

Vrijgave voor inspraak concept Voorontwerp INTHR tramlijn 12A

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 12A (Markenseplein - Laan van Meerdervoort) 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 eenieder 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 12A (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 12A (Markenseplein - Laan van Meerdervoort) in het kader van Instroom Nieuwe Tram Haagse Regio (INTHR)

Aanleiding

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.

Onderdeel van die doorontwikkeling is de introductie van een toegankelijk ov-systeem met onder andere lagevloertrams en ruimere toegankelijke tramhaltes. De HTM heeft hiertoe nieuwe ruime trams aangeschaft. Op het tracé van INTHR-lijn 12A (Markenseplein - Laan van Meerdervoort) is de huidige ligging van de tramsporen nog niet geschikt om met de nieuwe tram te rijden. De sporen moeten daar op delen verder uit elkaar, de bochtstralen moeten worden verruimd en de haltes worden aangepast.

Het eerste doel van het project is dit tracé geschikt te maken voor het rijden met de nieuwe trams en het tramsysteem conform rijksregulering toegankelijk te maken voor mensen met een fysieke beperking.

De verkeersveiligheid in de Goudenregenstraat is al langer een aandachtspunt, zowel bij de gemeente als vanuit de buurt. Het tweede doel van dit project is het verbeteren van de fietsveiligheid langs het traject, met name in de Goudenregenstraat, en het verbeteren van de verkeersveiligheid en overstekbaarheid bij het Goudenregenplein.

Ook moeten op delen van het traject sporen vervangen worden in het kader van onderhoud en vinden rioolwerkzaamheden plaats.

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 Rijksregulering om het ov toegankelijk te maken voor mensen met een fysieke beperking. Deze trams zijn ook ruimer en hebben een grotere capaciteit. In een nieuwe tram passen meer dan 50 extra mensen dan in een GTL-tram. Het openbaar vervoer kan daarmee meer kostendekkend worden geëxploiteerd. De nieuwe trams zijn reeds besteld en zullen vanaf 2027 door de Haagse regio rijden.

In december 2020 is het programma Instroom Nieuwe Tram Haagse Regio (INTHR) gestart (RIS307080) als opvolger van het programma netwerk RandstadRail. Op de lijnen 2, 3, 4, 9, 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 van het tracé van tramlijn 12 tussen het Markenseplein en de Laan van Meerdervoort. 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 privéauto, 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.

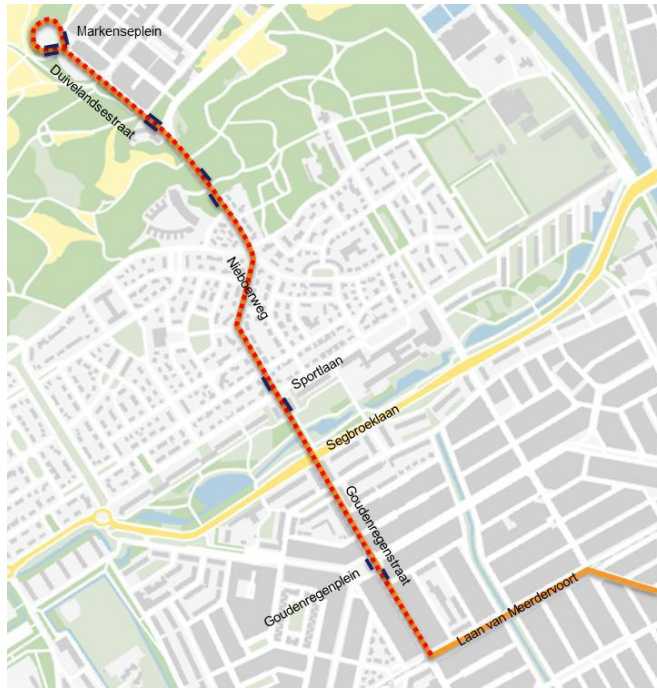


Afbeelding 1 : mobiliteitstransitie

Aanpassing van lijn 12 A

De vervanging van de huidige trams door lagevloertrams is de aanleiding geweest om te starten met het project 'Tramlijn 12A'. Hierin wordt een gedeelte van lijn 12 geschikt gemaakt voor de nieuwe lagevloertrams. De scope van het project 12A betreft het tracé van tramlijn 12 vanaf het Markenseplein, via de Duivelandsestraat, de Nieboerweg en de Goudenregenstraat, tot aan de Laan van Meerdervoort. Hierin liggen de haltes Markenseplein, Tholensestraat (vervalt in het nieuwe ontwerp), Doctor Van Welylaan, Sportlaan en Goudenregenplein. Zie afbeelding 2.

Naast de werkzaamheden t.b.v. de komst van de nieuwe trams, worden op delen van het traject ook fietsvoorzieningen aangebracht, oversteken veiliger gemaakt en de riolering vervangen. De afgelopen jaren is in overleg met bewoners, belanghebbenden en belangenorganisaties gewerkt aan een integraal ontwerp hiervoor, onder de naam 'tramlijn 12A'.



Afbeelding 2 : Tracé tram lijn 12A (huidige situatie)

Tegelijkertijd wordt er ook gewerkt aan een ander deel van lijn 12. 12B loopt vanaf de Laan van Meerdervoort tot aan de Paul Krugerlaan-Noord. Ook van dit tracédeel wordt het Voorontwerp eind 2025/begin 2026 aan de Raad voorgelegd ter vaststelling.

Projectdoelen

De algemene doelstellingen van het INTHR-programma 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 12A geschikt te maken voor het rijden met de nieuwe lagevloertrams (aanpassen spoorligging en halteperrons);
- het tramsysteem conform rijksregulering 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 tegemoetgekomen 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.

Deze algemene doelstellingen vertalen zich door tot een aantal concrete project- en ontwerpogaves voor tramlijn 12A.

Project - en ontwerp opgaves

Op het tracé van INTHR-lijn 12A (Markenseplein - Laan van Meerdervoort) 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 halteperons toegankelijk gemaakt worden voor mensen met een fysieke beperking (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 belangrijke opgave om de fietsveiligheid op onder meer de Goudenregenstraat en de Duivelandsestraat te waarborgen en waar mogelijk meer groen in de wijk te brengen. Ook wordt gekeken naar het combineren van werkzaamheden (werk-met-werk maken), zoals spooronderhoud en rioleringswerkzaamheden op diverse locaties. Het is wenselijk om verschillende werkzaamheden en daaraan verbonden budgetten op elkaar af te stemmen zodat kosten worden bespaard. Het Voorontwerp is tot stand gekomen in samenwerking met bewoners en belanghebbenden.

