



Den Haag

dienst: dienstcode

Retouradres: Postbus 12600, 2500 DJ Den Haag

Aan de gemeenteraad

Datum

16 januari 2025

Onderwerp

Verzoek tot intrekken raadsvoorstel Hobbemaplein en aanpak
vervolgtraject

Ons kenmerk

DSO/10844286

RIS321169

Contactpersoon

Dienst

Dienst Stedelijke Ontwikkeling

Afdeling

DSO Mobiliteit

Telefoonnummer

14070

Inleiding

Met deze brief verzoekt het college om het raadsvoorstel 'Vaststelling Voorontwerp Herinrichting Hobbemaplein' (RIS319874) in te trekken. Hierbij gaan wij in op de achtergrond en consequenties van dit besluit en stellen wij een aanpak voor richting het vervolg.

Onvoldoende draagvlak Voorontwerp

Op 6 december 2018 heeft de commissie Leefomgeving gesproken over de brief 'Topeisen vervanging GTL8 trams HTM' (RIS300911). Op 21 januari 2021 heeft de gemeenteraad ingestemd met het voorstel van het college inzake Instroom Nieuwe Tram Haagse Regio (INTHR) (RIS307080). Deze nieuwe trams zijn langer en breder dan de huidige trams waardoor de halteperrons moeten worden aangepast. Een toegankelijke halte op de huidige locatie op het Hobbemaplein is zonder infrastructurele wijzigingen niet mogelijk (Verkenning Mobiliteit Transvaal-Schilderswijk West, RIS307261).

In de Strategie Mobiliteitstransitie Den Haag 2022-2040 (RIS310664) is vastgesteld dat de toenemende vraag naar mobiliteit voor een groot deel door het openbaar vervoer moet worden opgevangen. In de Verkenning Mobiliteit Transvaal-Schilderswijk West is geconcludeerd dat de belasting van de verkeersstructuur in deze wijken de grenzen heeft bereikt en overschreden, en dat er meer ruimte gecreëerd moet worden voor leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Ook zijn in deze verkenning de uitgangspunten en inrichtingsprincipes voor een herinrichting van het Hobbemaplein benoemd, waaronder een vereenvoudiging van de pleinstructuur voor auto's door van de huidige zessprong een driesprong voor autoverkeer te maken.

Er is dan ook gekeken hoe het Hobbemaplein en de omgeving opnieuw ingericht kunnen worden, waarbij naast de toegankelijke halte voor tramlijn 6 ook de verkeersveiligheid en de leefbaarheid verbeterd kunnen worden, er meer groen kan worden toegevoegd en een kwaliteitsimpuls kan worden gegeven aan dit prachtig en krachtige subcentrum van de stad. Hierbij is invulling gegeven aan de volgende door de raad vastgestelde doelen (RIS311069):

1. Verbeteren leefbaarheid en verkeersveiligheid op en rond het Hobbemaplein;
2. Verbeteren van de verblijfskwaliteit op en rond het Hobbemaplein;
3. Versterken van de economische (hoofdwinkel)structuur;
4. Versterken van de entree van de Haagse markt: economische toplocatie;

5. Verbeteren openbaar vervoer door het realiseren verleidelijke (top)halte Hobbemaplein, inpassen lagevloertram;
6. Aanpakken van hittestresseiland en het klimaatbestendig maken Hobbemaplein.

Het college heeft in 2021 in bovengenoemde commissiebrief al de grote complexiteit geschetst met de vele tegengestelde variabelen welke in het ontwerp ingepast dienen te worden: *“Op dit moment worden er verschillende scenario’s uitgewerkt waarbij er naar de invulling van het soort plein in combinatie met de ligging van de halte wordt gekeken. De impact van de ligging van de halte op het plein op de Hobbemastraat tot aan het Paletplein is dusdanig groot dat dit deel bij de scope van het Hobbemaplein is getrokken”*.

