

**Datum**

3 april 2025

Ons kenmerk

DSO/10861319

RIS321716

Voorstel van het college inzake Voorontwerp INTHR lijn 6A (Transvaal)

Den Haag groeit en zal de komende jaren blijven groeien tot ca. 80.000-100.000 inwoners erbij in 2040. Met deze groei aan inwoners (en arbeidsplaatsen en bezoekers) neemt ook de vraag naar mobiliteit toe. Het college wil daarom een mobiliteitssysteem dat in de toekomst alle bewoners, bezoekers en bedrijven bedient. Daaronder wordt verstaan de noodzakelijke doorontwikkeling van het mobiliteitssysteem, zodat de stad in het kader van de mobiliteitstransitie de komende decennia bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig blijft. Op het tracé van INTHR lijn 6A (Transvaal) is de huidige ligging van de tramsporen niet geschikt om met de nieuwe tram te kunnen rijden. De sporen moeten nagenoeg overal verder uit elkaar en alle bochtstralen moeten worden verruimd. Het doel van het project is daarom dit tracé geschikt te maken voor het rijden met de nieuwe trams en daarnaast het tramsysteem conform rijksregelgeving toegankelijk te maken voor mensen met een fysieke beperking. De ruime nieuwe trams zijn immers door de HTM reeds aangeschaft. Het is gewenst verschillende werkzaamheden en daaraan verbonden budgetten op elkaar af te stemmen zodat kosten worden bespaard. En er kan beter aan de wensen van bewoners worden voldaan dan wanneer de projecten onafhankelijk van elkaar worden uitgevoerd. Het Voorontwerp tot stand gekomen is in nauwe samenwerking met bewoners en ondernemers.

De raad van de gemeente Den Haag,

gezien het voorstel van het college van 25 maart 2025,

gezien het vorenstaande stelt het college voor het volgende besluit te nemen:

- I. het bijgevoegde voorontwerp INTHR tramlijn 6A vast te stellen;
- II. de bijgevoegde nota van beantwoording INTHR tramlijn 6A vast te stellen;
- III. in te stemmen met de verdere uitwerking tot definitief ontwerp en de realisatie van de beschreven herinrichting;
- IV. de totale projectkosten geraamd op € 17.767.000,- (excl. btw, incl. VAT, incl. prijsindexering 2026) als volgt te dekken;
 - a. € 10.997.000,- Subsidie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), programma INTHR;
 - b. € 745.000,- Subsidie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), IPVA categorie fiets, Fietspaden De La Reyweg en Delftselaan;
 - c. € 3.666.000,- Reserve verbeteren duurzame mobiliteit, programma 12 mobiliteit, activiteit groei openbaar vervoer, onderdeel INTHR Lagevloerstrams (RIS307106 / RIS307080);
 - d. € 1.343.000,- Bijdrage Riolering, vanuit voorziening Riolering (GRP 2021-2025, RIS306620);
 - e. € 500.000,- Reserve verbeteren duurzame mobiliteit, programma 12 mobiliteit, onderdeel UVP Ruim baan voor de Fiets 2020 – 2025 (RIS307106/RIS306923);
 - f. € 250.000,- Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2024-2026 (blackspotaanpak), programma 12 Mobiliteit;
 - g. € 166.000,- Programma 9 Buitenruimte, 570 A Openbaar groen en openluchtrecreatie, jaar-schijf 2026;

- h. € 100.000,- Programma 9: 210 BE Herinrichting buitenruimte (pleinaanpak werk-met-werkbudget) € 25.000,- jaarschijf 2025, € 75.000,- jaarschijf 2026.
- V. Bij de meerjarenbegroting 2026-2029, de dekkingsbron genoemd bij besluit IV lid c, na aftrek van de voorbereidingskosten toe te voegen aan de reserve activa financiering en hiervoor het investeringskrediet INTHR (MIP) te verhogen;
- VI. Bij de meerjarenbegroting 2026-2029, de dekkingsbron genoemd bij besluit IV lid e en f toe te voegen aan de reserve activa financiering en hiervoor het investeringskrediet INTHR (MIP) op te hogen;
- VII. De totale beheerlast als gevolg van de herinrichting zal vanaf 2028 jaarlijks met € 5.540,- toenemen. Dekking zal plaatsvinden uit de middelen voor beheerlasten van investeringen die gedaan zijn met de verkoopopbrengst van Eneco (RIS307106);

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van 12 juni 2025.

De griffier,

De voorzitter,

Plantoelichting concept voorontwerp tramlijn 6A (Transvaal) in het kader van Instroom Nieuwe Tram Haagse Regio (INTHR)

Introductie laagvloerse en toegankelijke tram

De OV-bereikbaarheid van Den Haag komt verder onder druk te staan en bovendien zijn de exploitatiekosten van het huidige bus- en tramnet op dit moment relatief hoog doordat het systeem relatief traag is. Hierdoor staat de bereikbaarheid en daarmee de vitaliteit van de stad onder druk. De nieuwe trams, ter vervanging van de huidige generatie (rood-beige) GTL-trams, brengen hier verandering in. Deze tram heeft een gelijkvloerse instap en is goed toegankelijk voor passagiers in een rolstoel, in een scootmobiel, met kinderwagen, een buggy en/of een boodschappentrolley met boodschappen. Hiermee voldoet HTM aan Rijksregelgeving om het OV toegankelijk te maken voor mensen met een fysieke beperking. Deze trams zijn ook ruimer en hebben een grotere capaciteit. In één enkele nieuwe tram passen meer dan 50 extra mensen ten opzichte van de GTL-tram waarmee het openbaar vervoer meer kostendekkend kan worden geëxploiteerd. Inmiddels zijn de nieuwe trams besteld bij Stadler en zullen vanaf 2027 door de Haagse regio rijden.

