting van een deel van de Zoutmanstraat, maar de bewoners zijn tegen. Waarom telt een landelijk fietsbond meer dan de bewoners?!	Voororgesteld dat niet alle bewoners hierop tegen zijn, zo hebben wij gemerkt. De gemeente neemt de argumenten van alle stakeholders mee in de afweging om te komen tot een besluit over het autoluw deel in de Zoutmanstraat; de belangen van bewoners en ondernemers in de Zoutmanstraat en de directe omgeving wegen hierin vanzelfsprekend zwaar mee.
74	Wanneer en hoe lang hebben de verkeerstellingen plaats gevonden	De verkeerstellingen op kruispuntniveau zijn gebaseerd op tellingen uit de verkeerslichten van november 2019. Tellingen op wegvak niveau zijn zogenaamde wekelijkingen variërend van 2014 tot en met 2019. Daarbij is ook het kentekenonderzoek gebruikt dat specifiek de spitsperiodes op een dag betref in 2019. Verder is om het verkeersmodel te kalibreren gebruik gemaakt van tellingen in nabijgelegen vergelijkbare woonstraten voor de coronasies; Sweco heeft aangegeven dat de betrouwbaarheid van de kalibratie van de huidige situatie als hoog kan worden gekwalificeerd.
75	Is de model calibratie uitgevoerd voor of tijdens de corona situatie?	Is live beantwoord; zie ook antwoord op vraag 74

**Vragen en antwoorden naar aanleiding van de digitale bewonersavond
'Toelichting op ontwerp inpassing lagevloertram lijn 16 Z'
d.d. 16 juli 2020**

Nummer	Vraag / Opmerking	Antwoord
117	Sweco geeft aan dat autoluw maken alleen positief effect heeft op ph-plein en deel zoutmanstraat, nauwelijks effect in de woonstraten, en een zeer negatief effect op de hoofdwegen. Dus veel meer overlast in ruil voor een klein beetje winst.... waarom hiervoor kiezen?	Wij zijn van mening dat het autoluw gebied bijdraagt 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: <ul style="list-style-type: none"> • De fietsveiligheid en leefbaarheid nemen toe. Indien in de Zoutmanstraat het doorgaande autoverkeer zou verdwijnen, leidt dit tot een vermindering van circa 40% 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. Dit heeft een positief effect op de fietsveiligheid en de leefbaarheid van de Zoutmanstraat; bij niet toepassen van autoluw deel in de Zoutmanstraat zal doorgaand verkeer nog makkelijker dan in de huidige situatie (door het bredere wegprofiel zonder parkeerplaatsen) zijn weg kunnen zoeken tussen de Laan van Meerdervoort en de Elandstraat waardoor er overlast en veiligheidsissues kunnen ontstaan; het nieuwe bredere wegprofiel kan door de aanwezigheid van de tram nl niet voorzien worden van drempels waardoor de straat 50 km/u blijft. • 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 kruispunten, zijn er kortere wachttijden voor het verkeer (ook tram) en neemt de verkeersveiligheid voor fietsers 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 het autoluw gebied is er een ruimte voor het laden- en lossen van de aanwezige winkels, bedrijven en hotels. <p>Het belangrijkste zorgpunt hierbij was dat het autoluw "voetgangersgebied" niet zou leiden tot het uitwijken van autoverkeer naar aangrenzende woonstraten en daar voor overlast veroorzaken. Het verkeersmodel onderzoek van Sweco laat zien dat het doorgaand verkeer uitwijkt naar de hoofdwegen en niet als sluisverkeer door de wijk gaat rijden. Het wijkgebonden verkeer gaat zich anders verspreiden over de wijk, waardoor de intensiteit in sommige straten licht omhoog gaat en in de andere licht naar beneden dat zonder problemen kan worden verwerkt door deze straten zonder dat dit effect heeft op van de leefklimaat of verkeersveiligheid. Zie ook bijlage 1 waarin de door Sweco gepresenteerde samenvatting van de verkeersfacten als gevolg van het autoluw deel in de Zoutmanstraat voor een aantal representatieve straten is weergegeven.</p> <p>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). Het autoluw maken van de Zoutmanstraat levert hier een bijdrage aan.</p>
118	hoe gaan we het veiliger voor de fietsers maken die vanaf de Vondelstraat komen en de Witte de Withstraat in willen hier moet de fietser over het transport en bij nat weer zullen ze ook nu nog steeds te val komen	Er is in de Zoutmanstraat te weinig ruimte om alle gebruikers goed te faciliteren. De fietsveiligheid wordt verbeterd door naast de tramrail 1,50 meter ruimte tot de trottoirband beschikbaar te stellen. Om af te slaan heeft een fietser dan ook meer ruimte zodat de tramrails haakker overgestoken worden zodat het risico verminderd wordt. Doordat er geen achterop komend autoverkeer is wordt deze afslag beweging makkelijker doordat deze fietser tijdelijk op de trambaan kan wachten wanneer er geen tram aankomt.
119	Ze de riemerstraat eenrichtingsverkeer is een goed idee. Komt dat in het plan?	Dat moet de gemeente nog afwegen.
120	complimenten voor deze info bijeenkomst!	Graag gedaan
121	Hoe denkt de gemeente om te gaan met het intensieve drugstoerisme en intensieve drughandel dat nu rondjes rijdt door de Zoutmanstraat, Witte de Withstraat en Van Kinsbergenstraat? Deze drugstoeristen uit andere wijken rijden nu al als auto's door de wijk. Hoe gaat de gemeente dat handhaven?	Mocht dit in de praktijk optreden dan kan overwogen worden om de rijrichting in de Witte de Withstraat om te draaien.
122	Hoe gaat de gemeente het succes van deze maatregelen monitoren/meten en eventuele vervolgmaatregelen nemen?	Ja. Alvorens het project wordt uitgevoerd zullen er verkeersstellingen worden uitgevoerd, deze worden een jaar na realisatie herhaald waarna kan worden bepaald wat de effecten zijn en of aanvullende maatregelen nodig zijn.
123	Wat doet het verplaatsen van de tramhalte naar de Laan van Meerdervoort met de parkeerplaatsen in die straat tussen Zoutmanstraat en de Emmakade? Die huizen vallen onder parkeertoer centrum, waar al weinig plaats is, als de plaatsen in de straat vol zijn (dagelijks vanaf 18-19u)....	Parkeerplaatsen die als gevolg van de inpassing van de lagevloertram verdwijnen op de Laan van Meerdervoort worden gecompenseerd in de garage de Zeeheld. Ter hoogte van de nieuwe halte Zoutmanstraat komen parkeerplaatsen te vervallen. Verder worden in de Laan van Meerdervoort de parkeerplaatsen gehandhaafd.
