

## Raadsvoorstel

RISnummer:

Documentnummer: DSO/10861319

Zaaknummer: 314402

## Oplegger gemeenteraad

Onderwerp	Voorstel van het college inzake Voorontwerp INTHR lijn 6A (Transvaal)
Waarom dit raadsvoorstel?	Het tracé van INTHR lijn 6A (Transvaal) wordt aangepast, zodat de nieuwe, reeds aangeschafte trams kunnen rijden en het tramsysteem toegankelijker wordt voor mensen met een fysieke beperking. Deze aanpassingen maken deel uit van een bredere mobiliteitsaanpak, om Den Haag bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig te houden. Met de verwachte groei van 80.000 tot 100.000 inwoners in 2040, stijgt de vraag naar mobiliteit en dit project speelt daarop in. De huidige sporen liggen te dicht op elkaar en de bochten zijn te krap, waardoor een herinrichting noodzakelijk is. Door werkzaamheden en budgetten slim te combineren, bespaart de gemeente kosten en sluit het project beter aan op de wensen van bewoners en inwoners. Het voorontwerp is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met inwoners, instellingen en ondernemers.
Beoogd effect: (maatschappelijke) doel (en) en (publiek) belang	Het tramtracé dient aangepast te worden, om doorgankelijk te zijn voor de nieuwe trams. De aanpassingen aan de sporen en de halte zijn daarom de belangrijkste opgaven voor het project. Dit leidt tot een herinrichting van de buitenruimte. 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 herinrichting biedt kans om de verblijfskwaliteit en verkeersveiligheid te verbeteren, waarbij ook werk-met-werk maken wordt meegenomen.
Voorgeschiedenis en eerdere besluitvorming over dit onderwerp	<ul style="list-style-type: none"><li>-Haagse Nota Mobiliteit (HNM, RIS180762)</li><li>- Agenda Ruimte voor de Stad (RIS295016)</li><li>- Preverkenning Schaalsprong OV (RIS299181)</li><li>- Hoofdlijnenbrief mobiliteitstransitie (RIS302361)</li><li>- Programma Instroom Nieuwe Tram Haagse Regio (INTHR) (RIS307080)</li><li>- Stand van zaken proces aanpassing tramlijn 6 en 12 (RIS311069)</li><li>- Strategie Mobiliteitstransitie (RIS310664)</li></ul>
Beslispunten (dictum)	<p>I. Het bijgevoegde voorontwerp INTHR tramlijn 6A vast te stellen;</p> <p>II. De bijgevoegde nota van beantwoording INTHR tramlijn 6A vast te stellen;</p> <p>III. In te stemmen met de verdere uitwerking tot definitief ontwerp en de realisatie van de beschreven herinrichting;</p> <p>IV. De totale projectkosten geraamd op € 17.767.000,- (excl. btw, incl. VAT, incl. prijsindexering 2026) te dekken (uitsplitsing van deze kosten staat in het raadsvoorstel; past vanwege het maximaal aantal te gebruiken "tekens" niet in dit format van de oplegger) ;</p> <p>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 activafinanciering en hiervoor het investeringskrediet INTHR (MIP) te verhogen;</p> <p>VI. Bij de meerjarenbegroting 2026-2026, de dekkingsbron genoemd bij besluit IV lid e en f toe te</p>

