

Vrijgave voorontwerp INTHR 12B

Het college van burgemeester en wethouders van Den Haag,

overwegende dat:

- HTM vanaf 2027 gaat rijden met nieuw, ruimer trammaterieel (levering start eind 2025), welke een grotere capaciteit heeft, gelijkvloerse instap heeft en goed toegankelijk is voor bewoners in een rolstoel, 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;
- op het tracé van INTHR lijn 12B (Laan van Meerdervoort/Loosduinseweg) is de huidige ligging van de tramsporen op delen niet geschikt om met de nieuwe tram te kunnen rijden: de sporen moeten daar verder uit elkaar, de bochtstralen moeten worden verruimd en de haltes worden aangepast;
- het concept Voorontwerp tot stand gekomen is zoveel mogelijk in samenwerking met bewoners en ondernemers;
- 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 verder toe;
- het college een veilig mobiliteitssysteem wil dat in de toekomst alle bewoners, bezoekers en bedrijven bedient. Daaronder wordt verstaan de noodzakelijke doorontwikkeling van het mobiliteitsstelsel, zodat de stad in het kader van de mobiliteitstransitie de komende decennia bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig blijft;
- het gewenst is synergie te 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 tegemoetgekomen worden dan wanneer de projecten onafhankelijk van elkaar worden uitgevoerd;
- het gewenst is inspraak te houden, zodat een ieder kennis kan nemen van de inhoud van het concept Voorontwerp en in de gelegenheid wordt gesteld zienswijzen in te dienen;
- vanuit verschillende bronnen budget beschikbaar is, waarover na de inspraakprocedure definitief besloten zal worden door de raad;

besluit:

in te stemmen met de vrijgave voor inspraak van het concept Voorontwerp tramlijn 12B (INTHR)

Den Haag, 15 juli 2025

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris,
Ilma Merx

de burgemeester,
Jan van Zanen

Plantoelichting concept voorontwerp tramlijn 12B (Laan van Meerdervoort-Loosduinseweg) in het kader van Instroom Nieuwe Tram Haagse Regio (INTHR)

Den Haag groeit en zal de komende jaren blijven groeien met 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 12B (Laan van Meerdervoort/Loosduinseweg) is de huidige ligging van de tramsporen op delen niet geschikt om met de nieuwe tram te kunnen rijden. De sporen moeten daar verder uit elkaar, de bochtstralen moeten worden verruimd en de haltes worden aangepast. 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 is tot stand gekomen in afstemming met bewoners en belanghebbenden.

Introductie lagevloer - 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 hoog doordat het systeem traag is. Hierdoor staat de bereikbaarheid en daarmee de vitaliteit van de stad onder druk. De nieuwe trams, ter vervanging van de huidige generatie GTL-trams, brengen hier verandering in. Deze tram heeft een gelijkvloerse instap en is goed toegankelijk voor reizigers in een rolstoel, in een scootmobiel, met kinderwagen, een buggy en/of een boodschappentrolley. 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, 15, 16, 17 en 19 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 verbreed om voldoende manoeuvreerruimte te bieden. Ook wordt aandacht gegeven aan andere doelstellingen, zoals ruimte voor lopen, fietsen en fietsveiligheid, aandacht voor leefbaarheid (waaronder groen) en behoud van voldoende ruimte voor andere mobiliteiten. 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.

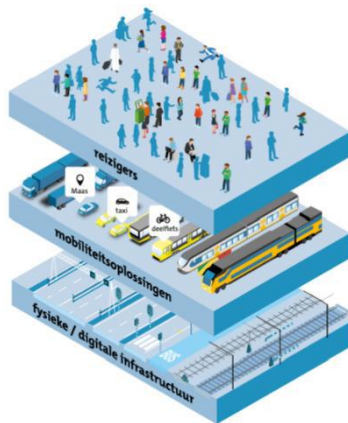
Mobiliteitstransitie

De gemeenteraad heeft de Strategie Mobiliteitstransitie Den Haag 2022-2040 (RIS310664) vastgesteld, dit is de basis voor het ontwerp het tracé van tramlijn 12 tussen Laan van Meerdervoort en Paul Krugerlaan. 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 deelvoertuigen en elektrisch vervoer, maken deel uit van het mobiliteitssysteem. Conform de strategie Mobiliteitstransitie worden lopen, fietsen en openbaar vervoer, samen met fietsveiligheid, steeds meer een vanzelfsprekende keuze voor vervoer van, naar en in onze stad. Daarbij blijft er ruimte voor de privé auto, waar en voor wie noodzakelijk is. Een flink deel van de groei van de mobiliteit moet door het openbaar vervoer worden opgevangen. Hiervoor moet het OV zowel in capaciteit worden 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. 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 12B geschikt te maken voor het rijden met de nieuwe lagevloertrams (aanpassen spoorligging en halteperrons);
- het tramsysteem conform rijksregelgeving toegankelijk te maken voor mensen met een fysieke beperking (gelijkvloerse instap);
- 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 de ontwerpen te delen, 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 12B (Laan van Meerdervoort/Loosduinseweg) is de huidige ligging van de tramsporen op sommige delen niet geschikt om met de nieuwe lagevloertram te kunnen rijden. De sporen moeten daar verder uit elkaar worden gelegd en de bochtstralen moeten worden verruimd. De ruime nieuwe lagevloertrams zijn reeds aangeschaft door de HTM.

Volgens 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 haltes 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 een belangrijk opgave om meer groen in de wijk te brengen en de fietsveiligheid op onder meer de Beeklaan en Regentesselaan te verbeteren. Ook wordt gekeken naar het combineren van werkzaamheden (werk-met-werk maken), zoals het vervangen van de riolering in de Beeklaan. Het is wenselijk om verschillende werkzaamheden en daaraan verbonden budgetten op elkaar af te stemmen zodat kosten worden bespaard. Het Voorontwerp tot stand gekomen is in samenwerking met bewoners en belanghebbenden.

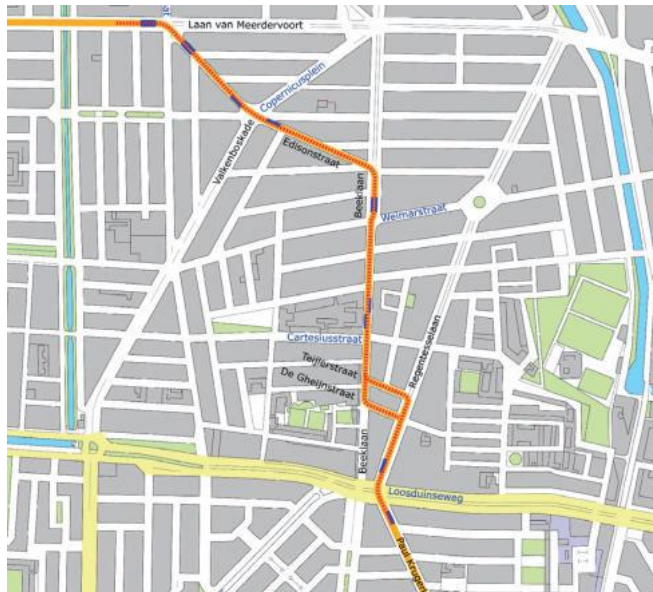
De belangrijkste ontwerpgegevens zijn:

- inpassing van de halte Weimarstraat inclusief vergroening;
- inpassing van de halte Cartesiusstraat in de Beeklaan;
- aanpassen van de haltes in de Paul Krugerlaan, Regentesselaan en Laan van Meerdervoort;
- aanpassen van de railinfrastructuur voor de nieuwe lagevloertram;
- verbeteren van de fietsveiligheid.

Het resultaat is een zo breed mogelijk gedragen Voorontwerp, met dekking van de investeringskosten en een planning tot en met realisatie.