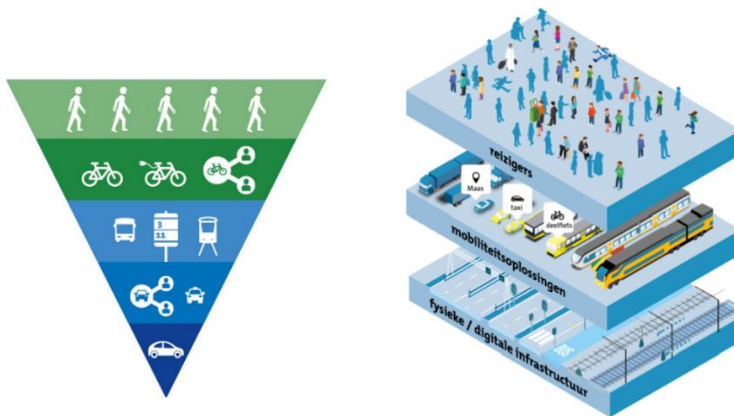
In december 2020 is daartoe het programma Instroom Nieuwe Tram Haagse Regio (INTHR) gestart (RIS307080) als opvolger van het programma netwerk RandstadRail. Op de lijnen 2, 3, 4, 11 en 17 rijden deze nieuwe trams reeds. De lijnen 1, 6 en 12 worden de komende jaren geschikt gemaakt voor de nieuwe trams. Halteperrons worden daarvoor verlengd en verbreedt om voldoende manoeuvreerruimte te bieden. De optelsom van alle functies knelt in de smallere straten van deze tracés in onze stad, waardoor de ruimtelijke inpassing op sommige plekken vraagt om herontwerp van de openbare ruimte.

Mobiliteitstransitie

De gemeenteraad heeft de Strategie Mobiliteitstransitie Den Haag 2022-2040 (RIS310664) vastgesteld, dit is de basis voor het ontwerp van de Paul Krugerlaan-zuid en de Steijnlaan. De mobiliteitstransitie is gericht op de toekomst van het totale mobiliteitssysteem in Den Haag. Daarmee bedoelen we meer dan alleen de infrastructuur en voorzieningen voor wegen, hubs, fietspaden, parkeerplekken en het openbaar vervoer. Het mobiliteitssysteem omvat ook de reizigers die er gebruik van maken, inclusief hun voorkeuren en keuzes voor vervoerswijzen, prijzen en bestemmingen. Ook (nieuwe) mobiliteitsoplossingen zoals openbaar vervoer, online platforms voor deelfoertuigen en elektrisch vervoer, maken deel uit van het mobiliteitssysteem. Een flink deel van de groei van de mobiliteit moet door het openbaar vervoer worden opgevangen. Immers staat 1 tram gelijk aan ten minste 40 auto's en in ochtend- en avondspits kan dit met een volle tram oplopen tot 100 auto's. Hiervoor moet het OV zowel in capaciteit uitgebreid, als in kwaliteit worden verbeterd.

Een goed ov-netwerk is essentieel om de mobiliteit in Den Haag op een duurzame manier te stimuleren. Mensen moeten zich veilig, snel en comfortabel in het ov door de stad en de regio kunnen verplaatsen, met goede overstapmogelijkheden en voorzieningen voor fietsers en voetgangers. Daarmee wordt de tram een aantrekkelijk alternatief voor de auto. De komende jaren gaat de gemeente verder met investeren in het ov-netwerk. Samen met de daarbij benodigde wijzigingen van de infrastructuur op straat zal de nieuwe tram een positief effect hebben op de mobiliteitstransitie.

Begin 2025 is de Netwerkstrategie 2040 (RIS321330) vrijgegeven voor inspraak. In dit stuk wordt beschreven hoe de groei van het aantal inwoners tot 2040 kan worden opgevangen zonder de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid te schaden. Dit is een uitwerking met input van de Strategie Mobiliteitstransitie en de ontwerp Omgevingsvisie en diverse belanghebbenden, waaronder belangenorganisaties, wijkplatforms, ondernemers, nood- en hulpdiensten, vervoerbedrijven en buurgemeenten.



Afbeelding: mobiliteitstransitie

Doelen

De doelstellingen van het project zijn:

- Een mobiliteitssysteem dat in de toekomst alle bewoners, bezoekers en bedrijven bedient en de komende decennia bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig blijft;
- Het tracé van lijn 6A geschikt te maken voor het rijden met de nieuwe trams (aanpassen spoorligging en halteperrons) en het tramsysteem conform rijksregelgeving toegankelijk te maken voor mensen met een fysieke beperking (gelijkvloerse opstap);
- De inpassing van de halteperrons verkeersveilig is voor alle verkeersdeelnemers en deze ruimtelijk goed ingepast wordt in de bestaande stad;
- Maximale synergie bereiken door verschillende werkzaamheden en daaraan verbonden budgetten op elkaar af te stemmen. Hierdoor worden kosten bespaard en kan beter aan de wensen van de bewoners tegemoet gekomen worden dan wanneer de projecten onafhankelijk van elkaar worden uitgevoerd;
- Het creëren van draagvlak onder de bewoners voor de werkzaamheden door in samenwerking de ontwerpen op te stellen, waardoor in een vroegtijdig stadium met de wensen van bewoners rekening kan worden gehouden en kennis uit de wijk benut wordt;
- De overlast voor de buurt zoveel mogelijk beperken door werkzaamheden te combineren.

