

aan: Gemeente Den Haag
per: email adres: lijn16@denhaag.nl
betreft: zienswijzen op inpassing tram 16 Zeeheldenkwartier
uw kenmerk: RIS 307798
datum: 26 maart 2021

L.S.,

hierbij ontvangt u van de werkgroep Leefbaarheid&Verkeer van bewonersorganisatie Zeeheldenkwartier de zienswijzen op de inpassing van tram 16 in de wijk Zeeheldenkwartier en de daarmee samenhangende mogelijke ingrepen.

1. Trillingen en geluid

Algemeen

De ter visie gelegde onderzoeksdocumenten naar trillingen en geluid kunnen de ongerustheid van omwonenden over mogelijke schade aan de nabijgelegen woningen en gebouwen en personen nog niet wegnemen. Gezien de onzekerheden rond trillingen en geluid achten wij het gewenst dat de DGMR rapporten over trillingen en geluid door een externe, onafhankelijke deskundige worden getoetst (second opinion).

Het uitgangspunt dat de huidige situatie als maatstaf kan worden genomen zou volgens ons uitsluitend genomen mogen worden wanneer in de huidige situatie geen sprake is van overlast en/of schade.

De impact, in de voor de nieuwe tramstellen, erg smalle Zoutmanstraat baren extra veel zorgen. De wijk Zeeheldenkwartier stamt uit begin 1900 en is grotendeels gebouwd op veengrond. De funderingen bestaan deels uit houten palen en deels uit op staal. De kwaliteit van deze funderingen is onbekend zo ook de impact van de nieuwe tramstellen op deze funderingen. Wij stellen voor dat de kwaliteit van deze funderingen wordt onderzocht en de resultaten worden meegenomen in de rapporten betreffende geluid en trillingen. Dit onderzoek zou passen in het beleid van wethouder Martijn Balster om onderzoek te doen naar de kwaliteit van woningen in de stad.

Wij stellen ook voor om een gemeentelijke voorziening te treffen ten behoeve van het nemen van geluidwerende maatregelen door pandeigenaren. Een en ander zoals gebeurd op de Laan van Meerdervoort ten tijde van de ingebruikname van de randstadrail.

Gezien de onzekerheden is het noodzakelijk dat voordat met het project wordt gestart aan bewoners en eigenaren van woningen en gebouwen langs de tramlijn, duidelijkheid wordt gegeven over hun rechten bij mogelijk schade inclusief een bestandsopname van de huidige gebouwen (nul- meting). Daarbij moet ook duidelijkheid worden verschaft bij wie bewoners en eigenaren van aanliggende gebouwen een schadeclaim kunnen indienen bij vermoeden van schade ten gevolge van de aanleg en het gebruik van het nieuwe spoor en op welke wijze zal worden omgegaan met de behandeling van een ingediende schadeclaim. Voorkomen moet worden dat bewoners en eigenaren van het kastje naar de muur worden gestuurd. Naar ons idee moet BenW het aanspreekpunt zijn voor bewoners en eigenaren die menen dat zij daar wel schade van ondervinden.

Dit wordt vastgelegd in een convenant/ overeenkomst met betrokken partijen en is onderdeel van het raadsbesluit.

Hieronder ons commentaar op de nu ter visie gelegde documenten.

1. Onduidelijk is wat de levensduur is van de kunststofplaat die bij de zgn. ABC constructie wordt gebruikt. Op blz. 15 van het DGMR rapport over trillingen wordt aangegeven dat het vermoeden bestaat dat er op dit moment sprake is van veroudering van de PU schuim laag. Welke zekerheid is er dat een dergelijk verouderingsproces binnen enkele jaren ook niet in de nieuwe situatie plaatsvindt?

Wordt het vermoeden van DGMR over de veroudering nog onderzocht?

Is er inzicht in de levensduur van de kunststofplaat?

Is er een onderhoudsplan voor de kunststofplaat?

Welke schriftelijke, bindende garanties kunnen er worden afgegeven over levensduur en onderhoud?

2. Wij hebben begrepen dat de nieuwe trams sneller zullen rijden dan de huidige trams. Onduidelijk is op welke wijze in de DGMR rapporten over trillingen en geluid rekening is gehouden met deze hogere snelheid.

3. In het DGMR rapport over trillingen wordt gesteld dat de huidige situatie binnen de normen valt. Deze stellingname is niet te rijmen met de ervaringen van diverse buurtbewoners die direct naast de tramlijn wonen. In diverse huizen zijn bij trampassages trillingen sterk voelbaar en rinkelen de glazen in de kasten. Indentieke klachten zijn op meerdere locaties in de stad bekend zoals uit publicaties in media blijkt. Het begrip normen is ook enigszins vaag. Er lijken soms geen normen te bestaan en dan weer wel.

