



Den Haag

Datum

11 mei 2021

Registratienummer

DSO/10107901

RIS308712

Voorstel van het college inzake Tramlijn 16: traject Waldeck Pyrmontkade (thv Obrechtstraat) - Torenstraat

Inleiding

De ruimte in Den Haag is schaars en de stad wordt drukker. Zoals de Preverkenning Schaalsprong OV (RIS 299181) en de Hoofdlijnenbrief Mobiliteitstransitie (RIS302361) aangeven, neemt het aantal inwoners, bezoekers, arbeidsplaatsen en daarmee de mobiliteit in de stad toe. Om de stad en haar economische functies ook op de lange termijn bereikbaar en leefbaar te houden zal een flink deel van de groei van de mobiliteit door het Openbaar Vervoer moeten worden opgevangen. Hiervoor moet het OV zowel in capaciteit uitgebreid als in kwaliteit worden verbeterd.

Een van de manieren waarop de capaciteit uitgebreid gaat worden en de kwaliteit verbeterd gaat worden is door de instroom van de nieuwe stadstrams. De laatste serie GTL8-trams is namelijk aan het einde van zijn levensduur en moet vervangen worden. Ook moet het stedelijk Openbaar Vervoer volgens de wetgeving in 2020 toegankelijk zijn voor mensen met een fysieke beperking. Dat betekent dat rolstoeltoegankelijke halte-perrons ingepast moeten worden.

Het doel is om door middel van een samenhangend pakket van Openbaar Vervoer-maatregelen bij te dragen aan de kwaliteitsverbetering op een aantal tramlijnen en daarmee aan een goede OV-bereikbaarheid van de stad en met name de kust. De verbetering maakt daarmee een groei van het OV in de Haagse agglomeratie mogelijk. De reizigersgroei zal onder meer worden gefaciliteerd door de inzet van nieuw trammaterieel met meer capaciteit.

Mobiliteitstransitie

Hoe houden we Den Haag bereikbaar voor bewoners, ondernemers en bezoekers?

Het is druk in Den Haag. En het wordt alleen maar drukker. Als we niets doen, wordt de stad steeds minder bereikbaar. Tussen nu en 2040 groeit de stad met 80.000 tot 100.000 inwoners. En dat allemaal binnen de grenzen van de huidige stad. Het openbaar vervoer kan deze groei niet zondermeer opvangen. Het groeiende gebruik leidt tot capaciteits-knelpunten, bijvoorbeeld in de tramtunnel en op het Rijswijkseplein. Bovendien ontstaan in de spits op steeds meer fietspaden files. Dit betekent langere reistijden voor inwoners en bezoekers.

Om Den Haag in de toekomst aantrekkelijk, leefbaar en bereikbaar te houden, moet anders gekeken worden naar mobiliteit. Belangrijk is het aanmoedigen van vervoer dat zuinig met de ruimte omgaat en goed is voor de stad. Bijvoorbeeld lopen, fietsen en OV. De gemeente wil daarbij inzetten op een verandering in reisgedrag. Voor korte afstanden pakken veel inwoners nu nog de auto, terwijl het OV of de fiets een goed alternatief is.

De gemeente Den Haag zet daarom in op een Mobiliteitstransitie, de nieuwe stadstram draagt daar als volgt aan bij:



1. *Schoon*: met de instroom van de nieuwe stadstram wordt verder ingezet op duurzame mobiliteit. Met de nieuwe trams kunnen meer mensen gebruik maken van duurzaam vervoer.
2. *Ruimte efficiënt*: het OV, lopen en fietsen worden in combinatie met nieuwe mobiliteitsoplossingen steeds belangrijker in de leefbare en dynamische stad van de toekomst. Door de instroom van de nieuwe trams is er straks meer ruimte voor reizigers in het openbaar vervoer. Op die manier wordt de beperkte ruimte zo efficiënt mogelijk gebruikt met zo veel mogelijk kwaliteit voor de reiziger.
3. *Betaalbaar*: om de dagelijkse exploitatie van het OV rendabeler te maken is de snelheid en betrouwbaarheid van het OV van belang. Daarom worden bij het aanpassen van de infrastructuur zoveel mogelijk maatregelen doorgevoerd om het OV te versnellen. Daarnaast bieden de nieuwe trams ruimte aan meer mensen, waardoor er meer mensen per uur vervoerd kunnen worden.
4. *Verbonden*: door de instroom van de nieuwe stadstrams wordt het gebruik van de tram meer inclusief. Een inclusief mobiliteitssysteem zorgt zo voor meer sociale cohesie in de stad.

Aanpak tramlijn 16

Op verschillende plaatsen langs het tracé van lijn 16 vinden werkzaamheden plaats die van invloed zijn op de inpassing van toegankelijke haltes en van een nieuwe tram. Om de overlast te beperken en kosten te besparen worden deze werkzaamheden gezamenlijk en integraal opgepakt en uitgevoerd. Een eerder deelbesluit, dat is genomen door de raad en waar tramlijn 16 onderdeel van is, is de herinrichting van het tracé Kerkplein - Buitenhof.

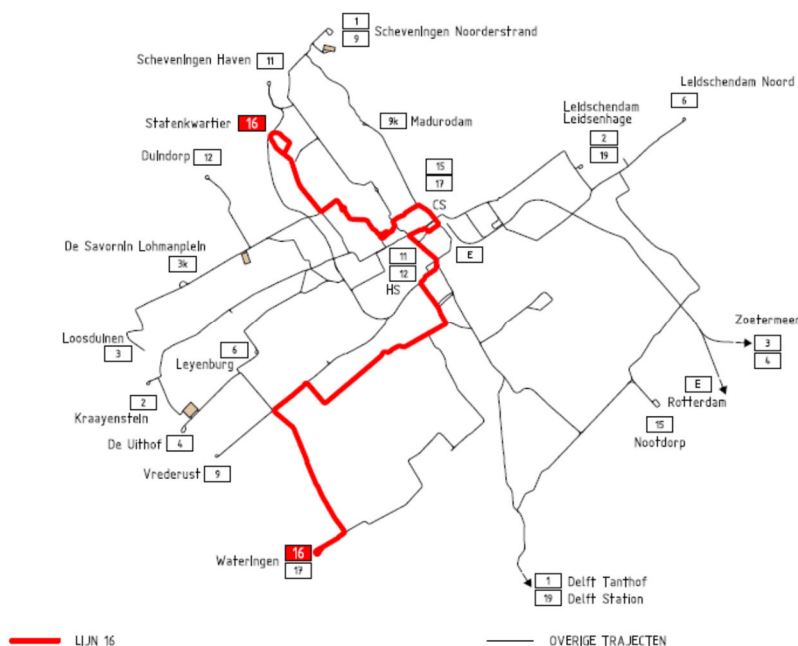
Verder heeft het college in maart 2020 een standpunt ingenomen over het advies van de Denktank m.b.t. de richting van de Zoutmanstraat; deze commissiebrief is behandeld in de Commissie Leefomgeving en in de raad (RIS 305027).

Deze plantoelichting heeft betrekking op het definitief Voorontwerp van het tracédeel vanaf de Waldeck Pyrmontkade/ Koningin Emmakade (tot de Obrechtstraat), Laan van Meerdervoort, Zoutmanstraat, Vondelstraat, Bilderdijkstraat en Torenstraat.

Tracés tramlijn 16

Voor het gehele tracé van tramlijn 16 (van Statenkwartier naar Moerwijk) dienen nog 3 trajecten aanpast te worden naar RandstadRail-kwaliteit (zie figuur 1). Over een klein deel van lijn 16 is het voorontwerp door de raad vastgesteld Kerkplein-Buitenhof) en een deel daarvan is inmiddels gerealiseerd (rondom Kerkplein). Het traject van lijn 16 Z vanaf het Kerkplein tot Waldeck Pyrmontkade thv de Obrechtstraat sluit hierop aan. De trajecten lijn 16 S, Waldeck Pyrmontkade vanaf Obrechtstraat tot het eindpunt in het Statenkwartier en lijn 16 M vanaf Jonckbloetplein tot aan de Melis Stokelaanlaan worden parallel aan lijn 16 Z voorbereid zodat gelijktijdige uitvoering en

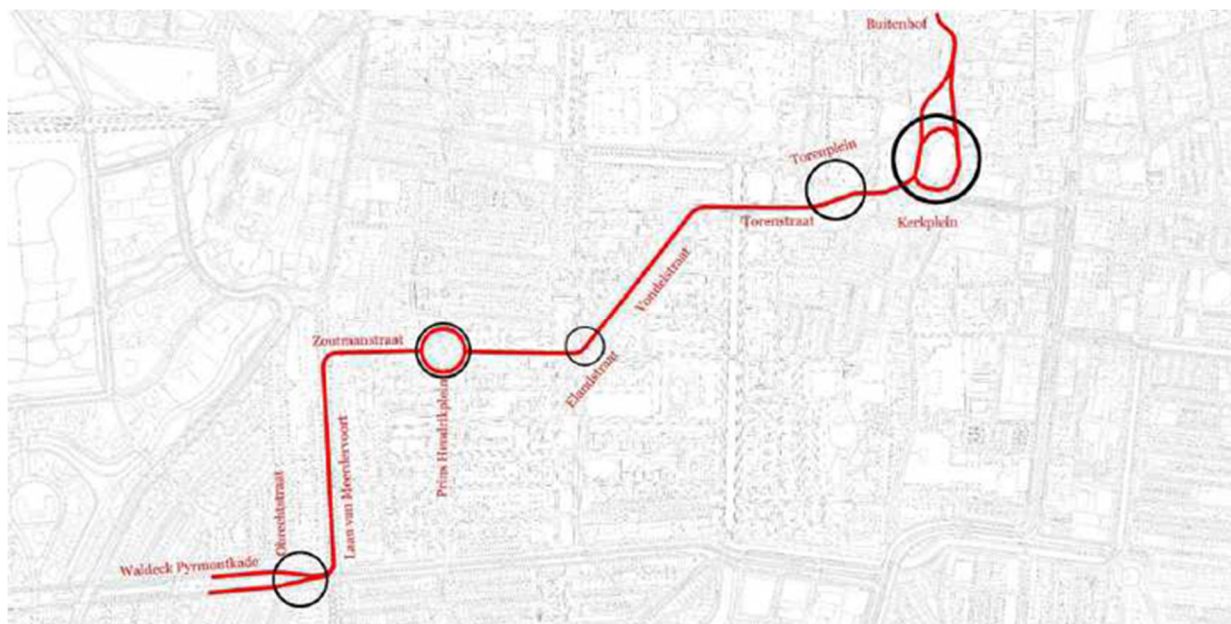
ingebruikname kan plaatsvinden.



Figuur 1: lijn 16

Scope

Het voorliggende besluit betreft het raadsbesluit voor het vaststellen van het definitief Voorontwerp van het gedeelte van tramlijn 16 Z Waldeck Pyrmontkade/Koningin Emmakade vanaf de Obrechtstraat – Laan van Meerdervoort -Zoutmanstraat-Torenstraat (zie afbeelding). Onderdeel hiervan is de inpassing van rolstoeltoegankelijke haltes.



Figuur 2: lijn 16 Z

Voorontwerp

In 2021 is een Concept-Voorontwerp gemaakt (RIS307798) dat het College heeft vrijgegeven voor inspraak. Op dit Concept-Voorontwerp zijn in de inspraak (van 15 februari t/m 29 maart 2021) zienswijzen binnengekomen. Dit heeft geleid tot een vijftal aanpassingen van het ontwerp die zullen worden verwerkt in het Definitief Ontwerp, welke besproken worden op pagina 42 van dit voorstel onder inspraak. Onderstaand volgt een toelichting op het definitieve Voorontwerp. Het Voorontwerp (zie bijlage 1) zal na vaststelling door de gemeenteraad, de basis zijn voor een op te stellen Definitief Ontwerp dat vervolgens gerealiseerd kan worden.

Ontwerpopgave en uitgangspunten

Uitgangspunt voor het opstellen van een toekomstbestendig ontwerp zijn het PvE Netwerk RandstadRail en het Handboek Openbare Ruimte van de gemeente Den Haag. Nadere aanscherping van de project-specifieke uitgangspunten en eisen heeft plaatsgevonden in de projectgroep.

De ontwerpopgave bestond uit de volgende onderdelen:

- Het geschikt maken van het spoor voor het nieuwe trammaterieel en het daarop aanpassen van de naastgelegen infrastructuur voor 2023;
- Het rolstoeltoegankelijk maken van de aan het spoor gelegen perrons;
- Het afstemmen met gemeentelijke projecten om, indien mogelijk, de doorstroming en verkeersveiligheid langs het traject van tramlijn 16 te verbeteren;
- Het afstemmen met gemeentelijke projecten om, indien mogelijk, de inpassing in de openbare ruimte langs het traject van lijn 16 te optimaliseren;
- Het verbeteren van de fietsveiligheid daar waar die in het geding komt of is. De norm is het realiseren van fietspaden conform Handboek Openbare Ruimte daar waar geen 30 km/u regime van toepassing is.

Hierbij wordt zoveel mogelijk aangesloten op:

- Verkeersveiligheidsstrategie tot 2030 (RIS 305029); het college wil de norm van 30 km/u hanteren voor woonstraten in het centrum;
- Aangenomen motie om de Zoutmanstraat 30 km/u te maken (RIS 305477);
- Aangenomen motie om vrijliggende fietspaden te maken conform Handboek Openbare Ruimte (RIS 305295)

In een stedelijke omgeving, met beperkte ruimte en een veelheid aan functies, kan soms niet volledig aan alle eisen en wensen worden voldaan. Wel wordt gestreefd om in deze monumentale omgeving de openbare ruimte te verbeteren.

De openbare ruimte versterkt de herkenbare karakteristieke locaties zoals het Torenplein en zorgen voor binding met de stad. Druk op deze openbare ruimte is groot en vraagt om een strategische omgang en om een betere benutting van de ruimte en herbezinning op inrichtingsprincipes. De omgevingsvisie die gemaakt gaat worden kan hiervoor de strategische kaders stellen.

Mobiliteitstransitie kan de noodzakelijke ruimte scheppen voor de gewenste groei, verdichting en vergroening en verbetering van de bereikbaarheid van de stad en regio. Binnen de stadsgrenzen is de opgave kort gezegd: geef de openbare ruimte terug aan de voetganger, fietser en het openbaar vervoer. Dat is een doel richting 2040. Op dit moment is de hoeveelheid autoverkeer in de Torenstraat nog zo hoog dat een inrichting van 30 km/u waarbij auto en fietsers worden gemengd vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet verantwoord. Maar met de te nemen maatregelen en ontwikkelingen die in de SOV 2040 staan, kunnen hier wellicht wijzigingen optreden in de hoeveelheid autoverkeer.

De voorgestelde inrichting in het Voorontwerp voor de Torenstraat is robuust en toekomstbesteding. Het ontwerp faciliteert de zowel noodzakelijke veilige inpassing van de lagevloertram en veilige fietsvoorzieningen, maar kan getransformeerd worden naar een passend inrichting bij een ander snelheidsregime en verkeersintensiteit. Hier kan in de uitvoering en de kleurstelling van het asfalt (tram, fietspad) al rekening mee gehouden worden.

Hoofdkeuzes

Het aanpassen van de traminfrastructuur voor de lage vloertram, inclusief halte voorzieningen en het verbeteren van de fiets/verkeersveiligheid heeft geleid tot de volgende hoofdkeuzes:

- A. Het verplaatsen van de halte van Speijckstraat uit de Zoutmanstraat om de hoek naar de Laan van Meerdervoort;
- B. Het verplaatsen van de halte Waldeck Pyrmontkade op de Laan van Meerdervoort naar de Waldeck Pyrmontkade/Koningin Emmakade ter hoogte van de Obrechtstraat;
- C. Het verplaatsen van de halte Veenkade/Noordwal naar de Torenstraat in de vorm van zijperrons ter hoogte van de Snoekstraat en het Torenplein;
- D. Het instellen van 30 km/u straat in de Zoutmanstraat zeezijde, een 30 km/u-zone op het Prins Hendrikplein, en een autoluwe zone in de Zoutmanstraat centrumzijde tot aan de Piet Heinstraat;
- E. Het maken van vrijliggende fietspaden in de Torenstraat(sterfietsroute), Bilderdijkstraat en Vondelstraat en het toevoegen van bomen.