Projectscope

De scope van het project 12B betreft het tracé van tramlijn 12 vanaf de Laan van Meerdervoort, via de Edisonstraat, door Beeklaan, de Teijler- en De Gheijnstraat, de Regentesselaan tot en met Paul Krugerlaan-Noord. Hierin liggen de middenhaltes Fahrenheitstraat, Weimarstraat, Cartesiusstraat en de twee zijhaltes Loosduinseweg.



Afbeelding: Tracé tramlijn 12B

Rijsnelheid Beeklaan

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 Beeklaan tussen Edisonstraat en De Gheijnstraat 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 Beeklaan 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 netwerk-niveau. 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.

Rijsnelheid Regentesselaan

Het deel van de Regentesselaan waar de tram rijdt, is één van de 110 straten waar de maximale snelheid van 30 km/u gaat gelden (RIS320624). Het ontwerp voor de 30 km/u inrichting van het overige gedeelte van de Regentesselaan is een ander project. Dit project bevindt zich in de SO-fase. Om een goede aansluiting te maken tussen de beide delen van deze laan, zal in de Definitief Ontwerp fase van het tramproject het ontwerp worden aangepast. Deze wijzigingen bestaan uit het toevoegen van een rijb-aanverharding die past bij een verblijfsgebied en eventueel een iets andere indeling van de weg.

De Edisonstraat is geen onderdeel van dit Voorontwerp

De Edisonstraat behoort niet tot de scope van het project. De sporen hebben geen aanpassing nodig voor de nieuwe lagevloertram.

Toch is tijdens de uitwerking van het ontwerp van tramlijn 12B aan de orde gekomen om, hoewel er thans voor de inpassing van de tram geen aanpassingen noodzakelijk zijn, aanpassingen aan de Edisonstraat ten behoeve van de leefbaarheid en fietsveiligheid in van deze straat mee te nemen in de scope van het onderhavige tramproject. Het projectteam heeft onderzocht wat de mogelijkheden zijn en is tot de conclusie gekomen dat er geen budget en tijd voor een goede participatie voor een dergelijke aanpassing in het onderhavige tramproject voorhanden is.

Daarom is dit specifieke deel uit de scope gehouden. De herinrichting van de Edisonstraat zal vanuit de afdeling S&P worden opgepakt waarbij de uitvoering wel tegelijkertijd kan plaatsvinden.

In het kader van werk-met-werk, zal tijdens de buitendienststelling van tramlijn 12, ook onderhoudswerk worden uitgevoerd. Dit betreft de vervanging van de riolering in de hele straat. Daarnaast worden de bovenleiding en -masten van de tram in de hele straat vervangen, en de sporen op het Copernicusplein en het oostelijk deel van de Edisonstraat.

De halte Copernicusplein is niet opgenomen in het Voorontwerp

De huidige halte Copernicusplein voldoet niet aan de eisen voor een toegankelijke en verkeersveilige halte. Derhalve zou deze halte voor de komst van de nieuwe trams moeten worden aangepast. Echter het is niet mogelijk om een toegankelijke halte met de juiste lengte en breedte op een goede en veilige manier in te passen op de betreffende locatie dan wel in de nabijheid. In de brief aan de gemeenteraad (RIS322361) is hier een nadere toelichting op gegeven. De sporen liggen namelijk in een bocht, waar geen halte kan worden aangelegd omdat er dan een gevaarlijke tussenruimte ontstaat tussen de halte en tram. Bovendien is er op het plein niet genoeg ruimte voor voldoende lange rechte rails die nodig is voor een goede en veilige halte. Om de halte toegankelijk te maken voor rolstoelen of kindervagens is een hellingbaan nodig. Daardoor zou de halte midden in de Edisonstraat moeten komen. Dit brengt twee problemen met zich mee:

1. De locatie zou dan te dicht bij de haltes Weimarstraat en Fahrenheitstraat liggen, waardoor de halte geen toegevoegde waarde heeft.
2. De Edisonstraat is te smal voor een toegankelijk en veilig halteperron, wat vooral voor fietsers problemen zou opleveren. Het fietspad moet dan tegen de trambaan achter de halte worden aangelegd, wat resulteert in een te smal trottoir (minimaal 2,0 m), een te smal fietspad (moet minimaal 2,0 m zijn) en een te smal perron. Om ervoor te zorgen dat rolstoelen en kindervagens elkaar kunnen passeren op het perron, is er een minimale breedte van 2,7 m nodig over de gehele lengte van de halte.

De MRDH zal als bevoegd gezag voor het openbaar vervoer in de regio als gebruikelijk een indienststellersvergunning voor de halte moeten verstrekken. Bij het tijdelijk weer in gebruik nemen van de halte Copernicusplein bij de dienstregeling 2025 heeft de MRDH helder aangegeven dat dit tijdelijk zou zijn tot de komst van de nieuwe tram. Omdat zij bovendien van mening is dat de halte voor de nieuwe tram niet veilig kan worden ingepast op deze plek en er daarmee niet aan de vergunningseisen kan worden voldaan, zullen zij die vergunning in principe niet verstrekken.

Participatie en communicatie

Bij de voorbereiding van het project is een klankbordroep opgericht met stakeholders uit de directe omgeving. Om tot een goed en gedragen ontwerp te komen is er gesproken met de (afgevaardigden van) bewoners, ondernemers, het Wijkberaad, Rover, de Fietsersbond, nood- en hulpdiensten, HTM en MRDH.

Meerdere klankbordsessies hebben in 2022 (31 mei, 5 en 10 oktober), 2024 (13 maart) en 2025 (7 januari) voorafgaande aan het Schetsontwerp en Voorontwerp plaatsgevonden. In 2022 (20 juni en 20 oktober), in 2023 (31 mei) en 2025 (30 januari) zijn er inloopbijeenkomsten georganiseerd. Bewoners zijn opgeroepen om naar de inloopbijeenkomsten te komen door:

- verspreiding van flyers (bijna 7500 huishoudens en ondernemers);
- advertenties en oproepen op Social Media via de kanalen gemeente Den Haag (bereik 17.500 personen en van bewonersorganisaties;

- oproepen via de wijkkrant.

Via de website <https://doemee.denhaag.nl/tramlijn12-reva>

Schetsontwerpfase

In de schetsontwerpfase zijn bewoners, ondernemers en belangenorganisaties geïnformeerd en geraadpleegd over de komst van de nieuwe tram en de effecten voor de diverse straten. In 2022 zijn twee inloopbijeenkomsten georganiseerd waar het schetsontwerp (SO) en de oplossingen voor de halte inpassingen langs het tracé werden gepresenteerd. Ook is drie keer met de Klankbordgroep gesproken.

De uitkomst van deze presentaties en gesprekken waren:

- teleurstelling dat in dit project geen verbeteringen aan de leefbaarheid van de Edisonstraat worden meegenomen;
- zorgen over geluid- en trillingen;
- zorgen over het niet opnemen van halte Copernicusplein in het ontwerp.

Voorontwerpfase

De input uit de participatie is gebruikt voor de uitwerking van het ontwerp tot een Voorontwerp (VO):

- Een geluid- en trillingen onderzoek is uitgevoerd naar de gevolgen van de instroom van de nieuwe lagevloertram. Hieruit blijkt dat op geen enkele locatie binnen het gebied een significante toename van geluid is. De kans op schade door trillingen is nihil. En de hinder door trillingen neemt enkel in de westelijke Edisonstraat (waar nu geen spoorvervanging plaats vindt) met maximaal 20% toe, maar dat is volgens wetenschappelijk onderzoek niet waarneembaar en nog binnen de kaders vallen.
- Met betrekking tot de gewenste halte Copernicusplein heeft de projectgroep diverse malen gesproken met enkele bewoners, Rover en Platform OVHA over de mogelijke inpassing van een halte. Zij hebben een eigen voorstel aangeleverd dat door de projectgroep beoordeeld is op de haalbaarheid. De conclusie was dat een halte (zowel de zijhaltes als de middenhalte) met inachtneming van de voorwaarde van toegankelijkheid voor reizigers met een fysieke beperking niet op een veilige wijze is in te passen. In de reeds gememoreerde brief aan de gemeenteraad (RIS322361) is hier een nadere toelichting op gegeven.
- De projectgroep heeft onderzocht of de Edisonstraat toch in het ontwerp meegenomen kon worden. Zie de reeds gemaakte opmerkingen in bovenstaande paragraaf over de Edisonstraat. Er is gekozen de Edisonstraat buiten de scope van het tramproject te houden.