4. De sporen worden over vrijwel het gehele traject vervangen. Gesteld wordt dat door deze spoorvervangende trampassage (ook met de nieuwe tram) minder hinder zal opleveren.

Wij vragen ons af in hoeverre deze stellingname overeenkomt met ervaringen met inmiddels in de stad op reeds aangepaste trajecten rijdende lagevloertrams.

Zie ook punt 3.

5. Over een klein deel van het traject (Laan van Meerdervoort 75-137) worden de sporen niet vernieuwd. Dit heeft tot gevolg dat voor dit traject niet wordt voldaan aan de SBR-B richtlijn (zie DGMR rapport blz. 19). De overschrijding wordt in het kader van het "Haagse INTHR beoordelingskader" acceptabel geacht. Het betekent echter dat binnen 10 jaar dat deel van de rails in het kader van het reguliere onderhoud alsnog op de schop moet en de dwarsliggerconstructie daar alsnog moet worden vervangen door een ABC constructie. Wij dringen er op aan dit traject toch mee te nemen in het nu voorliggende project en de rails over deze 250 meter ook te vervangen. Extra hinder gedurende de komende 10 jaar door de lage vloertram wordt zo ook op dat deel voorkomen. E.e.a. zoals in de Vondelstraat wordt voorgesteld.

2. Vondelstraat

max. 30 km/uur op traject Torenstraat-Bilderdijkstraat-Vondelstraat

Op blz. 9 van de plantoelichting wordt aangegeven dat het college de ambitie heeft om op termijn voor de Torenstraat een maximum snelheid van 30 km/uur in te stellen. Wij zijn van mening dat op termijn ook voor de Bilderdijkstraat en de Vondelstraat een maximum snelheid van 30 km/uur moet worden ingesteld. Gezien de op blz. 9 aangegeven belemmeringen om op korte termijn voor dit traject over te gaan tot instelling van een maximum snelheid van 30 km/uur hebben we er begrip voor dat als uitgangspunt voor de herinrichting van de Bilderdijkstraat en de Vondelstraat wordt uitgegaan van een maximum snelheid van 50 km/uur. De daaruit voortvloeiende keuze voor vrijliggende fietspaden wordt door ons ondersteund.

Voorzover ons bekend is de nieuwe, voor de straat zeer ingrijpende herinrichting, niet vooraf in het kader van bewonersparticipatie besproken met direct betrokkenen en kunnen deze pas in deze inspraakronde voor het eerst hun stem laten horen.

Komt er nog een aparte ronde waarin bewoners van de Vondelstraat de kans krijgen om hun stem te laten horen?

In het nieuwe straatprofiel van de Vondelstraat is er naast de parkeerstrook voor auto's een trottoirband van 50cm breed gepland met daarachter een groenstrook. Voor mindervaliden is de breedte van 50cm absoluut te smal. Is er overleg geweest met deskundigen op het gebied van (minder)validen over het voorgestelde straatprofiel (bijvoorbeeld met Vooral)?
Kan deze band niet breder worden?

Is er rekening gehouden met het feit dat deze zeer smalle rand uitnodigend werkt om door de plantenbak heen te lopen naar het trottoir? Bijvoorbeeld door pakket bezorgers.

Is er in de maatvoering van het trottoir rekening gehouden met de bestaande geveltuinen?

Is er in de maatvoering van het trottoir rekening gehouden met opstelplaatsen voor fietsen?

Is er in de materialisatie rekening gehouden met hitte plekken en het direct via de grond afvoeren van regenwater?

Is er onderzoek gedaan naar de noodzaak om de huidige bomen te kappen?

Is er onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om de huidige bomen te verplaatsen?

3. kruising Vondelstraat/Elandstraat/Zoutmanstraat.

De werkgroep heeft grote moeite met de voorgestelde verkeerstechnische maatregelen op deze kruising. De kruising dwingt gemotoriseerd verkeer (m.u.v. scooters e.d.) om grote omwegen te rijden om bij hun bestemming te komen. Met name als dit gaat over leveranciers is dit een slechte en ongezonde zaak (milieutechnisch).

Vanuit de Elandstraat rechts af de Zoutmanstraat in is niet mogelijk. Om in de Zoutmanstraat te komen moet er omgereden worden. Of afslaan bij het Elandplein en via een woonstraat naar de Prins Hendrikstraat of via de Waldeck Pyrmontkade naar de drukke Prins Hendrikstraat dan via het Prins Hendrikplein naar de Zoutmanstraat (1 van beide delen!)