Projectopgave

Op het tracé van INTHR lijn 6A (Transvaal) is de huidige ligging van de tramsporen niet geschikt om met de nieuwe tram te kunnen rijden. De sporen moeten nagenoeg overal verder uit elkaar en alle bochtstralen moeten worden verruimd. Het tramtracé en daarmee de openbare ruimte dient aangepast te worden om doorgankelijk te zijn voor de nieuwe trams. In het kader van de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte moeten de halteperrons toegankelijk gemaakt worden voor mensen met een fysieke beperking (perrons moeten langer, breder en hoger). De aanpassingen aan de sporen en de halte zijn de belangrijkste opgaven voor het project. Beide onderdelen moeten op een goede manier worden ingepast in de bestaande openbare ruimte. Deze opgave is vastgelegd in het programma Instroom Nieuwe Tram Haagse Regio (INTHR). Daarnaast is het meer groen in de wijk brengen en het waarborgen van de fietsveiligheid op de Steijnlaan en Paul Krugerlaan een opgave. Ook wordt werk-met-werk maken meegenomen door bijvoorbeeld op de Steijnlaan de riolering te vervangen.

De belangrijkste ontwerpopgaves zijn:

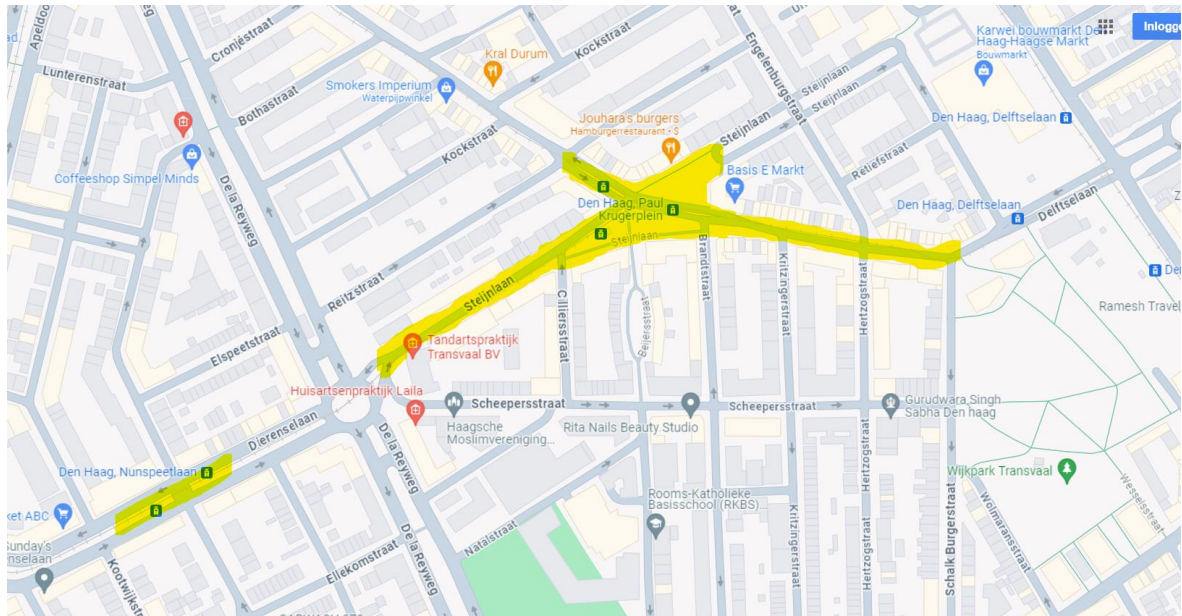
- Aanpassing halte Nunspeetlaan
- Nieuw spoor- en wegprofiel Steijnlaan
- Inpassing tramhalte en vergroening Paul Krugerplein
- Nieuw spoor- en wegprofiel Paul Krugerlaan

Het resultaat is een zo breed mogelijk gedragen Voorontwerp, met dekking van de investeringskosten en een planning tot en met realisatie. Het concept Voorontwerp wordt aan de raad voorgelegd ter vaststelling om vervolgens nader in detail uit te werken tot definitief ontwerp.

Projectscope

De scope van het project 6A betreft het tracé van tramlijn 6 vanaf de Dierenselaan tot de Delftselaan. Het ontwerp voor de halte Paul Krugerplein vormt onderdeel van de scope. De Delftselaan valt buiten de scope van dit ontwerp. Keuzes over de Delftselaan worden in de besluitvorming meegenomen binnen het project integrale herinrichting Hobbemaplein.

De scope van het plangebied is in de onderstaande afbeelding met gele markering weergegeven.