Van 2021 tot heden is een uitvoerig proces gevolgd om tot een Voorontwerp te komen dat zoveel mogelijk aan alle belangen recht doet en invulling geeft aan deze door de raad vastgestelde doelen. Ook is de gemeenteraad tweemaal in de commissie Leefomgeving geïnformeerd over de participatieaanpak: op 1 april 2021 door Awareness en op 21 juni 2023 door Bureau Graswortel. Daarnaast heeft er op 2 juni 2022 een tweeminutendebat plaatsgevonden in de gemeenteraad over de Participatiestrategie (RIS 311778).

Ondanks alle inspanningen constateert het college echter dat er onvoldoende draagvlak is vanuit een deel van de omgeving en de raad voor dit Voorontwerp. Het college betreurt dit en is alle betrokkenen zeer erkentelijk voor hun betrokkenheid en inzet maar ziet af van de uitvoering van dit plan. Daarom verzoekt het college het Raadsvoorstel ‘Vaststelling Voorontwerp Herinrichting Hobbemaplein’ (RIS319874) in te trekken.

Aanpassing Voorontwerp binnen gestelde kaders niet mogelijk

Tijdens de inspraakperiode van 31 mei tot en met 11 juli 2024 zijn er meerdere reacties binnengekomen, die in de Nota van Beantwoording (RIS319874) zijn beantwoord. Eén van de thema’s dat regelmatig naar voren is gekomen, is het bezwaar tegen het beperken van het doorgaande autoverkeer tussen de Schilderswijk en Transvaal via het Hobbemaplein.

De wens om het bestaande Voorontwerp te behouden maar dan mét doorgaand verkeer over het Hobbemaplein van en naar de Kempstraat en de Hobbemastraat, is gedurende het traject meerdere malen bekeken. Hier kan helaas technisch geen invulling aan worden gegeven omdat dit alternatief niet de noodzakelijke verbetering oplevert voor de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid en de leefbaarheid:

- Het is niet inpasbaar op een verkeerskundige veilige manier. Er is onvoldoende ruimte voor een haltekom voor buslijn 25, rijrichtingen op het plein kunnen niet fysiek worden afgedwongen en de oversteek voor mensen vanuit de tram en/of bus naar de entree van de Haagse Markt is minder veilig.
- Het heeft geen vermindering van het doorgaande autoverkeer over het Hobbemaplein tot gevolg, het autoverkeer zal als gevolg van de autonome groei zelfs toenemen. Hierdoor neemt de bereikbaarheid en doorstroming af.
- Doordat er geen vermindering is van het doorgaande verkeer blijft de hoeveelheid autoverkeer in de Kempstraat en de Hobbemastraat gelijk (en neemt als gevolg van autonome groei toe). Dit heeft als consequentie dat buslijn 25 niet met de tram en auto gecombineerd op de Hobbemastraat kan rijden. Buslijn 25 zal door de Ruysdaelstraat moeten rijden, die daardoor geen 30 km/u inrichting kan krijgen én daarvoor weer moet worden aangesloten op het Hobbemaplein. Dit past ruimtelijk niet binnen het huidige Voorontwerp, ook niet met een beperkte aanpassing.

- Doordat de hoeveelheid autoverkeer in de Kempstraat en de Hobbemastraat gelijk blijft dan wel toeneemt, heeft het gecombineerd rijden van tram en auto over dezelfde rijbaan in de Hobbemastraat grote vertraging van de tram tot gevolg. Dit kan alleen voorkomen worden door een vrije baan voor de tram te handhaven zoals ook nu het geval is, met als gevolg dat er geen ruimte is voor vrijliggende fietspaden in de Hobbemastraat.
- Naast bovengenoemde punten leidt een verbinding tussen de Ruysdaelstraat en Hobbemaplein voor bus 25 en haltekommen bij de bibliotheek tot substantieel minder ruimte voor groen. Ook komen er minder laad- en losplekken voor ondernemers.
- De doorstroming voor nood- en hulpdiensten, het openbaar vervoer en het overige autoverkeer neemt door toenemend autoverkeer over het Hobbemaplein sterk af, met name op marktdagen.