Tijdens twee inloopbijeenkomsten zijn de bewoners en andere stakeholders geïnformeerd over het Voorontwerp en de uitkomsten van de onderzoeken naar aanleiding van eerdere bijeenkomsten. Aanwezigen konden een reactieformulier invullen. Ook zijn er reacties geplaatst op de website. De wensen die hier zijn genoemd zijn zo veel mogelijk meegenomen in het Voorontwerp. Denk hierbij aan:

- voorkeur voor specifieke soorten bomen; dit wordt in het Definitief Ontwerp bekeken;
- voldoende laad- en losplaatsen zoals bij de kerk (rouwauto); in Voorontwerp opgenomen;
- ruimte voor fietsers in de Paul Krugerlaan; aan de noordzijde wordt ter hoogte van de halte een fietsstrook gemaakt;
- zorgen over het verminderen van het aantal parkeerplaatsen; zie paragraaf Parkeerbalans;
- veilige oversteekplaats voor voetgangers op de Beeklaan; de middenhalte Cartesiusstraat is bereikbaar via een zebrapad en kan ook gebruikt worden om veilig over te steken;
- meer fietsnietjes: er zijn zo veel mogelijk plekken gereserveerd voor fietsnietjes;
- toevoegen van meer groen en bomen; in het ontwerp is daar waar kan (geen kabels en leidingen in de ondergrond) bomen toegevoegd en ook diverse groenperken;
- wens voor snelheidsverlaging op de Beeklaan; zie paragraaf Rijsnelheid.

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

Ontwerpopgave

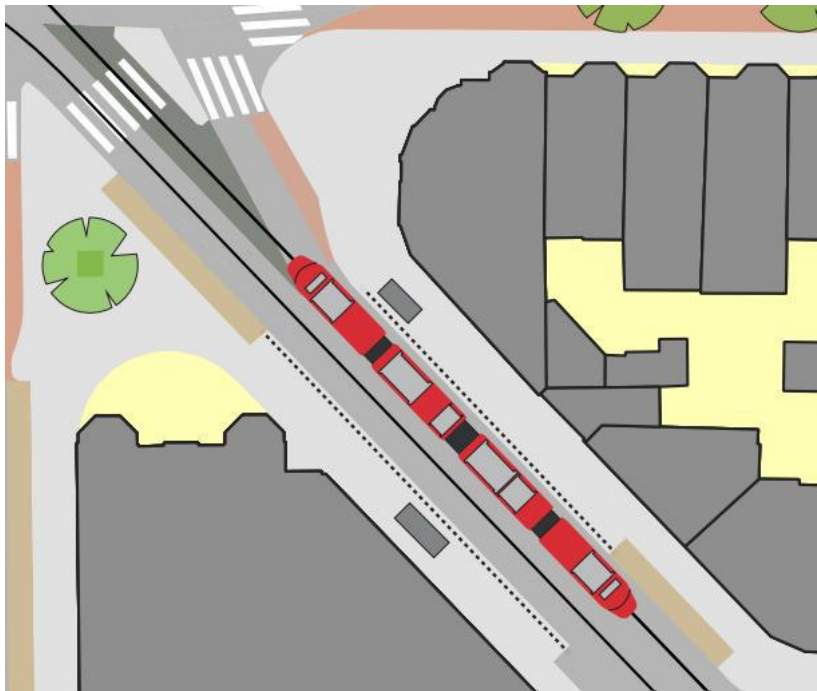
De ontwerpopgave wordt per straat besproken. Het ontwerp wordt toegelicht met bijbehorende ontwerpkeuzes en consequenties. De tekeningen van het Voorontwerp zijn opgenomen in de bijlagen.

Halte Fahrenheitstraat

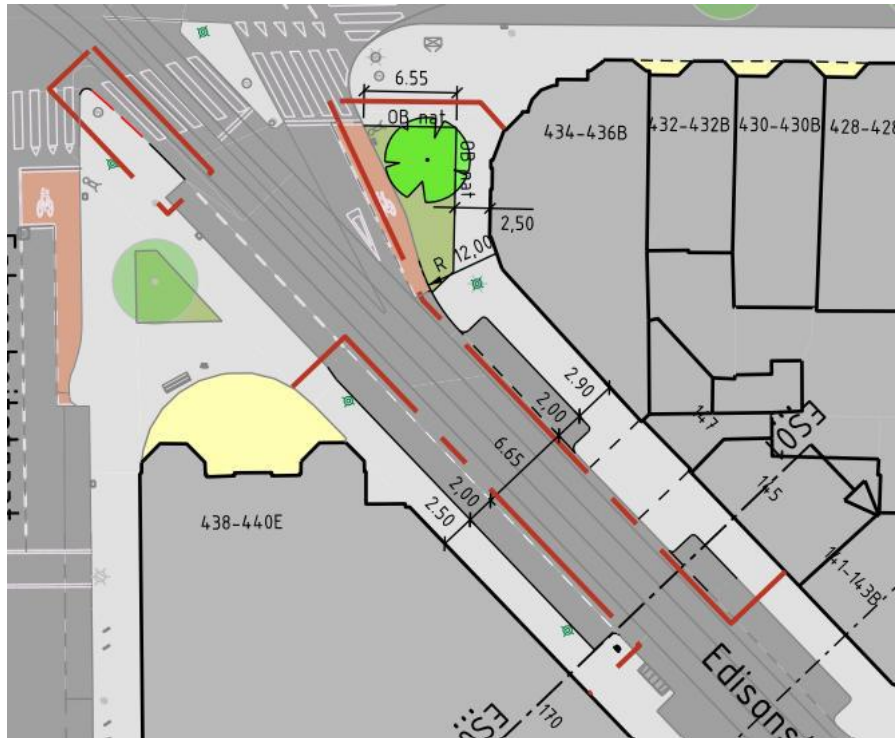
Verplaatsen halte

Op de plaats van de huidige halte Fahrenheitstraat is geen nieuwe halte inpasbaar. De halte Fahrenheitstraat wordt uit de Edisonstraat verwijderd en verplaatst en gecombineerd met de halte van tramlijn 3 op de Laan van Meerdervoort. De verlenging van de halte op de Laan van Meerdervoort garandeert dat zowel lijn 3 als lijn 12 gelijktijdig kunnen halteren. Voor de reiziger zal hierdoor een naadloze overstap worden gecreëerd tussen de betreffende tramlijnen. De halte voor tram 12 komt dichtbij het winkelstraat gedeelte van de Fahrenheitstraat te liggen.

Binnen de ruimte en structuur van het naastgelegen kruispunt is er ruimte gevonden voor het aanplanten van een volwassen boom en het vergroenen van overbodige verharding. Dit wordt aangeplant met sierbeplanting.