De belangrijkste ontwerpogaves zijn:

- A. inpassing van een tailtrack en de begin-/eindhalthes voor de tram en de bus op het Markenseplein, zonder impact op volkstuintjes;
- B. inrichting van de Duivelandsestraat met 30 km/u, met inpassing van een veilige fietsvoorziening en behoud van parkeergelegenheid;
- C. vervallen van de halte Tholensestraat en inpassing van de halte Doctor Van Welylaan;
- D. aanpassing van de sporen in de Nieboerweg;
- E. inpassing van de halte Sportlaan;
- F. inpassing van de halte Goudenregenplein, met verbetering verkeersveiligheid en oversteekbaarheid;
- G. inrichting van de Goudenregenstraat, met verbetering verkeersveiligheid (fietsvoorzieningen en oversteekbaarheid), het beperken van het verlies van parkeergelegenheid en het voorbereiden op een potentiële invoering van 30 km/u;
- H. bomen- en groenbalans;
- I. parkeerbalans en maatregelen;
- J. middenhaltes;
- K. trillingen en geluid.

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

Het ontwerp

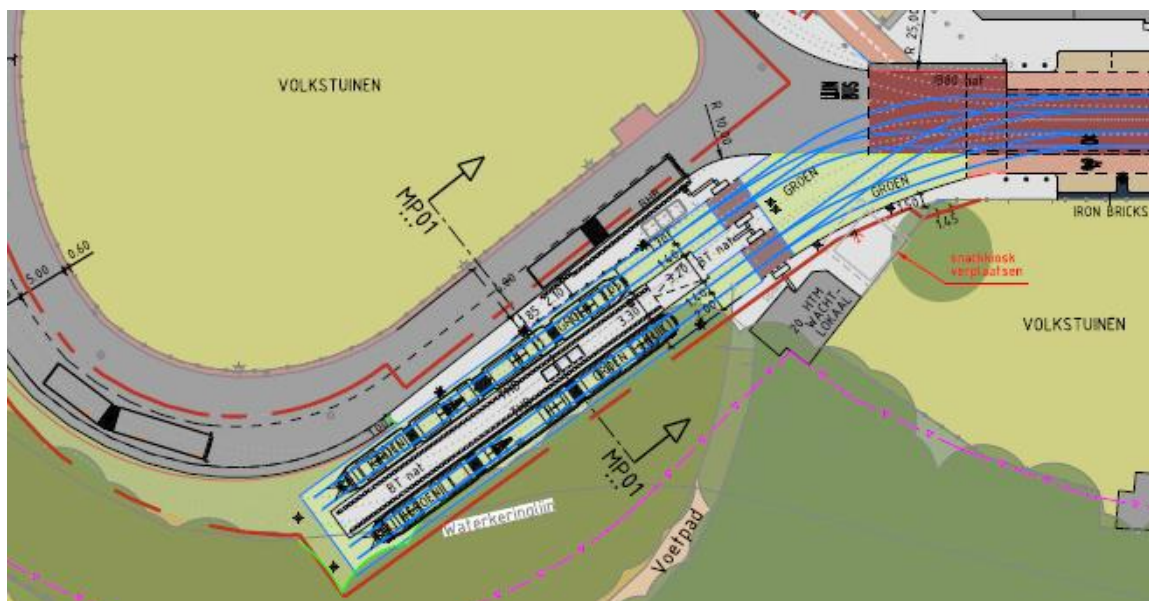
A. Markenseplein

Het Markenseplein vormt de begin-/eindhalte van zowel tramlijn 12 als van bus 22. Voor zowel de bus als de tram moeten halteperons en opstelplekken worden ingepast. De tram vraagt om twee in- en uitstap haltes. De haltes kunnen tevens gebruikt worden als opstelplek wanneer ze niet actief zijn. De bus heeft een aparte instaphalte en een uitstaphalte nodig, twee opstelplekken voor bussen die niet actief zijn, en de mogelijkheid dat voertuigen onafhankelijk van elkaar wegrijden.

In het midden van het Markenseplein liggen buurttuinen. Deze worden beheerd door een stichting en gebruikt door mensen uit de buurt. De tuintjes vervullen een belangrijke maatschappelijke functie. Om de tuintjes heen ligt een ‘lus’ waarin de tram (buitenkant) en de bus (binnenkant) omkeren om terug te rijden. In de huidige situatie halteren zowel de tram als de bus aan zowel het begin (uitstaphalte) als het einde (instaphalte) van de keerlus.

Voor de nieuwe trams is het niet mogelijk om in de bestaande keerlus te halteren, omdat er dan altijd een spleet ontstaat tussen het halteperron en de deur van de tram. De halte is daarmee niet toegankelijk te maken. Daarom wordt voor de tram de keerlus opgeheven en een zogenaamde tailtrack (een doodlopend spoor) gerealiseerd. Dit is mogelijk omdat de nieuwe trams in twee richtingen kunnen rijden en dus geen lus hoeven te maken om te keren. De in- en uitstaphalte van de tram worden gecombineerd in de tailtrack. De bus maakt het rondje om de tuintjes nog wel, waarbij de in- en uitstaphalte rond de huidige locaties komen te liggen. Achter de tailtrack komen de benodigde opstelruimtes voor de bussen.

Om flexibiliteit te houden kunnen opgestelde bussen los van elkaar weggrijden, ook als er een bus halteert bij de instaphalte.



Afbeelding 1. Tram- en bushalte Markenseplein

De buurttuinen blijven onaangetast. De vervallen tramlus wordt ingevuld met opstelruimte voor bussen, (groene) parkeerplaatsen voor HTM (onderhouds)voertuigen en vergroening.

Onlangs bleek dat er een kiosk in aanbouw is op het Markenseplein. Deze lijkt in de weg te staan voor de voorziene toekomstige spoorligging. Uitgangspunt voor het proces is dat de kiosk niet op deze plek gehandhaafd blijft of dat aanpassingen aan de kiosk of de openbare ruimte de toekomstige spoorligging mogelijk maken. Dit wordt momenteel verder uitgewerkt.

Op het Markenseplein bevindt zich een mobility-hub, waar deelscooters worden geparkeerd. De hub wordt verplaatst om ruimte te maken voor de nieuwe spoorligging.

B. Duivelandsestraat

De Duivelandsestraat ligt ingeklemd tussen woningen aan de ene kant en bijzondere natuurwaarden aan de ander kant. Zowel de woningen als de natuurwaardes dienen behouden te blijven. Het Westduinpark & Wapendal Natura2000 gebied is, in een breder Europees kader, aangewezen als natuurgebied en geniet daarmee bijzondere bescherming. Onder meer betekent dit dat de grond, mocht het al wenselijk of onvermijdelijk worden geacht, alleen bij hoge uitzondering op een andere manier kan worden ingericht en dat uiteindelijke toestemming daarvoor onzeker is. Er is in de breedte daarom niet meer ruimte te vinden dan die nu gebruikt wordt tussen de gevel en het groen.

Het nieuwe ontwerp lost een aantal problemen op. De sporen komen iets verder uit elkaar te liggen, omdat de sporen in de huidige ligging te dicht bij elkaar liggen voor de nieuwe trams (ze zouden de trams elkaar kunnen raken). Ook worden fietsstroken ingepast om de fietsveiligheid te vergroten. De fietser krijgt meer ruimte tussen geparkeerde auto's en de rijbaan/sporen. Dit vraagt om ruimte die ergens anders gevonden moet worden. In overleg met de klankbordgroep en op basis van geluiden die naar voren zijn gekomen tijdens inloopbijeenkomsten is gekozen voor een variant die uitgaat van het behouden van parkeren aan beide zijden van de weg.