124	De bereikbaarheid van de winkelstraat neemt af door het afsluiten van de 2e de Riemerstraat, zeker als de kortenaerkede geblokkeerd is is de Piet Heinstraat niet meer bereikbaar vanaf de Mauritskade. Hoe willen jullie dat oplossen?	De Piet Heinstraat is bij een stemming op de Kortenaerkede bereikbaar per auto via de Anna Paulownastraat en Barentsstraat.
125	Wordt er ook een handhaving van achteruit inrijdend verkeer in de 2e de Riemerstraat ingericht. Denk aan Rutten de Groentebor en de Vullinsophaalidien? Want dat gaat gebeuren.	Achteruitrijden waar dat niet mag is gedrag waar niet op gehandhaafd kan worden. Er zijn ook geen maatregelen te treffen zonder dat dat de gewenste functionaliteit zal belemmeren.
126	Hoe wordt sluisverkeer gedefinieerd?	Wit wij bedoelen met sluisverkeer is verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in de buurt en dat niet de 50 km/u wegen gebruikt maar de 30 km/u woonstraten.
127	Het verlies aan parkeerplaatsen in de Zoutman zal ook gevolgen hebben voor de parkeermogelijkheden in de woonstraten.	De parkeerbasis zal in de wijk niet verslechteren omdat de parkeerplaatsen die in de Zoutmanstraat en in de Laan van Meerdervoort verdwijnen worden gecompenseerd in de garage de Zeeheld.
128	Dus alle vragen worden aan iedereen beantwoord?	Ja
129	Als het verkeer op de prins Hendrikstraat enigszins gaat toenemen, zijn er ook maatregelen om de snelheid te beperken en borden te plaatsen om voorrang te verlenen (aan auto's die bijv. vanuit de zijstraten komen - die vanaf rechts komen)	De Prins Hendrikstraat is een 30 km/u-zone en vormt met de zijstraten een grotere zone. Binnen een zone wordt de voorrang niet met borden geregeld en liggen hier drempels om de snelheid te beperken. Omdat alle weggebruikers de ruimte delen en met elkaar rekening moeten houden bevordert dat het gewenste gedrag. Dat is nu goed geregeld, ook voor de situatie met meer auto's.
130	Je kunt mensen tenslotte niet dwingen om in de parkeergarage te parkeren.	Dat is juist.
131	Is er eerkoning tenhooft met het feit dat de Piet Heinstraat niet voor doorgaand verkeer is het is namelijk een Erf (voetgangers)straat	Ja dat is meegenomen. Het klopt dat de Piet Heinstraat een winkelers is. Dat betekent niet dat het bestemmingsverkeer voor de wijk daar geen gebruik van kan maken.
132	ik denk dat het fijn is om voor de coffeshops een paar laden-lossen parkeerplekken te maken, en de coffeshops te vragen hun klanten te verzoeken om hun motor uit te zetten	Het belei voorziet slechts beperkt in het toewijzen van parkeerplaatsen aan specifieke gebruikers, bijvoorbeeld internationale organisaties. Het betekent namelijk dat deze onttrokken moeten worden aan de reguliere parkeergelegenheid met de kans dat ze niet altijd bezet zijn.
133	Piet Heinstraat wordt in dit plan echt drukker, terwijl we daar toch juist de toeristen lopend willen hebben naar winkels en terrassen.	De leefbaarheid is niet in het geding en de aantrekkelijk wordt vergroot door een betere verbinding met het Prins Hendrikplein en het autoluw Zoutmanstraat waarmee 1.000 hoogwaardige verkeersfuncties worden gecreëerd.
134	Wordt er gecorrigeerd als er wel sluisverkeer komt?	Indien het afsluiten de Zoutmanstraat overhoogt leidt tot overlast door sluisverkeer van doorgaand verkeer kunnen aanvullende maatregelen mbt de verkeerscirculatie worden ingezet. Het uitgevoerde model onderzoek door Sweco laat echter zien dat er geen aanleiding is te veronderstellen dat dit gaat optreden.
135	De politie zegt dat coffeshops 1000 klanten per dag krijgen, dus niet 20/ uur!	De genoemde 1000 klanten per dag hebben we als gemeente niet kunnen herleiden, het is onduidelijk op grond van welke informatie dit genoemde getal tot stand is gekomen. Wat wel door middel van visuele tellingen door de gemeente is vastgesteld, is dat de twee coffeshops samen gemiddeld over de vrijdag en zaterdagavond per uur 85 klanten hebben waarvan 20 met de auto komen.
136	Wat is de meerwaarde van het autoluw maken van een deel van de zoutmanstraat?	Wij zijn van mening dat het autoluw gebied bijdraagt 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: <ul style="list-style-type: none"> • De fietsveiligheid en leefbaarheid nemen toe. Indien in de Zoutmanstraat het doorgaande autoverkeer zou verdwijnen, leidt dit tot een vermindering van circa 40% 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. Dit heeft een positief effect op de fietsveiligheid en de leefbaarheid van de Zoutmanstraat; bij niet toepassen van autoluw deel in de Zoutmanstraat zal doorgaand verkeer nog makkelijker dan in de huidige situatie (door het bredere wegprofiel zonder parkeerplaatsen) zijn weg kunnen zoeken tussen de Laan van Meerdervoort en de Elandstraat waardoor er overlast en veiligheidsissues kunnen ontstaan; het nieuwe bredere wegprofiel kan door de aanwezigheid van de tram nl niet voorzien worden van drempels waardoor de straat 50 km/u blijft. • 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 kruispunten, zijn er kortere wachttijden voor het verkeer (ook tram) en neemt de verkeersveiligheid voor fietsers 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 autoluw gebied is er een ruimte voor het laden- en lossen van de aanwezige winkels, bedrijven en hotels. <p>Het belangrijkste zorgpunt hierbij was dat het autoluw "voetgangersgebied" niet zou leiden tot het uitwijken van autoverkeer naar aangrenzende woonstraten en daar voor overlast veroorzaken. Het verkeersmodel onderzoek van Sweco laat zien dat het doorgaand verkeer uitwijkt naar de hoofdwegen en niet als sluisverkeer door de wijk gaat rijden. Het wijkgebonden verkeer gaat zich anders verspreiden over de wijk, waardoor de intensiteit in sommige straten licht omhoog gaat en in de andere licht naar beneden dat zonder problemen kan worden verwerkt door deze straten zonder dat dit effect heeft op van de leefklimaat of verkeersveiligheid. Zie ook bijlage 1 waarin de door Sweco gepresenteerde samenvatting van de verkeersfacten als gevolg van het autoluw deel in de Zoutmanstraat voor een aantal representatieve straten is weergegeven.</p> <p>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). Het autoluw maken van de Zoutmanstraat levert hier een bijdrage aan.</p>
137	Wanneer de parkeerplekken weg zijn, kun je de zoutmanstraat toch prima doorstroming geven? Geen onveilige situaties meer maar ook geen overstroming op andere straten als gevolg hiervan... Hoofdweg of niet hier wonen gezinnen, wij willen ook graag een straat die fijn is om te verblijven. Kan als compensatie de snelheid op de Emmakade niet omlaag naar 30 km met een aantal flitspalen?	Zie antwoord op vraag 136 en op vraag 6. De Koningin Emmakade en Waldeck Pyrmontkade zijn onderdeel van de Centrumring. Gemeentelijk beleid vastgelegd in de Haagse Nota Mobiliteit zet in op het bundelen van doorgaand verkeer op de hoofdwegen. De Centrumring is zo'n hoofdweg. Het invoeren van 30 km/u op hoofdwegen betekent dat deze wegen minder aantrekkelijk worden voor doorgaand verkeer waardoor de 30 km/u straten en 50 km/u wegen die geen doorgaande functie hebben drukker worden met auto's wat negatief is voor de verkeersveiligheid.