Afbeelding: Projectscope lijn 6A

Rijsnelheid Paul Krugerlaan

De wens over het opwaarderen van wijkontsluitingswegen van 50 naar 30 km/u is gedurende het project steeds actueler geworden. Ook het college heeft voor dit project deze wens nadrukkelijk uitgesproken. Daarom is op verzoek van het college onlangs onderzocht of dit op de Paul Krugerlaan tussen Reitzstraat en Delftselaan haalbaar is. Gezien de inpassing van de tram en de uitdagingen voor het verkeersveilig toepassen van 30km/u, is gekozen om in het voorontwerp van de Paul Krugerlaan vooralsnog geen keuze te maken wat betreft de rijsnelheid (snelheidsneutraal). Straten met ov- en nood en hulpdiensten routes vragen immers om maatwerk, waarbij ook gekeken moet worden naar maatregelen op netwerkniveau. Hierdoor kan ondanks de nadrukkelijke wens van het college om naar 30km/u te gaan, deze keuze in dit VO nog niet gemaakt worden. Dit zal in de volgende fase moeten plaats vinden.

Inmiddels is wel bekeken of een 30km/u-profiel inpasbaar is in het voorontwerp. Dat blijkt probleemloos te passen. De wijzigingen bestaan uit het toevoegen van een rijbaanverharding die past bij een verblijfsgebied en eventueel een iets andere indeling van de weg.

Participatie en communicatie

De bewoners en ondernemers van Transvaal zijn kritisch, maar zeer begaan met hun wijk en ze willen graag betrokken worden. Er moet daarom extra aandacht zijn om te borgen dat de kwaliteit van de participatie voldoende is. Om de kwaliteit van participatie te borgen voor het project lijn 6A is de participatie uitgevoerd volgens de participatiestrategie mobiliteitsvisie Transvaal en Schilderswijk (RIS311778).

Kenmerkend voor de strategie is het diverse palet aan communicatiemiddelen, laagdrempelige communicatie, terugkoppeling en vooraf communiceren van de invloed. Concreet zijn conform deze strategie (al dan niet spontaan) meer 1-op-1 gesprekken gevoerd met diverse belanghebbenden. Zo zijn ambtenaren van het project deur-voor-deur langsgesegaan bij ondernemers langs het tracé van lijn 6A. Dit leverde waardevolle gesprekken en contacten op. Ook is gebruik gemaakt van de wijkkraam, zodat men op straat direct geïnformeerd wordt en ideeën kan geven over het project. Daarnaast kon men bij elke fase ook via de website www.werkaandewijk.denhaag.nl een reactie achterlaten. In de communicatie wordt concreet aangegeven wat al vaststaat, bijvoorbeeld dat de nieuwe tram gaat rijden en waar men over kan meedenken, zoals bijvoorbeeld vergroening, verlichting en veiligheid. De grote meerwaarde van deze strategie is dat het tramproject van lijn 6A is gaan leven in de wijk, waardoor de meeste bewoners en ondernemers zich betrokken voelen.

Initiatieffase

In de initiatieffase van het project lijn 6A zijn twee bijeenkomsten georganiseerd. Bewoners, ondernemers en belangenorganisaties spraken tijdens de eerste bijeenkomst op 15 september 2021 aan de hand van een keuzespin en prioriteitenschema over de inrichting van de openbare ruimte in de Steijnlaan en Paul Krugerlaan. Tijdens de tweede bijeenkomst op 2 december 2021 zijn ontwerpuitgangspunten voorgelegd. Voorafgaand aan de tweede bijeenkomst is ook input gebruikt die is opgehaald uit 1-op-1 gesprekken met ondernemers, bekende belanghebbenden en ouderen. Na de initiatieffase zijn de ontwerpuitgangspunten voor het vervolg van het ontwerp gedeeld met de bewoners, ondernemers en belangenorganisaties.

Schetsontwerpfase

In de schetsontwerpfase is ingezet op het informeren en raadplegen van de bewoners, ondernemers en belangenorganisaties over de komst van de nieuwe tram en de effecten voor de diverse straten. Hiervoor is een wijkkraam ingezet op 9 en 12 maart 2022. Tijdens deze momenten zijn gesprekken gevoerd met voorbijgangers in het wijkpark Transvaal en op Paul Krugerplein over de negatieve en positieve punten van het project.

De uitkomsten uit de wijkkramen waren:

- De meeste bewoners zijn blij met de komst van een nieuwe tram
- Bewoners en ondernemers maken zich zorgen over het verdwijnen van een aantal parkeerplekken, omdat het nu al moeilijk is om te parkeren
- De haltes van de tram midden op de Paul Krugerlaan zijn gevaarlijk
- Het kruispunt Steijnlaan/ Paul Krugerlaan/ Paul Krugerplein vinden veel mensen onveilig

Deze input is gebruikt voor het maken van schetsvarianten die op 20 april 2022 tijdens een inloopbijeenkomst werden getoond en besproken.

Bij de verdere uitwerking van het schetsontwerp konden bewoners, ondernemers en belangenorganisaties meepraten over de tekeningen op de inloopbijeenkomst van 29 juni 2022 en online via de website www.werkaandewijk.denhaag.nl/projecten/tramlijn-6-en-12.