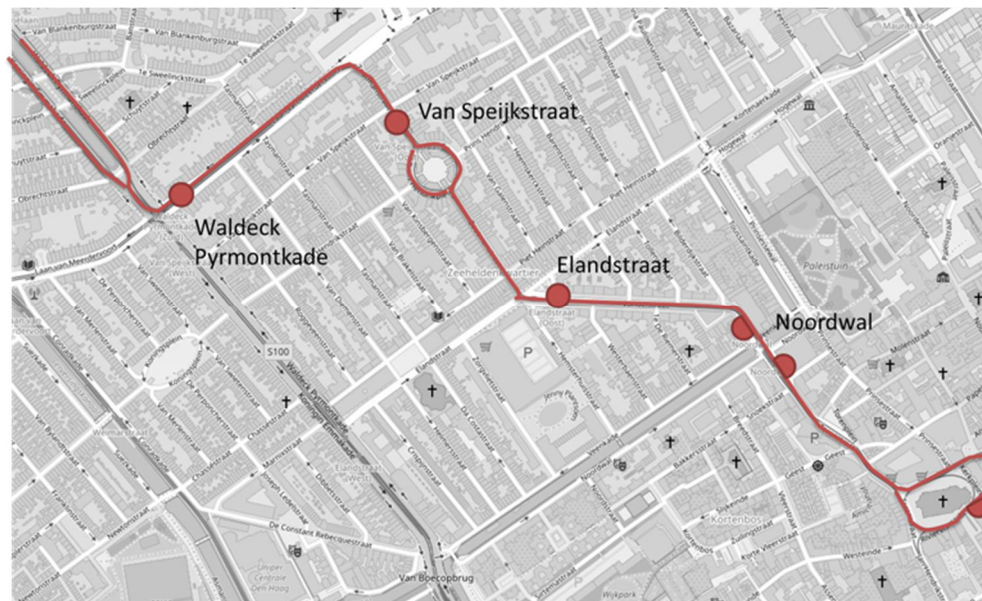
Voor het maken van de hoofdkeuzes in de Zoutmanstraat is een denktank met o.a. bewoners en ondernemers om advies gevraagd. Het college heeft een standpunt over het denktankadvies ingenomen dat verder is uitgewerkt in het Voorontwerp (RIS305027).

Onderstaand worden de hoofdkeuzes nader omschreven.

Hoofdkeuzes A t/m C Halteverdeling lijn 16 Z

Huidige situatie

In het onderstaande overzicht is de huidige halte verdeling op het tracé van lijn 16 Z weergegeven, met de halte Waldeck Prymontkade op de Laan van Meerdervoort, halte van Speijckstraat in de Zoutmanstraat, halte Elandstraat in de Vondelstraat, de halte Veenkade/ Noordwal in de Bilderdijkstraat/Torenstraat en de halte Gravenstraat op het Kerkplein (buiten de scope van het collegevoorstel, wordt in de uitvoering van lijn 16 Z wel meegenomen)



Figuur 3: huidige halteverdeling lijn 16 Z

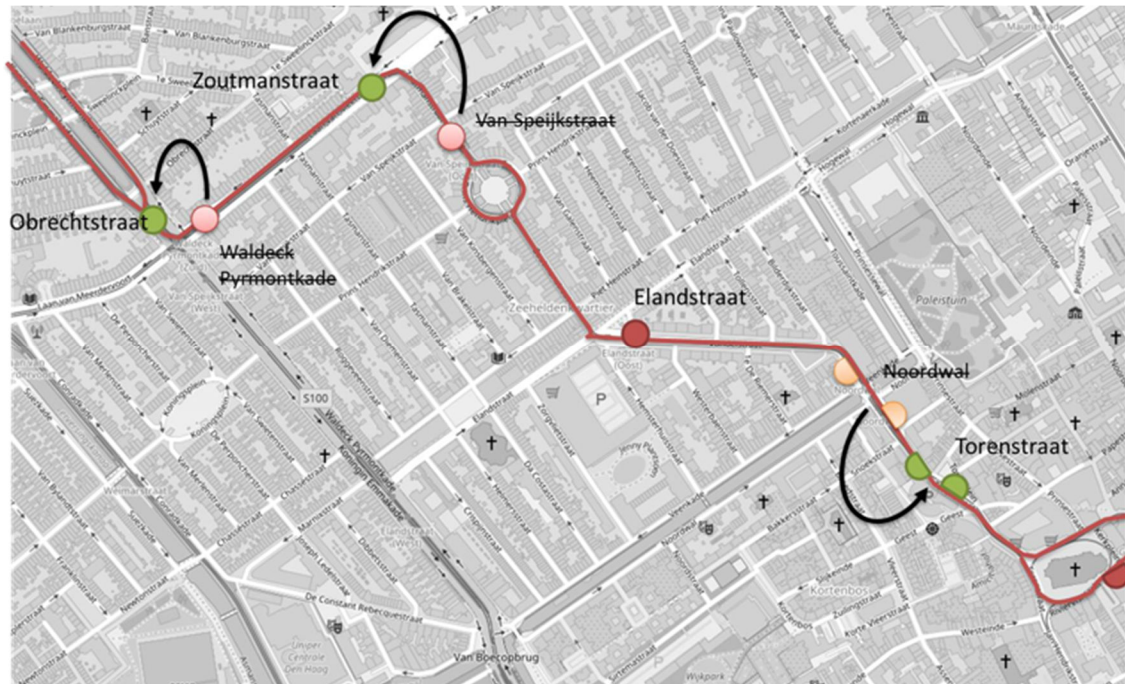
Nieuwe situatie

In het adviesrapport van de denktank Zoutmanstraat is al geconstateerd dat de huidige halte van Speijkstraat door ruimtegebrek in de Zoutmanstraat niet getransformeerd kan worden naar een rolstoeltoegankelijke halte. Vastgesteld is dat verplaatsing om de hoek naar de Laan van Meerdervoort het beste alternatief is. Tegelijkertijd is vastgesteld dat de halte Elandstraat op zijn huidige locatie als een rolstoeltoegankelijk halte ingepast kan worden in het heringerichte kruispunt Vondelstraat/Elandstraat. In de voorbereiding van het voorontwerp is gebleken dat halte Waldeck Pyrmontkade vanwege ruimtegebrek op het complexe kruispunt op zijn huidige locatie niet omgebouwd kan worden naar een rolstoeltoegankelijke halte; het enige alternatief is verplaatsing om de hoek naar de Waldeck Pyrmontkade/Koningin Emmakade waar wel voldoende ruimte is voor het realiseren van een rolstoeltoegankelijke halte.

Het is niet mogelijk om op de plek van bestaande halte Noordwal in de Bilderdijkstraat een rolstoeltoegankelijke halte te maken. De minimale benodigde lengte voor een rolstoeltoegankelijke halte samen met de ruimte die nodig is voor de spoorbogen betekent dat een halte op deze locatie de Veenkade zou blokkeren; dat is ongewenst. Er is een goed alternatief op circa 150 m afstand in de Torenstraat waar een rolstoeltoegankelijke halte wel goed kan worden ingepast; het bijkomend voordeel van de halte verschuiving naar de Torenstraat is dat de verdeling van haltes over de lijn 16 evenwichtiger wordt en ook de slingers in het spoor uit de Bilderdijkstraat/Torenstraat gehaald kunnen worden zodat de tram sneller en met minder overlast erdoorheen kan gaan. Uit onderzoek van de HTM is gebleken dat de reizigers goed bediend worden met deze nieuwe halteverschuiving.

In het onderstaande overzicht zijnde verschuiving in halteverdeling weergegeven.

De halteverdeling op lijn 16 Z in de nieuwe situatie, met de afstand tussen de haltes en ligging draagt zorg voor een goede bediening van de reizigers in het gebied.



Figuur 4: wijzigingen in halteverdeling lijn 16 Z

Hoofdkeuze D

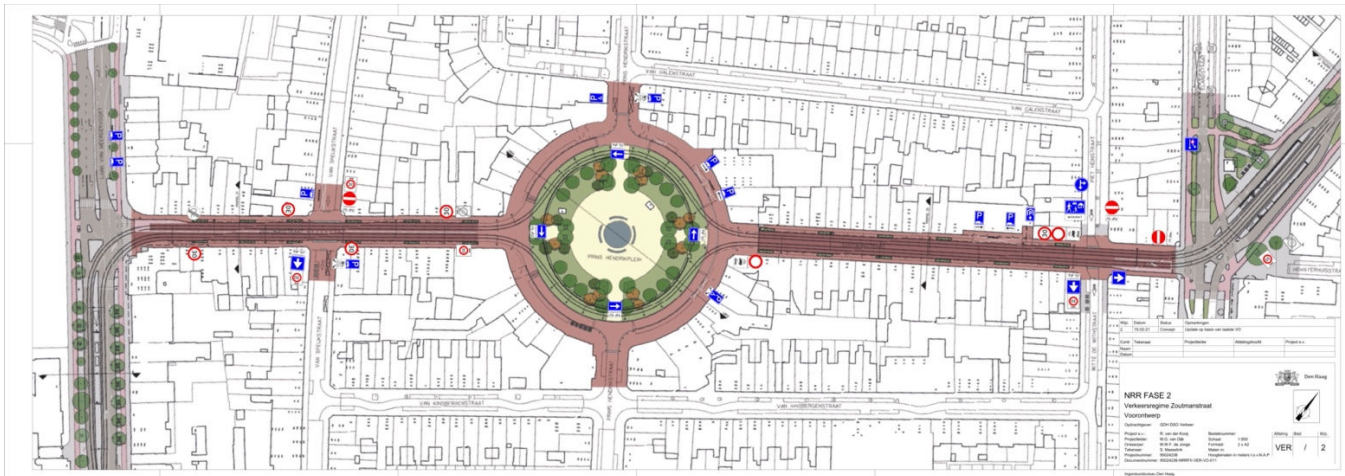
Het instellen van 30 km/u straat in de Zoutmanstraat zeezijde, een 30 km/u-zone op het Prins Hendrikplein, en een autoluwe zone in de Zoutmanstraat centrumzijde tot aan de Piet Heinstraat.

Huidige situatie

Het verkeersregime langs het tracé van lijn 16 bestaat in de huidige situatie uit 50 km/u wegen en straten met verkeerslichten geregelde kruispunten Waldeck Pyrmontkade/Laan van Meerdervoort, Laan van Meerdervoort/Zoutmanstraat en Elandstraat/Zoutmanstraat/Vondelstraat.

Nieuwe situatie

Ten opzichte van de huidige situatie verandert het verkeerregime in de Zoutmanstraat. Tussen het Prins Hendrikplein en de Piet Heinstraat wordt de Zoutmanstraat autoluw gemaakt waarbij alleen tram, fiets en bestemmingsexpeditieverkeer en de vaste gebruikers van de stallingsgarage toegang hebben en het overige verkeer geweerd wordt. Het Prins Hendrikplein en het autoluwe deel van de Zoutmanstraat centrumzijde tot aan de Piet Heinstraat worden een 30 km/u- zonegebied. In de Zoutmanstraat zeezijde, tussen het Prins Hendrikplein en de Laan van Meerdervoort, wordt een 30 km/u straatregime ingesteld. Met het instellen van 30 km/u ook in de Zoutmanstraat zeezijde wordt invulling gegeven aan de motie van de raad om de Zoutmanstraat 30 km/u te maken.



Figuur 5: nieuwe verkeersregime Zoutmanstraat/Prins Hendrikplein

Zoutmanstraat Centrumzijde autoluw en 30 km/u-zone

Het autoluwe gebied in de Zoutmanstraat tussen de Piet Heinstraat en het Prins Hendrikplein draagt bij aan het verbeteren van de fietsveiligheid, de leefbaarheid van de gehele Zoutmanstraat en de verbetering van het openbaar vervoer. Ook kan hierdoor een gewenste kwaliteitsimpuls worden gegeven aan de winkelstraat en het winkelgebied. Meer specifiek worden hier een aantal voordelen gezien, welke hieronder worden toegelicht.

Verbetering van de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer

De verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers verbetert door afname aan autoverkeer in het autoluwe gebied tussen de Piet Heinstraat en het Prins Hendrikplein, maar ook op het Prins Hendrikplein zelf en het deel tussen het Prins Hendrikplein en de Laan van Meerdervoort. In het deel Zoutmanstraat-centrumzijde zal nagenoeg al het autoverkeer verdwijnen. Dit maakt dat fietsers en voetgangers maar beperkt worden blootgesteld aan autoverkeer wat de verkeersveiligheid vergroot. Door het autoluwe gebied is er geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk in de Zoutmanstraat, hierdoor neemt de hoeveelheid autoverkeer op het Prins Hendrikplein en het deel tussen het Prins Hendrikplein en de Laan van Meerdervoort af met circa 50%, waardoor ook hier de verkeersveiligheid verbetert.

Overlast van hardrijdend autoverkeer neemt af.

Doordat op alle delen het autoverkeer afneemt neemt ook geluidsoverlast af en verbetert de leefbaarheid.

Inrichting van Prins Hendrikplein als 30 km/u gebied mogelijk

De afname van autoverkeer betekent dat het Prins Hendrikplein in vorm en gebruik als 30 km/u gebied kan worden ingericht waar verblijven belangrijker is dan doorstroming. Door toepassing van klinkerbestrating, plateaus en smallere rijbanen past de vorm bij het gebruik (geen doorgaand verkeer), namelijk verblijven. Daarnaast maakt de lagere autointensiteit op het deel tussen het Prins Hendrikplein en de Laan van Meerdervoort maakt een 30 km/u regime beter uitlegbaar. Door de aanwezigheid van de tramrails zijn geen snelheidsremmende maatregelen mogelijk en is het wegbeeld afwijkend van een regulier 30 km /u straat. De straat wordt breder ten gevolge van de benodigde ruimte voor de tram en de fietser. Doordat autoverkeer eindigt op het Prins Hendrikplein en dus alleen

door bestemmingsverkeer wordt gebruikt, wordt verwacht dat automobilisten het 30 km/u regime naleven.

Zonder autoluw gebied wordt de winst in verkeersveiligheid en leefbaarheid beperkt

In een situatie waarbij geen autoluw gebied komt is de winst in verkeersveiligheid en leefbaarheid beperkt. In dit scenario zal de positie van de fietser wel verbeteren door de aanpassingen aan de tramrails en de grotere fietsruimte, maar de hoeveelheid autoverkeer zal niet afnemen. De bredere straat zonder drempels (vanwege de tram) en parkeerplaatsen leidt mogelijk tot hogere snelheden met een hogere onveiligheid en overlast tot gevolg. De complexe kruising Zoutmanstraat-Elandstraat-Vondelstraat kent bij het afzien van het autoluwe gebied nauwelijks grote verbeteringen voor fietsers en voetgangers. De wachttijden zullen hier toenemen alsmede bij de kruising Laan van Meerdervoort-Zoutmanstraat.

Betere afwikkeling van de kruispunten Elandstraat/Vondelstraat/Zoutmanstraat en Laan van Meerdervoort/Zoutmanstraat

Door de afname van het verkeer door de Zoutmanstraat vindt er een betere en veiligere afwikkeling plaats bij de bovengenoemde kruispunten. Hierdoor verbetert de doorstroming op de kruispunten, zijn er kortere wachttijden voor het verkeer (ook tram) en neemt de verkeersveiligheid voor fietser en voetgangers toe.

Betere verbinding van de Piet Heinstraat en Prins Hendrikstraat

De winkelstraten Piet Heinstraat en Prins Hendrikstraat worden door het voetgangersgebied in de Zoutmanstraat via het Prins Hendrikplein met elkaar verbonden (Z-structuur). Op deze wijze ontstaat er een samenhangend en aangenaam winkelgebied, met het rustieke voetgangersdeel van het Prins Hendrikplein als aantrekkelijke verblijfsplek.