138	Wellicht kunnen ontmoediging/verleidingscampagnes helpen om op de fiets ipv met de auto de coffeshops te bezoeken.	Suggestie wordt doorgeven aan collega's
139	Waarom lijkt het model beperkt tot de noordelijke helft van het Zeeheldenkwartier? Verschuiving van verkeer naar zuidelijke helft, Vondelstraat/Bilderdijkstraat lijkt niet meegenomen.	Is wel meegenomen en is ook zichtbaar in de resultaten
140	door drukte laan van meerdervoort, hoe zit het met de luchtkwaliteit?	Uitgangspunt is dat de luchtkwaliteit binnen de daarvoor geldende norm blijft, dit wordt momenteel onderzocht. Per saldo wordt het niet drukker op de Laan van Meerdervoort, zo blijkt uit de modelresultaten.
141	Dus de luchtkwaliteit op de slandstraat wordt slechter?	Uitgangspunt is dat de luchtkwaliteit binnen de daarvoor geldende norm blijft, dit wordt momenteel onderzocht.
142	Ik maak me zorgen over de parkeertarieven voor Parking De Zeeheld. Vergunning voor straatparkeren kost nu € 64 euro per jaar voor de eerste auto. Bewoners, die worden gedwongen in de Zeeheld te parkeren mogen niet meer betalen dan het vergunningsstarief. Kan de gemeente dat beloven en garanderen?	Nee. De exploitatie van de parkeergarage de Zeeheld en de daarbij horende tarieven zijn nog in ontwikkeling; de verwachting is dat hierover aan het eind van het jaar meer over bekend wordt.
143	Worden er bomen gekapt in het plan en hoeveel komen hier voor terug? Langs de kades van de grachten is al veel groen gekapt en vervangen, het zou fijn zijn als niet de rest van de wijk de oudere bomen kan behouden.	Het uitgangspunt is dat minimaal het bestaande aantal bomen behouden blijft en waar mogelijk er meer bomen terugkomen. Per saldo komen er in het ontwerp meer bomen terug dan er verdwijnen met een gemiddeld grotere levensduur en een grotere biodiversiteit.
144	paar opmerkingen: fijne eerste presentatie over de route van de tramlijn en wat er verandert, heel duidelijk. Tweede presentatie over het verkeer was wat ingewikkeld. Zou dat nog meer jip en janneke kunnen? En tot slot voor nu: op mijn iphone kan ik geen vragen stellen in de chat, ik ben dus omgeschakeld naar de ipad	Waarvan akte
145	Is het voor het fietsveilig maken van de Zoutmanstraat niet nodig om de gehele Zoutmanstraat autoluw te maken? Fietsers gaan van A naar B. Wanneer een klein stuk van de straat autoluw gemaakt wordt. Wordt het dan niet onoverzichtelijker? Want de situatie verandert een aantal keer onderweg (auto's - autoluw - plein - autos) wordt de straat niet juist veiliger voor fietsers door dit autoluw maken?	nee; de positie van de fiets tot de tram blijft over de hele Zoutmanstraat hetzelfde: de fietser rijdt voor of achter de tram, met voldoende ruimte tussen trottoir en tramrails. In het autoluw deel heeft de fietser aanvullend geen last van de auto; het helemaal autoluw maken van de Zoutmanstraat met het deel aan de zeezijde (tussen Laan van Meerdervoort en het Prins Hendrikplein) is niet wenselijk omdat dit de bereikbaarheid van de wijk onacceptabel sterk zou verslechteren. Dat is de reden waarom het niet wordt voorgesteld. Er is een afweging gemaakt tussen alle belangen en gebruikers van de openbare ruimte. Door een gedeelte autoluw te maken wordt het doorgaande verkeer geweerd en zal het aantal voertuigen beperkt worden tot het bestemmingsverkeer en blijft de wijk goed bereikbaar. Daarmee wordt het voor de fietser ook in de Zoutmanstraat zeezijde een veiligere situatie die in combinatie met de nieuwe inrichting ook overzichtelijker wordt. De fietser zal vanzelfsprekend altijd attent moeten blijven in het verkeer.

**Vragen en antwoorden naar aanleiding van de digitale bewonersavond
'Toelichting op ontwerp inpassing lagevloertram lijn 16 Z'
d.d. 16 juli 2020**

Nummer	Vraag / Opmerking	Antwoord
146	Mijn vraag voor de uitzending: Waarom vier toegangen, en niet acht zoals nu. Die acht toegangen van het plein zijn het verlengde van de stoepen in de zijstraten. Daardoor gaan fietsers niet recht door. Een brede toegang nodig fietsers uit en voetgangers niet om het plein op te gaan. Waarom?	Wij denken dat het de toegankelijkheid van het plein verbeterd door de introductie van het 30 km/h gebied en de oversteekbaarheid van de kleinere rijbaan toeneemt. Minder verharding geeft meer ruimte voor groen (gras) en verblijven. Fietsers zullen door de banjonet hekken moeten afstapen en zullen daardoor er voor kiezen rondom het plein te fietsen.