Dat betekent dat de ruimte moet worden gevonden in het versmallen van de trottoirs. Het trottoir aan de Natura2000-kant wordt teruggebracht tot een uitstapstrook van 50 cm. Mensen kunnen hun deur openen om de auto in en uit te stappen, maar het is geen trottoir om over te wandelen. Daarvoor is het trottoir aan de huizenkant. Het trottoir aan de huizenkant wordt versmald van circa 3 meter naar circa 2 meter.

Verskillende door de klankbordgroep ingebrachte alternatieven zijn onderzocht. Een alternatief waarbij een fietspad in twee richtingen aangrenzend aan het trottoir aan de huizenzijde komt te liggen is afgevalen, omdat dit in de breedte circa 80 cm meer ruimte vergt. Door begrenzing van de bebouwing en het Natura2000 gebied is die extra ruimte er niet. Hierdoor zou het trottoir nog smaller worden of par-

keren aan één zijde van de straat komen te vervallen. Daarnaast is een fietspad in twee richtingen onveiliger bij zijstraten omdat fietsers vanuit een onverwachte richting kunnen komen. Een alternatief voorstel waarbij de tramrails in het Natura2000 gebied komen te liggen is afgefallen, omdat daarmee beschermde natuur verloren gaat en die gronden uitsluitend gebruikt kunnen worden voor Natura2000 doeleinden. Een tramspoor valt daar niet onder. Om dat te kunnen wijzigen moeten er dwingende redenen zijn (waarvan hier geen sprake is) én moet een lang proces met de provincie het ministerie en de Europese Unie doorlopen worden.

De maximumsnelheid wordt verlaagd naar 30 km/u. Fysieke maatregelen om de snelheid te handhaven zijn er niet omdat ze niet te combineren zijn met een wegdek waar de tram en auto dezelfde ruimte delen. Maatregelen als verkeersdrempels of vernauwingen kunnen niet genomen worden door trams. Visueel accentueert de weg wel de maximumsnelheid, door onder meer de kleur van de weg en de belijning. De materialisering van de rijbaan wordt nog uitgewerkt in de DO-fase, maar zal bestaan uit verschillende kleuren asfalt. De overgang van 50 km/u naar 30 km/u ligt tussen de Nieboerweg en de Tholensestraat.

Beide zijstraten van de Duivelandsestraat (de Tholensestraat en de Pluvierstraat) zijn al 30 km/u straten. Bij beide straten behoudt verkeer op de Duivelandsestraat voorrang. Bij de Tholensestraat komt hiervoor een uitritconstructie. Bij de Pluvierstraat wordt de voorrang geregeld met haaiantanden vanwege de buslijn die via de Pluvierstraat rijdt. Bij het kruispunt met de Nieboerweg is de rijsnelheid in de Duivelandsestraat nog 50 km/u. De rechtdoor gaande richting van en naar de Duivelandsestraat blijft daar de voorrangsrichting. Deze volgt de tramlijn.

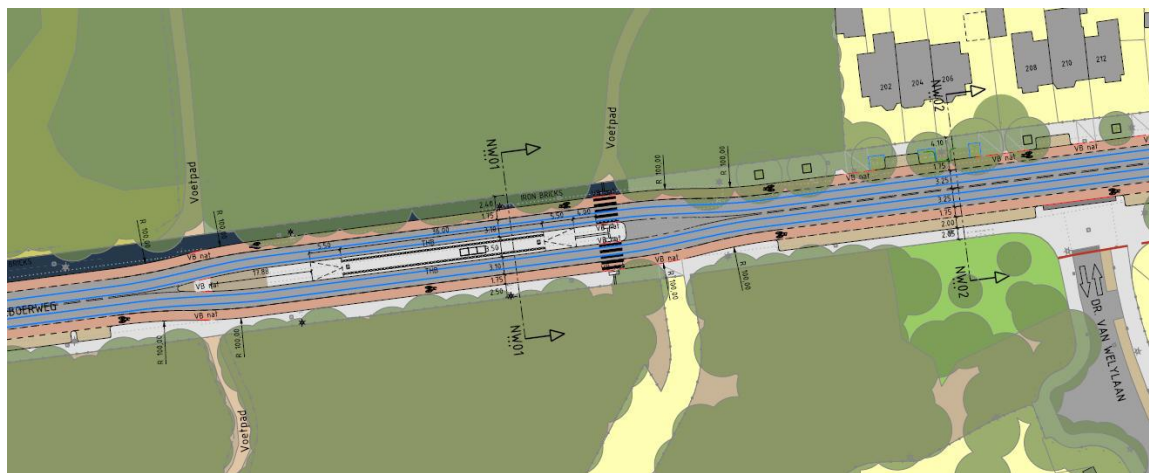
C. Haltes Doctor Van Welylaan en Tholensestraat

In de huidige situatie ligt er een tramhalte in de Duivelandsestraat tussen de Nieboerweg en de Tholensestraat, de halte Tholensestraat, op circa 300 meter van het Markenseplein. Een nieuwe halte, die voldoet aan de gestelde (toegankelijkheids)eisen past fysiek niet op deze plek. De afstand tussen de Tholensestraat en de Nieboerweg is daarvoor te kort. Ook maakt het kruispunt met de Nieboerweg en alle verkeersbeweging die daar plaatsvinden de situatie extra complex.

Ook de halte Doctor Van Welylaan is niet goed in te passen op de huidige locatie(s). Deze zal iets opschuiven richting het Markenseplein en komt op circa 150 meter van de huidige locatie van de halte Tholensestraat te liggen, circa 450 meter van het Markenseplein. De afstand tussen de haltes Markenseplein en Doctor Van Welylaan ligt in lijn met de streefwaarde voor halteafstanden, gemiddeld 500 meter.

Omdat de halte Tholensestraat fysiek niet inpasbaar is en de halte Doctor Van Welylaan verschuift, komt de halte Tholensestraat te vervallen. In- en uitstappers op de halte Tholensestraat (gemiddeld 125 per dag), moeten hierdoor 150 meter verder lopen, of gebruik maken van de halte Markenseplein.

De halte Doctor Van Welylaan wordt een middenhalte omdat er onvoldoende ruimte is voor zijhaltes in combinatie met fietspaden die dan achter de haltes langs moeten gaan lopen. De halte blijft liggen bij het Pleysier College (voortgezet speciaal onderwijs). Zodat leerlingen met de tram kunnen blijven komen. Aan beide zijden van de halte komt een helling om de toegankelijkheid te bevorderen.



Afbeelding 2. Tramhalte Doctor van Welylaan

D. Nieboerweg

Aan de Nieboerweg worden slechts beperkt aanpassingen in het wegprofiel gedaan. De huidige wegingdeling ligt al in lijn met de toekomstige wegingdeling van zowel de Duivelandsestraat als de Goudenregenstraat. Dit bestaat uit een rijbaan voor het autoverkeer met daarin de sporen voor de tram, fietsstroken, parkeerstroken en trottoirs. In de Nieboerweg is meer ruimte beschikbaar, waardoor de trottoirs daar breder zijn dan in de andere straten. Wel wordt het spoor vervangen over de gehele lengte van de Nieboerweg.