In gesprekken met de denktank/klankbordgroep zijn zorgen geuit over het instellen van het autoluw gebied en effect daarvan in andere straten in de omgeving. De gemeente heeft daarom het ingenieursbureau SWECO een uitgebreid verkeersmodelonderzoek laten doen om in beeld te brengen wat de effecten zijn. De uitkomsten van dit onderzoek komen kort op het volgende neer:

- Het autovrije “voetgangersgebied” leidt niet tot het uitwijken van autoverkeer naar aangrenzende woonstraten;
- Het onderzoek laat zien dat het doorgaand verkeer uitwijkt naar de hoofdwegen en niet als sluipverkeer door de wijk gaat rijden;
- Het wijkgebonden verkeer gaat zich anders verspreiden over de wijk, waardoor de intensiteit in sommige straten licht omhoog gaat en in de andere woonstraten licht naar beneden dat zonder problemen kan worden verwerkt door deze straten zonder dat dit effect heeft op van de leefklimaat of verkeersveiligheid;
- Het verkeersbeeld blijft ook in de toekomstige situatie vergelijkbaar op de hoofdwegen en verbeterd sterk op de Zoutmanstraat en het Prins Hendrikplein;
- Op een aantal hoofdwegen is er weliswaar een duidelijke toe- of afname qua verkeersintensiteit, maar de toenames zijn op de hoofdwegen die bestemd zijn voor grotere verkeerstromen en die het verkeer goed kunnen verwerken;
- De optimalisatie van verkeerslichten in het ontwerp voor de toekomstige situatie zorgt ervoor dat het doorgaand verkeer wordt afgewikkeld op het hoofdwegenet en sluipverkeer in de woonstraten wordt voorkomen;

- De Prins Hendrikstraat wordt belangrijker voor de toegang tot de zijstraten in deze buurt. Hier is dus sprake van een toename van verkeer, maar de intensiteit blijft hier ook ruimschoots beneden de maximale intensiteit die voor dergelijke type wordt gehanteerd. En het betreft hier wijk gebonden verkeer richting de woonstraten;
- In de overige woonstraten wordt geen extra verkeer geconstateerd, wel enkele toenames door herverdeling van bestemmingsverkeer in de wijk zelf (tot 10 auto's per uur). De intensiteit in de woonstraten voor toekomstige situatie is normaal en sluit aan bij de vorm, functie en gebruik van de woonstraten;
- De intensiteit op de Heemskerkstraat is in de huidige en toekomstige situatie in het model hoger dan in de omliggende woonstraten. De intensiteit in deze straat kan gereduceerd worden door de 2^e de Riemerstraat tussen de Piet Heinstraat en Elandstraat als eenrichtingsverkeer in de richting van de Elandstraat in te richten.

Ondanks dat er wijzigingen worden geïntroduceerd in het wegennet, leidt de toekomstige situatie dus niet tot nieuwe knelpunten als gevolg van de gewijzigde verkeersstromen. In de rapportage van SWECO is uitvoerig de werkwijze van het onderzoek beschreven en welke databronnen allemaal zijn gebruikt. Deze rapportage bevindt zich in de bijlage 5. Het autoluw maken van de Zoutmanstraat levert een bijdrage aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en comfort voor de fietser en voetganger, waardoor fietsen en lopen samen met de verbetering van de toegankelijkheid van het OV een aantrekkelijker alternatief worden voor de auto in deze dichtbevolkte wijk.

Snelheidsregime Zoutmanstraat Centrumzijde

Om de winkelende gebruikers van de autoluwe straat aanvullend te beschermen wordt op dit wegvak een snelheidsbeperking van 30 km/u toegepast. Het 30 km /u maken van de Zoutmanstraat centrumzijde past bij de functie om dit deel van de Zoutmanstraat autoluw te maken en de aantrekkelijkheid van het winkelgebied te verbeteren; hiermee wordt de omgeving rustiger en veiliger ondanks dat er door de aanwezigheid van de trambaan geen snelheidsremmende maatregelen kunnen worden getroffen en op grond hiervan wordt afgeweken van de Visie Duurzaam Veilig Wegverkeer 2018-2030. Handhaving van de geslotenverklaring in het autoluwe deel zal bij voorkeur plaatsvinden met behulp van camera's; het toepassen van klaphekken is een alternatief, maar heeft niet de voorkeur.

Zoutmanstraat zeezijde ook 30 km/u

Ondanks dat door de aanwezigheid van de tramsporen hier ook geen (horizontaal en verticaal) snelheidsremmende maatregelen in de Zoutmanstraat kunnen worden getroffen en hiermee wordt afgeweken van het Duurzaam veilig zal het instellen van een 30 km/u regime er wel voor zorgen dat de overlast afneemt en er een veiliger situatie ontstaat met name voor de fietser. Dergelijke snelheidsremmende maatregelen zijn ook bedoeld om de verkeersdeelnemer duidelijk te maken op wat voor weg het rijdt maar in de Zoutmanstraat is er straks alleen bestemmingsverkeer en expeditieverkeer toegestaan (los van tram en fietser) dat prima kan weten dat er daar 30 km/u geldt.

Hoofdkeuze E. Het maken van vrijliggende fietspaden in de Torenstraat(sterfietsroute) Bilderdijkstraat en Vondelstraat en toevoegen van bomen.

De Torenstraat is in de huidige situatie een 50 km/u weg met smalle fietsstroken, op sommige delen heeft de tram een vrije baan en op andere delen rijdt de tram tussen het autoverkeer. Het tracé kent voor de tram as-verschuivingen en is daarmee met recht "kronkelig" te noemen. Het college heeft de ambitie om op termijn hier een 30 km/u regime toe te passen, in lijn met Kern Gezond.

Uitgaande van het feit de Torenstraat onderdeel is van een sterroute voor de fiets is verbetering van de bestaande smalle fietsstroken noodzakelijk. Uitgangspunt bij een 50 km/u weg zijn vrijliggende fietspaden van voldoende breedte. Indien de hoeveelheid autoverkeer het toelaat en de weg als 30 km/u weg kan worden ingericht kan ook worden gekozen om fietsers te mengen met het autoverkeer. Het instellen van 30 km/u is echter (op dit moment) niet mogelijk in de Torenstraat. Voor toepassing van een 30 km/u regime rijdt er in de huidige situatie te veel autoverkeer (7000 mvt per etmaal) om fietsers en auto's veilig te mengen. Fietsers zullen zich opgejaagd voelen doordat een te groot deel van het autoverkeer geen bestemming heeft in de straat zelf. Om de condities voor veilig mengen van fietsers en auto's te maken zal de verkeersintensiteit minimaal tot 4000 à 5000 per dag moeten afnemen; door het toepassen van afsluitingen in verkeersstructuur en het beperken van functie van de weg voor doorgaand autoverkeer kan mogelijk de verkeersintensiteit voldoende verlaagd worden zodat aan weerszijde van de afsluitingen de straat als 30 km/u ingericht kan worden. Maar deze afsluitingen zullen altijd moeten worden gecombineerd met ingrijpende verkeerscirculatiemaatregelen op andere plaatsen in het centrum om uitwijk-effecten tegen te gaan. Daarbij vormt de uitwerking van een 30 km/u profiel inclusief tramroute en de bereikbaarheid voor Nood en Hulpdiensten een grote uitdaging en is de kwaliteit voor de fietser in een dergelijk profiel discutabel, zeker voor een sterfietsroute.

Om tot besluitvorming over deze verkeersmaatregelen te komen, die effect hebben op een groot gebied rondom de Torenstraat, zal een uitgebreid onderzoek en zorgvuldig participatietraject doorlopen dienen te worden dat de nodige tijd in beslag neemt. Pas na besluitvorming over het instellen van een 30 km/u regime inclusief de hieraan gekoppelde verkeersmaatregelen zou het ontwerpproces voor het inpassen van de lagevloerstrams weer kunnen worden opgestart. Los van de vraag of dit uiteindelijk leidt tot acceptabele en functionerende verkeersmaatregelen, ontbreekt hiervoor de tijd en draagvlak omdat dit in ieder geval zou betekenen dat de lagevloerstrams ruim na 2023 kan rijden over het traject van lijn 16.

Op grond van het voorafgaande is besloten het huidige verkeersregime van 50 km/u als uitgangspunt voor de herinrichting van de Torenstraat bij de inpassing van de lagevloerstrams te hanteren.

De voorgestelde inrichting in het Voorontwerp voor de Torenstraat is robuust en toekomstbesteding. Het ontwerp faciliteert de zowel noodzakelijke veilig inpassing van de lagevloerstrams en veilige fietsvoorzieningen, maar kan getransformeerd worden naar een passend inrichting bij een ander snelheidsregime en verkeersintensiteit. Hier kan in de uitvoering en de kleurstelling van het asfalt (tram, fietspad) al rekening mee gehouden worden. Voor de voorgestelde maatregelen vanuit INTHR nu betekent dit dat alleen de tramsporen en de zijperrons een vaste plek hebben, maar de rest van het ontwerp is zo opgebouwd dat dit met de ontwikkelingen en tijd mee kan wijzigen. Het centrale gesitueerde tramspoor alignement volgt de vloeiende rechte lijn van de Torenstraat. De centrale halte voorziening in de Torenstraat is gesplitst uitgevoerd in slanke (deels groene) zijperrons met minimale impact op de openbare ruimte, waarbij het zijperron op het Torenplein maximaal is geïntegreerd in het plein. Door de parkeerplaatsen op te heffen voor fietspaden en meer groen wordt de afstand van de gevel tot de rijbaan al vergroot. De nu noodzakelijke vrijliggende fietspaden kunnen indien op termijn veilig mengen op de rijbaan mogelijk is door afname van het autoverkeer eenvoudig omgebouwd worden naar bredere trottoirs.

De fietspaden in de Torenstraat/Bilderdijkstraat worden doorgetrokken in de Vondelstraat. De fietspaden in de Vondelstraat sluiten aan op de fietspaden in de Elandstraat. Met het toepassen van fietspaden wordt invulling gegeven aan de sterfietsroute vanaf het Kerkplein tot de Elandstraat.

Tegelijkertijd met het inpassen van de fietspaden wordt het wegprofiel van de Vondelstraat aangepast om de verkeerveiligheid van de Vondelstraat te vergroten. De rij en trambaan worden gecombineerd door het wegprofiel te versmallen tot circa 7 m. Hierdoor wordt de snelheid uit de auto gehaald. De tram ondervindt geen noemenswaardige vertraging hierdoor op dit trajectdeel. Door de rijbaan versmalling wordt de oversteekbaarheid sterk verbeterd. Naast de rijbaan blijft de mogelijkheid van 2-zijdig langsparkeren bestaan. Omdat ook het riool moet worden vervangen in de Vondelstraat wordt deze mogelijk benut om de groenstructuur in de Vondelstraat duurzaam te verbeteren.

Nadere toelichting op het Voorontwerp (bijlage 1)

Torenstraat

Huidige situatie

In de huidige situatie rijden auto's (50 km/h) ter hoogte van het Torenplein op de trambaan. Verderop in de Torenstraat rijden de auto's ook naast de trambaan waardoor in het profiel de ruimte voor de fiets beperkt is en de trottoirs in verhouding smal zijn. De fietsstroken zijn op sommige punten slechts 1,15 m breed, waar 1,75 m de gewenste maatvoering is. Naast de rijbaan wordt op een aantal plekken geparkeerd en bevindt zich een laad- en losplek aan de garage zijde van de Torenstraat tussen de Geest- en de Snoeckstraat. In totaal zijn er drie laad- en losplekken. De Torenstraat ter hoogte van de Grote Kerk (Jan Hendrikstraat) heeft een nieuw profiel. Hier rijdt de auto slechts in één richting op de trambaan en zijn er bredere fietsstroken naast ruime trottoirs. In de andere richting, ter hoogte van het Kerkplein, rijdt geen tram. Het Torenplein is circa acht jaar geleden heringericht in samenspraak met bewoners en ondernemers, de bestaande bomen zijn uitgangspunt geweest voor het ontwerp en bepalen de sfeer van het plein. Het plein ligt circa dertig centimeter hoger dan de rijbaan. Middels een flauwe helling in het verlengde van de Korte Molenstraat is het plein toegankelijk voor mindervaliden en bestemmingsverkeer.



Figuur 6: Torenplein

Bij de brug over de gracht (Noordwal/ Veenkade) maakt het spoorverloop een slinger vanwege de ruimte die nodig is voor de perrons. Bij het ontwerp van de vernieuwde brug is met de constructie destijds rekening gehouden met een mogelijk recht verloop van het spoor. De huidige tramhalte is gesplitst en ligt 'de stad uit' in de Torenstraat ter hoogte van de Noordwal. 'Stad in' ligt de halte in de Bilderdijkstraat. De maatvoering van de haltes is niet conform de eisen voor toegankelijkheid voor de toekomstige lagevloerstrams. De fietsstroken naast de rijbaan zijn niet veilig en hebben minimale

afmetingen, op sommige punten tot een breedte van 1,25m. In de bochten gebruiken automobilisten de fietsstrook om de bocht af te snijden.

Nieuwe situatie

De opgave voor de Torenstraat is tweeledig: de inpassing van het nieuwe trammaterieel en het vergroten van de fietsveiligheid en fietscomfort in kader van de stertroute voor de fiets. Voor de openbare ruimte betekent dit een passend profiel voor de Torenstraat en de Bilderdijkstraat naast een optimale ligging van de halte in de Torenstraat. Het profiel van de Torenstraat en de Bilderdijkstraat sluiten aan op het Kerkplein/Jan Hendrikstraat en de Vondelstraat.

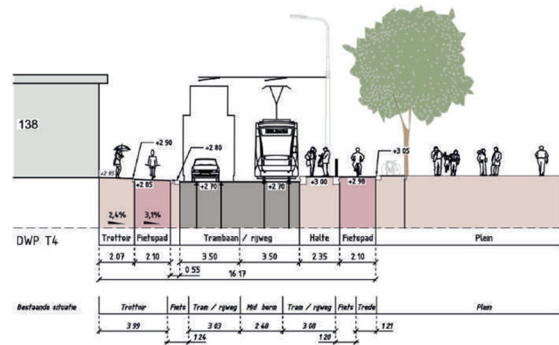
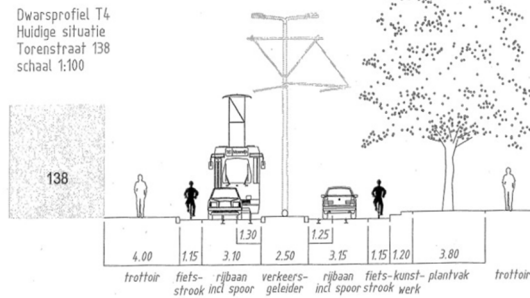
Er zijn verschillende haltevarianten in de Torenstraat beschouwd (middenperron, zijperrons). Vanwege de aanwezige bebouwing en bomen is er onvoldoende ruimte beschikbaar om voor de fietser een veilig ontwerp (fietspaden) te maken met een middenperron. In de Torenstraat/Bilderdijkstraat is gekozen voor veiliger, ruimtelijk beter passend profiel met fietspaden van waar mogelijk 2,40 m breed (op aantal punten versmald tot 2,10m) en zijperrons voor de tram dat de instemming heeft van de hulpdiensten en de OV partijen. De tramhalte is verdeeld in twee zijperrons: de 'stad uit' op het plein en de 'stad in' schuin tegenover het plein, aan de zijde van de Torengarage.



Figuur 7: voorontwerp Torenstraat/Torenplein

Het Torenplein zelf valt niet binnen de scope van de opgave voor de tram. Echter, het plein kan niet geheel los gezien worden van het profiel van de Torenstraat en zal daarom ook deels onderdeel zijn van het voorontwerp. Het Torenplein is recent opgeknapt en de huidige inrichting van het plein is in samenwerking met de bewoners tot stand gekomen. De bomen, uitgezonderd één exemplaar, hebben een goede levensverwachting en blijven staan. Het plein blijft een aantrekkelijke entree van het

Hofkwartier met een functie als bronpunt voor bezoekers van het Hofkwartier, dat wordt versterkt door de nieuwe halteliggig.