147	Op welke wijze is gekeken naar duurzaamheid, biodiversiteit, en kansen voor hemelwater in de Zoutmanstraat en de Vondelstraat?	Daar waar kansen liggen worden ze indien haalbaar zoveel mogelijk meegenomen; kansen voor hemelwater hangen ook samen met de noodzaak tot vervanging van het riool omdat dit hoge kosten met zich meebrengt. Met name in de Vondelstraat liggen hier kansen voor omdat het riool op korte termijn ook aan vervanging toe is.
148	Komen er parkeerplaatsen terug op de plaats waar de huidige halte vervalt?	Er komen drie haltes, Waldeck Pyramontkade, Van Speijkstraat en Noordwal/Veenkade, te vervallen dan wel worden verplaatst. Op de oude locaties komen geen parkeerplaatsen terug maar komt de ruimte ten goede aan de trottoirs en/of bomen in het groen.
149	Komen er dan ook zebrapaden bij de halte LVM voor een stoplicht?	Het middenperron van de halte Zoutmanstraat in de Laan van Meerdervoort is bereikbaar via de met verkeerslichten geregelde oversteek vanaf de beide trottoirs langs de Laan van Meerdervoort.
150	'het laanprofiel herstellen' (op de obrechtstraat (dicht jeren de landschapsarchitect) gaat toch ten koste van groen en de fraaie overgang van de resterende vaart tussen emakade en pyramontkade. komt hier niet nog meer steen???)	Het laanprofiel, met bomen aan beide zijden van de rijbaan, wordt in de Laan van Meerdervoort hersteld. Dit is mogelijk omdat er ruimte ontstaat door het verplaatsen van de bestaande halte naar de Waldeck Pyramontkade / Kon Emmakade om de hoek richting de Obrechtstraat.
151	Er wordt gesproken over voldoende loopruimte op de Zoutmanstraat zeezijde, hoeveel ruimte hebben we het dan over?	Er wordt een obstakelvrije loopruimte van minimaal 1,5 m vanaf de gevel gecreëerd; de totale breedte van het trottoir wordt 3 m.
152	Doordat de centrumzijde van de Zoutmanstraat autoluw wordt dan moet het verkeer uit de woonstraten wel via de Heemskerckstraat naar de Prins Hendrikplein om dan via de zeezijde van de Zoutmanstraat naar de Laan van Meerdervoort te rijden.	Eigenlijk geldt deze route alleen voor verkeer dat uit de naastgelegen Barentzstraat vertrekt en een stukje Piet Heinstraat. Het geldt dus slechts voor een aantal woonstraten. Evenzo zal verkeer met bestemming Heemskerckstraat komend vanaf het Prins Hendrikplein via de Barentzstraat rijden.
153	dus toch meer verkeersbeweging in de Heemskerckstraat. Doordat de centrumzijde van de Zoutmanstraat autoluw wordt dan moet het verkeer uit de woonstraten wel via de Heemskerckstraat naar de Prins Hendrikplein om dan via de zeezijde van de Zoutmanstraat naar de Laan van Meerdervoort te rijden.	Sweco heeft laten zien dat in de huidige situatie de Heemskerckstraat al wat drukker kan zijn dan de overige woonstraten door zijn ligging in het netwerk, ten gevolge van een verkeersluwe Zoutmanstraat neemt dit nauwelijks toe. Een maatregel om de Heemskerckstraat eventueel wat rustiger te maken, of indien de Heemskerckstraat overhoofd drukker wordt is om de 2e Riemerstraat 1-richting te maken.
154	Kan de trambovenleiding aan de gevels worden opgehangen om de bovenleidingmasten uit het straatbeeld weg te halen (in meerdere straten)? Dit zorgt voor meer vrije grond en een rustiger straatbeeld. Straatverlichting zou dan ook kunnen hangen tussen pylonen ipv aan masten.	Is niet het uitgangspunt; ervaring heeft geleerd dat het zeer lastig is om tijdig met alle eigenaren van de panden tot overeenstemming te komen.
155	Kan bij de herinrichting van de zoutmanstraat gekozen worden voor klassieke lantaarnpalen zoals in de rest van de wijk?	Nee; De hoge hoogspanningsmasten voor de tram worden hier gecombineerd met de Openbare verlichting masten; dit kan niet met lage klassieke Haagse masten.
156	Kan de bovenleiding in de Zoutmanstraat in plaats van aan masten worden opgehangen aan de gevels?	Bevestiging aan de gevels is risicovol en vraagt toestemming van (alle) eigenaren. Besten is op grond van negatieve ervaringen uit het verleden deze mogelijkheid niet in beschouwing te nemen.
157	klassieke wandarmen kan makkelijk in die smalle straten!	Gaan we hier niet doen. Zie antwoord op vraag 156.
158	Nietjes werken niet, er blijven veel wezen staan, kunnen daar fietsleuven komen i.p.v. daarvan?	Er komen fietsvakken met een enkele fietsbeugel ter afbakening
159	Samenhang in de Zoutmanstraat vergt toch ook één maximum snelheid?	Het deel tussen de Laan van Meerdervoort en het Prins Hendrikplein kan de Zoutmanstraat niet ingericht worden als een 30 km/u zone vanwege de combinatie van tram met auto. Het wegbeeld kan niet in overeenstemming gebracht worden met de wettelijke uitvoeringsseisen. In een gecombineerd tram/rijbaan kunnen namelijk niet de voorgeschreven snelheid remmende maatregelen toegepast worden. In het autoluw deel tussen het Prins Hendrikplein en de Piet Heinstraat is gekozen de leefbaarheid en veiligheid te verbeteren door deze beperkt open te stellen en de toegelaten voertuigen een maximum snelheid van 30km/u op te leggen. De samenhang in de straten wordt gevonden in de materialisering en de vergelijkbare breedte van de trottoirs.
160	Kunnen er bomen komen op de Zoutmanstraat?	Is wel overwogen, maar er is gekozen voor laaggroen; dit past beter in de beschikbare ruimte en zorgt ervoor dat de focus gericht wordt naar de bomen op het Prins Hendrikplein vanuit de Zoutmanstraat.
161	gaat de bestrating van het prins hendrikplein op de schop?	Het binnenplein blijft in principe ongewijzigd; vanaf de trambaan richting gevel wordt de bestrating vervangen.