Afbeelding: Uitsnede bestaande situatie t.p.v. huidige halte Fahrenheitstraat in Edisonstraat



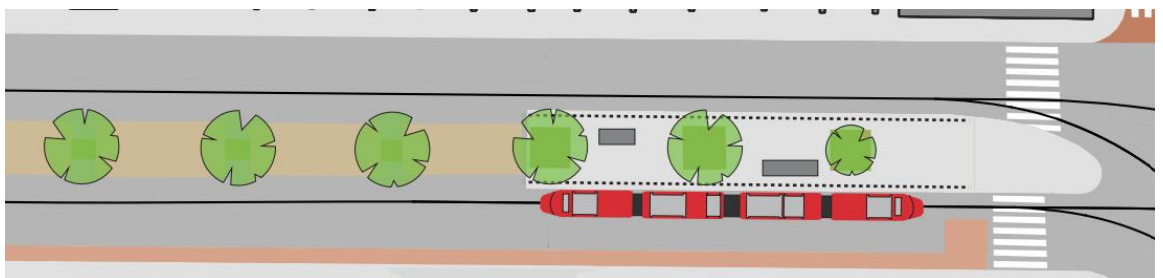
Afbeelding: Uitsnede ontwerp vervallen halte Fahrenheitstraat in Edisonstraat

Verlengde halte

De halteverlenging in de Laan van Meerdervoort gaat ten koste van enkele parkeerplaatsen in de middenberm. Compensatie hiervan kan grotendeels plaatsvinden in de vrijgekomen halteruimte in de Edisonstraat. De GPA's (Gehandicapten Parkeerplaats Algemeen) zijn naar de kop van de verlengde halte verplaatst.

Met de halteverlenging wordt de middenberm circa 30 cm opgetild. Hierbij worden drie bestaande kastanjes in de halte opgenomen. Door de forse breedte van de halte is niet alle verharding noodzakelijk. Hierdoor kan er een groenstrook tussen de bomen worden gemaakt. Deze plek heeft voldoende maat om als 'spons' voor wateropvang te fungeren. De groenvakken worden beplant met schaduw-minnende sierbeplanting. De kop van de middenberm wordt ingezaaid met bloemrijk kruidenmengsel.

De afslaan fietsbeweging vanaf de Laan van Meerdervoort naar de Edisonstraat wordt fietsveiliger en comfortabeler door de trottoirband ter hoogte van de voetgangersoversteekplaats (VOP) in een zelfde bocht als de rails aan te brengen.



Afbeelding: Uitsnede bestaande situatie halte Fahrenheitstraat in Laan van Meerdervoort



Afbeelding: Uitsnede ontwerp verlengde halte Fahrenheitstraat in Laan van Meerdervoort

Copernicusplein

De twee delen van de huidige tramhalte worden aan beide zijden opgeheven. De middenberm die functioneert als afscheiding tussen trambaan en rijweg, en het steunpunt voor voetgangers, blijft aan beide zijden gehandhaafd.

De nieuwe lagevloertram rijdt te dicht langs wachtende voetgangers op de huidige middenberm. De steunpunten voor voetgangers (middenberm tussen de trambaan en rijbaan) verschuiven daarom richting de gevel. Hiermee schuift de rijweg mee.

Vanwege het opheffen van de haltes worden de aanmeldlussen voor de verkeersregelinstantie verder de Edisonstraat in geplaatst. De verharding van de oude haltes en de koppen van de middenbermen worden vergroend door middel van inzaaien van een bloemrijk kruidenmengsel.



Afbeelding: Uitsnede bestaande situatie Copernicusplein



Afbeelding: Uitsnede ontwerp Copernicusplein

Halte Weimarstraat

De Beeklaan tussen de Weimarstraat en de Galileïstraat wordt volledig heringericht, inclusief spoorligging, riolering en waterleidingen.

De brede Beeklaan, zonder tram, heeft een symmetrisch profiel met een brede middenberm beplant met volwassen bomen, en aan weerszijden trottoirs, fietsstroken en parkeerstroken die voldoen aan de richtlijnen. Dit profiel wordt als basis genomen en tot de Weimarstraat doorgezet. De middenberm is hier ruimtelijk de belangrijkste drager van.

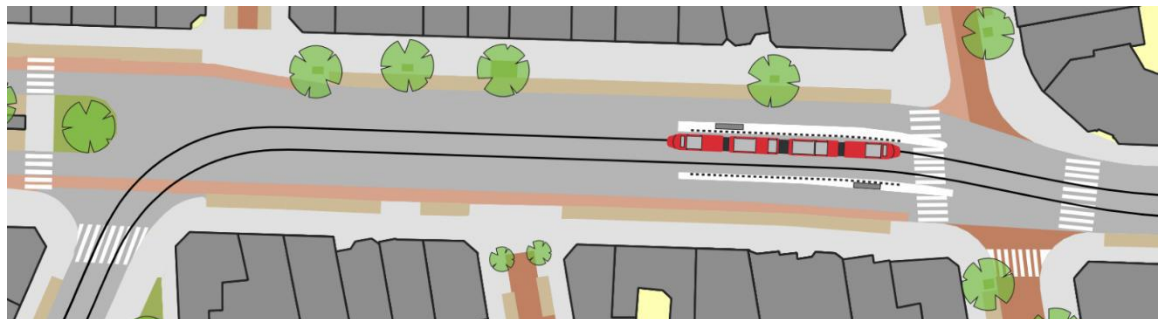
De middenberm krijgt een groen karakter door de aanplant van dezelfde volwassen bomen en alleen noodzakelijk te verharderen. Hierdoor wordt de hoofdboomstructuur versterkt en wordt de verblijfskwaliteit op de halte verbeterd. Hiermee geven we invulling aan een wens uit de omgeving. Twee zijhaltes

met toegangspaden worden in de middenberm ingepast. Hiermee kan aan weerszijden een beëindiging met een groenperkje worden gerealiseerd met in het midden van de haltes een groenstrook. Vanuit de buurt is de voorkeur uitgesproken om de huidige bomen te handhaven. Drie van de vier bestaande bomen aan de noordoostelijke zijde kunnen worden behouden. Eén daarvan moet worden gekapt omdat die in de weg staat in het nieuwe ontwerp. De noordelijke parkeerstrook wordt tussen de bestaande bomen gerealiseerd. Aan de zuidzijde worden bomen in de parkeerstrook aangeplant. Op deze wijze ontstaat er een meer symmetrisch laanbeeld en een duidelijke overgang naar het smalere gedeelte van de Beeklaan. Tevens ontstaat er met de aanplant van deze hoeveelheid bomen op dit gedeelte een positief effect op de hittestress en wateroverlast. Deze plek krijgt een groter aandeel schaduw. Daarnaast heeft de plek voldoende maat om als 'spons' voor wateropvang te fungeren. In de verdere uitwerking van het Definitief Ontwerp wordt bepaald op welke schaal regenwaterinfiltratie in het groen mogelijk is.

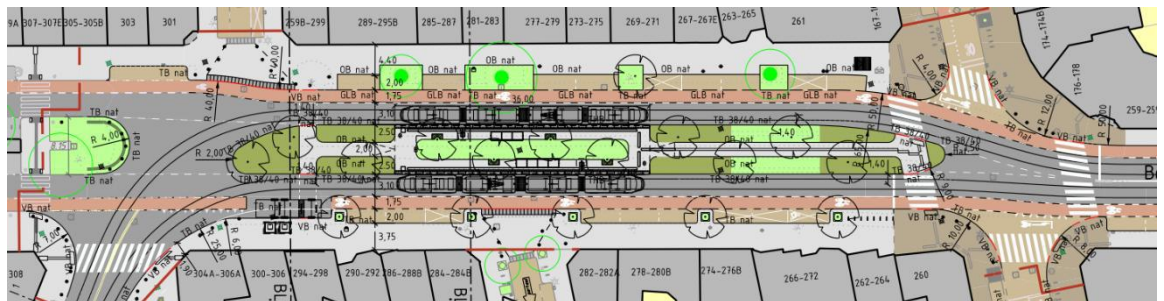
Aan beide zijden worden er fietsstroken aangebracht ten behoeve van de fietsveiligheid. Deze sluiten aan op de huidige fietsstroken in de Beeklaan (deel tussen Edisonstraat en Laan van Meerdervoort) en op de nieuwe fietsstroken in de Beeklaan (deel tussen Weimarstraat en De Gheijnstraat).