Figuur 8: dwarsprofiel T4 Torenplein, huidig en nieuw

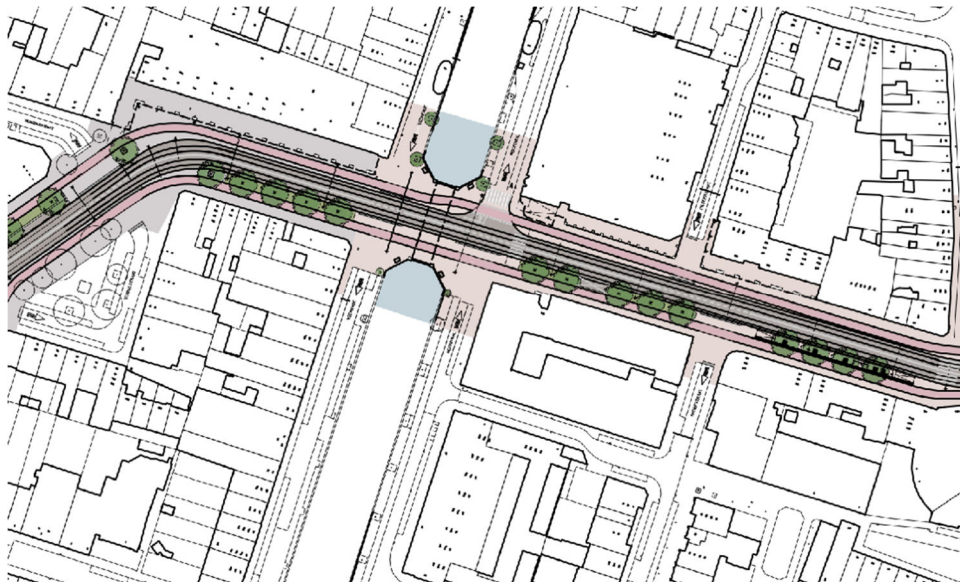
Op het plein en in de directe omgeving is gezocht naar ruimte om te voldoen aan de toenemende vraag naar fietsparkeerplaatsen. Het gebruik van de openbare ruimte door de voetganger mag hierdoor echter niet belemmerd worden. Het hoogteverschil van het plein wordt benut voor de aanleg van het verhoogde zijperron. Het fietspad van 2,10 m breed kan tussen de bomen op het plein en de tramhalte worden ingepast. De omvang van het plein, de bomen en het gebruik van het plein blijven hierdoor gehandhaafd. Langs het fietspad blijft de mogelijkheid tot fietsparkeren bestaan. Door inrichting en materialisering, het plaatsen van een boom op het plein aan de overzijde bij de Geest, wordt het plein één ruimte tussen de bestaande pleinwand en de Torengarage





Figuur 9. Impressie Torenplein voor en na de herinrichting

Voor de Torenstraat is het de opgave een rustig en eenduidig profiel te ontwerpen met een vloeiend verloop in de lengterichting. Daarnaast wordt door vergroening waar mogelijk een bijdrage geleverd aan klimaatadaptatie en het vergroten van de verblijfskwaliteit van de Torenstraat. De bestaande parkeerplaatsen en mogelijkheden voor laden en lossen zullen gedeeltelijk terugkomen. Het profiel moet goed oversteekbaar zijn.



Figuur 10: voorontwerp Bilderdijkstraat

In de Torenstraat is het lengteprofiel gestrekt, waardoor er meer overzicht ontstaat. Fietzers en voetgangers hebben een eigen ruimte die wordt begeleid door gevels en groen. Voldoende

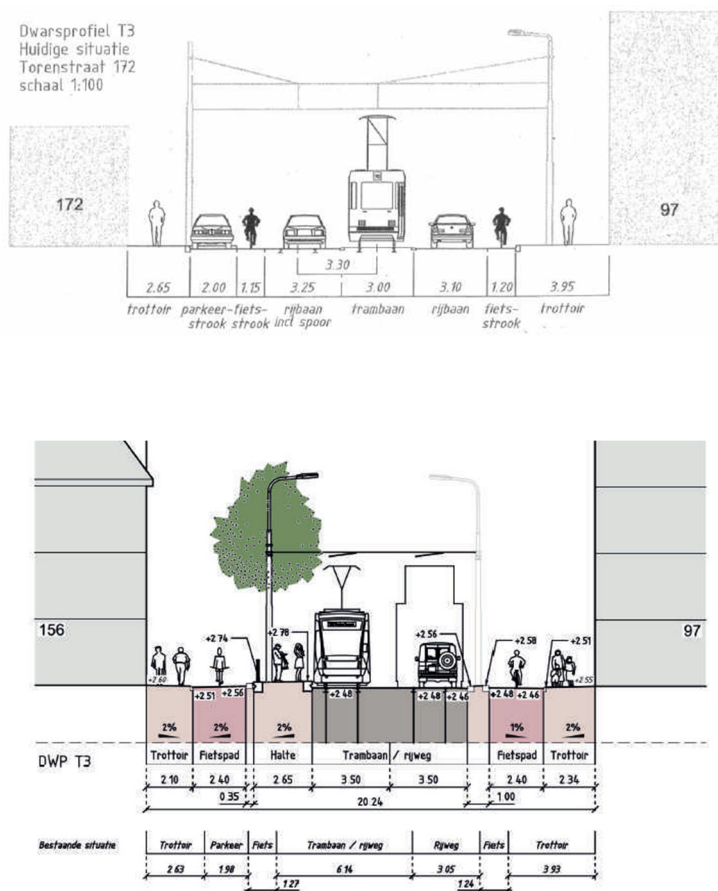
oversteekplaatsen verbinden Kortenbos met het centrum en viceversa. Voor een goede oversteekbaarheid worden nu 4 verkeersoversteekplaatsen (zebra's) voorgesteld door er één toe te voegen ter hoogte van de Korte Molenstraat voor de bereikbaarheid van de beide perrons en één bij AH. Bij AH wordt een andere locatie dan de huidige voorgesteld, meer richting het Torenplein, omdat dit een veiligere en kortere oversteek biedt dat in de bocht bij het Kerkplein. De oversteek bij de Veenkade komt te vervallen omdat daar het tramperron is vervallen. Dit geeft een goede verdeling (maximaal 100 meter) en op logische routes tussen Kortenbos en het centrum



Figuur 11. Impressie Torenstraat voor en na de herinrichting

Aan de Kortenbos-zijde ligt een strook tussen rijbaan en fietspad van circa 3 meter breed, hierin past het andere zijperron waardoor onnodige uitbuigingen voorkomen worden. Door de bomenrij wordt het lineaire karakter van de Torenstraat ondersteund en het asymmetrische profiel benadrukt. De doorgetrokken bomenrij in de Bilderdijkstraat vergroot de samenhang en rust in het totale profiel. De bandenlijn aan weerszijden van de rijbaan is continue, de verhoogde band voor de tramhalte sluit hier naadloos op aan. Tot de brug is de inrichting conform Hofstadkwaliteit; na de brug Residentiekwaliteit.

De laad- en loszone in de Bilderdijkstraat bij de voormalige bibliotheek op de hoek van de Veenkade komt te vervallen. Het expeditieverkeer voor de horeca kan vanaf de Toussaintkade aanrijden en binnen de pollers laden en lossen.



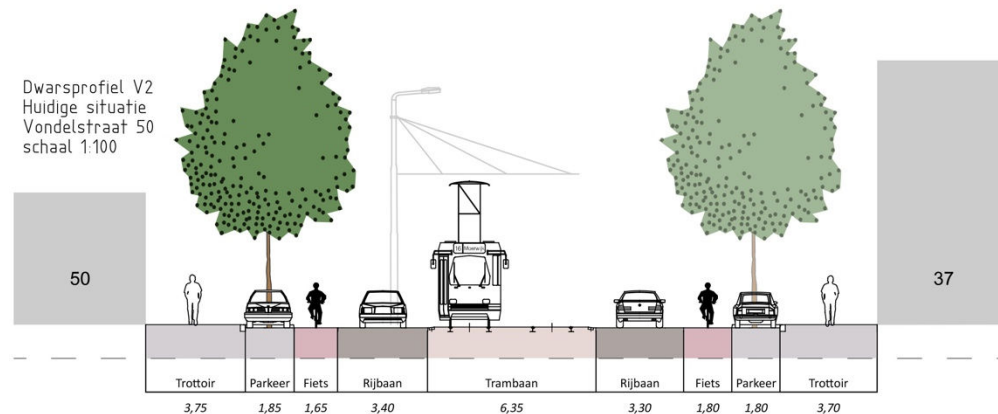
Figuur 12: dwarsprofiel T3 Torenstraat, huidig en nieuw

De Torenstraat is dé expeditieroute voor dit deel van het centrum. Ook trekker-met-opleggers kunnen bij de Geest laden en lossen. De uitrit in het verlengde van de Korte Molenstraat op de Torenstraat is in overleg met de wegbeheerder vanwege de voetgangersstromen opgeheven. In de huidige situatie is deze al met paaltjes afgesloten. Voor kleinere vrachtwagens zijn de Juffrouw Idastraat en de Korte Molenstraat alternatieve routes om te laden en lossen. Om tegemoet te komen aan de wens van de ondernemers is in de buurt van de door de halte opgeheven huidige laad en losplek nog een extra laad- en loszone voor de winkels tussen het Torenplein en de Snoekstraat toegevoegd tussen de nieuwe bomen.

Vondelstraat/Bilderdijkstraat

Huidige situatie

In de huidige situatie van de Vondelstraat rijdt de auto naast de trambaan en is er veel verkeersruimte die bestaat uit asfalt. Het profiel is breed en nodigt door de lange rechtstand uit tot het overschrijden van de maximumsnelheid (50 km/u). Er komen veel klachten uit de buurt over te hard rijden en gevaarlijk inhalen via de trambaan. De fietser rijdt op een fietsstrook naast de rijbaan aan één zijde en langspaarkeerplaatsen aan de andere zijde. Parkerende auto's komen hierdoor in een conflictsituatie met de passerende fietsers. Door de brede verkeersruimte is het profiel lastig oversteekbaar, voetgangers hebben geen zebrapaden en ervaren geen veiligheid. Het fietsparkeren vindt plaats op het trottoir, in combinatie met geveltuinen geeft dit een beperkte ruimte voor de voetganger.



Figuur 13: dwarsprofiel huidige Vondelstraat

Naast de langspaarkeerplaatsen ligt het trottoir, bomen staan in de 'oortjes' tussen de langspaarkeerplaatsen. De bomen (Lindes) zijn van de eerste grootte en hebben een volwassen leeftijd bereikt. De kronen hebben een geringe afstand tot de gevel en zijn aan de straatzijde sterker ontwikkeld. Tussen de bomen staan de bovenleidingmasten verspreid aan weerszijden van het profiel. De lindes zijn weliswaar gezond maar hebben slechte groeiomstandigheden en zijn zeer kwetsbaar voor beschadiging door graafwerkzaamheden (wortels). In de huidige situatie ervaren de bewoners overlast door het 'druipen' van de Lindes wat een plakkerige en zwarte substantie op auto's en verharding geeft.

Nieuwe situatie

De trambaan tussen de halte Elandstraat en de Bilderdijkstraat is geschikt voor de lagevloer tram en wordt niet gewijzigd binnen de INHTR-opgave, met uitzondering van de aansluitingen van de Bilderdijkstraat en de inpassing van de rolstoeltoegankelijke halte Elandstraat. Vanuit de INHTR-opgave is er dus geen directe aanleiding om het profiel van de Vondelstraat te wijzigen.

Er zijn echter wel twee opgaves die aanleiding geven om het profiel te wijzigen. De Vondelstraat vormt ten eerste voor de fietser een belangrijke schakel in een veilige route naar het centrum. Daarnaast dient de riolering op korte termijn vervangen te worden. De verkeersveiligheid vraagt bovendien om een maatregelen in het wegprofiel. Verder ligt er de wens om de Vondelstraat duurzaam te vergroenen.

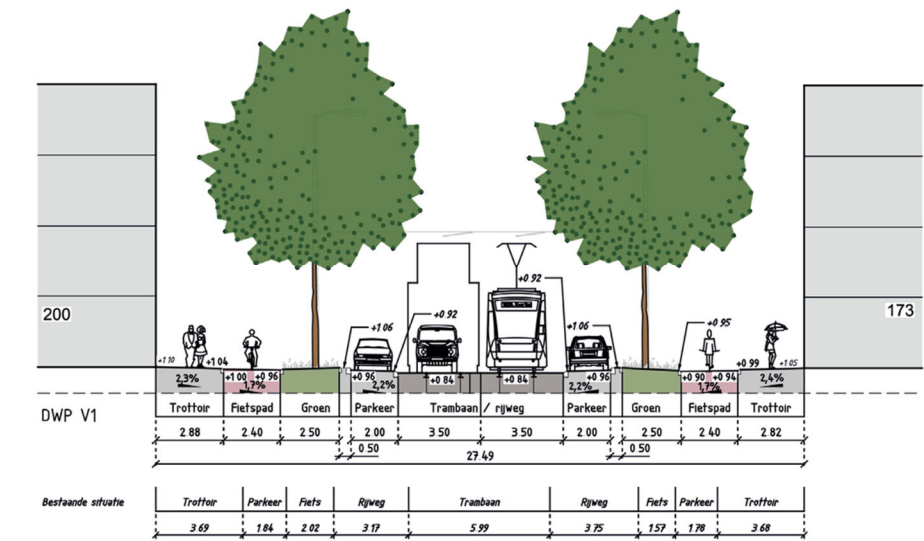
Besloten is tot een toekomstbestendige herinrichting van de Vondelstraat. Na een integrale afweging is voor een vergelijkbaar profiel gekozen als in de Torenstraat. Hierdoor ontstaat er ruimtelijke continuïteit en daarmee een veiliger en voor de gebruikers overzichtelijke indeling. De tram- en rijbaan wordt gecombineerd en er worden vrijliggende fietspaden ingepast. De trottoirs kunnen grotendeels worden gehandhaafd en vrijgemaakt van obstakels (o.a. fietsnietjes).

34 bestaande vitale Lindes kunnen helaas niet gehandhaafd blijven vanwege de werkzaamheden aan het naastgelegen riool, inclusief huisaansluitingen. Het is onmogelijk deze noodzakelijke werkzaamheden te verrichten en deze bomen te behouden. Ter compensatie van de kap van de Lindes worden 26 nieuwe bomen op een grotere afstand van de gevels geplaatst in een 2,5 m brede robuuste groenstrook met ruimte voor bloeiende planten en biodiversiteit. Dit levert 250 m² extra groen op in de groenstroken. Er ontstaan voor de bomen goede en toekomstbestendige groeiomstandigheden in een profiel met ruimte voor fietser en voetganger. In elke groenstrook wordt een extra voetgangersdoorsteek gemaakt zodat de loopafstand van de parkeerstrook naar de woningen wordt verkort. Naast veiligheid wordt er tevens een bijdrage geleverd aan de klimaatopgave. Op het pleintje nabij de Elandstraat worden nog eens 5 extra bomen geplant in de Vondelstraat.

Om onnodige overlast voor bewoners en ondernemers in de nabije toekomst te voorkomen wordt in het kader van groot onderhoud de vervanging van de tramrails in de Vondelstraat door de HTM naar voren gehaald en in samenhang met de voorgestelde herinrichting uitgevoerd.



Figuur 14: Voorontwerp Vondelstraat



Figuur 15: dwarsprofiel nieuwe en huidige situatie Vondelstraat

De inpassing van de rolstoeltoegankelijke halte ter hoogte van de Elandstraat wordt beschreven in het trajectdeel Kruispunt Elandstraat/Vondelstraat.