162	Dit is toch een oud plaatje met steeds 5 fietsnietjes?	Klopt
163	mooi aanbod tot gesprek over groen in zoutmanstraat, sluit aan bij eerdere beloften vanuit project wijkagenda! Goed gedaan!	Waarvan akte
164	Hoe wordt voorkomen dat verkeer van laan van Meerdervoort dat via de Zoutmanstraat naar Vondelstraat niet via van Galenstraat gaat rijden?	Door te voorkomen dat verkeer dat via de Van Galenstraat op de Zoutmanstraat terecht komt, de Vondelstraat kan inrijden. In het ontwerp kun je straks alleen nog maar rechtstaf de Elandstraat inrijden vanaf de Zoutmanstraat. Kortere alternatieve routes via de Waldeck Pyramontkade en de Anna Pawlonstraat zijn hierdoor veel aantrekkelijker; volgens de modelsimulatie gaat omrijden via de Van Galenstraat dan ook niet gebeuren;
165	in de doornede is een enorme uithanger te zien voor de bovenleiding, kan het bovenleidingplan besproken worden met bewoners en ondernemers??	Wordt besproken met vertegenwoordigers van bewoners en ondernemers in de klankbordgroep; graag contact hierover afgewogen zoeken met de Groene Eland of de BIZ Zeeheldenkwartier
166	waar is de jeu de boules baan gebleven op het PH plein?	Blijft en wordt ingepast in het ontwerp
167	waarom verdwijnen rozenperken? waarom moet het een gebruikplein worden in plaats van een plantsoenplein?	Er is ook veel vraag naar meer zitgras en ruimte op het plein; keuze moet nog gemaakt worden.
168	gaat de trafo weg op het plein?	Nee
169	Op het Prins Hendrikplein is nu een keermogelijkheid voor de tram (de tram kan komende vanaf de LVM een rondje maken en terug), op de schetsen staat dit niet meer getekend, vervalt de keermogelijkheid voor de trams? Aangezien de nieuwe trams tweerichting zijn, komt er ergens een overloopwissel?	Keermogelijkheid op het Prins Hendrikplein komt te vervallen
170	Laat de rozenperken staan! Die zijn prachtig! Foutte keuze! Mensen zijn gek op de rozenperken.	is een optie, er zijn ook veel mensen die meer zitgras willen; keuze moet nog gemaakt worden
171	De rozenperken vinden we prachtig, laat die in godsnaam staan.	zie antwoord op vraag 170
172	Laat het plein zoals het is met de mooie rozen	zie antwoord op vraag 170
173	Als ik de plaatjes zie van de weg indeling blijft er tussen de tram en de trottoirband niet veel ruimte over voor de fietsers ze blijven dus in het gedrang. Ook valt het mij op dat bij de bochten er ook geen ruimte is voor de fietsers deze moeten nog steeds over het rails	De ruimte voor de fiets tussen trottoir en tramrail wordt groter en bedraagt over de hele Zoutmanstraat minimaal 1,5 m, ook in de bochten; in combinatie met het verdwijnen van geparkeerde auto's wordt dit ook door de fietsersbond als een afdoende verbetering van de fietsveiligheid beschouwd.
174	blijft de jeu de boules baan op het Prins Hendrikplein bij de nieuwe inrichting gewaarborgd?	Ja
175	fijn idee meer gras op het plein! O, die magnolia's vinden we heel erg mooi! Overweeg ik ook meteen extra ORAC's aan te leggen voor plastic en papier? Bijvoorbeeld op de hoek voor het voormalig bankgebouw?!	Orac's plaatsen is een autonoom programma met afzonderlijke inspraakprocedures en besluitvorming; daar waar mogelijk wordt werk met werk gemaakt.
176	Zoutmanstraat: ik zou geen fietsnietjes doen maar fietsparkeervakken. Zie Prinsstraat, de fietsparkeervakken blijven op orde, de nietjes staan vol met wrakken. De handhaving red het niet om het bij te houden.	Er worden fietsvakken gemaakt
177	Als je het aanzicht groener wilt, kan je beter de ingangen van het plein een halve kwartslag draaien? Wat vinden jullie daarvan?	Geen goed idee. Ruimtelijk en functioneel liggen de toegangen in de huidige situatie op de juiste plek. Dat is uitgangspunt voor het ontwerp. De toegangen van het plein markeren we met bomen.
178	Voorstel om de entree's iets te draaien. locatie van de entree's heeft geen toegevoegde waarde. gedraaide entrees zijn veiliger.	Niet mee eens. De introductie van 30km/h i.p.v. 50 km/h in de huidige situatie maakt het plein veiliger en beter toegankelijk. Zie verder antwoord op vraag 177.
179	Kan het Prins Hendrikplein na de herinrichting weer verboden worden voor honden? Dat was tot een paar jaar geleden ook zo. Dat is beter voor de leefbaarheid en maakt picknicken mogelijk.	Suggestie wordt doorgevoerd aan collega's van handhaving
180	waarom de dubbele ingangen naar het ph-plein opheffen? De dubbele ingangen sluiten aan op de stoepen en zijn veel veiliger dan wat nu wordt voorgesteld.	Zie antwoord op vraag 146
181	Mijn vraag voor de uitzending: Ik begreep dat de eiken worden verwijderd, vervangen of verplaatst op het PH plein. Dit is jammer, want dit zijn (op een aantal) al redelijk volgroeide bomen, die het plein body geven. En handhaaf de taushaag, de rozen en het hek, zodat de ballen niet op de rails terecht komen.	De eiken en magnolia's blijven gehandhaafd in het ontwerp; taxus en rozen zullen voor de uitvoering tijdelijk verwijderd moeten worden; is een optie om ze terug te brengen in een andere vorm; er worden voorzieningen geplaatst die tegengaan dat er ballen op de rails terecht komen.
182	Minder pad?	Er worden nu 4 in plaats van 8 paden voorgesteld.
183	Als er 1 opgang komt per kant, wordt de plaats van de huidige terrassen niet handig. Ze staan precies in het looppad	Daar waar dit het geval is kan hiermee bij een toekomstige vergunningverlening na de herinrichting rekening worden gehouden.
184	slim ook die extra fietsnietjes op de zoutmanstraat zeezijde ivm verkamering daar!	Waarvan akte
185	Zijn de dubbele ingangen naar het ph-plein niet onderdeel van het beschermd stadsgezicht.	Nee, dat is niet het geval.
186	Als BIZ Hofkwartier willen we alle nietjes weg hebben. Zie ook Torenstraat bij de Fietzenmaker, permanent vol.	Er komen hier ook fietsparkeervakken
187	Foto groene trambaan op Pr. Hendrikplein: waar is dat? parallelle tramsporen?	De huidige tramrails liggen nu in een groene grasbaan rondom het Plein
188	wordt geleerd van de verkeerde boomroosters die op Noordwal en Veenkade zijn gelegd? die liggen schots en scheef en rusten op de boomwortelkroon	Ervaringen opgedaan elders in de stad worden vanzelfsprekend ten goede meegenomen in de herinrichting
189	ook fijn vergroeningsvoorstel elandstraatkruising! Gaan we daar ook met bewoners over in gesprek?	Hierover zijn we in de klankbordgroep al in gesprek met vertegenwoordigers van bewoners
190	Zijn plantentakken onder beheer buurtbewoners mogelijk op "Vondelplein"?	Deze suggestie nemen we op met de groenbeheerders en komen we in het VO op terug.