De belangrijkste uitkomsten van de offlinebijeenkomsten en online participatie:

- De situatie voor fietsers op het kruispunt Paul Krugerplein is onveilig
- Meer behoefte aan groen en zitmogelijkheden op het Paul Krugerplein
- Positieve reacties op de aparte fietsstroken in de Steijnlaan en Paul Krugerlaan
- De wens om vrachtwagens niet meer op het Paul Krugerplein te laden en lossen
- De voorkeur voor een centrale tramhalte voor tramlijn 6 en 12
- De verlichting in de Paul Krugerlaan is onvoldoende
- Ondernemers willen minimaal 2 laad- en losplaatsen in de Paul Krugerlaan

Voorontwerpfase

In de fase waarin het voorontwerp werd vormgegeven is voor bewoners, ondernemers en belangenorganisaties op 24 oktober 2022 en 20 februari 2023 een inloopbijeenkomst georganiseerd, waarbij wederom 2691 adressen in de brede omgeving van het plangebied zijn aangeschreven. Hier kon worden meegepraat over het voorontwerp om deze verder aan te scherpen en ervoor te zorgen dat het voorontwerp zoveel als mogelijk aansluit bij de wensen van belanghebbenden. Ook hier kon weer gereageerd worden via de website.

De belangrijkste uitkomsten van de inloopbijeenkomsten en online participatie:

- Bewoners en ondernemers blijven zich zorgen maken over het laten vervallen van de parkeerplaatsen. Het is belangrijk dat er maatregelen worden genomen om het parkeerprobleem op te lossen.
- De centrale middenhalte op het Paul Krugerplein sluit aan bij de behoefte en zorgt ervoor dat het plein een centraal punt wordt in de wijk.
- De fietsvoorzieningen zorgen ervoor dat er veilig door de straten gefietst kan worden.
- De vergroening in de Steijnlaan, Paul Krugerlaan en Paul Krugerplein wordt als zeer positief ervaren.
- De aparte laad- en losplaats langs de Steijnlaan gaat ervoor zorgen dat er geen vrachtwagens meer laden en lossen op het Paul Krugerplein.
- De maatregelen op het kruispunt Paul Krugerlaan/Steijnlaan gaan ervoor zorgen dat het veiliger wordt voor fietsers en voetgangers.

In april en mei 2024 zijn leden van de projectgroep deur voor deur langsgegaan bij de ondernemers van de Steijnlaan en de Paul Krugerlaan. Iedereen heeft een informatiebrief ontvangen over de plannen met contactgegevens. Daarnaast is gesproken met bewonersorganisatie Transvaal en is er een bijeenkomst georganiseerd met het ondernemersberaad van Transvaal en Schilderwijk.

Formele inspraakprocedure

Op 22 oktober 2024 heeft het college van burgemeester & wethouders een besluit genomen om het voorontwerp van INTHR lijn 6A vrij te geven voor de formele inspraakprocedure. Dit besluit is samen met de ontwerp-tekening en de plantoelichting op 4 november gepubliceerd op www.denhaag.raadsinformatie.nl onder risnummer 320303 en op www.werkaandewijk.denhaag.nl/projecten/tramlijn-6-en-12.

In de brede omgeving van het tramtracé zijn 9.288 huis aan huis flyers verspreid en een advertentie op social media geplaatst, waarmee circa 64.783 personen zijn bereikt. In het kader van deze officiële procedure heeft de gemeente op 27 november 2024 een inloopavond georganiseerd.

Betrokkenen kregen hierbij de gelegenheid hun vragen en opmerkingen met medewerkers van de gemeente te bespreken, om zodoende voldoende hulp te krijgen bij het opstellen en indienen van een zienswijze.

De belangrijkste uitkomsten van de inloopbijeenkomst:

- Ondernemers begrijpen waarom het parkeren aan één zijde van de Steijnlaan en de Paul Krugerlaan wordt opgeheven, maar blijven zich zorgen maken over het laten vervallen van deze parkeerplaatsen. Ondernemers geven daarom aan dat het belangrijk is dat er maatregelen worden genomen om de te vervallen parkeerplaatsen te compenseren.
- Veel positieve reacties op het verbeteren van de verkeersveiligheid door het toevoegen van fietsstroken en vrijliggend fietspaden en de oversteekbaarheid voor voetgangers op het Paul Krugerplein.
- Men kijkt ernaar uit dat ook in Transvaal de nieuwe tram gaat rijden.
- Een aantal positieve reacties over het vergroenen van de straten. Men ervaart het huidig straatbeeld als kaal.
- Een aantal ondernemers hebben aandachtspunten meegegeven voor het definitief ontwerp en de bereikbaarheid van de winkels tijdens de uitvoering.

De termijn voor het indienen van zienswijzen liep van 4 november tot en met 15 december 2024. In de Nota van beantwoording zijn alle 11 ingediende zienswijzen van betrokkenen en het antwoord daarop opgenomen en als bijlage toegevoegd aan dit raadsvoorstel.

Het concept Voorontwerp is naar aanleiding van de zienswijzereacties ongewijzigd. Opmerkingen in zienswijzen die betrekking hadden op de volgende fase, worden meegenomen in het nog op te stellen definitief ontwerp. Hieromtrent wordt de volgende wijziging doorgevoerd:

1. Het instellen van een laad- en losplek aan het begin van de Schalk Burgerstraat.

Ook gedurende het vervolgproces wordt via de omgevingsmanager contact onderhouden met de omgeving en worden alle belanghebbenden geïnformeerd over de ontwikkelingen.

Ontwerpopgave

De ontwerpopgave wordt per straat besproken. Het ontwerp wordt toegelicht met bijbehorende ontwerpkeuzes en consequenties. De tekening van het voorontwerp is opgenomen in de bijlagen.