De twee ondergrondse restafvalcontainers zijn gehandhaafd. Daarvoor wordt een laad- en losstrook gepositioneerd zodat bij lossen en een halterende tram de passeerbaarheid voor fietsers en nood- en hulpdiensten blijft.

Op de kruising met de Weimarstraat worden voor links afslaande fietsers vanuit de Beeklaan zogenaamde fietshaken (is de opstelplaats voor links afslaande fietsers) geïntroduceerd.



Afbeelding: Uitsnede bestaande situatie halte Weimarstraat



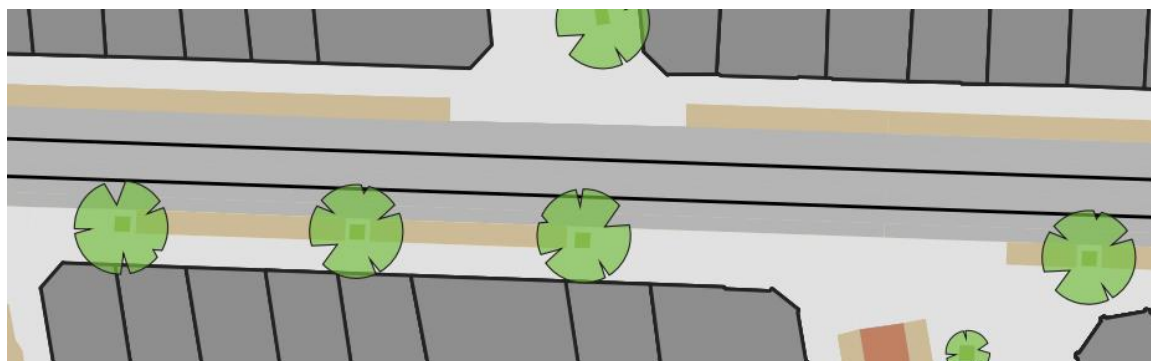
Afbeelding: Uitsnede ontwerp halte Weimarstraat

Beeklaan

De Beeklaan tussen De Gheijnstraat en de Weimarstraat wordt van gevel tot gevel heringericht, inclusief spoorligging.

De tram en auto maken beide gebruik van dezelfde rijbaan. De laan wordt voorzien van fietsstroken. Hierdoor wordt de fietsveiligheid verbeterd. Dit gaat wel ten koste van de parkeerstrook en trottoirbreedte aan de noordzijde. Aan de zuidzijde kunnen de meeste bomen en parkeerplaatsen worden gehandhaafd. Het trottoir aan de noordzijde blijft vrij van obstakels zoals bovenleidingsmasten en openbare verlichting. In dit gedeelte van de Beeklaan blijft de hoeveelheid boomkroonoppervlak gelijk.

In het ontwerp zijn laad- en loszones in de parkeerstrook opgenomen met venstertijden.



Afbeelding: Uitsnede bestaande situatie in Beeklaan



Afbeelding: Uitsnede bovenaanzicht ontwerp in Beeklaan



Afbeelding: Uitsnede dwarsprofiel Beeklaan

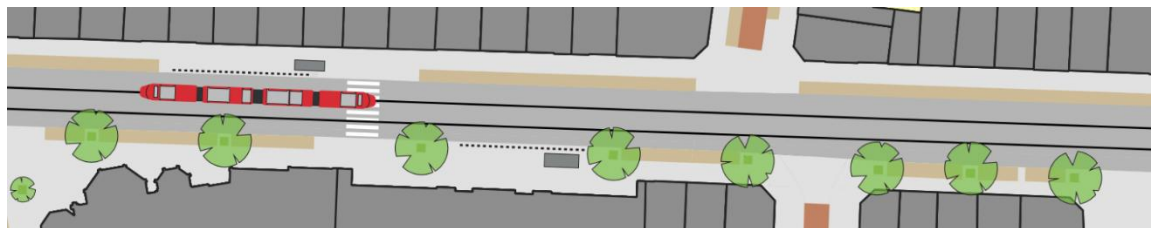
Halte Cartesiusstraat

Dit gedeelte van de Beeklaan wordt van gevel tot gevel heringericht, inclusief spoorligging. De halte Cartesiusstraat wordt een middenhalte. Door de halte zoveel als mogelijk richting de Cartesiusstraat te verschuiven worden zoveel mogelijk bestaande bomen gehandhaafd. De Cartesiusstraat wordt vanaf de Beeklaan beperkt toegankelijk voor het autoverkeer. Door de positie van de halte kunnen aanliggende straten vaak maar via een enkele rijrichting bereikt worden en is het vanuit de straten vaak slechts mogelijk om in een enkele rijrichting uit te rijden. Hierdoor is het mogelijk dat autoverkeer de

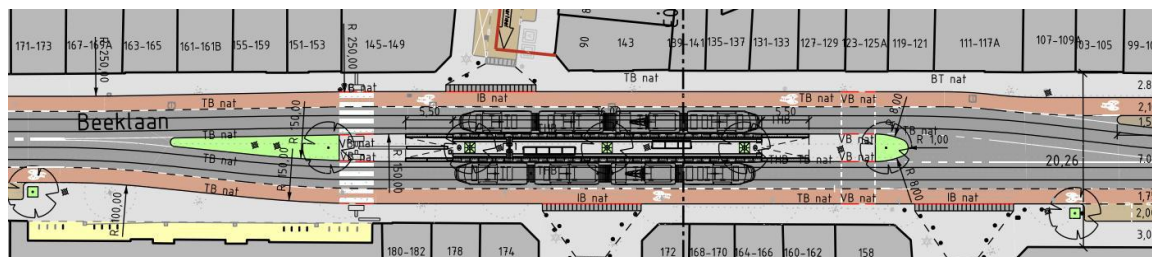
halte gaat gebruiken als keerpunt om toch de aangrenzende straten te kunnen bereiken. De halte is er zo ver mogelijk verkeerstechnisch op ingericht om dit gedrag te voorkomen.

De inpassing van de middenhalte gaat ten koste van enkele bestaande bomen. Op de middenhalte worden bomen aangeplant om de laanstructuur zoveel mogelijk continu te houden. De halte krijgt aan weerszijden een groene beëindiging. Dit komt overeen met de vormgeving van de middenbermen elders in de Beeklaan. In dit gedeelte van de Beeklaan blijft de hoeveelheid boomkroonoppervlak op den duur ongeveer gelijk. Op de halte wordt het door de aanplant van bomen bij warme dagen aangenamer verblijven dan voorheen.

De halte wordt aan weerszijden bereikbaar en toegankelijk. Het is een steunpunt ten behoeve van de veiligheid voor overstekende voetgangers. Door de ligging van de school wordt als aanvullende maatregel de huidige VOP (Voetgangers OversteekPlaats) behouden. Ter hoogte van deze halte vervallen de parkeerplaatsen.



Afbeelding: Uitsnede bestaande situatie halte Cartesiusstraat



Afbeelding: Uitsnede ontwerp halte Cartesiusstraat

Teijler - en De Gheijnstraat

De spoorligging in beide straten blijft gehandhaafd. In de spoorbogen zijn aanpassingen noodzakelijk.



Afbeelding: Uitsnede ontwerp Teijler - en De Gheijnstraat

De Gheijnstraat

De spoorboog (dit is de bocht in de rails) tussen de Regentesselaan en De Gheijnstraat wordt vervangen. De fietsbreedte op de straathoek tussen buitenste tramrails en parkeerstrook voldoet momenteel niet en wordt verbeterd door het trottoir te versmallen. Door een bovenleidingsmast te verplaatsen wordt voldoende ruimte voor de voetganger gecreëerd.