191	Mooi die multi-purpose strook. Maar probeer het aantal fietsnietjes te beperken, en mooi als er, zoals op het plaatje ook bomen kunnen worden geplaatst in de Zoutmanstraat centrumzijde.	Er komen fietsparkeervakken met enkele fietsbeugels; in de multipurpose strook komt wel veel laaggroen maar geen bomen; daar is de ruimte te beperkt voor.
192	Zijn de gepresenteerde tekeningen ook ergens via het internet (digitaal) in te zien	Komen via de webpagina digitaal beschikbaar
193	Gaat de fietsvoorziening op de Vondelstraat nog wijzigen om aan te sluiten op de overige delen?	Daar komt op korte termijn duidelijkheid over.
194	Torenstraat: hier ligt nu een vluchtrook in het midden tussen beide trambanen die BUNA de breedte heeft van een toegankelijk middenperron. WAAROM willen jullie dat nu niet meer maken? discussie hierover wordt stelselmatig ontweken: klankbordgroep torenstraat is slechts 2 x bij elkaar geweest. :)	Vanwege het middenperron ter hoogte van het Torenplein is ruimtelijk alleen inpasbaar met fietsstroken. Een middenperron is ook breder dan de huidige middenberm. Vanwege de aanwezig bebouwing en bomen is er onvoldoende ruimte beschikbaar om voor met name de fietser een veilig ontwerp (fietspaden) te maken. Middenperron met fietspaden is ruimtelijk ook niet mogelijk omdat er te krappe trottoirs overblijven aan weerszijden. Middenperron met fietsstroken is onmogelijk voor de fietser. Nog meer dan in de huidige situatie zullen fietsstroken door het overige verkeer misbruikt worden. Met fietsstroken wordt het profiel ook aanzienlijk breder wat ook zal leiden tot hogere snelheden van het autoverkeer. Ook de hulpdiensten accepteren niet dat een halterende tram dan ingehaald zou moeten worden via de fietsstrook. Een oplossing met een middenperron gaat bovendien ten koste van een deel van het Torenplein dat kleiner wordt waarbij de 2 grote bomen zullen moeten worden gekapt. De gemeente kiest derhalve voor een veiliger ruimtelijk beter passend ontwerp met 2 zijperrons en vrijliggende fietspaden dat de instemming heeft van de hulpdiensten en de OV partijen.
195	In de Torenstrata in de strook graag veel groen, op de Noordwal voor Artifact is een laad-losplek met venstertijden die ev uitgebreid kunnen worden. De torenstraat is nu erg stenig en kan wel wat groen gebruiken.	Waarvan akte
196	Waar is de plaats voor de terrassen op het plein gebleven? Ook horecafunctie is van van het plein is voor de wijkbewoners zeer belangrijk. Ook de horecafunctie van het plein dient behouden te blijven. meer gras en bomen moet geen beschermde verblijfsplaats worden voor gebruikers van coffee shop gebruikers. Het is nu al zo dat het plein vaak volstroomt met blowerde lieden.	Er is dezelfde ruimte beschikbaar voor terrassen op het voetgangersdeel van het plein als in de huidige situatie; het voorkomen van ongewenste hangplekken heeft onze aandacht.
197	Waar zit eigenlijk nog de ruimte om zaken te veranderen. Waar hebben bewoners en ondernemers eigenlijk nog invloed op?	Bewoners en ondernemers kunnen hun wensen kenbaar maken en hebben die al kenbaar gemaakt aan hun vertegenwoordigers in 2 klankbordgroepen die vanaf april door de gemeente geconsuleerd worden; de gemeente geeft in de klankbordgroepen terug wat er gedaan is met de wensen in het ontwerp en vraagt een reactie op nieuwe ontwerpvoorstellen. Na vrijgave van het voorlopig ontwerp voor inspraak door het college kan een ieder zijn mening ook nog kenbaar maken via de formele inspraakprocedure.
198	gaat de MUPI inderdaad weg op torenplein?	Nee

**Vragen en antwoorden naar aanleiding van de digitale bewonersavond
'Toelichting op ontwerp inpassing lagevloertram lijn 16 Z'
d.d. 16 juli 2020**

Nummer	Vraag / Opmerking	Antwoord
199	Wordt er in de planning ook gekeken naar het verbeteren/veiligere maken van de oversteek/kruising Tasmanstraat - Laan van Meerdervoort?	Het kruispunt van de Tasmanstraat met de Laan van Meerdervoort wordt in het kader van de inpassing van nieuw trammaterieel nauwelijks aangepast. De smalle steunpunten zullen in beide oversteeken komen te vervallen. Er zijn verder geen klachten bekend om in het kader van verkeersveiligheid dingen te verbeteren. Wellicht kunt u aangegeven welke knelpunten u ervaart, zodat we daar gericht op kunnen antwoorden?
200	Ik snap nog steeds niet waarom de halte wegmoet van de Bilderdijkstraat. Elders in Den Haag heb je vergelijkbare voorbeelden, die ook passen.	Een rolstoeltoegankelijke halte kan op de Bilderdijkstraat niet ingepast worden. Een rolstoeltoegankelijke halte is minimaal 41,5 lang en 2,1 m breed ; als we die zouden moeten aanleggen dan zouden we de Veenkade afsluiten; dat is ongewenst; er is een goed alternatief op ca 150 m afstand in de Torenstraat waar de halte beter kan worden ingepast; het bijkomend voordeel van deze halte verschuiving is dat de verdeling van haltes over de lijn 16 beter wordt en ook de slingers in het spoor uit de Bilderdijkstraat/Torenstraat gehaald kunnen worden zodat de tram sneller en met minder overlast er door heen kan gaan.
201	ik zou graag een persoonlijk gesprek met Jeroen van Doorn willen	Leuk
202	halte tussen fietspad en rijbaan is toch niet veilig...	Waar mogelijk leggen we het fietspad altijd achter het perron langs. Voor de fietser is dat een veilige oplossing om te voorkomen dat deze tussen het perron en de tramrails moeten rijden. Voor de reizigers/voetgangers en de passerende fietser is het altijd opletten rond een halte.