Aanpassing halte Nunspeetlaan (op de Dierenselaan)

Voor halte Nunspeetlaan gelegen in de middenberm van de Dierenselaan is gekeken naar het toegankelijk maken van de halte. De aanpassing betreft slechts het verlengen van het halteperron. Deze verlenging is nodig gezien de lengte van de nieuwe tram. Bij beide haltes kost dit aan één zijde een bestaande boom (in totaal 2) die binnen het project gecompenseerd worden.



Uitsnede ontwerptekening halte Nunspeetlaan

Steijnlaan

Op de Steijnlaan (tussen De la Reyweg en Paul Krugerplein) is in de huidige situatie geen exclusieve ruimte voor de fietser. Fietzers moeten op de rij- en trambaan rijden, wat onveilig is. In het profiel van de Steijnlaan passen, vanwege gebrek aan ruimte, ook geen vrijliggende fietspaden aan beide zijden. In het ontwerp wordt daarom fietsstroken in rood asfalt ingepast.

Om fietsstroken en het nieuwe tramtracé te realiseren, kan maar aan één zijde parkeren worden gerealiseerd. Parkeren is opgenomen aan de noordzijde, waardoor totaal 24 parkeerplaatsen komen te vervallen. De reden daarvoor is dat aan de noordzijde meer parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden dan aan de zuidzijde. Daarnaast kunnen de parkeerplaatsen gecombineerd worden met een bomenrij (+11 bomen) wat een oplossing biedt voor de ontbrekende schakel in de groenstructuur Dierenselaan - Steijnlaan. De groeiomstandigheden voor bomen zijn bovendien beter aan de noordzijde dan aan de zuidzijde van de laan.

Voor het zorgcentrum wordt de verhoogde toegang verbeterd. Ook worden fietsparkeerplaatsen (+40) toegevoegd. De gehandicaptenparkeerplaatsen worden verplaatst naar de overzijde van de weg en naar de zijstraat (Scheepersstraat).



Uitsnede ontwerptekening Steijnlaan

Paul Krugerplein

Gekozen is om één middenhalte op het plein te maken. In de uitwerking naar schetsontwerp zijn de opties om een middenhalte of zijhaltes aan het plein te realiseren nader onderzocht en is gekeken of het toch mogelijk is om een dubbele haltelengte in te passen. Uit nader onderzoek blijkt dat alleen een middenhalte met een enkele haltelengte ruimtelijk goed ingepast kan worden. Op het Paul Krugerplein worden de tramhaltes van lijn 6 en 12 gecombineerd op het plein met een middenhalte van 35 meter tussen de rijbanen. De middenhalte wordt volgens de wetgeving volledig toegankelijk gemaakt met onder andere geleidelijnen voor slechthzienden. Hieronder worden de ontwerpkeuzes verder toegelicht.



Uitsnede ontwerptekening rondom het Paul Krugerplein

Het plein functioneert als een buurtplein met kort verblijf en veel kruisend voetgangers- verkeer. De grootste ruimtes voor voetgangers bevinden zich aan de gevelzijde van het plein. Voor het verder verbeteren van de leefomgeving worden extra groenvakken aangebracht. Door de inpassing van de tramhalte en de fietspaden kunnen op en rondom het plein 10 bomen niet op hun huidige plek blijven. Hiervan komen 8 bomen in aanmerking om verplant te worden en zullen er 2 bomen gekapt worden. De te kappen bomen worden gecompenseerd. Bestaande functies op het plein blijven gehandhaafd, waaronder zitbanken, of worden uitgebreid, zoals fietsparkeerplaatsen (+14). De zitbanken aan de pleinzijde worden herplaatst langs de nieuwe beplantingsvakken. De fietsveiligheid wordt vergroot met de aanleg van fietspaden op het plein. Op het plein zijn momenteel geen parkeerplaatsen aanwezig wat in de nieuwe situatie zo blijft.

De laad- en loszone voor de supermarkt wordt ingepast langs de Steijnlaan. Hierdoor is er geen conflict meer tussen de vrachtwagen/ busjes en de fietsers.

Het transformatorhuisje heeft nog een belangrijke wijkfunctie. Het huidige huisje wordt gesloopt en komen nieuwe (kleinere) objecten terug. De fietsoversteken worden sterk verbeterd evenals de oversteekplekken voor voetgangers. De fietser wordt via vrijliggende fietspaden naar de zijkanten van het kruispunt geleid. Doordat deze fietsoversteken aan de zijkanten van het kruispunt liggen, kan de oversteek gefaseerd gemaakt worden. Dit zorgt ervoor dat de fietser veiliger, makkelijker en sneller over kan steken.

Paul Krugerlaan-zuid

Op de Paul Krugerlaan-zuid (tussen Paul Krugerplein en Delftselaan) is in de huidige situatie ook geen exclusieve ruimte voor de fietser. Fietzers moeten op de rij- en trambaan rijden, wat onveilig is. In het profiel van de Paul Krugerlaan passen, vanwege gebrek aan ruimte, ook geen vrijliggende fietspaden aan beide zijden. In het ontwerp wordt daarom fietsstroken in rood asfalt ingepast. Om deze fietsstroken en de bredere trambaan te realiseren, kan maar aan één zijde parkeren worden gerealiseerd. Parkeren is opgenomen aan de even zijde, waardoor in totaal 25 parkeerplaatsen komen te vervallen. Aan deze zijde is één zijstraat aanwezig. Hierdoor kunnen meer parkeerplaatsen worden behouden dan aan de overzijde. Aan deze zijde worden ook bomen geplant (+6) en de masten voor tram en openbare verlichting (led) geplaatst. De laad- en loszones worden zo goed mogelijk ingepast en blijven qua lengte nagenoeg gelijk. Aan de koppen van de zijstraten worden fietsparkeerplaatsen (+29) en ruimte voor bakfietsen toegevoegd.