De aanpassingen in de Nieboerweg bestaan, naast de inpassing van de haltes Doctor Van Welylaan en Sportlaan, uit een verbeterde, veiligere, oversteek bij de Laan van Poot en een kleine aanpassing van de spoorligging bij het Distelvinkenplein.

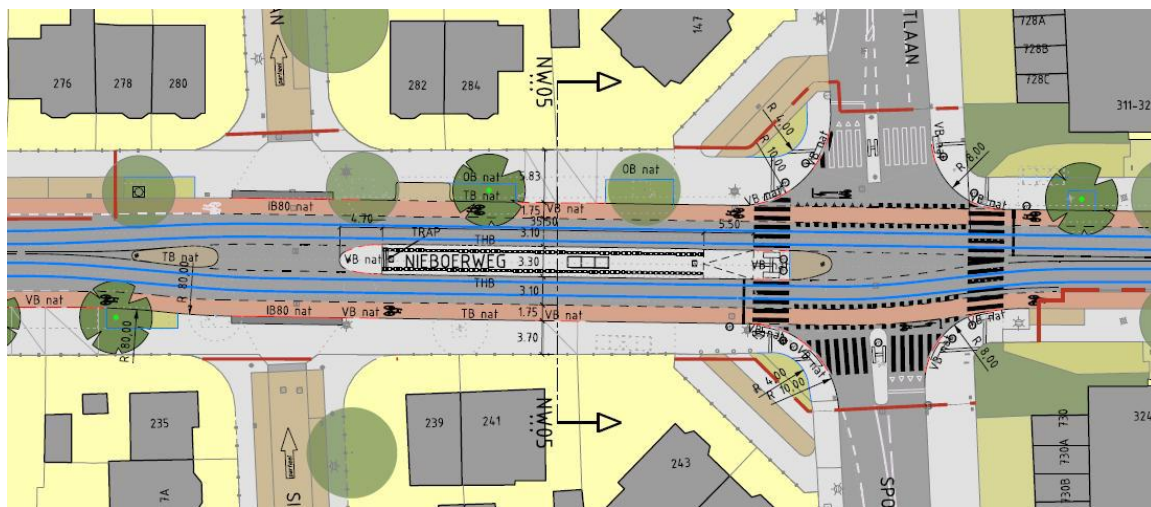
De fietsstroken, parkeerplaatsen en trottoirs worden, op een enkele plek na, niet aangepast. Ook de parkeerplaatsen bij het Pleysier college, die gebruikt worden voor het afzetten van leerlingen, blijven behouden.

E. Halte Sportlaan

In de huidige situatie ligt de halte Sportlaan versprongen rond het kruispunt Nieboerweg/Goudenregenstraat met de Sportlaan. De nieuwe toegankelijke haltes zijn op de huidige locaties ruimtelijk niet in te passen.

De nieuwe halte wordt ingepast als middenhalte op de Nieboerweg, tussen de Sportlaan en de Sijzenlaan. De Sijzenlaan is een eenrichtingsverkeer weg.

Om alle toegestane rijbewegingen mogelijk te houden wordt alleen aan de kant van de Sportlaan een helling toegepast. Aan de kant van de Sijzenlaan komt een trapje.



Afbeelding 3. Tramh halte Sportlaan

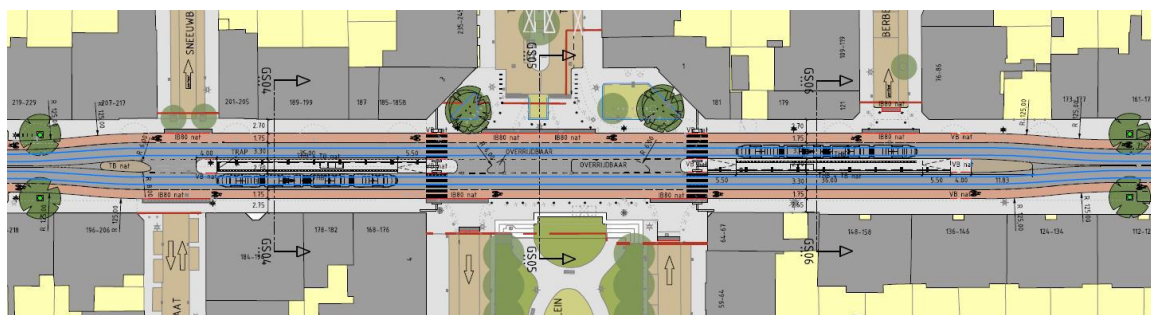
Op verzoek van de klankbordgroep is onderzocht of de halte verplaatst kan worden naar het kruispunt met de Segbroeklaan, in combinatie met het vervallen van de halte Goudenregenplein. Deze variant is na onderzoek afgefallen. De redenen hiervoor zijn onder andere dat de halte bij de Segbroeklaan minder goed bereikbaar is voor de reiziger, overstapmogelijkheden minder goed zijn, de halte komt te liggen in een ecologische verbindingszone, de ligging problematischer is voor de nood- en hulpdiensten en de halte op het Goudenregenplein positief bijdraagt aan de verkeersveiligheid op het Goudenregenplein. In de 'Voortgangsbrieven inpassing tram in de Goudenregenstraat' (RIS321118) is hier uitgebreid op ingegaan.

F. Goudenregenplein

Het Goudenregenplein is aangemerkt als 'blackspot'. Dat betekent dat er op deze plek relatief veel verkeersongevallen met letsel plaats hebben gevonden de afgelopen jaren. Ook de oversteekbaarheid is een probleem, vooral in de spits. Er is daarom een extra opgave, naast het inpassen van een toegankelijke tramhalte, om de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid te verbeteren.

Een nieuwe toegankelijke halte op het Goudenregenplein is niet inpasbaar op de huidige locaties. Maar daarnaast, in zijligging, ook niet op een andere plek rond het Goudenregenplein. Daarvoor is tussen de zijstraten onvoldoende ruimte en zijn de fietsstroken, die dan achter de haltes langs moeten lopen niet fysiek inpasbaar. Daarom moet de halte op het midden van de weg komen te liggen. Maar ook een middenhalte waar aan twee kanten een tram kan halteren is niet inpasbaar. Bij een ligging ter hoogte van de Thomsonlaan/Goudenregenplein blokkeert zo'n halte de zijstraten. Voor een middenhalte naast het Goudenregenplein is onvoldoende ruimte in het breedte profiel van de straat.

Zijhaltes in middenligging kunnen wel worden toegepast. De haltes liggen midden op de weg, maar er halteert maar aan één kant een tram. Hierdoor is de halte minder breed dan een middenhalte die aan beide zijden wordt gebruikt, waardoor er voldoende ruimte beschikbaar is in de breedte. Er zijn twee haltes nodig, voor iedere rijrichting één. Trams halteren vóór het kruispunt, zodat volgend verkeer het kruispunt niet blokkeert.