Figuur 16 . Impressie Vondelstraat voor en na de herinrichting

Kruispunt Vondelstraat / Elandstraat/Zoutmanstraat

Huidige situatie

In de huidige situatie gaat de fietser vanaf de Vondelstraat rechtdoor, steekt de Elandstraat over en gaat de Zoutmanstraat in. De afslaan fietser heeft op het kruispunt geen veilige opstelruimte. Het autoverkeer kan linksaf en rechtdoor de Zoutmanstraat in. Dit geeft een onveilige en complexe situatie die met een VRI geregeld wordt. Kort voorbij het kruispunt bevindt zich in de Vondelstraat aan weerszijden van de tramsporen de smalle zijperrons van de halte Elandstraat. De driehoekige ruimte die overblijft tussen de Elandstraat en de Vondelstraat is verhard, met een erftoegangsweg en langsparkeren voor de woningen (Zonnevreugd). Naast enkele volgroeide bomen staan er kleinere exemplaren. Een transformatorhuisje en containers domineren het beeld op maaiveld.



Figuur 17: kruispunt richting “Vondelpointje”

Nieuwe situatie

De opgave voor het kruispunt van de Vondelstraat met de Elandstraat is vooral een verkeerskundige opgave met als doelstelling het verbeteren van de (fiets)veiligheid en de doorstroming voor alle verkeersdeelnemers op het kruispunt. Daarvoor wordt een aantal verkeersbewegingen op het kruispunt opgeheven. Daarnaast moet een rolstoeltoegankelijke tramhalte Elandstraat conform de vereiste afmetingen worden ingepast. De aanpassingen aan de halte en de infrastructuur vragen om een passend ontwerp voor de openbare ruimte. Hiervoor is de opgave een groene plek met verblijfskwaliteit te ontwerpen en versnippering van de ruimte te verzachten, waar mogelijk verharding te vervangen door groen.



Figuur 18: voorontwerp kruispunt Elandstraat-Vondelstraat-Zoutmanstraat

Het profiel van de Elandstraat richting de Waldeck Pyrmontkade valt buiten de scope van dit voorontwerp. Op het kruispunt met de Elandstraat/Zoutmanstraat is afgezien van een tweelichtsinstallatie. Om het verkeer veilig te kunnen laten doorstromen en afwikkelen wordt gekozen voor een regeling met verkeerslichten. Daartoe wordt de fietser vanuit de Vondelstraat om het pleintje heen geleid. Hiervoor komen de erftoegangsweg en de parkeerplaatsen langs de woningen te vervallen. Er wordt een lengtebeperking voorgesteld voor de links afslaande beweging vanuit de Elandstraat richting de Vondelstraat. Dit om in de binnenbocht een steunpunt voor de voetganger te kunnen maken en het perron richting centrum beter te kunnen bereiken. Teneinde het kruispunt compact vorm te geven is ook een diagonale oversteek voor de fietsers 'vanaf AH' richting de Zoutmanstraat ingepast.

De ruimte die vrijkomt door het vervallen van een opstelstrook en de korte erftoegangsweg wordt bij de driehoekige pleinruimte getrokken. Op het pleintje worden waar mogelijk bomen toegevoegd. Door het verplaatsen van de afvalcontainers komt er ruimte voor de woningen vrij die benut wordt voor deels verhoogde plantvakken. Deze vakken maken de ruimte groener, geven samenhang aan het pleintje en vergroten de verblijfskwaliteit. Op de randen van de verhoogde plantvakken kan gezeten worden.



Figuur 19: "Vondelpleintje"

Door de bomen in plantvakken te zetten neemt de kwaliteit van groeiplaatsomstandigheden toe. De vakken worden beplant met bloeiende heesters en vaste planten. De ORAC's krijgen een nieuwe locatie op het pleintje. De vrachtwagens zullen de containers 2 keer per week vanaf een formele opstelgelegenheid kunnen legen. De berm tussen fietspad en rijbaan in de Elandstraat, ten noordwesten van het pleintje, wordt vergroend en er worden twee bomen aan het profiel toegevoegd. Deze staan in de rij van de bestaande bomen in de Elandstraat en geven continuïteit aan het profiel.

Zoutmanstraat en Prins Hendrikplein

Huidige situatie.

Zoutmanstraat

In de bestaande situatie is de Zoutmanstraat een woon-en winkelstraat waar de tram in twee richtingen doorheen rijdt. De tramhalte ligt ter hoogte van de van Speijkstraat. Aan beide zijden van de straat zijn langspaarkeerplaatsen. Fietsers gebruiken de ruimte tussen de tramrails en de langspaarkeerplaatsen en parkeren hun fiets op het trottoir, tegen beugels, lantaarnpalen en

bovenleidingmasten. Het laden en lossen vindt plaats in de straat, op enkele plekken is een laad- en los zone aangegeven met venstertijden. Halverwege de Zoutmanstraat ligt het Prins Hendrikplein. Het plein verdeelt de Zoutmanstraat in een centrum- en een zeezijde. Aan de centrumzijde ligt het accent meer op winkelen, aan de zeezijde op wonen.



Figuur 20: Prins Hendrikplein

De Zoutmanstraat is te smal om aan alle huidige modaliteiten ruimte te bieden. Door het gebrek aan ruimte is de veiligheid voor de fietser in het gedrang. Er ontstaat tevens hinder voor de tram doordat vrachtauto's de parkeerplaatsen gebruiken voor het laden en lossen. De tram kan hierdoor niet passeren en fietsers moeten om de vrachtauto, of een parkerende personenauto, fietsen. Hierbij komen de fietsers in het profiel van vrije ruimte van de tram. De trottoirs in de Zoutmanstraat zijn smal, de ruimte wordt beperkt door obstakels in de vorm van o.a. lantaarnpalen, masten voor de bovenleiding, geparkeerde fietsen, bloembakken en uitstallingen van winkels.



Figuur 21: Zoutmanstraat

Prins Hendrikplein

Het Prins Hendrikplein is een formeel ingericht historisch plein waarover de tram en het autoverkeer in beide richtingen rijden, rondom het deels groene verblijfsgebied (onderdeel beschermd stadsgezicht). Dit centrale voetgangersdeel is een aantrekkelijke plek voor verblijven, spelen, de weekmarkt, terrassen en activiteiten voor de buurt zoals het zeeheldenfestival. In de aanliggende panden wordt gewoond, gewerkt en zijn een aantal horecavoorzieningen opgenomen. De trottoirs worden gebruikt voor terrassen, fietsparkeren, ondergrondse afvalcontainers en masten voor bovenleiding en verlichting. Op vier plekken is er een dubbele doorsteek naar het centrale plein. Om een conflict tussen spelende kinderen en de tram te voorkomen zijn hagen en hekjes aangebracht. Oversteken van het plein door fietsers of scooters wordt voorkomen door hekwerken in een bajonet-opstelling bij de doorsteken.

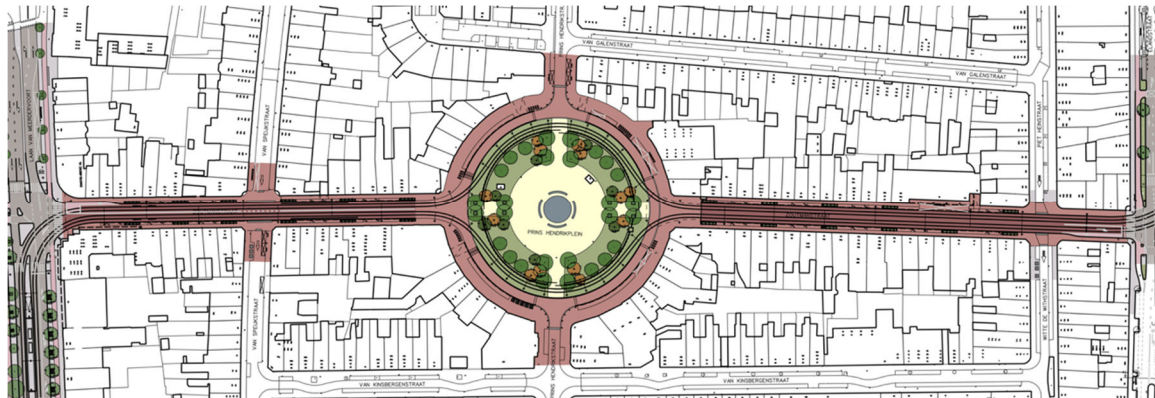
Door de vele ruimteclaims, de indeling en het materiaalgebruik komen de randen van het plein rommelig over. De centrale pleinruimte heeft een mooie afmeting, het beeld wordt bepaald door de grote hoeveelheid verharding. Het formaat van de bomen en de gevoeligheid voor droogte van o.a. het gras dragen beperkt bij aan een plein met een groene uitstraling.



Figuur 22: Prins Hendrikplein

Nieuwe situatie

Vanwege het smalle profiel (ongeveer 14 meter) van de Zoutmanstraat is al snel vastgesteld dat voor het inpassen van de lagevloerstrams en het verbeteren van de fietsveiligheid ruimte gemaakt moet worden door de parkeerplaatsen op te heffen. Het verlies aan parkeerplaatsen (circa 60) door de inpassing van de lage vloertram wordt ruim gecompenseerd in de aangekochte parkeergarage de Zeeheld (135 plaatsen). Op het Prins Hendrikplein blijven 20 parkeerplaatsen beschikbaar, waaronder voor de speciale doelgroepen plekken (GPA).



Figuur 23: Voorontwerp Zoutmanstraat en Prins Hendrikplein

De fietser rijdt met uitzondering voor de met verkeerslichten geregelde kruispunten voor de tram uit. De fietser rijdt mee met het verkeer en heeft overal 1,50m ruimte gekregen tussen de rails en de band, ook in de rechtstanden en de bochten naar en van het Prins Hendrikplein. Er is niet gekozen voor aparte fietsstroken aangezien dit leidt tot krappe trottoirs en een zeer brede rijbaan. Bovendien zou inpassing van een fietsstrook leiden tot ongewenste aantasting van de omvang en kwaliteit van het binnenplein (voetangersgebied) op het Prins Hendrikplein.

De opbouw van het profiel en de gekozen materialen zorgen voor samenhang tussen de beide delen van de Zoutmanstraat en het Prins Hendrikplein. Het symmetrische profiel bestaat in de Zoutmanstraat uit een centraal gelegen rijweg voor de tram, auto en fietser. Aan weerszijden vormt een schuine of rechte band de overgang naar de hoger gelegen voorzieningen strook. In deze strook passen fietsparkeren, bovenleidingmasten en groen. Ook bestaat hier de mogelijkheid voor een pop-up terras of uitstalplek waarvoor tegen de gevel geen mogelijkheid geboden wordt.

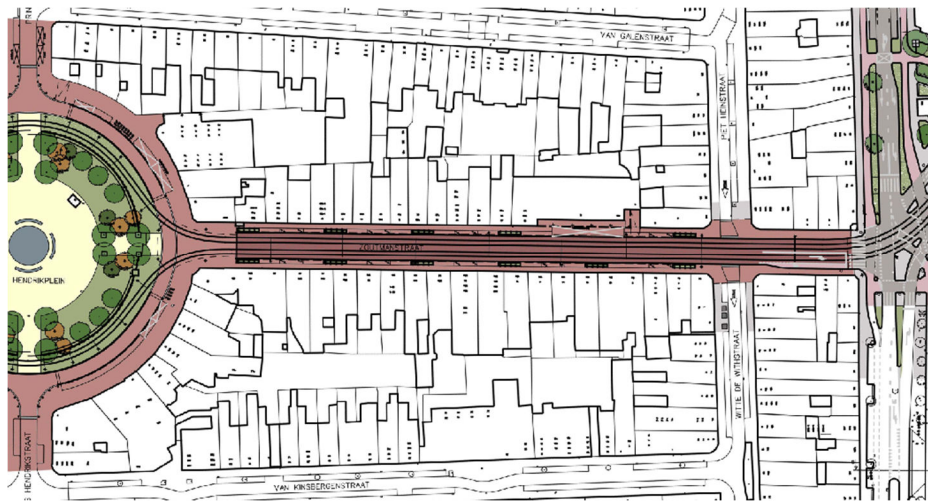
Tussen de voorzieningenstrook en het voetangersgedeelte ligt een verzonken band als markering en overgang naar het obstakelvrije voetangersgedeelte. Het voetangersgedeelte ligt tussen de voorzieningenstrook en de gevel. De breedte is minimaal 1,50 m breed waarbij in de voorzieningenstrook voldoende extra vrije ruimte is opgenomen om comfortabel te kunnen passeren als voetganger. Uitgangspunt voor de verharding is het gebruik van de Terra Robina-klinker in de trottoirs, tussen trottoir en rijweg wordt eenzelfde band gebruikt. In de rijweg ligt in beide delen een asfaltverharding. Het gedeelte van de Zoutmanstraat tussen de Elandstraat en de Piet Heinstraat behoudt het huidige 50 km/u-regime. In materiaal- en kleurgebruik wordt zoveel mogelijk aangesloten op het karakter van het voetangersvriendelijke autoluwe deel van de Zoutmanstraat.

Voor de expeditie worden extra laad- en loszones gemaakt. In het autoluwe deel is de huidige laad- en los zone gehandhaafd. Deze is in overleg met de politie alleen bereikbaar vanaf het Prins Hendrikplein. Op het Prins Hendrikplein zelf is ruimte gemaakt voor een centraal gelegen laad- en los zone voor trekker-met-oplegger. Ook in de Laan van Meerdervoort is een grote laad- en los zone gemaakt. Verder is voor kleinere vrachtwagens in de Van Speijkstraat nog ruimte gemaakt.

Autoluwe deel centrumzijde

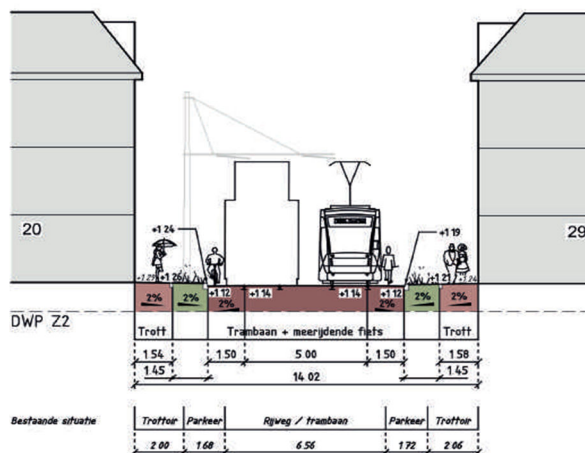
Het autoluwe deel, dat tussen de Piet Heinstraat en het Prins Hendrikplein wordt gerealiseerd, is alleen toegankelijk voor tram, fietsers en bestemmingsvrachtwagens. Ook krijgen de gebruikers van de parkeergarage ontheffing om vanaf de Piet Heinstraat de garage te bereiken en om ook weer in de richting van de Elandstraat af te rijden. Dit zal in de gebruikersovereenkomst van de parkeergarage

geregeld moeten worden. De eerste 30 meter van het autoluwe deel vanaf de Piet Heinstraat zal door de bewoners met ontheffing voor de stallinggarage in beide richtingen gereden worden vanaf en richting de Witte de Withstraat. Het lokale expeditieverkeer (met bestemming centrumzijde) zal komend vanaf het Prins Hendrikplein na gebruik van de laad en los zone aan andere zijde van de rijrichting doorrijden richting Elandstraat; de laad en los zone is door het instellen van een rechtdoor-linksaf gebod in de Piet Heinstraat niet bereikbaar vanaf de Piet Heinstraat (en door het 1 richtingsregime ook niet vanaf de Elandstraat).



Figuur 24: Voorontwerp Zoutmanstraat centrumzijde

Dit gedeelte van de Zoutmanstraat wordt ingericht als voetgangersvriendelijk autoluwe winkelstraat. Fietser, tram en voetganger krijgen prioriteit. Dit deel is beperkt toegankelijk voor laad- en losverkeer naar de bestaande laad en losplek, de stallinggarage voor een beperkt aantal vaste gebruikers aan de kant van de Piet Heinstraat blijft bereikbaar. De overgang naar de voetgangersvriendelijke winkelstraat (vanaf de Piet Heinstraat) wordt gemarkeerd door twee groenvakken aan weerszijden van de Zoutmanstraat, een portaalopstelling van de bovenleidingmasten, de bandenlijn.



