

NUTTELOZE VERKEERSDREMPELS IN MONUMENTALE STRATEN?

Surinamestraat rond 1915 gezien richting Laan Copes. Foto 066109 verzameling Haags Gemeentearchief

De koetsen uit de film *Eline Vere* en de historische voertuigen uit *Zwartboek* over verkeersdrempels in de Surinamestraat? Als het aan wethouder De Bruijn (D66) en enkele van zijn ambtenaren ligt, wel.

Niet alleen de bewoners van de Surinamestraat zijn bezorgd over het plan van de gemeente om verkeersdrempels aan te leggen in de oude monumentale straten van de stad. Ook in de Nassaulaan dreigen er drempels te komen.



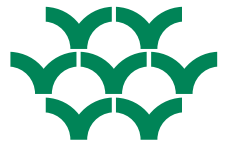
Nassaulaan gezien vanaf de Takmabrug naar de Javastraat.
Foto Martin Snuverink

De zin van drempels

Dat een uitbreiding van de 30 km-zone niet zonder verkeersdrempels zou kunnen, is onjuist. Vele voorbeelden illustreren dat. Noch in de Surinamestraat noch over de Nassaulaan kan het verkeer zo hard rijden dat een verkeersdrempel nodig is. De Nassaulaan loopt in de richting van de Mauritskade dood. Bij de hoge Takmabrug is daar ter hoogte van de Haagse School Vereniging een keercirkel aangelegd, die het harder rijden dan 20 km per uur onmogelijk maakt. Evenzo verhindert het groene plantsoen in het midden van de Surinamestraat dat racemonsters hun gang kunnen gaan. Het plantsoen wordt onderbroken door drie originele koetskeerplaatsen, die enkele jaren geleden door een veranderdrift van de gemeente werden bedreigd. Door tussenkomst en fel verzet van de bewoners heeft de gemeente daarvan afgezien en zijn de koetskeerplaatsen behouden, waarmee de uitstraling uit de tijd van het ontstaan van de straat rond 1880 is behouden. Met dit zorgwekkende verkeersvoornemen wordt het historische beeld wederom bedreigd.

'Fundering op staal'?

Zowel de Surinamestraat als de Nassaulaan zijn rijksbeschermd stadsgezicht en veel van de huizen zijn rijksmonument. In de tweede helft van de 19^e eeuw werden veel van deze huizen op zand gebouwd, met 'fundering op staal' (een fundering zonder heipalen) en voorzien van de in die tijd zware en rijk geornamenteerde stuc-op-riet plafonds. Als delen daarvan naar beneden komen, is het leed niet te overzien. Verkeersdrempels zullen zeker leiden tot een toename van optrekkend en remmend verkeer met alle



gevolgen van dien voor de monumentale oude huizen. Met het uitvoeren van een enkel trillingsonderzoek wordt onvoldoende aandacht besteed aan het conserveren van deze bijzondere oude delen van de stad. Bovendien dringt zich de vergelijking op met de reeds opgedane ervaringen rondom de oudste monumenten van de stad aan het Kerkplein. Daar is de gemeente pas na het uitoefenen van veel druk door ondernemers en bewoners in het Hofkwartier en onze werkgroep Levende Historie uiteindelijk overstag gegaan om een grootschalig trillingsonderzoek te laten uitvoeren. Dit onderzoek heeft tot resultaat gehad dat het fundament van de nieuw aan te leggen trambaan in rubber wordt ingepakt. Daardoor zullen de trillingen van de Avenio en Citadis trams naar verwachting zo min mogelijk

schade veroorzaken aan de Grote Kerk en het oude stadhuis, waar deze nieuwe trams, in geval van calamiteiten in de tramtunnel, rakelings langsrijden.

Monumentenzorg in actie?

Inmiddels is in het Haags Monumenten Platform aan de afdeling Monumentenzorg van de gemeente gevraagd om zich te bemoeien met dit onevenwichtige verkeersplan in de oude Indische buurt. Die lijkt zich zelfs uit te strekken tot de Sophialaan in het Willemspark! Gaan we het ooit nog meemaken dat we met man en macht de verkeersdrempels moeten tegenhouden op het Lange Voorhout?

Werkgroep Levende Historie



Surinamestraat, gezien richting Laan Copes anno nu. Foto Martin Snuverink