Afbeelding 4. Tramh halte Goudenregenplein

De inpassing van de halte draagt bij aan de oversteekbaarheid en veiligheid op het Goudenregenplein omdat het de oversteken in twee fases mogelijk maakt. Door verkeer uit te laten buigen en de aandacht die de halte vraagt van de bestuurder neemt de rijsnelheid af, wat de verkeersveiligheid ten goede komt. Door de ligging van de haltes in het midden van de weg hoeft kruisend verkeer telkens maar met enkele richtingen rekening te houden. Dit maakt oversteken makkelijker en veiliger.

Verder kan de materialisering visueel bijdragen aan de verkeersveiligheid. De materialisering wordt in de vervolgfase uitgewerkt en zal in lijn liggen met de materialisering van de andere INTHR-trajecten van lijn 6 en 12.

De haltes zijn laag, circa 30 centimeter, hebben een hekwerk waar mensen doorheen kunnen kijken en abri's die zo geplaatst worden dat ze het zicht op andere weggebruikers niet ontnemen. De haltes vormen geen belemmering voor het zicht.

De halte aan de kant van de Sneeuwbalstraat krijgt een helling bij het Goudenregenplein en een trapje aan de kant van de Sneeuwbalstraat. Wanneer er aan beide kanten een helling wordt toegepast wordt de halte langer en is de Sneeuwbalstraat niet meer bereikbaar in elke richting. De halte aan de kant van de Berberisstraat krijgt aan beide kanten een helling, hiermee wordt de halte optimaal toegankelijk voor minder valide verkeersdeelnemers. Door de lengte van de halte wordt de Berberisstraat geblokkeerd voor verkeer komend vanuit de richting Segbroeklaan. Ook bij het toepassen van een trapje is de Berberisstraat vanuit die richting niet toegankelijk.

De haltes vormen een belemmering voor trekker trailer combinaties om rechtsaf te slaan tussen het Goudenregenplein en de Goudenregenstraat. Het Goudenregenplein blijft bereikbaar voor trekker-trailer combinaties, maar alleen door linksaf te slaan, of in de richting van de Thomsonlaan. Kleinere voertuigen, zoals de standaard vrachtwagen van 12 meter, worden niet beperkt.

Hoewel middenhaltes problematisch kunnen zijn voor de nood- en hulpdiensten, is deze inrichting voor de nood- en hulpdiensten acceptabel. Trams halteren nooit tegenover elkaar, waardoor (grote) hulpvoertuigen, eventueel in tegengestelde rijrichting, de halte kunnen passeren. Door de overrijdbare markering tussen de haltes in kunnen voertuigen weer terugbuigen naar de rechter weghelft. Kleinere voertuigen kunnen gebruik maken van de fietsstrook.

Door de klankbordgroep is voorgesteld om de halte Goudenregenplein te laten vervallen, in combinatie met het verplaatsen van de halte Sportlaan naar de Segbroeklaan. Een toelichting hierop is gegeven bij het vorige punt, E. Halte Sportlaan.

G. Goudenregenstraat

In de Goudenregenstraat hoeft de spoorinfrastructuur, met uitzondering van de halte Goudenregenplein, in strikte zin niet aangepast te worden voor de komst van de nieuwe trams. Wel ligt er een verkeersveiligheidsopgave en heeft het vervangen van de sporen een gunstig effect op trillingen, die dan minder worden.

Voor de fietsveiligheid in de Goudenregenstraat is een zorgpunt. Er is geen fietsvoorziening in de vorm van een fietspad of fietsstrook. De fietser zit ingeklemd tussen geparkeerde auto's en het tramspoor. Op sommige plekken is er slechts 1,10 meter beschikbaar. Veel fietsongevallen gebeuren doordat fietsers met hun wiel in de sporen blijven steken. In het nieuwe ontwerp worden fietsstroken toegevoegd waardoor de fietser een duidelijk gedefinieerde eigen plek krijgt en de ruimte tussen de geparkeerde auto's en het tramspoor toeneemt naar 2,60 meter. Daarnaast is de inzet van het college om ook de Goudenregenstraat in de toekomst naar 30 km/u te brengen, om de veiligheid verder te vergroten. Dit is verderop nader toegelicht.

Om ruimte te vinden voor de fietsstroken met behoud van de ligging van de tramsporen zou aan één zijde van de weg de volledige parkeerstrook komen te vervallen en aan de ander zijde circa de helft van de plaatsen. Dit zou circa 90 parkeerplaatsen kosten. Vanuit de klankbordgroep en de omgeving is een voorstel gedaan om de tramsporen te verleggen naar het midden van de weg, waardoor aan beide zijden van de weg parkeergelegenheid behouden blijft én de trillingen afnemen, de zogenaamde Prins Willemstraat variant. Dit voorstel neemt het college graag over. In het midden ligt de weg met daarin de tramsporen, daarnaast de fietsstroken, parkeerstroken en trottoirs. De trottoirs worden versmald naar circa 2,00 meter. Door de beperkte breedte van het trottoir is er geen ruimte voor obstakels, zoals bovenleidingmasten, bomen en fietsnietjes. Deze komen daarom in de parkeerstroken te staan. Ook worden er een aantal fietsnietjes op vrije hoeken bijgeplaatst. De variant kost 56 parkeerplaatsen. De spoorconstructie wordt vervangen door een constructie die trillingen van de tram beter dempt, waardoor er ten opzichte van de huidige situatie minder trillingen zullen zijn. Nadeel van het verleggen van de sporen is dat het om extra investeringen vraagt, niet alleen voor de sporen in de Goudenregenstraat, maar ook voor het vervangen van de bogen en het wissel op het kruispunt bij de Laan van Meerdervoort. Dit wissel is in 2023 vernieuwd.

Het college wil waar mogelijk en wenselijk de maximumsnelheid op wegen verlagen van 50 km/u naar 30 km/u. Daarom is onderzocht of dit op de Goudenregenstraat haalbaar is. Het is mogelijk om een 30 km/u-profiel in te passen in het Voorontwerp door het toevoegen van een rijbaanverharding die past bij een verblijfsgebied en eventueel een iets andere indeling van de weg. Echter, gezien de inpassing van de tram en de uitdagingen voor het verkeersveilig toepassen van 30km/u, kan er in dit VO (Voorontwerp) nog geen definitieve keuze worden gemaakt over de rijsnelheid. Voor straten met openbaar vervoer per tram geldt dat het Handboek Openbare Ruimte en de landelijke CROW-richtlijn inzake GOW30 minder goed en niet volledig toepasbaar zijn. Straten met openbaar vervoer en routes voor nood- en hulpdiensten vragen derhalve om maatwerk, waarbij ook gekeken moet worden naar maatregelen op netwerkniveau. De keuze over de rijsnelheid wordt daarom in een volgende fase gemaakt.