Figuur 25: dwarsprofiel nieuwe situatie Zoutmanstraat centrumzijde

De banden tussen rijweg en voorzieningenstrook/trottoir zijn schuin en overbruggen een minimaal hoogteverschil, de schuine band draagt bij aan de oversteekbaarheid. De rijweg wordt uitgevoerd in asfalt. De top- of slijtlaag zal een specifieke kleurstelling krijgen die aansluit bij de kleur van de verharding in de voorzieningenstrook/trottoir. Naast de inrichting en verschijningsvorm van het voetgangersvriendelijke gebied zullen camera's worden ingezet om autoverkeer te voorkomen. Het autoluwe deel met de gesloten verklaring en de snelheidsbeperking van 30 km/u in de Zoutmanstraat sluit aan op een éénrichtingstraat tussen de Piet Heinstraat met 1 richtingsverkeer richting Elandstraat met een 50 km/u-regime om de voorrangssituatie met de Piet Heinstraat in stand te houden en voorrangsondergeschikt aan te sluiten op het met VRI geregelde kruispunt met de Elandstraat/Vondelstraat. De Piet Heinstraat en de Witte de Withstraat zijn aan de Zoutmanstraat ondergeschikt, respectievelijk een winkelerf en een 30 km/u-zone, wat met een inritconstructie tot uiting gebracht wordt. Het autoluwe deel sluit aan op het Prins Hendrikplein dat onderdeel is van een 30 km/u-zone; teneinde het doorgaande verkeer op het plein (plateau) te geleiden is een verzonken trottoirband ingepast; op het plein zijn drempels en plateaus aangebracht om met fysieke maatregelen de zone te ondersteunen.

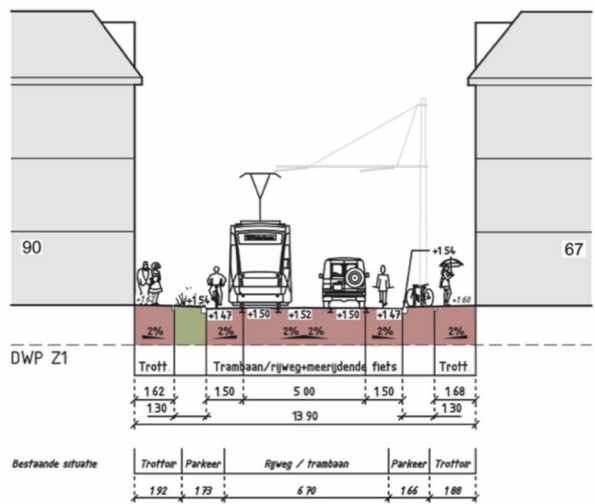




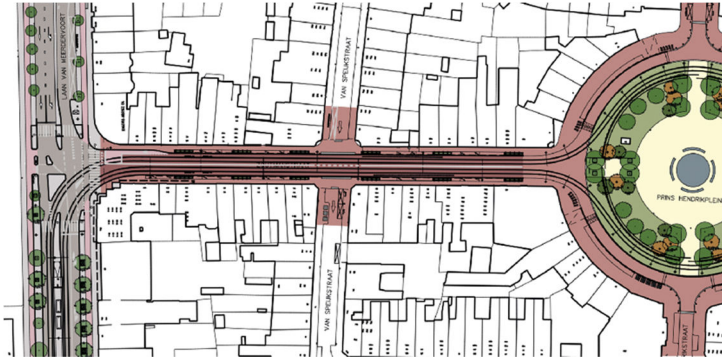
Figuur 26: Impressie Zoutmanstraat centrumzijde voor en na de herinrichting

Zoutmanstraat-zeezijde

Voor de Zoutmanstraat tussen het Prins Hendrikplein en de Laan van Meerdervoort wordt een snelheidsbeperking van 30 km/u voorgesteld; de overgang van 50 km/u naar 30 km/u wordt door belijning met de cijfers 30 op het asfalt gemarkeerd. De opbouw van dit profiel en de materialisatie is gelijk aan dat van de centrumzijde, vanwege het verkeerregime is er een klein verschil. Het hoogteverschil tussen de voorzieningenstrook/trottoir en de rijweg is groter dan in het gedeelte aan de centrum-zijde waardoor er een rechte band gebruikt wordt. Dit maakt de oversteekbaarheid minder groot.



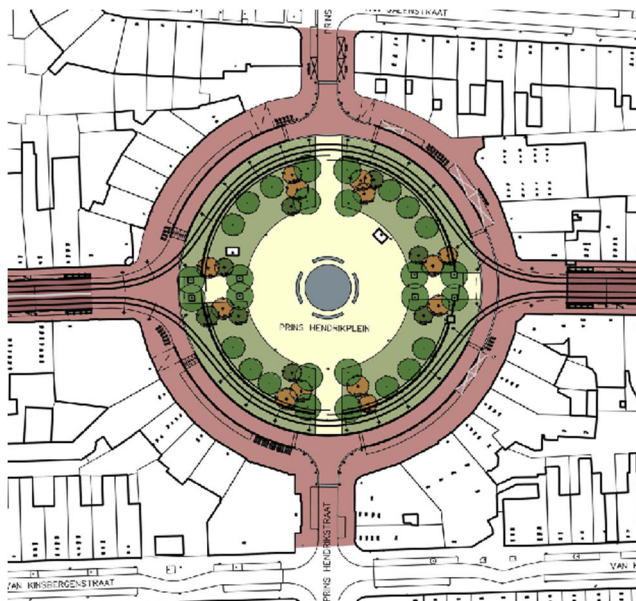
Figuur 27: dwarsprofiel nieuwe situatie Zoutmanstraat zeezijde



Figuur 28: voorontwerp Zoutmanstraat zeezijde

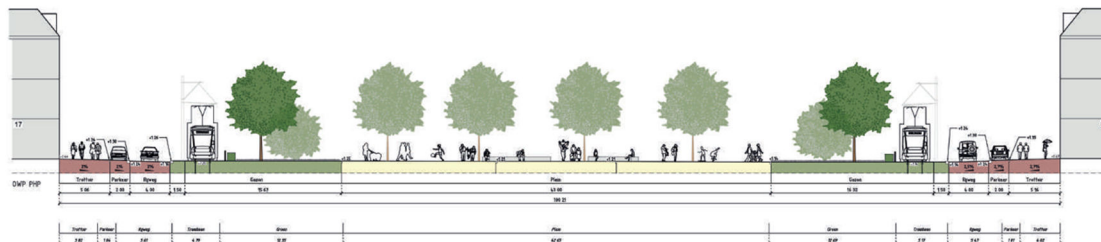
Prins Hendrikplein

Het Prins Hendrikplein wordt binnen de 30 km/u-zone gebracht. Door het autoluw maken van de Zoutmanstraat centrumzijde is het doorgaand verkeer uit de Zoutmanstraat geweerd. Hiermee is het centrale plein in combinatie met een vrije wachtruimte voor de oversteek van de trambaan veiliger te bereiken. Teneinde het plein ook groener te maken zijn de oversteeken over de trambaan gecombineerd tot centrale doorgangen. Het Prins Hendrikplein wordt dus groener en gebruiksvriendelijker met behoud van de huidige verschijningsvorm: een karakteristiek plein met een formele en nagenoeg symmetrische opzet. Door de overgang naar een 30 km/u-regime ontstaat er ruimte die wordt ingezet ten gunste van een groener plein en een iets breder trottoir: door het versmallen van rijbaan kan de grasbaan voor de tram worden verbreed; in de vrijgekomen, groene ruimte staan de bovenleidingmasten. De bestaande Moseiken behouden hun plek en worden aangevuld met bomen van verschillende soorten en afmetingen. De entrees worden hierdoor gemarkeerd en vanuit de aanliggende straten, Zoutmanstraat en Prins Hendrikstraat, geeft het plein een groenere indruk.



Figuur 29: voorontwerp Prins Hendrikplein

Tussen de trambaan en de haag staat een hekwerk ter voorkoming van met name overstekende kinderen. De bestaande taxushaag kan vervangen worden door een groene haag van bloeiende en besdragende heesters, geschikt voor vogels en insecten maar ook om te plukken. De Magnolia's blijven op de huidige plaats staan. Voorgesteld wordt om op de plek van de bestaande rozenperken gras aan te brengen en meer gebruiksmogelijkheden te geven. Het centrale verharde deel van het plein blijft ongewijzigd.



Figuur 30: nieuwe situatie Prins Hendrikplein

De bandenlijn en het verhardingsmateriaal lopen vanuit de Zoutmanstraat door over het plein. De contour van het binnenplein wordt benadrukt door een brede band. Op het centrale en verharde deel (en daar net buiten) passen de markt, terrassen en het Zeeheldenfestival. Door de veranderde entrees wijzigt de opzet enigszins. Samen met bewoners en ondernemers zal na het raadsbesluit over het voorontwerp gezocht worden naar een optimale opstelling van het groen in de verdere uitwerking van het Voorontwerp naar een Definitief Ontwerp.

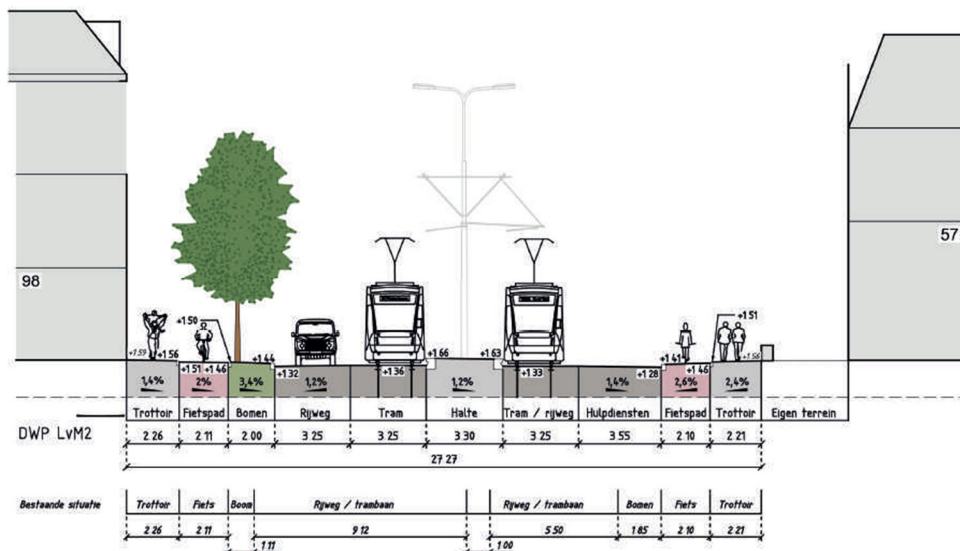
Laan van Meerdervoort

Huidige situatie

In de huidige situatie ligt de tramhalte 'Waldeck Pyrmontkade' in de middenberm van de Laan van Meerdervoort vlakbij het kruispunt. Hierdoor buigen de rijbanen uit en is er ter plaatse van de halte een asymmetrisch profiel. Aan de zuidwestzijde liggen naast de rijbaan parkeerplaatsen met daartussen bomen, een smalle verharde strook vormt de scheiding met het fietspad. Aan de noordoostzijde is de bomenrij onderbroken, er zijn geen parkeerplaatsen en er is een smalle verharde strook tussen rijbaan en fietspad. Aan beide zijden van het profiel ligt een relatief smal trottoir. Ter hoogte van het Haganum heeft de Laan van Meerdervoort een nagenoeg symmetrisch profiel. Enkele bomen zijn gekapt en het profiel is hierdoor niet continue.

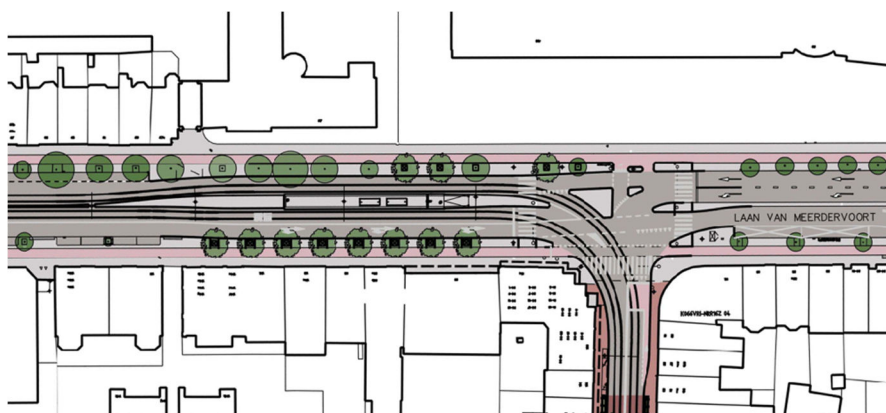
Nieuwe situatie

In de Laan van Meerdervoort vinden twee ingrepen plaats. De halte 'Van Speijkstraat' wordt vanuit de Zoutmanstraat verplaatst naar de Laan van Meerdervoort en de huidige halte Waldeck Pyrmontkade wordt verplaatst naar de Waldeck Pyrmontkade/Koninging Emmakade. De tramsporen in het overige deel van de Laan van Meerdervoort zijn geschikt voor de lagevloertram en worden gehandhaafd. De nieuwe halte 'Zoutmanstraat' wordt een middenhalte ter hoogte van het Gymnasium Haganum. Het middenperron van de nieuwe halte Zoutmanstraat is zo ver als mogelijk opgeschoven richting het kruispunt met de Zoutmanstraat.



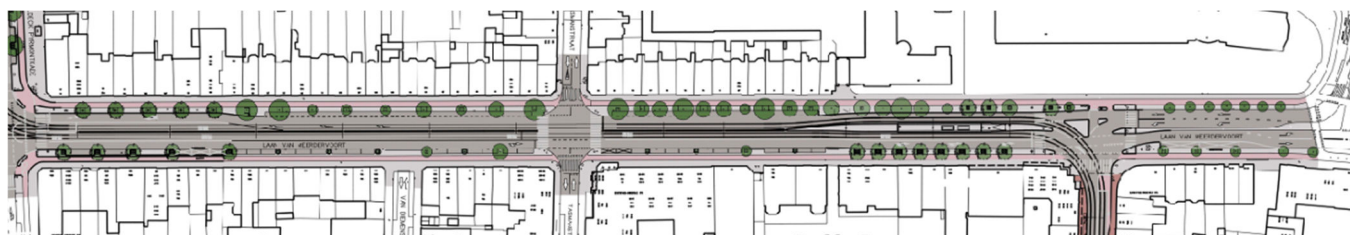
Figuur 31: dwarsprofiel nieuwe situatie Laan van Meerdervoort

Het verkeer in de richting van de centrumring rijdt op een met de tram gecombineerde rijstrook. Het verkeer zal door de verkeerslichtenregeling nauwelijks achter een halterende tram terecht komen. Hiermee wordt onduidelijke positie op de rijbaan en invoegen voor de tram voorkomen.



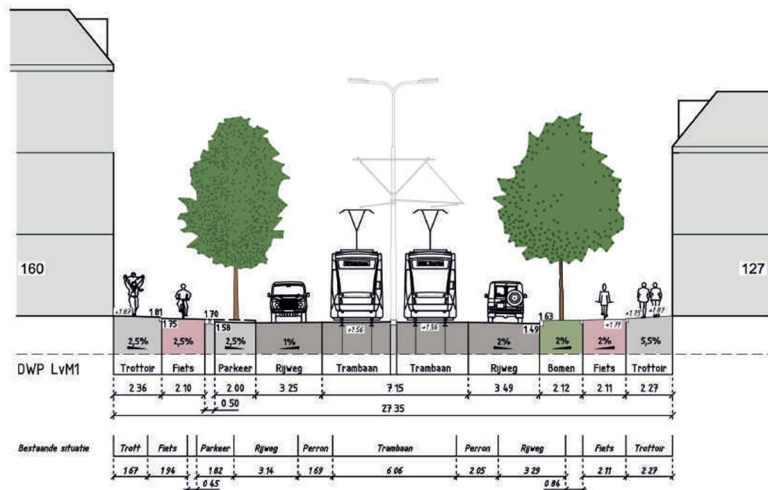
Figuur 32: voorontwerp Laan van Meerdervoort bij Zoutmanstraat

Er worden vier laad- en losplekken aangelegd, rechts van de Zoutmanstraat, die buiten venstertijden ook gebruikt kunnen worden als parkeerplaatsen.