Uitsnede ontwerptekening van de Paul Krugerlaan

Boombalans en openbaar groen

Het uitgangspunt bij het project is de bestaande bomen zoveel mogelijk te laten staan. Ondanks een uiterste inspanning is dit niet geheel te voorkomen als gevolg van de benodigde ruimte voor de tram, de haltes en de fietsvoorzieningen. Over het hele tracé zullen 12 bomen moeten wijken, waarvan 8 als verplantbaar en 4 als te kappen zijn beoordeeld. De 8 te verplanten bomen komen terug binnen het plangebied.

Boombalans	te verwijderen	te verplanten	Te planten	Nieuwe bomen
Dierenselaan	2	0	0	-
Steijnlaan	1	3	14	11
Paul Krugerlaan	1	5	12	7
TOTAAL	4	8	26	18

Daarnaast worden nog eens 18 nieuwe bomen erbij geplant, waardoor de 4 te kappen/te verwijderen bomen ruimschoots worden gecompenseerd. Per saldo worden 14 bomen toegevoegd binnen het plangebied en wordt op het Paul Krugerplein 770m² aan groenvakken toegevoegd. Dit is een extra investering buiten de opgave van de tramvervanging, waardoor ontbrekende schakels in de bestaande groenstructuren worden hersteld. Met menging van verschillende soorten bomen en het toepassen van heesterbeplanting in de groenvakken wordt eveneens de biodiversiteit versterkt. Zie de volledige boombalans in de onderstaande tabel.

Parkeerbalans

De verbreding van de rijbaan vanwege de nieuwe tram en het inpassen van fietsstroken gaat ten koste van de parkeerruimte aan één zijde van de Steijnlaan en de Paul Krugerlaan-zuid. Hierdoor vervallen 24 parkeerplekken in de Steijnlaan en 25 parkeerplekken in de Paul Krugerlaan-zuid. Zie de volledige parkeerbalans in de onderstaande tabel.

Parkeerbalans	Huidig	nieuw	Totaal
Dierenselaan	0	0	0
Steijnlaan	47	23	-24
Paul Krugerlaan	38	13	-25
TOTAAL	85	36	-49

Het parkeerbeleid van de gemeente is vastgesteld in de 'Parkeerstrategie 2021-2030' (RIS308711). Het maatregelenpakket zal bestaan uit maatregelen die al op korte termijn kunnen worden uitgevoerd en maatregelen die wat meer tijd kosten. De uitvoering van de werkzaamheden voor de nieuwe tram staan vanaf eind 2026 gepland, waardoor ook tijd is om maatregelen in en uit te voeren. Deze maatregelen moeten ervoor zorgen dat auto's die niet in het vergunningengebied horen, daar ook niet meer mogen staan. Hierdoor zijn meer parkeerplaatsen beschikbaar voor de bewoners. Naar verwachting verdwijnen er als gevolg van maatregelen uit deze parkeerstrategie in de komende jaren meer auto's uit het straatbeeld dan het aantal parkeerplaatsen dat wij minder terugbrengen in de nieuwe situatie.

De volgende maatregelen heeft de gemeente samen met de werkgroep al genomen of in beeld. Er wordt samen met bewoners, ondernemers en eigenaren van parkeergarages gewerkt aan de uitwerking van het maatregelenpakket.

Maatregelen in 2022 genomen:

- Intrekken vergunning voor vierde auto en meer

Maatregelen in de periode tot uitvoering:

- Inzetten op het braakliggend terrein van de Karwei aan de kant van de Delftselaan om tijdelijke parkeerplaatsen te realiseren. We bekijken ook of dit 1 of 2 lagen kan worden (80 tot 150 parkeerplekken)
- Nagaan of Haagse Markt-garage (buiten markttijden) voor bewoners kan worden opengesteld
- Onrechtmatig verstrekte parkeervergunningen intrekken
- Vergunningenplafond
- Deelmobiliteit

Onderzoeken

Voor het ontwerp zijn onderzoeken verricht om de haalbaarheid aan te tonen. De consequenties van het ontwerp mogen geen onaanvaardbare gevolgen hebben voor de stad. Met deze onderzoeken wordt aangetoond dat de ontwerpen ook daadwerkelijk uitgevoerd kunnen worden.

Geluid en trillingen

Voor het nieuwe ontwerp is een geluids- en trillingsonderzoek uitgevoerd. Qua geluidsemissie heeft asfalt geen noemenswaardig negatieve gevolgen voor het geluid op de woningen. Als een klinkerverharding zou worden toegepast is er sprake van een aanzienlijke toename van het geluid bij een rijsnelheid van 50km/u.

In zowel de huidige als de toekomstige situatie wordt ruim voldaan aan de grenswaarden uit de SBR-A richtlijn (schade aan gebouwen). In de huidige situatie wordt ook op alle panden voldaan aan de streefwaarden uit de SBR-B richtlijn (hinder voor personen). De hoogste trillingssterkte is 0.11 mm/s, wat net boven de voelbaarheidsgrens ligt. Door de nieuwe spoorconstructies neemt deze trillingssterkte in de toekomstige situatie af tot 0.9 mm/s. Hiermee wordt ook aan de SBR-B richtlijn voldaan.