De toevoeging van het doorgaande autoverkeer tussen de Kempstraat en de Hobbemastraat is geen beperkte, maar een structurele wijziging van het ontwerp en is niet verenigbaar met de andere eerder door de raad vastgestelde uitgangspunten. Hierdoor moet er een nieuw ontwerp worden opgesteld op basis van andere uitgangspunten, gevolgd door een hernieuwde toetsing door onder meer de nood- en hulpdiensten en de HTM. Hiervoor zal ook opnieuw een inspraakprocedure moeten worden opgestart.

Nieuw proces met herziene doelen noodzakelijk

Om het Hobbemaplein en de wijken Transvaal en Schilderswijk de impuls te geven die ze verdienen en om tegemoet te komen aan de wens om het doorgaande verkeer tussen de Kempstraat en de Hobbemastraat mogelijk te maken, ziet het college geen andere mogelijkheid dan een nieuw proces op te starten.

Voor een breed draagvlak in de wijken Schilderswijk en Transvaal, bij stedelijke belangenorganisaties, acht het college het van belang om de doelen en uitgangspunten (waarbij de verkeersveiligheid een essentiële randvoorwaarde is) opnieuw te formuleren en een geheel nieuw ontwerp te maken dat meer ruimte biedt aan auto's dan het huidige Voorontwerp.

Als eerste stap worden de doelen en uitgangspunten voor de herinrichting samen met de omgeving geïnventariseerd en geformuleerd, zodat deze door de raad kunnen worden vastgesteld. Binnen de nieuw vast te stellen doelen en uitgangspunten kan vervolgens, samen met de omgeving, een nieuw ontwerp worden gemaakt. Hierbij worden alle partijen betrokken die bekend zijn vanuit het afgelopen traject.

Het proces van Schetsontwerp tot Voorontwerp wordt opnieuw doorlopen, inclusief de geldende formele inspraakprocedures en benodigde besluitvorming. De doorlooptijd van dit proces is circa 2 jaar. Daarbij wordt vanzelfsprekend gebruik gemaakt van de opgedane ervaringen, kennis en onderzoeken uit het afgelopen traject.

De nieuwe toegankelijke tram gaat in 2028 rijden

In 2018 is de gemeenteraad geïnformeerd over de noodzaak om de huidige GTL8 trams te vervangen. Inmiddels zijn de nieuwe trams in aanbouw en komen binnenkort richting Den Haag. De nieuwe toegankelijke tram op lijn 6 moet voor de zomer 2028 in gebruik zijn. Dit is nodig omdat:

- De huidige trams (GTL8) zijn de oudste trams van Nederland in reguliere reizigersdienst: storingen en gebrek aan beschikbare onderdelen maken de tram onbetrouwbaar met grote kans op rituitval. Vervanging is noodzakelijk.
- Dit deel van het tramnetwerk is nodig als omleiding voor noodzakelijk grootonderhoud aan de Zevensprong, dat tot de laatste mogelijke datum (zomer 2028) is uitgesteld.

Wanneer lijn 6 niet geschikt is voor nieuw materieel worden de lijnen 2 en 4 voor langere tijd buiten dienst gesteld en is een deel van Den Haag Zuidwest en een deel van Loosduinen niet per tram bereikbaar.

- De nieuwe trams worden vanaf 2026 geleverd en moeten in 2028 gaan rijden, omdat de garantie op de toestellen dan verloopt. Zolang het Hobbemaplein niet geschikt is voor nieuw materieel kan er dan op lijn 6 geen toegankelijke tram rijden.

Om ervoor te zorgen dat de toegankelijke tram op lijn 6 in 2028 kan rijden, moet in Q3 2025 het definitieve ontwerp voor het Hobbemaplein gereed zijn. Een nieuw traject tot besluitvorming over het voorontwerp duurt naar schatting twee jaar en is daarmee niet op tijd gereed. Daarna moet het VO bovendien nog worden omgezet in een definitief ontwerp, worden aanbesteed en uitgevoerd.

Er ontstaat een tijdelijke situatie op het Hobbemaplein

Het college zet zich maximaal in om de nieuwe tram in een tijdelijke situatie te laten halteren op het Hobbemaplein, mits dit op een veilige manier mogelijk is.