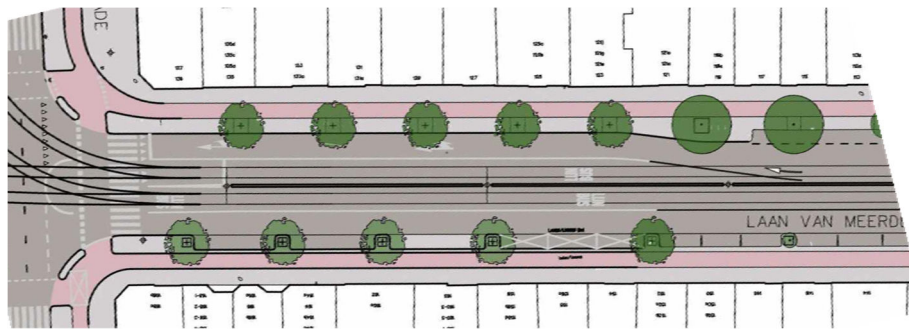
Figuur 33: voorontwerp Laan van Meerdervoort

De ruimte die aan de noordoostzijde (oneven zijde) van het profiel vrijkomt doordat de bestaande halte Waldeck Pyrmontkade is opgeheven wordt gebruikt om het oorspronkelijke profiel te herstellen. Dat betekent dat er een symmetrisch profiel ontstaat waarin de bomenstructuur wordt doorgezet tot het kruispunt met de Waldeck Pyrmontkade/ Koningin Emmakade. Er is ruimte voor zes nieuwe bomen, voor de bestaande bomen aan de zuidzijde worden de groeiplaatsomstandigheden verbeterd.



Figuur 34: dwarsprofiel nieuwe situatie Laan van Meerdervoort

De auto rijdt naast de tram en aan beide zijden zijn er, behalve ter hoogte van de opstelgelegenheid, langspaarplaatsen. Het trottoir en het fietspad behouden de huidige ligging. Het fietspad aan de zuidzijde wordt 'recht getrokken' en sluit zonder slinger aan op het fietspad richting centrum. Het trottoir wordt hierdoor breder.



Figuur 35: voorontwerp Laan van Meerdervoort bij Waldeck Pyrmontkade

Kruispunt Waldeck Pyrmontkade/Koningin Emmakade

Huidige situatie

De Waldeck Pyrmontkade/Koningin Emmakade wordt gekenmerkt door een brede en groene monumentale middenberm die voorbij de kruising met de Laan van Meerdervoort verbreed en overgaat in een singel. Aan weerszijden van de rijbaan liggen parkeerplaatsen en staan bomen, tussen de parkeerplaatsen en het brede trottoir ligt het fietspad. Een aantal bomen (Kastanjes) zijn in een

matige conditie en hebben een beperkte levensverwachting (< 5 jaar). Op het trottoir tussen de beide delen van de Obrechtstraat staan bovengrondse containers voor de inzameling van verschillende soorten restafval.



Figuur 36: kruispunt Waldeck Pyrmontkade / Koningin Emmakade – Laan van Meerdervoort

Nieuwe situatie

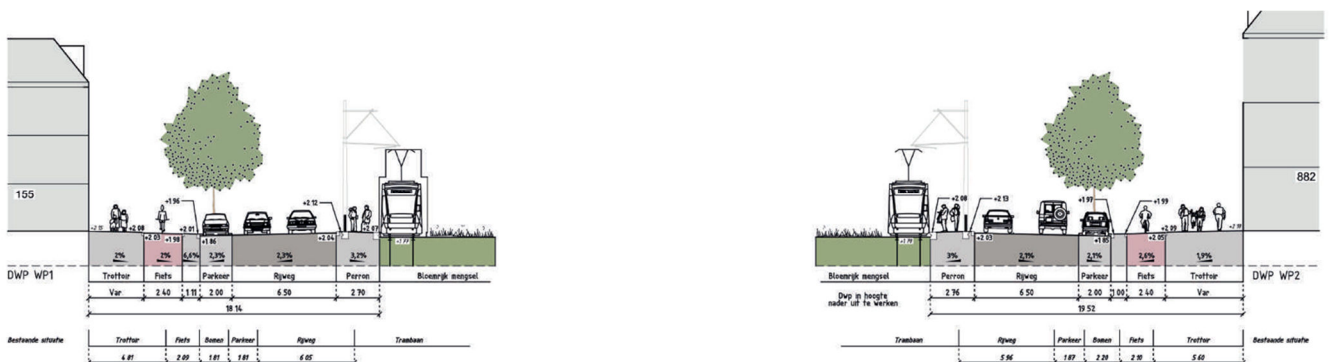
De opgave voor het ontwerp van een nieuwe halte ter hoogte van de Obrechtstraat is het respecteren van het groene karakter van de middenberm en behoud van de ruimtelijke kwaliteit van het monumentale en symmetrische profiel.

Op het kruispunt worden naast de verplaatsing van de halte naar de Obrechtstraat ook de verkeerslichten vervangen en een fietsproject meegenomen. Door het opheffen van de tramhalte is een oversteek over beide rijrichtingen en de trambaan ontworpen. In de zijbermen zijn volwaardige steunpunten gerealiseerd en het trottoir langs de evenzijde is verbreed.



Figuur 37: Voorontwerp Waldeck Pyrmontkade / Koningin Emmakade tot Obrechtstraat

Voor de ligging nieuwe halte is gekozen voor zo min mogelijk impact op de bestaande ruimtelijke kwaliteit. Een halteliggering met zijperrons sluit aan op de symmetrische opbouw van het profiel. De groene en open wigvormige middenberm blijft vrij van verharding en meubilair voor de tram. Het bestaande perspectief vanaf het kruispunt met de Laan van Meerdervoort blijft intact en de klassieke entree van de wijk Duinoord wordt gerespecteerd. De bestaande heestergroep in de middenberm blijft staan. Het gras wordt ingezaaid met een robuust bloemenmengsel wat kleur geeft en bijdraagt aan de biodiversiteit. De sporen blijven in een grasbaan liggen. Vanwege de ligging van kabels en leidingen en een duikerconstructie kunnen de afvalcontainers niet ondergronds, er wordt gezocht naar een passende locatie in de directe omgeving waar dat wel mogelijk is. In dit ontwerp is nog geen nieuwe locatie gevonden door de beheerders voor het plaatsen van ondergrondse containers. De huidige plaatsing blijft dus vooralsnog gehandhaafd.



Figuur 38: dwarsprofiel nieuwe situatie Waldeck Pyrmontkade / Koningin Emmakade

Omdat de breedte van de zijperrons groter is dan de beschikbare ruimte tussen het spoor en de rijbaan wordt de rijbaan verlegd. Hierdoor schuiven ook de parkeerplaatsen en het fietspad op. Bij het behoud van het bestaande parkeerplaatsen komen de bestaande bomen (Kastanjes) in het gedrang. Vanwege matige levensverwachting is ervoor gekozen alle acht bomen te vervangen door een gelijkwaardige soort en grootte. De zijperrons zijn via oversteken goed bereikbaar voor de voetganger. De entree van de beide delen van de Obrechtstraat wordt gemarkeerd door aan beide zijden van de rijweg een boom te plaatsen. Aan de noordoostzijde betekent dit dat de twee bestaande bomen, met een beperkte levensverwachting, vervangen worden door nieuwe bomen. Aan de overzijde worden twee nieuwe bomen bijgeplaatst. De huidige groenbestemming van het restgroen tussen de huidige tramsporen en de rijbaan zal door de aanleg van de perrons een verkeersbestemming moeten krijgen.

Bomenbalans en parkeerbalans

In het voorontwerp van is daar waar mogelijk in relatie tot de werkzaamheden voor de inpassing van de lagevloerstrams gekeken naar het duurzaam vergroenen van het tracé. Hiertoe is ook een zogenaamde Boomeffectenanalyse (BEA) verricht (zie bijlage 9).

De omvang van het Torenplein, de monumentale bomen en het gebruik van het plein blijven gehandhaafd. Door inrichting en het plaatsen van een boom op het plein aan de overzijde bij de Geest wordt het plein één ruimte tussen de bestaande pleinwand en de Torengarage. In de brede berm van circa 3 meter aan de Kortenboszijde van de Torenstraat is voldoende ruimte voor groen en extra bomen (9 stuks), naast ruimte voor (fiets)parkeren en een laad- en losvoorziening. Door de bomenrij wordt het lineaire karakter van de Torenstraat ondersteund en het asymmetrische profiel benadrukt. De doorgetrokken bomenrij in de Bilderdijkstraat (5 extra bomen tussen Vondelstraat en Veenkade) vergroot de samenhang en rust in het totale profiel.

De bestaande rij van 34 Lindes in de Vondelstraat kan vanwege de werkzaamheden aan het riool en de huisaansluitingen niet gehandhaafd worden. Hiervoor komen 26 nieuwe bomen terug. De nieuwe bomen worden op een grotere afstand van de gevels geplaatst in een 2,5 m brede robuuste groenstrook met ruimte voor bloeiende planten en biodiversiteit. Dit levert 250 m² extra groen op in de groenstroken. De ruimte die vrijkomt door het vervallen van een opstelstrook nabij het kruispunt Vondelstraat/Elandstraat en het korte erftoegangsstraatje wordt bij de driehoekige pleinruimte getrokken. Op het pleintje worden, waar mogelijk, bomen toegevoegd. Door het verplaatsen van de afvalcontainers komt er ruimte voor de woningen vrij die benut wordt voor deels verhoogde plantvakken. Deze vakken maken de ruimte groener, geven samenhang aan het pleintje en vergroten de verblijfskwaliteit. Op de randen van de verhoogde plantvakken kan gezeten worden. Door de 5 bomen in plantvakken te zetten neemt de kwaliteit van groeiplaatsomstandigheden toe. De vakken worden beplant met bloeiende heesters en vaste planten. De berm tussen fietspad en rijbaan in de Elandstraat, ten noordwesten van het pleintje, wordt vergroend en er worden twee bomen aan het profiel toegevoegd. Deze staan in de rij van de bestaande bomen in de Elandstraat en geven continuïteit aan het profiel.

In de 1,5 m voorzieningstrook van de Zoutmanstraat worden op regelmatige afstanden groenvakken gemaakt in de Zoutmanstraat; de ruimte op het trottoir ontbreekt om hier levensvatbare bomen te planten; het betreft hier 23 groenvakken van 7 m bij 1,5 m met een totaal oppervlak van circa 240 m².

De overgang naar de voetgangersvriendelijke winkelstraat (vanaf de Piet Heinstraat) wordt extra gemarkeerd door twee groenvakken aan weerszijden van de Zoutmanstraat.

De bestaande 16 Moseiken op het Prins Hendrikplein behouden hun plek en worden aangevuld met 21 bomen van verschillende soorten en afmetingen. De entrees worden hierdoor gemarkeerd en vanuit de aanliggende straten, Zoutmanstraat en Prins Hendrikstraat, geeft het plein een groenere indruk. Tussen de trambaan en de haag staat een hekwerk ter voorkoming van met name overstekende kinderen. De bestaande taxushaag kan vervangen worden door een groene haag van bloeiende en besdragende heesters, geschikt voor vogels en insecten maar ook om te plukken. De Magnolia's blijven op de huidige plaats staan. Voorgesteld wordt om op de plek van de bestaande rozenperken gras aan te brengen en meer gebruiksmogelijkheden te geven. Het centrale verharde deel van het plein blijft ongewijzigd.

De ruimte die aan de noordoostzijde (oneven zijde) van het profiel vrijkomt doordat de bestaande halte Waldeck Pyrmontkade is opgeheven wordt gebruikt om het oorspronkelijke profiel te herstellen. Dat betekent dat er een symmetrisch profiel ontstaat waarin de bomenstructuur wordt doorgezet tot het kruispunt met de Waldeck Pyrmontkade/ Koningin Emmakade. Er is ruimte voor zes nieuwe bomen, voor de bestaande bomen aan de zuidzijde worden de groeiplaatsomstandigheden verbeterd. De groene en open wigvormige middenberm van de Waldeck Pyrmontkade/ Koningin Emmakade blijft vrij van verharding en meubilair voor de tram. De bestaande heestergroep in de middenberm blijft staan. Het gras wordt ingezaaid met een robuust bloemenmengsel wat kleur geeft en bijdraagt aan de biodiversiteit. De sporen blijven in een grasbaan liggen. Bij het behoud van het bestaande parkeerplaatsen op de Waldeck Pyrmontkade komen de bestaande bomen (Kastanjes) in het gedrang. Vanwege matige levensverwachting is ervoor gekozen alle acht bomen te vervangen door een gelijkwaardige soort en grootte.

De entree van de beide delen van de Obrechtstraat wordt gemarkeerd door aan beide zijden van de rijweg een boom te plaatsen. Aan de noordoostzijde betekent dit dat de twee bestaande bomen, met een beperkte levensverwachting, vervangen worden door nieuwe bomen. Aan de overzijde worden twee nieuwe bomen bijgeplaatst.

Bomenbalans	Bestaand	Te kappen	Te planten	Nieuw	Verschil
Waldeck Pyrmontkade (Laan van Meerdervoort-Obrechtstraat)	10	-10	12	12	+2
Laan van Meerdervoort (Waldeck Pyrmontkade-Carnegielaan)	60	-10	21	71	+11
Zoutmanstraat	0	0	0	0	0
Prins Hendrikplein	17	-1	21	37	+20
Vondelstraat (incl. pleintje bij Elandstraat)	46	-34	31	43	-3
Torenstraat/Bilderdijkstraat (Bilderdijkstraat-Geest)	10	0	14	24	+14
Torenstraat Geest-Kerkplein)	2	0	1	3	+1
Totaal	145	-55	100	190	+45

Parkeerbalans	Bestaand	Nieuw	Vershil
Laan van Meerdervoort-Waldeck Pyrmontkade	103	84	-19; door inpassing haltes
Zoutmanstraat- Vondelstraat	170	96	-74; door inpassing rails lagevloerstrams
Torenstraat- Bilderdijkstraat	38	10	-28; door inpassing halte, aanleg fietspaden en vergroening
Garage de Zeeheld	0	135	+135
Extra bewonersplaatsen VAB	0	30	+ 30
	311	355	+44

Ter compensatie van het verlies aan parkeerplaatsen in de Laan van Meerdervoort en de Zoutmanstraat heeft de gemeente de garage de Zeeheld aangekocht in de Prins Hendrikstraat nabij de Zoutmanstraat; hiermee worden **135** plekken toegevoegd aan de parkeerbalans. Voor de parkeerplaatsen die verdwijnen in de Torenstraat en Bilderdijkstraat is overcapaciteit beschikbaar in de VAB Veenkade. Een groot deel van de parkeerplaatsen die gereserveerd zijn voor verhuur aan ondernemers staan leeg. De gemeente zal 30 extra plaatsen beschikbaar stellen voor verhuur aan bewoners.

Trillingen, geluid en luchtkwaliteit

Trillingen

Er is door DGMR uitgebreid onderzoek gedaan naar de trilling en geluidseffecten van de lagevloertram na de herinrichting op de omgeving en met name op de bebouwing langs het tracé. In oktober 2020 zijn op representatieve locaties uitpandige en inpandige trillingsmetingen verricht. Uit het onderzoek is gebleken dat er geen trillingsnormen worden overschreden. Er hoeven ook geen aanvullende maatregelen genomen te worden in de trambaanconstructie. Voor de resultaten en conclusies wordt verwezen naar de rapportage in bijlage 6.

Geluid

Het onderzoek naar het geluidseffect van de lagevloertram laat zien dat er langs het tracé geen overschrijding van de norm plaatsvindt na de herinrichting. Verwezen wordt naar het technisch rapport in bijlage 8.