Door het bredere materieel bestaat er een kans dat de nieuwe lagevloertram te dicht langs de laden-/lossende auto's bij de glaswinkel rijdt. Door de laad- en losstrook op trottoirniveau te brengen ontstaat er een flexibele situatie waarbij er voor laad- en losvoertuigen voldoende parkeerruimte is, en voor voetgangers tijdens laden- en lossen voldoende breedte overblijft.

De spoorboog tussen De Gheijnstraat en de Beeklaan wordt vervangen om aan te sluiten op de nieuwe spoorligging in de Beeklaan.

Teijlerstraat

De spoorboog tussen de Regentesselaan en de Teijlerstraat wordt ook vervangen en tegelijkertijd wordt deze boog vergroot voor de nieuwe tram. De ruimte voor de fietser en voetganger is, ook met het nieuwe bredere materieel, voldoende. Om ongewenst parkeren tegen te gaan worden zogenaamde straatoren (verbreding in trottoir) gemaakt.

De spoorboog tussen de Teijlerstraat en de Beeklaan wordt vervangen om aan te sluiten op de nieuwe spoorligging in de Beeklaan. De huidige breedte voor de voetganger en fietser blijft gehandhaafd.

Regentesselaan – halte Loosduinseweg

De halte 'Loosduinseweg' in de Regentesselaan wordt verbreed en toegankelijk gemaakt. Doordat de huidige spoorligging wordt gehandhaafd, is verbreding van de halte alleen mogelijk richting de zuidzijde. Dit betekent dat het pakket van de rijweg en fietsstrook mee verschuift om de benodigde verkeersruimte te handhaven. Deze ruimtevraag gaat in de Regentesselaan ten koste van de zuidelijke parkeerstrook. In het trottoir is geen ruimte voor aanplant van bomen.

De spoorboog (bedoeld voor eventuele omléidingen) tussen de Loosduinsekade en de Regentesselaan is geschikt gemaakt voor het nieuwe materieel. De aanpassing van deze spoorboog heeft consequenties voor de halte De La Reyweg op de Loosduinsekade. Deze halteaanpassing wordt door de HTM uitgevoerd. De vrije trambaan in de Regentesselaan wordt voorzien van een grasbaan. Gezien de tramrailsfundatie en onvoldoende ondergrondse ruimte is er geen mogelijkheid voor extra bomen.



Afbeelding: Uitsnede bestaande situatie halte Loosduinseweg in de Regentesselaan

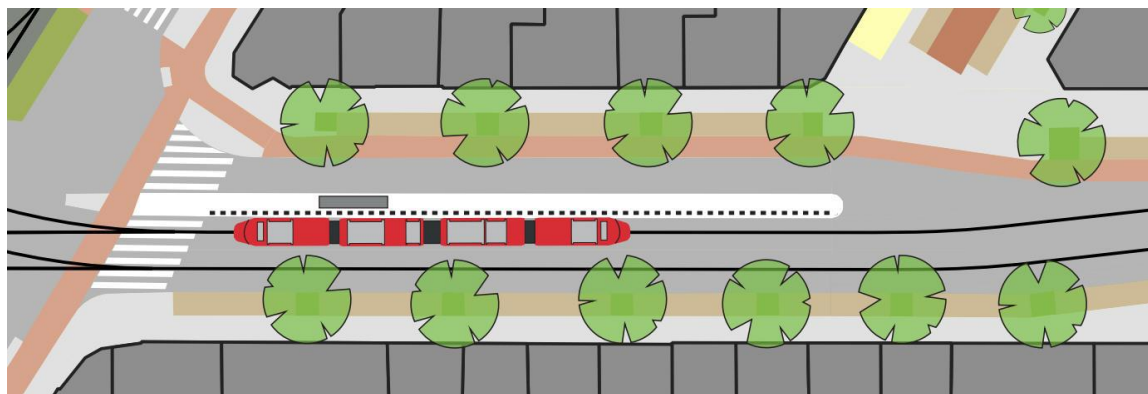


Afbeelding: Uitsnede ontwerp halte Loosduinseweg in de Regentesselaan

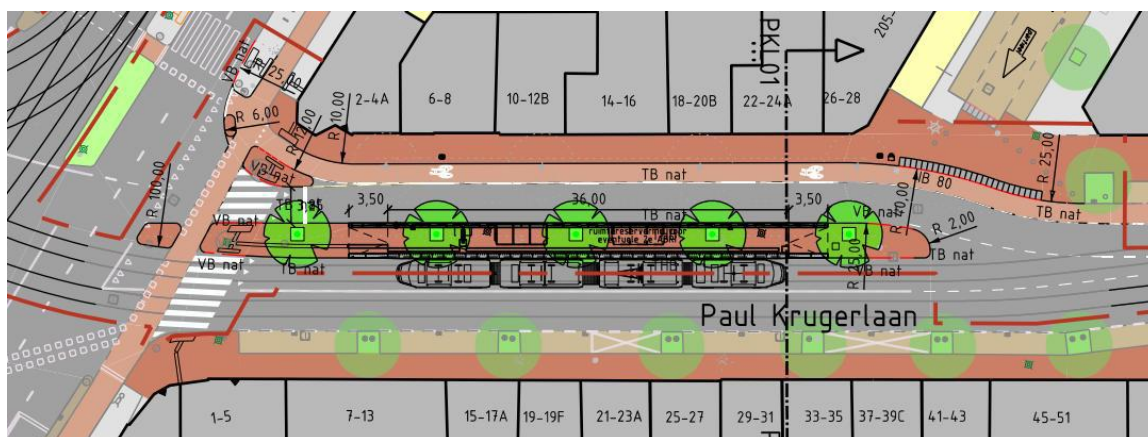
Paul Krugerlaan – halte Loosduinseweg

De halte Loosduinseweg in de Paul Krugerlaan wordt verbreed en toegankelijk gemaakt. Doordat de huidige spoorligging wordt gehandhaafd, is verbreding van de halte alleen mogelijk richting de noordzijde. Dit betekent dat het pakket van de rijweg en fietsstrook meeschuift om de benodigde verkeersruimte te handhaven. Deze ruimtevraag gaat ten koste van de parkeerstrook en bomen aan de noordzijde. Hierbij is heraanplant van bomen in de halte mogelijk. De nieuwe locatie van de bomen is optimaler dan de huidige situatie (want verder van de gevels af).

In trottoir en de halte wordt straatbaksteen teruggebracht zoals in de huidige situatie. De bovenleidingsmasten en lichtmasten worden zo dicht mogelijk bij de huidige locatie teruggeplaatst. De afvalbakken worden teruggeplaatst.



Afbeelding: Uitsnede bestaande situatie halte Loosduinseweg in de Paul Krugerlaan



Afbeelding: Uitsnede ontwerp halte Loosduinseweg in de Paul Krugerlaan

Boombalans en openbaar groen

Het uitgangspunt bij het project is om zoveel mogelijk bestaande bomen te laten staan. Ondanks uiterste inspanning is dit niet geheel te voorkomen vanwege de benodigde ruimte voor de tram, de haltes en de fietsvoorzieningen.

In de Regentesselaan wordt de trambaan richting Hollands Spoor voorzien van een grasbaan van 370 m², ter vervanging van de stoeptegels. Ook zijn op verschillende delen van het trottoir stoeptegels vervangen door groenvakken. Rondom de halte Weimarstraat zijn 16 bomen en 120 m² groenvakken toegevoegd. Door verschillende soorten bomen en heesters te planten in de groenvakken, wordt eveneens de biodiversiteit versterkt.