Realisatie van een nieuw ontwerp zal naar verwachting rond 2030 gerealiseerd zijn. Om de tussenliggende periode te overbruggen, zorgen we erdoor dat, parallel aan het nieuwe herinrichtingsproces, de toegankelijke tram op lijn 6 kan rijden. Aangezien de nieuwe trams breder en langer zijn dan de huidige, moeten op sommige plekken de haltes en stoepranden worden aangepast om de tram te laten passeren. Ook zal er noodzakelijk vervangingsonderhoud aan het spoor worden verricht (o.a. wissels) dat niet langer uitgesteld kan worden.

De huidige halte op het Hobbemaplein is nu niet geschikt voor een toegankelijke tram (RIS307261). Het is, zoals in de commissievergadering van 9 januari jl. door wethouder Kapteijns is aangegeven, op dit moment nog onzeker of de tram daar kan halteren. Maar omdat halte Hobbemaplein momenteel een van de drukst bezochte haltes van de stad is wordt in het belang van de bewoners uit Transvaal en de Schilderswijk en de Haagse Markt alles op alles gezet om de tram hier toch te laten halteren.

De komende maanden onderzoeken we daarom samen met HTM en de MRDH (die in het kader van de Wet Lokaal Spoor een indienststellingsvergunning dient af te geven) of en hoe de nieuwe tram maximaal veilig kan halteren op de huidige halte en welke tijdelijke maatregelen daarvoor nodig zijn. Ook zal naar verwachting de Inspectie Leefomgeving en Transport van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hier een belangrijke rol hebben.

Wij doen ons uiterste best om een situatie te creëren waarbij de tram kan halteren, en voetgangers, fietsers en auto's veilig kunnen uitstappen, oversteken en/of passeren. In het ontwerp van de tijdelijke situatie wordt ook het ontwerp voor de verkeersregelinstallatie meegenomen, welke vanwege onderhoud vervangen moet worden. Deze werkzaamheden betreffen een regulier vergunningstraject en wordt niet ter inzage gelegd.

Met deze aanpassingen kan de tram op lijn 6 in 2028 rijden en mogelijk halteren, maar is er naar verwachting geen voor iedereen toegankelijke halte op het Hobbemaplein. De halte zal tijdelijk niet toegankelijk zijn voor mensen met een rolstoel, scootmobiel, rollator, kinderwagen en boodschappenwagen.

Geen tijdelijke halte mogelijk naast de bibliotheek

Het is in deze tijdelijke situatie niet mogelijk om tijdig een toegankelijke halte voor lijn 6 op een locatie naast de bibliotheek te realiseren. Het verplaatsen van de halte met de huidige pleininrichting heeft veel nadelige consequenties. Zo kan:

- de halte van lijn 11 en 12, gelegen naast de Haagse Markt, niet verplaatst worden vanwege een looproute die dwars over het plein loopt. Een gecombineerde halte zou in deze situatie leiden tot te veel reizigers die het plein met intensief autoverkeer moeten oversteken en dat leidt tot lange wachttijden en meer onveilige verkeerssituaties;
- er is te weinig ruimte naast het huidige spoor, waardoor een rijstrook verdwijnt en/of parkeerplekken op de Heemstraat verdwijnen of waardoor de ventweg aangepast moet worden;
- de verkeersregelininstallatie (VRI) is niet ingericht op deze situatie, wat leidt tot verminderde doorstroming en chaos door halterende en afslaande trams in combinatie met autoverkeer;
- de Kastanjabomen langs het huidige spoor kunnen waarschijnlijk niet behouden blijven.

De uitwerking hiervan is dermate complex dat dit niet voor Q3 2025 gerealiseerd kan worden (de termijn waarop de aanbesteding moet plaatsvinden om de tram in 2028 te kunnen laten rijden). En dan komen daar de overleggen met de nood-en hulpdiensten en een participatietraject nog bij.

Voorlopig geen andere inrichting van het Hobbemaplein

Tot 2028 wordt alleen gewerkt aan de noodzakelijke aanpassingen aan het spoor om de tram te kunnen laten rijden en (indien mogelijk) te halteren op lijn 6.