203	Op het torenplein wordt nu ook kortdurend geparkeerd voor de coffeeshop, wellicht is een laad/losplek toch nog in te assen daar direct in de buurt. In de schetsen staat er nu een vrijliggend fietspad en verwacht ik wildparkeerders voor de coffeeshop.	Langs de Torenstraat is bij de aansluiting De Geest (bij de parkeergarage) een grote laad- en loszone ingepast. Ter hoogte van de Korte Molenstraat is door de vele voetgangers ook geen ruimte voor tijdelijke parkeerplaatsen.
204	Waarom wordt het PHplein ook aangepakt? Dat heeft niets te maken met de tram. Heel jammer.	Herinrichting van het deel van het Prins Hendrikplein buiten de groenbestemming (middenplein) is wel degelijk noodzakelijk om de nieuwe lagevloertram goed in te passen. Dit biedt tegelijkertijd de mogelijkheid om hier een veiliger gebied van te maken voor voetganger en fiets door een 30 km/u-zone in te stellen en de kwaliteit openbare ruimte te verbeteren met oa bredere trottoirs en een kleinere rijbaan.
205	De Veenkade/Noordwal heeft een erg hoge afgang. Ik kan met mijn rolstoel niet van de Veenkade naar de overkant. Gaat dat veranderen?	We gaan onderzoeken of we dit probleem kunnen oplossen.
206	De Biz zou graag de bomen op het Prins Hendrikplein verlicht zien? Net zoals op het Torenplein, of de Grote Markt, Plein? Is dat mogelijk?	Leuk particulier initiatief; wordt voorgesteld aan de groenbeheerders
207	Kunnen alle ondernemers een stroompunt op het plein krijgen?	Het is vanuit het project niet mogelijk om dit soort voorzieningen te brengen. Dit dient door de ondernemers te worden aangevraagd.
208	Kan de verlichting van het plein niet wat vriendelijker in de sfeer van het statenkwartier	Er wordt uitgezocht wat de mogelijkheden zijn. Komt we op terug in het VO.
209	Valt er al iets te zeggen over de bestrating in de zoutmanstraat centrumzijde? Ook "gebakken"? (mijn voorkeur)	Uw wens is helder. Komt we op terug in het Voorlopig Ontwerp (VO) dat nu verder wordt uitgewerkt.
210	Wordt het plein ook verlicht? Dit zal veel daklozen of hangende jongeren afweren.	Er wordt uitgezocht wat de mogelijkheden zijn. Komt we op terug in het VO.
211	Laatste vraag, meer een verzoek eigenlijk: neem in alsjeblift de Vondelstraat nu mee in de scope!! Zoals het er nu uitziet is het behoorlijk droevig: meer overlast door de tram, wellicht ook schade, meer auto's en geen groen.	Waarvan akte
212	kees heeft niet bewezen wat hij zegt mbt fietspaden en middenhalte	Wij hebben laten zien dat een middenperron met fietspaden niet mogelijk is omdat er te krappe trottoirs overblijven aan weerszijden. Middenperron met fietsstrook is overigens voor de fietser omdat auto's hier een tram zullen willen passeren, hulpdiensten kunnen nog een haltende tram niet veilig passeren en gaan hier voorligger. Een oplossing met een middenperron gaat bovendien ten koste van een deel van het Torenplein dat kleiner wordt waarbij de grote bomen zullen moeten worden gekapt. De gemeente kiest derhalve voor een veiliger ruimtelijk beter passend ontwerp met 2 zijperrons en vrijliggende fietspaden dat de instemming heeft van de hulpdiensten en de OV partijen.
213	de huidige middenstrook is 30 centimeter te smal.	De huidige middenberm is 2,50 meter. Een middenperron is 3,30 meter breed en daarmee 0,80 meter te smal.
214	Gaat de gemeente de Zoutmanstraat autowij mïaken, ook als er geen draagvlak is bij bewoners en ondernemers in het Zeeheldenkwartier?	Als er helemaal geen draagvlak is bij bewoners en ondernemers voor een autoluw gebied zal het lastig zijn het college en de raad te overtuigen hierover een positief besluit te laten nemen.
215	Dank voor het organiseren van deze bijeenkomst. Ik ben benieuwd naar de antwoorden op mijn vragen.	Waarvan akte
216	een tiental bomen die weer wegmoeten??? laat kaart zien.	Zie antwoord op vraag 143
217	Een tiental volwassen bomen...het is niets.	Zie antwoord op vraag 143
218	Geën vraag: Halteren!! mooi werkwoord;-)	Waarvan akte
219	van dat tiental bomen die wegmoeten: hoeveel denk je dat je kunt verplaatsen, en hoeveel moet je echt 'offeren'?	Zie antwoord op vraag 143
220	Er wordt veel aandacht gegeven aan de bewoners. Is er ook goed geluisterd naar de belangen van de bedrijven en horeca in het zeeheldenkwartier	Ja, de BIZ Zeeheldenkwartier heeft zowel in de denktank geparticipeerd voor de Zoutmanstraat alsmede nu zitting in de klankbordgroep voor lijn 16 in het Zeeheldenkwartier als vertegenwoordigers van de ondernemers
221	Groene tramhokjes? Heb dit eerder gezien in plaatsen dat het dak vergroent is	Tramhaltes worden uitgevoerd conform de vastgestelde huisstijl.
222	over dat geluid: daar zou ik gewoon willen weten: is deze tram zwaarder en dus geluidsonvriendelijker? Of wel zwaarder maar meer gestroomlijnd dus verwacht je juist minder geluid. Dus gewoon beetje kort door de bocht simpel antwoord, ook weer jip en janke. Niet teveel nuance en twijfel...	In Den Haag rijden 3 trams: GLT 8 (rood/beige tram) lengte van 29 m en een gewicht van 38 ton met 8 wielstellen. Dan hebben we de Avénio (rood/grijs) heeft een lengte van 35 meter en weegt 35 ton met 8 wielstellen en de RegioCitadis (Blauw- Wit/ Randstad Rail tram naar Zoetermeer) heeft een lengte van 37 m en weegt 58 ton en heeft ook 8 wielstellen. Wat betreft geluid en trilling is het een heel ingewikkeld verhaal en heeft het niet alleen te maken met het voertuig (wielstellen en de vering enz.) ook de trambaanconstructie (waar rijdt de tram op) en de ondergrond (is het zand, veen, klei). Dus er zijn veel zaken die invloed hebben op het geluid en trillingen. We kunnen dan ook niet zeggen dat het ene voertuig beter presteert qua geluid en trillingen dan het andere voertuig. Bij geluid en trillingen speelt ook de beleving een rol. Het ene voertuig klinkt anders als deze voorbij komt dan het andere, maar beide voldoen aan wettelijke eisen die zijn gesteld.