Op de halte Fahrenheitstraat in de Laan van Meerdervoort worden 5 groenvakken toegevoegd met heesters en op de kop een stuk bloemrijk gras. Op de hoek bij de Edisonstraat komt een groenvak met vaste planten en een nieuwe boom. Op het Copernicusplein worden stukjes stoep gewijzigd in bloemrijk gras. De koppen van de halte Cartesiusstraat worden ook groenvakken met bloemrijk gras en op de halte komen 6 nieuwe bomen.

Over het hele tracé moeten 19 bomen wijken, waarvan 13 worden verplant en 6 worden gekapt. Van de 13 te verplanten bomen worden er 12 buiten het plangebied herplant en 1 binnen het plangebied. Daarnaast worden 34 nieuwe bomen geplant, waardoor de 6 te kappen/te verwijderen bomen ruimschoots worden gecompenseerd. Per saldo komen er 28 bomen bij.

Zie de volledige boombalans in de onderstaande tabel.

Straat	Te rooien	Verplanten bin- nen project	Verplanten buiten project	Nieuw te planten	Totaal
Laan van Meerdervoort	0	0	0	0	0
Edisonstraat	0	0	0	1	1
Beeklaan (halte Weimarstraat)	1	0	0	17	16
Beeklaan (halte Cartesiusstraat)	0	0	8	6	6
Beeklaan t.o. Teijler / De Gheijnstraat	2	0	3	5	3
Teijlerstraat	0	0	0	0	0
De Gheijnstraat	0	0	0	0	0
Regentesselaan	0	1	0	0	0
Paul Krugerlaan	3	0	1	5	2
TOTAAL	6	1	12	34	28

Parkeerbalans

Het inpassen van de haltes gaat ten koste van 43 parkeerplaatsen. De inpassing van de fietsstroken gaat ten koste van 32 parkeerplaatsen aan één zijde van de Beeklaan. Er is geprobeerd om zoveel mogelijk parkeerplaatsen te behouden. In totaal worden er 75 parkeerplekken opgeheven. Met het opheffen van de 75 fiscale parkeerplaatsen is rekening gehouden in de meerjarenbegroting activiteit parkeerbelasting programma 15 Financiën.

Zie de volledige parkeerbalans in onderstaande tabel.

Straat	Parkeerbalans
Laan van Meerdervoort	-14
Edisonstraat (t.p.v. vervallen halte)	8
Copernicusplein	-3
Beeklaan (halte Weimarstraat)	-10
Beeklaan (halte Cartesiusstraat + fietsstroken)	-39
Regentesselaan	-11
Paul Krugerlaan	-6
TOTAAL	-75

Het parkeerbeleid van de gemeente is vastgesteld in de 'Parkeerstrategie 2021-2030'(RIS308711) en 'Actualisatie Parkeerstrategie 2021-2030'(RIS319383).

Omdat de fysieke ruimte in veel delen van de stad beperkt is, zijn de mogelijkheden tot compensatie van de verloren parkeervakken beperkt. Het gaat hier dus vooral om maatregelen die de bestaande parkeerdruk in de stad moeten gaan verminderen. Deze zogenaamde beheersmaatregelen bestaan uit korte en lange termijn maatregelen. De uitvoering van de werkzaamheden voor de nieuwe lagevloertram staan vanaf medio 2028 gepland, waardoor er 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. En het parkeerareaal voor vergunninghouders wordt vergroot. 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 die verdwijnen in de nieuwe situatie. In de buurt is geen ruimte voor fysieke compensatie van parkeerplaatsen.

De volgende maatregelen heeft de gemeente al genomen of in beeld.

Maatregelen in 2022 genomen:

- Intrekken vergunning voor vierde auto en meer.

Maatregelen die in de periode tot uitvoering ingesteld zouden kunnen worden:

- Bijvoorbeeld de in gebruik name nieuw parkeervergunningensysteem. Bewoners zouden opnieuw een parkeervergunning moeten aanvragen. Het nieuwe systeem zou gekoppeld zijn aan o.a. parkeren op eigen terrein en de gemeentelijke basisregistratie. De verwachting is dat een nauwkeurige registratie en meer zuivere toewijzing zal leiden tot uitgave van minder parkeervergunningen dan thans het geval.
- Bijvoorbeeld het aanpassen van de grenzen vergunningengebied: De huidige grens van de parkeergebieden ligt precies op de Beeklaan, waar de meeste parkeerplaatsen worden opgeheven. Door deze grens te verleggen, zouden we bewoners een groter gebied bieden om in te parkeren. Te parkeren auto's zouden zodoende rond de Beeklaan kunnen worden verspreid, waardoor naar verwachting dat de parkeerdruk op de Beeklaan vermindert.

- Bijvoorbeeld actieve inzet op de groei van de aanwezige autodeelcoöperatie en andere deelmobiliteit.
- Bijvoorbeeld mobiliteitscompensatie voor inleveren parkeervergunning, zoals bijvoorbeeld een elektrische fiets.
- Bijvoorbeeld het vergunningenplafond: Er komt in 2026 een voorstel voor een vergunningenplafond. Bewoners zouden in deze wijk vanwege dat plafond dan niet meer in aanmerking komen voor een nieuwe 2e of 3e parkeervergunning. Dit zou leiden tot een geleidelijke afname van het aantal 2e en 3e vergunningen.

De parkeerdruk in de omgeving van de tramlijn is momenteel hoog. De uitrol van genoemde compensatiemaatregelen tot en met de uitvoering van het project leidt naar verwachting tot een verlaging van de parkeerdruk.

Verlichting

In dit ontwerp worden geen grote veranderingen aan de bestaande verlichting gedaan. Vooruitlopend op de uitvoering van het project worden de armaturen op de bovenleidingsmasten in de Beeklaan vervangen, waarbij rekening wordt gehouden met de uiteindelijke situatie na uitvoering. De nieuwe armaturen kunnen in de nieuwe opstelling van de bovenleidingmasten worden geplaatst. Omdat de verlichting aan de bovenleidingmasten gekoppeld worden, verdwijnen de losse lantaarnpalen uit het straatbeeld.

Toetsing van de ontwerpen

De plannen voor de herinrichting van de openbare ruimte worden ter toetsing voorgelegd aan twee gemeentelijke adviescommissies, te weten het Vooroverleg Over Verkeerszaken (VOV) en de Adviescommissie Openbare Ruimte (ACOR). Ook is een review gevraagd van HTM en MRDH.

VOV

Het VOV toetst ontwerpen op verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid van het verkeer. In het VOV zijn behalve gemeentelijke diensten ook politie, brandweer en HTM vertegenwoordigd. Het Voorontwerp is op 27 maart 2025 behandeld in het VOV. Naast een aantal kleine opmerkingen die in de Definitief Ontwerp fase worden opgelost, vormen de twee middenhaltes in de Beeklaan voor de nood- en hulpdiensten een risico op blokkade van de weg bij een halterende tram. De projectgroep is bekend met het bezwaar van de nood- en hulpdiensten en benadrukt dat het een afweging is geweest in het voordeel van de verkeersveiligheid voor fietsers. Bij de halte Weimarstraat is het passeren door brandweervoertuigen via het fietspad en trottoir niet mogelijk vanwege de naastgelegen parkeerplaatsen. Door het opheffen van deze parkeerplaatsen (totaal 17 stuks, inclusief 2 gehandicaptenplaatsen, 1 voor deelauto en 1 t.b.v. laden&lossen) zou een extra ruime fietsstrook gemaakt kunnen worden voor de brandweervoertuigen met het risico dat alle automobilisten elke halterende tram kunnen inhalen over deze fietsstrook; dit creëert volgens het projectteam een gevaarlijk situatie en is daarom onwenselijk. Het VOV komt daarom op dit moment niet tot een eensluidend advies, waarbij de hulpdiensten grote moeite hebben met het ontwerp van de tramhaltes Cartesiusstraat en Weimarstraat. Op de overige onderdelen van het ontwerp adviseert het VOV positief onder voorbehoud en met inachtneming van de gemaakte opmerkingen die in het DO verwerkt worden.