Op het kruispunt Goudenregenstraat-Laan van Meerdervoort komt de voetgangersoversteek over de Laan van Meerdervoort, aan de noordoostkant van het kruispunt, te vervallen. Deze oversteek is geregeld in 3 fasen, waarbij de voetganger per oversteek groen krijgt. Er zijn dus twee rustpunten waar voetgangers veilig stil kunnen staan, zonder in conflict te komen met gemotoriseerd verkeer. Doordat de nieuwe trams een groter ruimtebeslag hebben snoepen zij ruimte af van de rustpunten. Een van de rustpunten wordt daardoor te klein en vervalt. Doordat de oversteek dan in twee fasen moet gebeuren neemt de cyclustijd van de verkeersregeling toe tot boven de maximale duur. Dit zou leiden tot lange wachtrijen en lange wachttijden. De voetgangersoversteek kan daarom in zijn geheel niet behouden blijven. Als alternatief kan van de andere oversteeken op het kruispunt gebruik gemaakt worden of van de oversteek 50 meter verderop in de Laan van Meerdervoort, bij de halte Goudenregenstraat.

Bij de Haagse beek (tussen de Sportlaan en de Segbroeklaan) wordt een faunapassage onder de weg opgenomen om de ecologische zone verder te versterken. De faunapassage is opgenomen in de Haagse Nota Stadsnatuur (RIS305824).

H. Bomen- en groenbalans

Bomenbalans

Het uitgangspunt bij het project is om zoveel mogelijk bestaande bomen te laten staan. Ondanks uiterste inspanning is bomenkap niet geheel te voorkomen vanwege de benodigde ruimte voor de haltes, de fietsvoorzieningen en het behoud van parkeerplaatsen. Er is een inventarisatie van de bomen uitgevoerd

in 2021, waarin de conditie en verplantbaarheid van de bomen in beeld wordt gebracht. Het rapport, "Bomen Effect Analyse – deelrapport Tramlijn 12a Den Haag", Alles over Groenbeheer Zuid BV, d.d. 10 april 2021, is bijgevoegd als bijlage 2.

Over het hele tracé, maar vooral in de Goudenregenstraat, moeten 25 bomen wijken als gevolg van de herinrichting. Geen daarvan kunnen worden verplant en zullen daarom worden gekapt. Binnen het plangebied worden 35 nieuwe bomen aangeplant. De nieuw te planten bomen worden voorzien van voldoende groeiruimte, ten minste 20 m2. De te kappen bomen worden daarmee ruimschoots gecompenseerd. Per saldo komen er 10 bomen bij.

Zie de volledige boombalans in de onderstaande tabel.

Straat	Te rooien	Verplanten binnen project	Verplanten buiten project	Nieuw te planten	Totaal
Markenseplein	0	0	0	0	0
Duivelandsestraat	0	0	0	2	+2
Nieboerweg	2	0	0	13	+11
Goudenregenstraat	23	0	0	20	-3
TOTAAL	25	0	0	35	+10

De in 2021 uitgevoerde inventarisatie wordt rond de zomer van 2025 geactualiseerd en aangevuld tot volwaardige Boom Effect Analyse (BEA). Daarbij wordt ook het effect van het voorliggende ontwerp op de bomen in beeld gebracht. De resultaten kunnen leiden tot kleine ontwerpwijzigingen die de bomen ten goede komen. Dit wordt dan verwerkt in het concept voorontwerp dat voorgelegd wordt aan de raad ter vaststelling. Mocht uit de actualisatie blijken dat er toch bomen verplantbaar zijn, dan wordt het verplanten daarvan toegevoegd aan het voorstel.

Groenbalans

Naast de toename van het aantal bomen neemt ook de oppervlakte groen in het gehele project toe. Er wordt totaal circa 480 m2 groen toegevoegd in de Goudenregenstraat, de Duivelandsestraat en op het Markenseplein. Op het Markenseplein verdwijnt circa 215 m2 duinstrueel. Per saldo neemt het groenoppervlak toe met 265 m2.

I. Parkeerbalans en maatregelen

Op het Markenseplein, de Duivelandsestraat en de Nieboerweg zijn de effecten op het aantal parkeerplaatsen beperkt. Op het Markenseplein zijn geen openbare parkeerplaatsen, maar komen er wel 4 plaatsen bij voor HTM-personeel (dat dan niet meer op openbare plaatsen parkeert). In de Duivelandsestraat komen er per saldo 2 parkeerplaatsen bij. In de Nieboerweg komt er per saldo 1 parkeerplaats bij.

In de Goudenregenstraat komen per saldo 56 parkeerplaatsen te vervallen. Het aantal parkeerplaatsen gaat terug van 121 naar 65. Dit is het gevolg van de inpassing van de fietsstroken (34 plaatsen) en de halte Goudenregenstraat (22 plaatsen). Er is geprobeerd om zoveel mogelijk parkeerplaatsen te behouden. Dat is onder meer gedaan door te kiezen voor de voorliggende variant, die ingebracht is door de klankbordgroep. Hiervoor worden extra investeringen gedaan. Indien niet voor deze variant wordt gekozen, maar voor de oorspronkelijke variant dan vervallen er circa 90 parkeerplaatsen.

Zie de volledige parkeerbalans in onderstaande tabel.

Straat	Parkeerbalans
Markenseplein	+4 (HTM)
Duivelandsestraat	+2
Nieboerweg	+1
Goudenregenstraat	-56
TOTAAL	-53 + 4 HTM

Met het verdwijnen van de per saldo 53 fiscale parkeerplaatsen is rekening gehouden in de meerjarenbegroting activiteit parkeerbelasting programma 15 Financiën.

Op het Markenseplein, in de Duivelandsestraat en in de Nieboerweg blijft het aantal parkeerplaatsen nagenoeg gelijk aan het huidige aantal parkeerplaatsen. Maatregelen zijn hier niet nodig. Voor de Goudenregenstraat is wel een pakket van maatregelen samengesteld om de parkeerdruk niet te hoog te laten oplopen.

Maatregelen voor de Goudenreg en straat

Het parkeerbeleid van de gemeente is vastgelegd in de 'Actualisatie Parkeerstrategie 2021-2030' (RIS319383). Om de parkeerdruk in de stad te beheersen, zet de gemeente in op korte en lange termijn maatregelen. In het parkeerbeleid is opgenomen dat er in wijken met een hoge parkeerdruk een plafond gaat gelden voor nieuwe 2e en 3e vergunningen. Omdat de fysieke ruimte in veel delen van de stad beperkt is, is het lastig om verloren parkeerplaatsen fysiek te compenseren. De gemeente blijft wel zoeken naar mogelijke locaties. Zo zullen we onder andere onderzoeken of er tijdelijke mogelijkheden zijn op het vrij te komen terrein van de remise aan de Lijsterbesstraat. Maar de focus ligt op maatregelen die de parkeerdruk structureel verlagen.

De uitvoering van de werkzaamheden voor de nieuwe lagevloertram staan vanaf medio 2028 gepland. Hierdoor is er tijd om compenserende parkeermaatregelen ruim van tevoren in te voeren, zodat zij al vroegtijdig effect beginnen te hebben. Deze maatregelen moeten ervoor zorgen dat auto's die niet in het vergunningengebied horen, daar ook niet meer staan én het parkeerareaal voor vergunninghouders uit het gebied 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 dat verdwijnt in de nieuwe situatie.

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

Maatregelen in 2022 genomen:

- Intrekken vergunning voor vierde auto en meer.