Vanuit de Vondelstraat komend hetzelfde verhaal.

Gemotoriseerd verkeer (m.u.v. scooters e.d.) komend uit de Zoutmanstraat kan niet meer rechtdoor richting Torenstraat/Boekhorstraat. Voor de route Torenstraat/Boekhorststraat worden de volgende wegen belangrijk: Waldeck Pyrmontkade/Hogewal danwel Prinsegracht.

De voor fietsers aangegeven routes doormiddel van een soort verboden gebiedjes danwel stenen eilandjes is niet alleen onveilig maar bijzonder onoverzichtelijk. Helaas is de algehele ruimtelijke indeling van deze kruising in het voorstel nog net zo slecht als in de bestaande situatie.

De herinrichting van de Vondelstraat en het verplaatsen van de tramhalte Bilderdijkstraat richting Torenstraat geeft de mogelijkheid om de haltes Elandstraat de Vondelstraat in te schuiven. Verkeer zal net zoals nu daar om de haltes heen moeten rijden. Een slinger in het rijbaangedeelte breekt de zichtlijn in de straat en zal snelheidsremmend werken. Het verschuiven van de haltes geeft op de kruising de mogelijkheid om er een goed gedefinieerde, stedenbouwkundige ruimte van te maken die ook gebruiksmogelijkheden biedt. Een milieupark waardoor het Prins Hendrikplein en de Zorgvlietstraat wordt ontlast. Een kleine skatebaan. En wat dan niet meer mag: een kiosk, maar misschien is er van het trafostation wel een wijkinfo "zuil" te maken.

Een ruimte, met in het achterhoofd een verkeersplein, is goed verkeersregulerend en overzichtelijk. Een verkeersplein is ook snelheidsremmend, maar is geen obstakel voor hulpdiensten e.d.

Zoals in de plantoelichting aangegeven is de totale herinrichting van de Vondelstraat in een versneld proces geraakt. Die versnelling is positief, maar heeft niet geleid tot een ontwerp voor de kruising waar het maximale uit de potentie van de ruimte is gehaald.

Niet onvermeld latend is dat bewoners in de ontwerpfase al hebben aangegeven dat zij willen meedenken en willen meepraten over de herinrichting van dit gebied. Deze bewoners en werkgroep maken zich ook nog steeds zorgen over de materialisering van het betreffende gebied en aanliggende straten in het kader van het hitte plekken beleid.

4. Prins Hendrikplein

Circa 20 jaar geleden is in samenspraak met de buurt een goed doordacht en breed gedragen ontwerp gemaakt voor het Prins Hendrikplein.

Toegangen liggen in het verlengde van de trottoirs, een groen blijvende rand van taxushaag, daarachter een iets lagere rand met rozen met daarin magnolia's, dan een grasrand en dan het bestrate hart.

Deze opbouw van hoog naar laag geeft het plein beschutting en dieptewerking.

In het rapport wordt gesproken over een formeel ingericht plein. Mogelijk, maar is dat een probleem? Of is dat nu juist een kwaliteit?

Het plein kan optimaal benut worden. Het Zeeheldenfestival heeft er goede opstelplaatsen voor podia e.d.. De marktkramen hebben er voldoende plek gev, de jeu de boulesbaan heeft zijn eigen plek, kinderen kunnen in het hart van het plein spelen terwijl ouders op de fonteinrand kunnen zitten toekijken. Er wordt gepicknickt op de grasvelden en mocht je mobiele telefoon leeg zijn dan kun je die bij de wifi bank opladen. Het enige minpunt is de positie van de twee terrassen op het plein. De terrassen staan te dicht op de fonteinrand. Terrasgebruikers klagen over de spelende kinderen en ouders klagen over mopperende terrasgebruikers. Deze situatie heeft zelfs de pers gehaald. In het huidige ontwerp zou dat opgelost kunnen worden door de terrassen naar achteren te schuiven en te handhaven op de maximaal toegestane terrasruimte.

Kortom een mooi en goed functionerend plein. De werkgroep kan zich dan ook niet vinden in de opmerking dat door de vele ruimteclaims, de indeling en het materiaalgebruik de randen van het plein rommelig overkomen (blz 21 tweede alinea van de plantoelichting).

Het doortrekken van de taxushagen tussen de entree's zou het plein een groener en geslotener karakter geven waardoor het mogelijk rommelig ervaren van de randen is opgelost.