Het college neemt deze zorg die de nood- en hulpdiensten gedurende het proces te berde hebben gebracht ter harte. Daarbij is de situatie voor de brandweer, vanwege de grote voertuigen, afwijkend van de politie en ambulance. Ten aanzien van de tramhaltes Cartesiusstraat en Weimarstraat is er sprake van een complexe situatie ten aanzien van de nood- en hulpdiensten. In deze situatie spelen er een groot aantal - potentieel tegenstrijdige - belangen en keuzes.

Deze situaties vragen om een zeer gedetailleerde, lokale analyse en een integrale afweging. In de voorliggende periode, tussen het besluit Vrijgave voor inzage tot aanbidding van het Voorlopig Ontwerp aan de raad en daadwerkelijke vaststelling daarvan, zal er samen met de nood- en hulpdiensten - en meer specifiek: de brandweer - geanalyseerd worden welke impact de voorliggende voorstellen daadwerkelijk hebben op de berijdbaarheid en doorrijdbaarheid van de haltes door de brandweer en het daadwerkelijke effect op de aanrijtijden. Daarenboven zal er gezamenlijk worden onderzocht welke mitigerende maatregelen mogelijk zijn om de berijdbaarheid en doorrijdbaarheid voor de brandweer verder te vergroten. Daarbij moet met name gezocht worden naar het installeren dan wel inregelen van verkeersregelinstallaties (Vri) zodat kruispunten dan wel de tramhalte -indien er een tram halteert- vrij is van overig verkeer, zodat de ook in tegengestelde richting een middenhalte kan passeren. Verder kan als mitigerende maatregel ook gekeken worden naar het aanbrengen van obstakelvrije ruimten rondom de middenhaltes. De nood- en hulpdiensten hebben aangegeven dat passeren via een naastgelegen (verbreed) fietsstrook bespreekbaar is zolang deze bereikbaar is vanaf de weg zonder dat andere voertuigen en of obstakels dit fietspad blokkeren. Een fietsstrook is over het algemeen vrij van vaste obstakels. Het verbreden van de fietsstrook moet evenwel worden afgewogen tegen andere ef-

fecten, onder meer het toenemende risico dat alle automobilisten elke halterende tram kunnen inhalen over deze verbrede fietsstrook.

ACOR

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 Handboek Openbare Ruimte.

Het Voorontwerp is tweemaal (op 5 maart 2025 en 2 april 2025) behandeld in de ACOR. De ACOR heeft positief geadviseerd met inachtneming van enkele opmerkingen die worden opgelost in het Definitief Ontwerp.

Review HTM en MRDH

Volgens de geldende procesafspraken worden de ontwerpen aan een review onderworpen door de HTM en MRDH. De review loopt gelijktijdig met de terinzagelegging.

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. Vooruitlopend op het opstellen van de definitieve ontwerpen zijn in deze fase al diverse onderzoeken uitgevoerd zoals een geluids- en trilling onderzoek, stikstofscan, bomen effect analyse (BEA), duurzaamheidsscan en een historisch bodemonderzoek. Deze onderzoeken hebben geen bijzonderheden aan het licht gebracht.

Kostenraming en financiering

De kosten worden geraamd op circa € 28,2 mln. (in prognose jaar van uitvoering 2028/2029).

Bij dit project wordt het principe werk-met-werk toegepast. Een deel van de financiële dekking komt voort uit middelen afkomstig vanuit riolering, vri, fietsveiligheid en vergroening. Een belangrijk deel komt uit het onderhoudswerk van de HTM. Alle overige kosten zijn opgenomen in het budget van het programma INTHR.

In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de voorziene dekkingsbronnen voor de investeringen. Subsidies (fiets, verkeersveiligheid, groen, mobiliteit) worden nog nader onderzocht. Voordat het plan in uitvoering gaat, wordt het definitieve Voorontwerp ter vaststelling voorgelegd aan de raad met de definitieve kostenramingen en dekkingsvoorstellen. Ook wordt dan ingegaan op de beheerlasten en overige planuitvoeringskosten.

Dekkingsbronnen	Bedragen (x € 1 mln .)
MRDH – programma INTHR	22,7
HTM – onderhoud (OIW)	1,7
GDH – rioolonderhoud – programma 9	2,7
GDH – VRI – programma 12	0,4
GDH – fietsveiligheid - programma 12	0,5
GDH – vergroening - programma 9	0,2
Totaal	28,2 (prijspeil 2028 en indexering 5,92% p.j.)

Beheer

De aanpassingen leiden tot meerkosten ten aanzien van beheer. De totale beheerlast als gevolg van de herinrichting neemt vanaf 2029 jaarlijks met € 730,- toe.

Het beheer wordt gedekt uit de beschikbaar gestelde beheermiddelen (€ 5,2 mln. structureel) voor investeringen uit de Eneco-gelden.

Inspraak

De inspraakperiode duurt 6 weken, van 1 september 2025 tot en met 12 oktober 2025. Het concept Voorontwerp (VO) is gedurende deze periode ter inzage beschikbaar op de gemeentelijke website Reageren op publicaties in het Gemeenteblad - Den Haag. Als onderdeel van de inspraakprocedure is er een inloopbijeenkomst voor belanghebbenden, waar het concept Voorontwerp wordt getoond en toegelicht. Omwonenden, ondernemers en belanghebbenden worden hiervoor uitgenodigd. De bijeenkomst wordt vlak voor of direct na aanvang van de inspraaktermijn georganiseerd, zodat stakeholders tijdig en correct geïnformeerd zijn en nog bezwaar kunnen maken.

Eenieder kan het ontwerp inzien op:

- Doe mee | Tramlijn 12 ReVa | Doe mee
- www.denhaag.nl onder bestuurlijke stukken via het Raadsinformatiesysteem (RIS)

- Op het Haags Informatiecentrum (in het Atrium van het stadhuis) Den Haag Informatiecentrum - Den Haag

Belanghebbenden kunnen hun reactie (zienswijze) tijdens de inspraakprocedure schriftelijk kenbaar maken bij het college van burgemeester en wethouders:

- Door een e-mail te sturen naar tramlijn12@denhaag.nl onder vermelding van 'zienswijze INTHR 12B Regentesse- en Valkenboskwartier'.
- Per post via postbus 12600, 2500 DJ Den Haag, onder vermelding van 'zienswijze INTHR 12B Regentesse- en Valkenboskwartier'.

U kunt ook telefonisch uw zienswijze bespreken met een medewerker van de Dienst Stedelijke Ontwikkeling; u kunt hiervoor dan een afspraak maken met het secretariaat van DSO/Mobiliteit, bereikbaar via telefoonnummer 14 070.

Na de inspraakperiode worden de inspraakreacties gebundeld en voorzien van een reactie. Dit wordt samengebracht in een afzonderlijk Nota van Beantwoording en als bijlage aan het raadsvoorstel toegevoegd. Naar aanleiding van de inspraakreacties, kan het concept Voorontwerp worden aangepast.

Ook gedurende het vervolgproces wordt nauw contact onderhouden met alle belanghebbenden en worden zij geïnformeerd over de ontwikkelingen.

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:

Inspraak	Q3 2025
Zienswijzen beantwoorden / Nota van Beantwoording	Q3 2025
Raadsvoorstel	Q4 2025
Vaststelling Voorontwerp	Q1 2026
Opstellen Definitief Ontwerp	Q1-Q3 2026
Bestek en aanbesteding	Q4 2026 / Q1 2027
Vorbereiding aannemer	Q2-Q3 2027
Uitvoering	Medio 2028
Oplevering	Q3 2029