Maatregelen in de periode tot uitvoering:

- In gebruik name nieuw parkeervergunningensysteem. Bewoners moeten opnieuw een parkeervergunning aanvragen. Het nieuwe systeem is gekoppeld aan o.a. parkeren op eigen terrein (POET) 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.
- Aanpassen grenzen van de aanliggende vergunninggebieden: De huidige grens van de parkeer-gebieden ligt aan de even kant van de Goudenregenstraat. Bewoners ten oosten van de Gouden- regenstraat en bewoners van de Goudenregenstraat kunnen niet parkeren ten westen van de Goudenregenstraat en vice versa. Door deze grens te verleggen naar de Valkenboskade, waar ook de grens tussen de Bloemenbuurt en de Bomenbuurt loopt, bieden we bewoners rond de Goudenregenstraat een groter gebied om in te parkeren. Te parkeren auto's kunnen zodoende rond de Goudenregenstraat worden verspreid, waardoor naar verwachting de parkeerdruk op de Goudenregenstraat vermindert.
- Parkeren in de Vogelwijk. Het wordt bewoners van de Bloemenbuurt toegestaan om te parkeren in een deel van de Vogelwijk. Hierdoor vermindert de parkeerdruk in de Bloemenbuurt. In de Vogelwijk is voldoende parkeergelegenheid.
- Actieve inzet op de groei van de aanwezige autodeelcoöperatie en andere vormen van deelmo- biliteit. Twee deelautocoöperaties zijn actief rond de Goudenregenstraat. Hiermee wordt gesprekken gevoerd om te verkennen op welke wijze de gemeente de initiatieven en steunen en het autobezit op een vrijwillige basis kan terugdringen, door aantrekkelijke alternatieven te bieden.
- Mobiliteitscompensatie voor inleveren parkeervergunning, zoals bijvoorbeeld een elektrische fiets.
- Vergunningenplafond: Er kan vanaf 2026 een vergunningenplafond worden ingeregeld. Bewoners zouden in deze wijk vanwege dat plafond dan bijvoorbeeld niet meer in aanmerking komen voor een nieuwe 2e of 3e parkeervergunning.

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

J. Middenhaltes

Omdat de nieuwe toegankelijke haltes veel meer ruimte in nemen dan de huidige haltes zijn deze, niet alleen op dit traject, maar ook op de andere INTHR-lijnen, in veel gevallen fysiek niet goed in te passen als toegankelijke zijhalte.

Als toegankelijke middenhalte kan dat vaak nog wel, omdat één toegankelijke middenhalte minder ruimte vraagt dan twee toegankelijke zijhaltes en minder impact heeft op zijstraten.

Op het INTHR-traject 12A worden twee haltes uitgevoerd als middenhalte (Doctor Van Welylaan en Sportlaan) en één als zijhaltes in middenligging (Goudenregenplein). De nood- en hulpdiensten kunnen zich vinden in de situatie bij het Goudenregenplein, maar hebben nog bezwaren bij de andere locaties. Bij de haltes Sportlaan wordt, buiten dit project om, verkend of systemen kunnen worden geïmplementeerd die het mogelijk maakt voor nood- en hulpdiensten om zich aan te kondigen bij de VRI (Verkeers-RegelInstallatie), zodat het kruispunt vrijgemaakt wordt als er een hulpvoertuig nadert.

K. Trillingen en geluid

De effecten van de werkzaamheden op geluid en trillingen en de toetsing of dit past binnen de wettelijke kaders en normen zijn onderzocht. Het rapport, "Geluid en trillingen tramlijn 12 - Prins Willemvariant", DGMR Industrie, Verkeer en Milieu, d.d. 20 juni 2025, is bijgevoegd als bijlage 3.

Trillingen

Het nieuwe ontwerp op basis van de nieuwe spoorconstructie, met trillingsdempende pads, en het nieuwe trammaterieel is getoetst aan de SBR-A en SBR-B richtlijnen. Deze hebben respectievelijk betrekking op schade en hinder als gevolg van trillingen.

Mede doordat over het gehele traject de sporen en de spoorconstructie vervangen worden, waarbij trillingsdempende pads worden toegepast, wordt over het gehele traject voldaan aan beide richtlijnen. De kans op schade door trillingen is nihil. De hinder als gevolg van trillingen neemt overal af.

Noodzakelijk is het nog wel om bij het wisselcomplex op het Markenseplein een speciale constructie toe te passen. Zonder die constructie wordt de SBR-B richtlijn (hinder) overschreden.

Verdere aanvullende maatregelen zijn niet nodig.

Geluid

Voor het grootste deel van het traject geldt een lichte toename van de geluidsbelasting tot maximaal 1,26 dB. Dit is onder de maximaal toegestane toename van 1,5 dB. De maximale geluidsbelasting groeit naar 68,8 dB. Dit is onder de wettelijke grenswaarde van 70 dB.

Het wijzigen van tramlijn 12A heeft geen reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder tot gevolg. Aanvullende maatregelen zijn niet nodig.

Plantoets

Getoetst is of de nieuwe inrichting past binnen de geldende bestemmingsplannen en de geldende beheersverordening.

Op de grootste delen van het traject is dit het geval. Aanpassingen daar betreffen infrastructurele aanpassingen die blijven binnen de huidige infrastructurele grenzen en binnen de bestemming 'infrastructuur'.

Alleen bij het Markenseplein zijn twee oppervlaktes van een paar vierkante meter die niet passen binnen het op de locatie geldende bestemmingsplan en de beheersverordening. Eén doordat de tailtrack verder doorloopt dan de huidige keerlus en één doordat de bocht bij de tailtrack iets ruimer wordt, en daarmee de bocht afsnijdt. Om dit mogelijk te maken is een omgevingsvergunning nodig. Mogelijk moet in dat proces schriftelijk advies worden ingewonnen bij de waterbeheerder wat betreft de aldaar gelegen waterkering. Gezien de zeer beperkte impact wordt niet verwacht dat deze procedure zal leiden tot een vertraging van het project.

Participatie en communicatie

Bij de voorbereiding van het project zijn twee klankbordgroepen opgericht. Eén gericht op het Markenseplein en de Duivelandsestraat (Duindorp) en één gericht op de Goudenregenstraat en de Nieboerweg (Bomen-/Bloemenbuurt, Vogelwijk). In de klankbordgroepen zijn omwonenden, wijkverenigingen, ondernemers, de AVN, Rover en de Fietzersbond vertegenwoordigd. In totaal hebben 11 klankbordgroep-bijeenkomsten plaatsgevonden waarin de schetsontwerpen, de voorontwerpen en de door de leden gedane voorstellen zijn besproken.

Er hebben 4 inloopbijeenkomsten plaatsgevonden waarin bewoners zijn geïnformeerd over de ontwerpen en hun mening en ideeën hebben gegeven.

Er is 2 maal een brede online participatie geweest. Ook is er gesproken met ondernemers en scholen in de omgeving en staat de gemeente regelmatig op straat met een 'koffiekar' om met voorbijgangers te spreken.