De opmerking "het formaat van de bomen en de gevoeligheid voor droogte van o.a. het gras dragen beperkt bij aan een plein met een groene uitstraling (blz 21 tweede alinea van de plantoelichting)" is vreemd te noemen. Waarom worden dan in het ontwerp de rozenstruiken vervangen door gras (blz 25 tweede alinea van de plantoelichting)? Dat gras dat zo gevoelig is voor droogte en zo beperkt bijdraagt aan een groene uitstraling.

Het zijn nu juist de rozenstruiken die voorkomen dat er grote kale grasvlakten komen en die de magnolia's een plek geven. Het argument dat door het vergroten van het grasvlak de gebruiksmogelijkheden worden vergroot wordt niet onderbouwd. Waarvoor? Op wiens verzoek? Huidig gebruik laat zien dat er geen krapte is op de grasvelden.

Het voorstel is om bomen bij te plaatsen om de entree's te markeren en het plein een groener karakter te geven (blz 25 eerste alinea van de plantoelichting).

In het huidige ontwerp zijn de entree's gemarkeerd door moseiken en het aldaar weglaten van de taxushagen. Deze markering voldoende duidelijk. Waar komt de behoefte dan wel de noodzaak vandaan om deze markering te versterken?

Daar komt bij dat gras slecht groeit onder bomen. Het bijplaatsen van bomen is dus tegenstrijdig met het willen versterken van een groene uitstraling.

Teneinde het plein groener te maken worden de oversteeken over de trambaan gecombineerd tot centrale doorgangen (blz 25 eerste alinea van de plantoelichting). Dit is wel een heel povere onderbouwing voor een ingreep met grote impact.

Door de oversteeken te combineren komt er niet meer groen. Het bestaande oppervlak aan groen tussen de huidige entree's komt alleen op een andere plek. Zonder al teveel moeite kunnen er tussen de huidige entree's taxushagen geplant worden die het plein een groenere uitstraling gaan geven.

Het combineren van de entree's is verkeerstechnisch een vreemde ingreep. De entree's komen zo in de weg te liggen en niet meer in het verlengde van de trottoirs. Let wel! Deze entree's zijn bedoeld voor voetgangers.

Het combineren van de entree's is lastig voor diverse gebruikers (Zeeheldenfestival, marktkramen) en het lost het knelpunt boze terrasgebruiker/spelende kinderen/boze ouders niet op.

Nergens in de plantoelichting wordt er een noodzaak genoemd om de inrichting van het plein te wijzigen. Nergens in de plantoelichting staat vermeld dat er door de wijk de wens is geuit om de inrichting van het plein te wijzigen. Kortom de werkgroep Leefbaarheid&Verkeer Zeeheldenkwartier kan zich niet vinden in de voorgestelde herinrichting van dit voor de wijk zo belangrijke plein op basis van de genoemde argumentaties en kan zich ook niet vinden in een ontwerp dat geen verbetering is van de huidige situatie. Het geld voor deze ingreep kan beter besteed worden aan een goede inrichting van het moeilijke kruispunt Vondelstraat/Elandstraat/Zoutmanstraat.

5. Eenrichtingverkeer 2^e De Riemerstraat richting Piet Heinstraat

Het mogelijk 1 richtingverkeer maken van de 2^e De Riemerstraat richting de Piet Heinstraat ontnemt leveranciers en bewoners/bezoekers de mogelijkheid om het eerste stuk van de Piet Heinstraat vanaf het Piet Heinplein over te slaan om in het tweede deel van de Piet Heinstraat te komen. Dit zal extra verkeersdruk opleveren op de Kortenaerkade en het eerste deel van de Piet Heinstraat.

Het laatste deel van de Kortenaerkade bij de Anna Paulownastraat is regelmatig voor verkeer afgesloten vanwege de mobiele glazenwasinstallatie voor de woningbouw op hoek Kortenaerkade/Anna Paulownastraat.

De Piet Heinstraat wordt door het afsluiten van de 2^e De Riemerstraat op die momenten ontoegankelijk.

6. Parkeerbalans

Naar aanleiding van het vervallen van nogal wat parkeerplaatsen op straat de volgende vragen:

Is de bezettingsgraad van de parkeergarages in de wijk bekend?

Is bekend hoeveel plekken er in deze garages in gebruik zijn door mensen van buiten de wijk?

Is er al onderzoek gedaan naar mogelijke compensatie plaatsen op straat?

Reacties gaarne naar email adres: LenV@groene-eland.nl

Namens de werkgroep Leefbaarheid&Verkeer bewonersorganisatie Zeeheldenkwartier
Roel Bosch Reitz, voorzitter