Stikstof

Stikstofdepositie is het neerslaan van stikstofverbindingen uit de lucht op de bodem en in het water. Deze stikstofverbindingen ontstaan onder andere bij de verbranding van brandstoffen. Voor de aanpassingen is een omgevingsvergunning bouw benodigd. Hiervoor is onderzoek nodig of de stikstofdepositie door de verbouwing van de tramlijn leidt tot aanvullende verplichtingen in het kader van de Wet natuurbescherming. Bepaald moet worden of de stikstofdepositie, die als gevolg van het project ontstaat, een significantie bijdrage heeft op de Natura 2000-gebieden in de omgeving.

In de VO-fase is door adviesbureau DGMR uitgerekend wat de stikstofdepositie is van de werkzaamheden van tramlijn 6A en of aanvullende maatregelen nodig zijn om te kunnen voldoen aan de Wet natuurbescherming. Uit de resultaten volgt dat de stikstofdepositie voor de aanlegfase voldoet aan de grenswaarde van afgerond 0,00 mol/ha/jaar. Hiermee zijn significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden op voorhand uit te sluiten.

Toetsing van de ontwerpen

Plannen voor herinrichting van de openbare ruimte worden ter toetsing voorgelegd aan twee adviescommissies, te weten het VOV (Vooroverleg Over Verkeerszaken) en de ACOR (Adviescommissie Openbare Ruimte). Het VOV borgt de verkeersveiligheid bij het ontwerpen van inrichtingsplannen en toetst ontwerpen op de verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid van het verkeer. In het VOV zijn behalve gemeentelijke diensten ook politie, brandweer en HTM vertegenwoordigd. De ACOR adviseert ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit en toetst bij plannen of de inrichting van de openbare ruimte voldoet aan de uitgangspunten uit de Kadernota Openbare Ruimte en het Handboek Openbare Ruimte. Het VOV heeft positief geadviseerd op het plan. De ACOR maakt een voorbehoud aangezien er nog geen keuze wordt gemaakt in het snelheidsregime.

Kostenraming en financiering

Voor het programma INTHR is een samenwerkingsovereenkomst afgesloten met MRDH en HTM. Het totale budget binnen INTHR voor het aanpassen van infrastructuur is € 192,7 mln. Het programma wordt gefinancierd door verschillende partijen. De Gemeente Den Haag heeft een bedrag van € 35,4 mln. gereserveerd om een bijdrage te doen voor de lijnen 6, 12 en 16. Het project tramlijn 6A is onderdeel van het programma INTHR.

Na de vaststelling van dit VO blijft er nog circa € 16,7 mln., resterend vanuit het programma duurzame mobiliteit INTHR voor de nog te nemen besluiten binnen het programma.

De totale projectkosten zijn geraamd op € 17.767.000,- (inclusief voorbereiding, onvoorzien en prijsindexering 2026 en excl. BTW) en worden als volgt gedekt:

- a. € 10.997.000,- Subsidie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), programma INTHR;
- b. € 745.000,- Subsidie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), IPVA categorie fiets, Fietspaden De La Reyweg en Delftselaan;
- c. € 3.666.000,- Reserve verbeteren duurzame mobiliteit, programma 12 mobiliteit, activiteit groei openbaar vervoer, onderdeel INTHR Lagevloerstrams (RIS307106 / RIS307080);
- d. € 1.343.000,- Bijdrage Riolering, vanuit voorziening Riolering (GRP 2021-2025, RIS306620);
- e. € 500.000,- Reserve verbeteren duurzame mobiliteit, programma 12 mobiliteit, onderdeel UVP Ruim baan voor de Fiets 2020 – 2025 (RIS307106/RIS306923);
- f. € 250.000,- Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2024-2026 (blackspotaanpak), programma 12 Mobiliteit;
- g. € 166.000,- Programma 9 Buitenruimte, 570 A Openbaar groen en openluchtrecreatie, jaarschijf 2026;
- h. € 100.000,- Programma 9: 210 BE Herinrichting buitenruimte (pleinaanpak werk-met-werk-budget) € 25.000 jaarschijf 2025, € 75.000,- jaarschijf 2026.

Beheer

De aanpassingen leiden tot meerkosten ten aanzien van beheer. De totale beheerlast als gevolg van de herinrichting zal vanaf 2028 jaarlijks met € 5.540,- toenemen. De toegenomen beheerlast is afgestemd en akkoord bevonden door de gemeentelijke afdelingen DSB en DPZ.

Dekking zal plaatsvinden uit de middelen voor beheerlasten van investeringen die gedaan zijn met de verkoopopbrengst van Eneco (RIS307106).

Planning

Na vaststelling van het Voorontwerp (VO) wordt deze uitgewerkt tot een Definitief Ontwerp (DO). Vervolgens wordt het plan ten behoeve van de uitvoering aanbesteed. De planning voor het vervolgtraject is als volgt:

Vaststelling VO	april 2025
Opstellen DO	Q2 2025 – Q3 2025
Bestek en aanbesteding	Q4 2025 – Q3 2026
Vorbereiding aannemer	Q4 2026
Uitvoering	Q1 2027 – Q1 2028
Oplevering	Q2 2028