Belanghebbenden zijn geïnformeerd over het ontwerp en de inloopbijeenkomsten door:

- de website www.DoeMee.denhaag.nl/tramlijn12-bbvd/;
- verspreiding van flyers (bijna 7.500 huishoudens en ondernemers);
- advertenties en oproepen op social media via de kanalen van gemeente Den Haag (bereik gemiddeld 18.000 personen en van bewonersorganisaties);
- oproepen via de wijkkrant;
- een-op-een-contact (scholen, ondernemers, Voorall).

De relevante interne afdelingen en externe partners (HTM, MRDH en Nood- en Hulpdiensten) zijn vertegenwoordigd in de projectgroep.

De belangrijkste punten die zijn opgehaald tijdens het participatieproces zijn:

- de vraag of de tramlijn vervangen kan worden door een e-bus. Toegelicht is waarom dit niet wenselijk is. Deze onderbouwing is ook met de raad gedeeld (RIS319478);
- het verzoek voor de Goudenregenstraat een variant uit te werken zoals die ook in de Prins Willemsraat is toegepast. Deze is uitgewerkt en opgenomen in het ontwerp;
- het verzoek het verplaatsen van de halte Sportlaan naar de Segbroeklaan en het laten vervallen van de halte Goudenregenplein te onderzoeken. Dit is onderzocht, maar niet overgenomen. De onderbouwing hiervoor is ook met de raad gedeeld (RIS321118);
- de vraag of het mogelijk is om een deel van het groen langs de Duivelandsestraat te benutten. Dit is niet mogelijk omdat het Natura2000 betreft;
- de vraag of het mogelijk is om langs de Duivelandsestraat de fietsvoorziening direct naast het trottoir aan de huizenkant te leggen. Dit is niet inpasbaar o.b.v. de fysiek beschikbare ruimte en de beleidskaders ten aanzien van verkeersveiligheid.

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 5 juni 2025 behandeld in het VOV. Het advies was positief onder voorbehoud van het verwerken van een aantal kleinere opmerkingen aangaande de uitstaphalte van de bus bij het Markenseplein en de rijcurve van de bus op het kruispunt bij de Duivelandsestraat/Nieboerweg.

Middenhaltes vormen een risico op blokkade van de weg bij een halterende tram voor de nood- en hulpdiensten. De nood- en hulpdiensten adviseren daarom op dit moment negatief op de middenhaltes nabij de Sportlaan en Dr. Van Welylaan. Op de overige delen van het voorontwerp adviseert het VOV positief onder voorbehoud en met inachtnaam van bovengenoemde opmerkingen.

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 Sportlaan en Dr. Van Welylaan 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 aanbieding 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 verkeersregelininstallaties (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 effecten, 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 viermaal (op 5 maart, 2 april, 11 juni en 25 juni 2025) behandeld in de ACOR.

De ACOR adviseert het college van B&W akkoord te gaan met het VO INTHR Lijn 12A met inachtneming van een aantal opmerkingen die:

- om toelichting vragen, maar niet leiden tot wijzigingen (inpassing parkeerplekken voor schoolbussen en de overgang tussen rood en grijs asfalt);
- inmiddels verwerkt zijn in voorliggend ontwerp (opnemen bomenbalans, hekwerk rond groenvak opnemen, twee bovenleidingmasten correct plaatsen en antiparkeerpalen toevoegen);
- ter overweging worden genomen aan het einde van de inspraakperiode (plaatsen van anti uitritpaaltjes, een extra boom in de Nieboerweg opnemen, meer vergroening opnemen bij de Mezenlaan/Laan van Poot en de inpassing HTM-parkeerplaatsen als getekend);
- verder uitgewerkt worden in de DO-fase (inpassing van de geleidestroken en de toepassing van streetprint in de schrikstroken);
- niet vallen binnen de scope van dit project (verruiming van de plangrens rond het Goudenregenplein en uitwerking van het kruispunt en de insteekhavens bij de Sportlaan).

De ACOR ziet uit naar het DO, met inbegrip van een beheerparagraaf.

Review HTM en MRDH

Volgens de geldende procesafspraken worden de ontwerpen aan een review onderworpen door de HTM en MRDH. Beide partijen zijn wel/niet* akkoord (met een aantal opmerkingen en aandachtspunten die meegenomen worden in de verdere uitwerking).

*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 inventarisatie, duurzaamheidsscan en een historisch bodemonderzoek. Deze onderzoeken hebben geen bijzonderheden aan het licht gebracht.

Kostenraming en financiering

Investerings en dekking

De kosten worden geraamd op € 43.943.408,- (prijspeil 1-1-2029).

Bij dit project wordt het principe werk-met-werk toegepast. Een deel van de financiële dekking komt voort uit middelen afkomstig vanuit DSB rioolonderhoud, programma verkeersveiligheid, programma fiets en het restant investeringskrediet van NRR. Een belangrijk deel komt uit het onderhoudswerk van de HTM. De 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. Er wordt nog gekeken of er bijdrages beschikbaar zijn vanuit Openbare verlichting, Verkeersmanagement en subsidie voor verkeersveiligheid. Voordat het plan in uitvoering gaat, wordt het Vooront-

werp ter vaststelling voorgelegd aan de raad tezamen met de definitieve kostenramingen en het dekingsvoorstel.

Dekkingsbronnen	Bedragen (p.p. 2029)
MRDH/GDH – programma INTHR, waarvan: 75% MRDH – programma INTHR 25% GDH - Reserve verbeteren duurzame mobiliteit, programma 12 mobiliteit, activiteit groei openbaar vervoer, onderdeel INTHR Lagevloerstrams	€ 31.716.326
MRDH – nog niet geprogrammeerd onderhoud (OIW)	€ 2.817.793
GDH – Bijdrage Riolering, vanuit voorziening Riolering, programma 9	€ 7.809.289
GDH – Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2024-2026 (blackspotaanpak), programma 12 Mobiliteit	€ 500.000
GDH – Reserve verbeteren duurzame mobiliteit, programma 12 mobiliteit, onderdeel UVP Ruim baan voor de Fiets 2020 – 2025	€ 500.000
GDH – Restant investeringskrediet Netwerk Randstad Rail (NRR), programma 12	€ 600.000
Totaal	€ 43.943.408

Beheer

De aanpassingen leiden tot een reductie van de kosten ten aanzien van beheer. De totale beheerlast als gevolg van de herinrichting neemt vanaf 2029 jaarlijks met € 15.440,- af. Alleen op het onderdeel groenbeheer is sprake van een jaarlijkse toename van € 800,-.

De toename van groenbeheerlasten worden gedekt uit de afname van de totale beheerlasten, indien nodig via herallocatie.

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 een zienswijze kunnen indienen.

Eenieder kan het ontwerp inzien op:

- <http://www.doemee.denhaag.nl/tramlijn12-bbvd/>;
- 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 12 A Bloemenbuurt, Vogelwijk en Duindorp ' ;
- per post via postbus 12600, 2500 DJ Den Haag, onder vermelding van 'zienswijze INTHR 12 A Bloemenbuurt, Vogelwijk en Duindorp '.

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 -Q4 2025
Zienswijzen beantwoorden/Nota van Beantwoording	Q4 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
Start uitvoering	Medio 2028
Oplevering	Q3 2029