De grootschalige herinrichting, zoals beschreven in het huidige Voorontwerp voor het Hobbemaplein, de Hobbemastraat en de omliggende straten, zal niet plaatsvinden. De Tophalte die in het Voorontwerp is opgenomen, zal in de tijdelijke situatie niet worden gerealiseerd. De focus ligt nu op het kunnen laten rijden en veilig kunnen halteren van de tram op het Hobbemaplein.

De bouw van een (tijdelijk) parkeerdek op de Karwei-locatie en een eventuele aanpassing van de Q-Park garage Haagse Markt vallen formeel buiten de scope van het huidige Voorontwerp. Gezien de hoge parkeerdruk en de werkzaamheden die in het kader van de instroom van de nieuwe tram bij de Paul Krugerlaan uitgevoerd moeten worden, zal het college zich blijven inspannen om deze projecten te realiseren.

Financiën

De totale kosten van het huidige Voorontwerp voor de herinrichting Hobbemaplein en Hobbemastraat bedragen € 21.500.000,-- (prognose jaar van uitvoering 2026 € 24.000.000,--). Dit is inclusief voorbereiding, onvoorziene kosten en een objectoverstijgende risicoreservering, en exclusief BTW (RIS319874). De voorbereidingskosten bedragen ongeveer 10% (€ 2.200.000,--) van het huidige Voorontwerp.

De kosten van het huidige voorstel worden voor een deel gedragen vanuit het samenwerkingsverband Instroom Nieuwe Tram Haagse Regio (INTHR). De INTHR-bijdrage vanuit MRDH is €10.290.000,--, daarnaast draagt de MRDH €900.000,-- bij aan de tophalte die in het Voorontwerp is opgenomen. De INTHR-bijdrage vanuit de gemeente is €3.430.000,--. Het resterende deel wordt voor het overgrote deel gefinancierd vanuit andere gemeentelijke dekkingsbronnen. Met het intrekken van het Voorontwerp vervalt ook de kostenraming en de financiering van het voorstel. De reeds gemaakte voorbereidingskosten worden wel uit INTHR gefinancierd.

Noodzakelijke aanpassingen voor 2028

In de nieuwe situatie wordt er gewerkt aan de noodzakelijke aanpassingen om de nieuwe tram op lijn 6 in 2028 te kunnen laten rijden en, indien mogelijk, veilig te laten halteren op de halte Hobbemaplein. Deze werkzaamheden vallen binnen het programma INTHR. Hiervoor kan de financiering van de MRDH worden gebruikt, waarbij de verdeling 75 % MRDH en 25 % Gemeente Den Haag bedraagt. Voor de zomer zal de raad worden geïnformeerd over de kosten en dekking van deze aanpassingen.

Nieuw traject voor hele herinrichting Hobbemaplein

Daarnaast wordt er een nieuw traject opgestart voor de definitieve herinrichting van het Hobbemaplein en de omliggende omgeving. Of hiervoor ook gebruik kan worden gemaakt van financiering vanuit de MRDH, zal afhangen van de te realiseren doelen en uitgangspunten. Voor de verbetering van het ov en de verkeersveiligheid stelt de MRDH subsidie beschikbaar. Dit zal opnieuw besproken en aangevraagd moeten worden. Ook moet opnieuw bekeken moeten worden welke gemeentelijke financieringsbronnen benut kunnen worden. Voor de zomer van 2025 zal de raad worden geïnformeerd over mogelijke financieringsbronnen voor een toekomstig nieuw ontwerp.

Vervolg richting raad

De komende maanden wordt in een parallel traject gewerkt aan: a) de noodzakelijke aanpassingen om de nieuwe tram op lijn 6 in 2028 te kunnen laten rijden en, indien mogelijk, veilig te laten halteren op de halte Hobbemaplein, en b) de aanpak voor een nieuw op te starten traject (inclusief participatie) gericht op de definitieve herinrichting van het Hobbemaplein en de omliggende omgeving. Het streven is om in juni beide trajecten, de kosten en dekking voor de noodzakelijke aanpassingen en mogelijke financieringsbronnen aan uw raad te sturen.

Het college van burgemeester en wethouders,
de secretaris, de burgemeester,

Ilma Merx

Jan van Zanen