223	op het kerkplein ri. buitenhof moet nog de trambaan aangepast worden vanwege trilling en de spoorboog, dit moet nog gebeuren meen ik. Hoe zit dat met de planning? Wordt dat gelijk met dit project gedaan en is straks de hele lijn in 1 keer klaar? (of moet er na dit plan nog meer gedaan worden?)	Het uitgangspunt is dat de uitvoering van lijn 16 in 1 fase wordt uitgevoerd vanaf het Buitenhof tot en met het Statenkwartier
224	waarom is er niet voor gekozen om de tram via de bredere Elandstraat te laten lopen. ook hiermee blijft de tram nog steeds door de wijk rijden. Door dit trace kan er ook veel gebruik worden gemaakt van de haltes van lijn 3	De aanleiding voor het project is de wens om de capaciteit in het OV te vergroten en de kwaliteit te verbeteren (Netwerk RandstadRail). Tramlijn 16 tussen Centrum en Statenkwartier is een goed renderende lijn en rijdt door dichtbevolkte wijken, waardoor deze veel reizigers heeft. Er is dus geen aanleiding om de lijn te wijzigen. Indien tram 16 uit de Zoutmanstraat zou worden geweerd, wordt een groot deel van het Zeeheldenkwartier niet meer bediend door een goede OV verbinding. En op het eerste gezicht voor de hand liggende aanpassing van de route van lijn 16 zou zijn om via de Elandstraat aan te sluiten op de Waldeck Pyrmontkade. De Elandstraat is echter op sommige delen ongeveer net zo smal als de Zoutmanstraat en is –in tegenstelling tot de Zoutmanstraat- tevens een wijksluitlegsweg en een hoofdroute voor de hulpdiensten, zoals de brandweer. De problematiek wordt met deze optie dan ook niet opgelost maar
225	Meer klassieke lantaarnpalen voor een goede lichtopbrengst vind ik, als bewoner van de Zoutmanstraat geen probleem. Ik vind de huidige jaren 60/70 mverlichting vreselijk. Kan toch worden onderzocht of klassieke lantaarnpalen mogelijk zijn?	Er wordt uitgezocht wat de mogelijkheden zijn. Komt we op terug in het VO.
226	ik vond dit echt een heel goede info bijeenkomst. Benieuwd naar de opkomst. Meer dan je had verwacht? En meer dan live?	Bedankt. We hadden het liefst nog meer deelnemers gehad maar het is wel conform verwachtingen van een online bijeenkomst over dit onderwerp. In een open bijeenkomst op locatie mag je meer deelnemers verwachten.
227	ik zou ook graag de q&a ontvangen.	Wordt digitaal beschikbaar gesteld
228	ik heb geen vraag maar wil graag dat mijn e-mailadres wordt toegevoegd zodat ik de vragen kan lezen. Dank u.	Waarvan akte
229	Een compliment voor deze vorm van communicatie, weliswaar eenzijdig, maar nuttig!	Waarvan akte
230		Waarvan akte
231	Spijtig dat er geen vragen over of aandacht aan het stuk op de Laan van Meerdervoort wordt besteed. Deze 'hoofdweg' behoeft juist extra aandacht vanwege de hoge verkeersdruk in combinatie met de tram. Hopelijk komt hier in het vervolg wel meer aandacht voor.	Er is wel e.e.a. toegelicht hierover in de presentaties; vragen die hierover zijn gesteld zijn weliswaar niet in de uitzending behandeld maar wel in deze Q/A als het goed is.
232		
233	gekeken als bewoner en participatie prof	Waarvan akte
234	Graag ontvang ik de Q&A zodra beschikbaar is. Bedankt voor de goede en duidelijke presentaties!	Graag gedaan
235	wijzer maar niet blijer	Waarvan akte
236	Kunnen er in het Prins Hendrikstraat betere drempels komen tegen sluisverkeer mocht het er wel komen	Indien er onverhoopt toch overlast ontstaat door sluisverkeer dit gemeld worden bij de wegbeheerder zodat hij kan laten bekijken welke passende maatregelen hiertegen genomen kunnen worden.
237	Hoe kunnen wij een officieel buurtbezwaar aantekenen tegen deze plannen?	Na vrijgave door het college van het Voorlopig Ontwerp voor inspraak ; dit collegebesluit is naar verwachting te voorzien in het najaar.
238	Ik woon in de Van Diemenstraat, centrumzijde. Daar en op de Prins Hendrikstraat is nu al veel overlast door wijkgebonden verkeer. Hardrijdende auto's, motoren en scooters. Dit brengt stank en heel veel geluidsoverlast met zich mee, met name veroorzaakt door met name jeugdige bezoekers aan horeca. Dit is met name in de late en in de avond. Als daarbij ook de Prins Hendrikstraat tijdens de ochtend en avondsplits drukker wordt, zal de leefbaarheid in de Van Diemenstraat/Prins Hendrikstraat, nog minder leefbaar worden. Dat baart mij zorgen.	Wij begrijpen uw zorg; het modelonderzoek van Sweco laat echter zien dat de toename van het verkeer in de wijkstraten gering is en geen aanleiding geeft tot verslechtering van de leefbaarheid ; door het weren van doorgaand verkeer uit de Zoutmanstraat zal de leefbaarheid hier echter sterk verbeteren en zal het winkel en verlijfgedebied aantrekkelijker worden.

Ochtendspits	<i>selectie aantal representatieve straten</i>			
Max. intensiteit	huidig per uur	toekomstig per uur	verschil per uur	verschil per 5 min
Van Galenstraat	21	19	-2	0
Heemskerckstraat	25	37	12	1
Van Kinsbergenstraat	31	18	-13	-1
Tasmanstraat	24	19	-5	-1
Piet Heinstraat	48	50	2	0
Witte de Withstraat	64	61	-3	0
Zoutmanstraat zeezijde	315	206	-109	-9
Elandstraat	429	540	111	9
Waldeck Pyrmontkade	928	1084	156	13
Prins Hendrikstraat	105	133	28	2

Avondspits		<i>selectie aantal representatieve straten</i>			
Max. intensiteit	huidig per uur	toekomstig per uur	verschil per uur	verschil per 5 min	
Van Galenstraat	25	25	0	0	
Heemskerckstraat	66	67	1	0	
Van Kinsbergenstraat	63	25	-38	-3	
Tasmanstraat	23	27	4	0	
Piet Heinstraat	65	80	15	1	
Witte de Withstraat	66	67	1	0	
Zoutmanstraat zeezijde	519	316	-203	-17	
Elandstraat	725	1023	298	25	
Waldeck Pyrmontkade	1218	1522	304	25	
Prins Hendrikstraat	209	250	41	3	