	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).
Gebied waar het voorstel betrekking op heeft	Centrum (Transvaalkwartier)
Vervolg	<p>Na besluit wordt het voorontwerp uitgewerkt naar een definitief ontwerp. Vervolgens wordt het plan t.b. v. de uitvoering aanbesteed. De planning voor het vervolgtraject is als volgt:</p> <p>Vaststelling VO: april 2025</p> <p>Opstellen DO: Q2 2025 – Q3 2025</p> <p>Bestek en aanbesteding: Q4 2025 – Q3 2026</p> <p>Vorbereiding aannemer: Q4 2026</p> <p>Uitvoering: Q1 2027 – Q1 2028</p> <p>Oplevering: Q2 2028</p> <p>Gedurende het vervolgproces wordt contact onderhouden met de omgeving en worden alle belanghebbenden geïnformeerd over de ontwikkelingen.</p>
Risico's en kanttekeningen	De grootste risico's van dit project liggen bij de planning en de samenhang tussen de verschillende werkzaamheden. Als de planning verder uitloopt, kunnen de aanpassingen aan de sporen niet op tijd worden uitgevoerd, waardoor de nieuwe trams niet kunnen rijden op lijn 6. Voor lijn 6A Transvaal moet daarom vóór de zomer van 2025 een besluit worden genomen. Ook i.v.m. langere levertijden voor rails, is het halen van de planning belangrijk. Er is geen alternatief plan of oplossing om de nieuwe tram te laten rijden over de Steijnlaan en Paul Krugerlaan, indien onverhoopt geen besluit wordt genomen. De huidige sporen liggen te dicht op elkaar en de bochten zijn te krap, waardoor een herinrichting van de buitenruimte noodzakelijk is. Daarnaast is de spoor- en halteligging weer afgestemd op de inrichtingskeuzes in het voorontwerp. Het wijzigen van deze inrichtingskeuzes hebben daardoor grote gevolgen op de spoor- en halteligging en daarmee de inrichting van de buitenruimte. Als de nieuwe tram in 2028 niet kan rijden op lijn 6A, is er bovendien geen omleiding mogelijk tijdens het noodzakelijk onderhoud aan de lijnen 2 en 4, waardoor delen van Den Haag Zuidwest en Loosduinen tijdelijk niet per tram bereikbaar zijn.
Overwogen alternatieven of scenario's	Ja
Alternatieve opties of scenario's	In het participatie- en ontwerpproces zijn door belanghebbenden verschillende afwegingen gemaakt, die hebben geleid tot bepaalde inrichtingskeuzes, zoals het realiseren van fietsvoorzieningen en de middenhalte op het Paul Krugerplein. Het resultaat hiervan is een afgewogen voorontwerp waar verschillende belangen in samenkomen.
Maatschappelijke kosten en baten	De aanpassingen aan de sporen en halteperrons brengen zowel maatschappelijke kosten als baten met zich mee. Investeringskosten zijn nodig om de perrons toegankelijk te maken volgens de Wet gelijke behandeling en om de infrastructuur aan te passen voor de nieuwe trams. Daartegenover staan belangrijke voordelen: De nieuwe trams zijn ruimer en comfortabeler en kunnen daardoor een schaa sprong in het ov bewerkstelligen. Daarnaast ontstaat door de herinrichting een veiligere verkeerssituatie, door nieuwe fietsvoorzieningen en verbeterde voetgangersoversteken op het Paul Krugerplein. Ook draagt de

	herinrichting bij aan een groenere en hittebestendige omgeving, door het planten van 18 extra bomen. Door werk-met-werk te maken, zoals het vernieuwen van de riolering, worden middelen efficiënt ingezet en dubbele kosten vermeden.
<b>Financiële consequenties</b>	De totale projectkosten zijn geraamd op € 17.767.000,- en zijn excl. BTW, incl. VAT en prijsindexering 2026). Vanuit de reserve Verbeteren Duurzame Mobiliteit INTHR (activiteit groei openbaar vervoer) wordt een bijdrage gedaan van € 3.666.000,- Na goedkeuring van dit besluit, is nog circa € 16,7 mln. beschikbaar als restbedrag voor de overige nog te nemen besluiten binnen de projecten van INTHR. De overige dekking is afkomstig vanuit MRDH (subsidie INTHR), riolering, openbaar groen, pleinaanpak, programma ruimbaan voor de fiets en verkeersveiligheid. Dit zijn incidentele middelen, vanuit zowel programma 9 Buitenruimte als programma 12 Mobiliteit, en betreffen zowel investerings- als exploitatie (werk- met-werk)kosten. Het programma INTHR is onderdeel van een grotere opgave om de nieuwe tram fysiek in de buitenruimte van de gemeente Den Haag te passen. De aanvullende beheerlasten worden gedekt uit de extra middelen voor Beheer en Onderhoud vanuit de Eneco Middelen.
<b>Juridische consequenties</b>	Op grond van deze besluitvorming te zijner tijd overeenkomsten met opdrachtnemers worden aangegaan, ter uitvoering van het project.
<b>Uitvoeringsconsequenties</b>	Er is een aanbestedingsstrategie opgesteld en akkoord bevonden door het Tenderboard. Daarnaast is er een BVC-plan opgesteld, om de overlast van werkzaamheden voor bewoners en ondernemers zo klein mogelijk te houden. Het project zal daarom gefaseerd worden uitgevoerd. Ook zijn er onderzoeken verricht om de haalbaarheid van het ontwerp aan te tonen.
<b>Informatie over hoe het voorstel tot stand is gekomen</b>	Afstemming heeft plaatsgevonden met HTM, MRDH en de Veiligheidsregio binnen het project INTHR. Het plan is meerdere malen behandeld in het VOV en de ACOR. De ACOR heeft geen positief advies gegeven, maar geeft (na aanvullend overleg) aan dat het voorliggende advies - waarin wordt ingegaan op de wens voor een 30km/h inrichting - geen reden is om niet met het DO-traject te starten.
<b>Participatie, participatieverordening</b>	Ja
<b>Recht op inspraak</b>	Bij de voorbereiding van het project is overleg gevoerd met de stakeholders uit de directe omgeving. Hiervoor zijn in 2021 informatiebijeenkomsten gehouden. Om tot een goed en gedragen ontwerp te komen, is gesproken met (afgevaardigden van) bewoners, ondernemers, hulpdiensten, de HTM, de MRDH. In 2022 en 2023 is een plan opgesteld, waarvan het ontwerp middels diverse inloopbijeenkomsten aan de buurt en verschillende stakeholders voorgelegd is. Daarnaast hebben ambtenaren met een informatiekraam op straat gestaan en zijn er diverse 1-op-1 gesprekken gevoerd. Zo zijn ambtenaren in april en mei 2024 deur-voor-deur langsgegaan bij alle ondernemers langs het tracé . Tot slot heeft college het plan op op 22 oktober 2024 vrijgeven voor inspraak en gepubliceerd op <a href="http://www.denhaag.raadsinformatie.nl">www.denhaag.raadsinformatie.nl</a> onder risnummer 320303 en op <a href="http://www.werkaandewijk.denhaag.nl/projecten/tramlijn-6-en-12">www.werkaandewijk.denhaag.nl/projecten/tramlijn-6-en-12</a> . In de brede omgeving van het tramtracé zijn huis-aan-huis 9288 flyers verspreid en een advertentie op social media geplaatst, waarmee 64.783 personen zijn bereikt. Belanghebbenden konden van 4 november tot en met 15 december 2024 zienswijzen indienen. In dit kader heeft de gemeente op 27 november 2024 wederom een inloopavond georganiseerd.
<b>Communicatie</b>	Zienswijzen worden via de bijgevoegde Nota van Beantwoording beantwoord. Indieners worden geïnformeerd, zodra het college het raadsvoorstel op RIS publiceert. Het voorontwerp wordt, na vaststelling door de gemeenteraad, gepubliceerd in het RIS en op <a href="http://www.overheid.nl">www.overheid.nl</a> Ook gedurende het vervolgproces wordt via de omgevingsmanager contact onderhouden met de omgeving en worden alle belanghebbenden geïnformeerd over de ontwikkelingen.
<b>Is er sprake van</b>	Nee

termijngelatenheid?	
Openbaar / Geheim	Openbaar
Bijlage(n)	<b>Bijlage 4 Lijn 6A VO 20240516 blad 03 P Krugerlaan.pdf</b> <b>Bijlage 3 Lijn 6A VO 20240516 blad 02 Steijnlaan.pdf</b> <b>Bijlage 2 Lijn 6A VO 20240516 blad 01 Dierenselaan.pdf</b> <b>Bijlage 1 Nota van Beantwoording VO INTHR 6A_20250314.docx</b>