Luchtkwaliteit

Door het afsluiten van een deel van de Zoutmanstraat zal het doorgaand verkeer worden afgeleid naar de hoofdwegen. Dit leidt o.a. op de Waldeck Pyrmontkade in spits tot een toename van autoverkeer. Onderzoek laat zien dat dit niet leidt tot overschrijding van luchtkwaliteitsnormen. Verwezen wordt naar het technisch rapport in bijlage 7.

Kostenraming en dekking

De kosten worden geraamd op € 25,3 miljoen gebaseerd op prijspeil 2021, exclusief BTW en inclusief de voorbereidingskosten vanaf 2020 en alle planuitvoeringskosten.

Van dit bedrag wordt bijna 70% gedekt door de samenwerkende partijen MRDH en HTM. Daarnaast passen we voor dit project zo veel mogelijk het principe werk-met-werk toe. Een deel van dekking komt uit het onderhoudsprogramma van de HTM (OIW) met betrekking tot voorziend onderhoud aan sporen en bovenleiding en gepland groot onderhoud aan wegen en riolering (programma 12 Mobiliteit). In dit project wordt aanvullend op de opgave van INTHR, ook daar waar mogelijk,

invulling gegeven aan het verbeteren van de fietsveiligheid, verkeersveiligheid in het algemeen en duurzame vergroening.

In de onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de verschillende dekkingsbronnen binnen de gemeente en buiten de gemeente (subsidies).

Dekking(sbronnen)	(x € mln.)
Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH)	13,05
HTM i.v.m. onderhoudswerkzaamheden t.b.v. OIW	2,9
Subsidies (MRDH) t.b.v. projecten fiets en verkeersveiligheid	1,6
Reserve verbetering duurzame mobiliteit, thema INTHR (lagevloerstrams) (DH)	4,4
Reserve verbetering duurzame mobiliteit, thema Ruim baan vd Fiets (DH)	1,1
Werk-met-werk, Riolering (GD)	1,5
UVP Verkeersveiligheid en programma Buitenruimte (DH)	0,75
Totaal	25,3

Voor de uitvoering van het ontwerp wordt gebruik gemaakt van de standaard materialen die zijn opgenomen in het Handboek Openbare Ruimte (HOR) van de gemeente Den Haag. Veel van de bestaande materialen zullen terugkomen, zodat dit aansluit bij het bestaande beeld en beheerniveau van deze straten. De aanpassingen betreffen hoofdzakelijk het aanhelen van de haltes aan de openbare ruimte en leiden niet tot meerkosten voor beheer.

Toetsing van de ontwerpen

Plannen voor herinrichting van de openbare ruimte worden ter toetsing voorgelegd aan twee adviescommissies, te weten het VOV (Vooroverleg Over Verkeerszaken) en de ACOR (Adviescommissie Openbare Ruimte). Het concept voorontwerp (VO) is getoetst, beoordeeld en akkoord bevonden door het VOV. Het college gaat contrair aan het advies van het VOV om een bypass voor de nood- en hulpdiensten om de halte Zoutmanstraat te maken op de Laan van Meerdervoort. Met de optimalisatie van de verkeerregelinstanties (VRI) wordt het risico van stremming geminimaliseerd en een bypass heeft een te grote impact op de ruimtelijke structuur van de Laan van Meerdervoort (kappen bomen) en kan oneigenlijk gebruikt worden (parkeren, afsnijden door auto's). Het college gaat mee met het positieve meerderheidsadvies van het VOV en contrair aan het advies van de brandweer en HTM met betrekking tot de herinrichting van de Vondelstraat. De HTM acht het opheffen van de vrije trambaan een verslechtering voor de doorstroming van de tram; de brandweer ziet het opheffen van de vrije trambaan als een zoveelste verslechtering van zijn bereikbaarheids netwerk. Het college acht, in lijn met de overige VOV partijen, de eventuele lichte impact op de rijtijden van de tram op dit deel van de Vondelstraat afgezet tegen de grotere rijtijdenwinst in het gehele traject van lijn 16 Z (vanaf Kerkplein tot Waldeck Pyrmontkade) minder zwaar dan de verbetering van de fietsveiligheid, groenstructuur en de verkeersveiligheid die mogelijk worden door het combineren van de tram en rijbaan tot 1 wegprofiel. Ook blijft de Vondelstraat (7 m brede rijbaan zonder drempels) voldoen aan de eisen voor hulpdiensten die gelden voor wegen waarover bestaande buslijnen rijden en wegen waar tramrails in de rijbaan liggen. De ontwerpen van de nieuwe perrons zijn tevens voorgelegd aan en akkoord bevonden door de haltebeheerder van de HTM. Overleg met wegbeheerders en andere gemeentelijke vertegenwoordigers heeft plaatsgevonden aan de hand van het Voorontwerp. HTM Beheer en HTM Railveiligheid hebben de ontwerpen separaat getoetst. De opmerkingen die door deze partijen zijn gemaakt, zijn verwerkt in de uiteindelijke versie van de VO-tekeningen.

De ACOR heeft ten aanzien van de Torenstraat negatief geadviseerd. De ACOR is van mening dat de opgave in het centrum van de stad zou moeten passen binnen de uitgangspunten uit de nota “Kiezen voor verkeersveiligheid” en uit de structuurvisie CID: 30 km/u is de norm, gemengd verkeer, primaat bij voetganger en fietser en ruim aandacht voor verblijven. De geformuleerde uitgangspunten acht zij niet passend bij deze ruimtelijke context van de binnenstad. Het college gaat contrair aan dit advies van de ACOR omdat het mengen van fietsers met autoverkeer en ook trams met de huidige verkeersintensiteiten niet verkeersveilig wordt geacht. Het voorliggende plan biedt een verkeersveilig ontwerp met nieuwe vrijliggende fietspaden op deze sterfietsroute wat aansluit op de nota “Ruim baan voor de Fiets” (RIS306923) maar ook op de nota “Kiezen voor verkeersveiligheid”.

Participatie

Voor de complexe inpassing van de lagevloertram in de Zoutmanstraat is in mei 2019 een denktank gevraagd advies hierover te geven. De Denktank is samengesteld uit vertegenwoordigers van de diverse belangen die gemoeid zijn met de voorgenen herinrichting. Het gaat om generieke belangenbehartigers (zoals namens openbaarvervoer reizigers, namens mensen met een fysieke beperking en namens de fietsers) en vertegenwoordigers van gebied specifieke belangen (zoals de ondernemersvereniging BIZ en de Bewonersorganisatie Zeeheldenkwartier De Groene Eland). De gemeente heeft de Denktank ondersteund met uiteenlopende deskundigheid, reken- en tekenwerk en onderzoeken.

De Denktanksessies zijn voorbereid en uitgevoerd onder leiding van een externe voorzitter die ook heeft gezorgd voor de verslaglegging en voor het opstellen van het eindrapport met het Denktank-advies. In het totstandkomingsproces van het denktankadvies zijn er een drietal buurtbijeenkomsten georganiseerd door de Groene Eland en de BIZ Zeeheldenkwartier.

De denktank heeft op 13 januari 2020 een advies uitgebracht aan het college. Het college heeft het meerderheidsstandpunt van het advies overgenomen met o.a. het voorstel van verplaatsing van de halte van Speijckstraat naar de Laan van Meerdervoort en heeft een voorkeur uitgesproken voor het instellen van een autoluw gedeelte van de Zoutmanstraat mits dit niet leidt tot onacceptabele overlast in de omgeving (zie commissiebrief RIS 305027 d.d. 31 maart 2020). Het college standpunt met betrekking tot de Zoutmanstraat is meegenomen in de voorbereiding van het voorliggende integrale voorontwerp.

In het proces om te komen tot het voorliggende voorontwerp zijn vervolgens twee klankbordgroepen ingesteld om de belangrijke stakeholders in het gebied te betrekken, informeren en consulteren (reflectie en reactie) over de uitwerking van gekozen oplossingsrichtingen naar een Voorlopig Ontwerp (VO). De klankbordgroep Torenstraat /Torenplein met vertegenwoordigers uit de BIZ Hofkwartier/Kortenbos en de bewonersorganisaties van Kortenbos en het Hofkwartier aangevuld met de fietsersbond, Rover, OVHA en Voorall (agendalid) is driemaal bijeengekomen tussen april en oktober. De klankbordgroep Zeeheldenkwartier (voor het tracé vanaf de Waldeck Pyrmontkade tot aan de Veenkade), samengesteld overeenkomstig de denktank Zoutmanstraat is in totaal 4 maal bijeengekomen in de periode april- oktober.

Op 16 juli is het integrale (schets) ontwerp gepresenteerd in een digitale onlinebijeenkomst aan de omgeving. In totaal hebben hier 84 personen aan deelgenomen en zijn er ruim 250 vragen gesteld. De antwoorden op de vragen zijn gedeeld met de deelnemers en de stakeholders (inclusief achterban) in de beide klankbordgroepen.

Procedures en vergunningen

Het is niet noodzakelijk om het bestemmingsplan aan te passen, als gevolg van de te nemen maatregelen in het plangebied, met uitzondering van een kleine reststukje groenbestemming langs de huidige tramsporen en de rijweg op de Koningin Emmakade. Dit strookje krijgt in de nieuwe situatie een verkeersbestemming. Onderzoek naar de geluidsbelasting wijst uit dat de maatregelen tot een lichte toename leiden van minder dan 1,5 dB ten opzichte van de bestaande situatie. Hiermee is géén sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De wijziging past binnen het kader van de Wet geluidhinder.

Beheer

Voor de uitvoering van het ontwerp wordt gebruik gemaakt van de standaard materialen die zijn opgenomen in het Handboek Openbare Ruimte (HOR) van de gemeente Den Haag (Residentiekwaliteit, Hofstadkwaliteit). Inschatting is dat de herinrichting geen meerkosten ten aanzien van beheer met zich meebrengt, maar mogelijk wel leidt tot een lichte verschuiving in de verdeling van beheerkosten. De Zoutmanstraat en het Prins Hendrikplein krijgen bijvoorbeeld een 30 km/u regime met meer groen, maar het areaal aan elementenverharding blijft nagenoeg gelijk. In de Vondelstraat wordt weliswaar een groenstrook toegevoegd met betere groeiomstandigheden voor de bomen, maar het beheerareaal aan tegelverharding neemt af. Voor wat betreft het beheer: de aanpassingen betreffen hoofdzakelijk het aanhelen van de haltes aan de openbare ruimte en zullen niet leiden tot geen meerkosten voor beheer.

Materialisatie

Er is uitgegaan van een eenduidige materialisering op basis van Residentiekwaliteit in de Waldeck Pyramontkade en de Laan van Meerdervoort, de Bilderdijkstraat en de Vondelstraat. Trottoirs en schrikstroken worden uitgevoerd in basaltinetegels, parkeerstroken in donkerrode baksteenklinkers. Fietspaden in rood asfalt, rijbanen in rood/bruin asfalt. In de Zoutmanstraat en het Prins Hendrikplein wordt een voor het winkelgebied passende materialisering gehanteerd die overeenkomt met een 30 km/u gebied en aansluit het omliggende winkelgebied; daar waar de tram rijdt is de rijbaan in asfalt, trottoirs blijven in klinkerverharding. In de Torenstraat wordt uitgegaan van materialisering op basis van Hofstadkwaliteit. Er zullen nieuwe verlichtingsarmaturen komen op de nieuwe HTM-masten.

Ondergrondse restafvalcontainers

Conform gemeentelijk beleid zullen op of in de directe omgeving van het plangebied ondergrondse restafvalcontainers (ORAC's) worden geplaatst. De locatiekeuze vormt geen onderdeel van dit project, de daadwerkelijke plaatsing zal wel worden afgestemd met de uitvoering van de werkzaamheden als gevolg van dit (tram)project. Op de locatie in de driehoek Vondelstraat/Elandstraat wordt de bestaande ORAC's locatie verplaatst naar de weg; voor de bovengrondse afvalcontainers ter hoogte van de Obrechtstraat wordt voorafgaand aan de herinrichting en alternatieve locatie gezocht.

Ondergrondse infrastructuur en Groot Onderhoud Asfalt

De ondergrondse infrastructuur is zoveel mogelijk in kaart gebracht. In het ontwerp is hiermee rekening gehouden. In het kader van werk-met-werk-maken wordt tegelijk de riolering in de Zoutmanstraat tussen de Piet Heinstraat en de Elandstraat vernieuwd. Met de desbetreffende kosten is rekening gehouden in de totale kostenraming.

Inspraak

De inspraakperiode omvat een formele inspraaktermijn van 6 weken. Het voorontwerp heeft ter inzage gelegen van 15 februari tot en met 29 maart 2021. Het concept Voorontwerp was beschikbaar op de gemeentelijke website www.denhaag.nl. Onderdeel van de inspraakprocedure was een digitale informatiebijeenkomst voor belanghebbenden op 25 februari 2021, waar het concept Voorontwerp is getoond en toegelicht. Ook de wijkberaden, belangenorganisaties en de ondernemersvereniging waren hiervoor uitgenodigd. In totaal hebben hier 76 personen aan deelgenomen en zijn er ruim 127 informatieve vragen gesteld. De antwoorden op de informatieve vragen zijn ruim voor het verstrijken van de inspraakperiode gedeeld met de deelnemers en de stakeholders (inclusief achterban) in de beide klankbordgroepen.

Daarnaast zijn er tijdens de inspraakperiode in totaal 65 zienswijzen ingediend. De beantwoording van alle zienswijzen is als bijlage middels een nota van beantwoording toegevoegd. De reacties hebben geleid tot een vijftal wijzigingen in het Voorontwerp:

a. Omdraaien Rijrichting Witte de Withstraat

Uit de verkeersmodelstudie van Sweco blijkt niet dat de Piet Heinstraat een doorgaande route wordt ten gevolge van het afsluiten van de Zoutmanstraat voor doorgaand verkeer. Wel is in veel zienswijzen gewezen op de ervaren huidige problemen met autoverkeer van en naar de coffeeshops in de Witte de Withstraat. Er is door verschillende bewoners/ondernemers voorgesteld de rijrichting Witte Withstraat om te draaien. De gemeente ziet ook de voordelen van deze aanpassingen, met name omdat de Piet Heinstraat daardoor rustiger wordt en er verder geen nadelige effecten optreden in de verkeerscirculatie door de wijk. De aanpassing van de rijrichting Witte de Withstraat wordt meegenomen in de plannen en verwerkt in het Definitief Ontwerp.

b. Groen voetgangersdeel Prins Hendrikplein (hart plein aan de binnenzijde tramsporen)

Bewoners en ondernemers geven aan na het raadsbesluit over het voorontwerp in de definitief ontwerpfasen betrokken te willen worden bij de inrichting van het voetgangersgedeelte van het Prins Hendrikplein (binnenzijde tramsporen). Samen met de bewoners, ondernemers en gebruikers van het plein willen we in de volgende fase van het project (Definitief Ontwerp) in overleg nader invulling geven aan de groenbeplanting op het voetgangersplein aan de binnenzijde van de tramsporen. De bestaande Moseiken, Magnolia's en de taxushaag zijn wat ons betreft vaste waarden. Rozenstruiken of gras, of vaste planten, extra bomen, locatie van de Jeux de Boulesbaan zijn variabel en bespreekbaar. Er hoeft geen beplanting te verdwijnen wanneer er geen directe aanleiding voor is of bij als de meerwaarde niet kan worden aangetoond. De gemeente is van mening dat door bomen bij de entrees te plaatsen er een toekomstbestendig en robuust groen beeld ontstaat. Er worden verschillende boomsoorten toegepast waardoor bij ziekte van bijv. de Moseiken alle bomen op het plein wegvallen. Meer (bio)diversiteit geeft ook een afwisselende beleving in de verschillende jaargetijden en biedt meer mogelijkheden voor vogels en insecten. De soorten met transparante boomkronen laten licht door voor de onderliggende beplanting.

c. Doorsteken in groenstrook Vondelstraat

Er zijn veel zienswijzen binnengekomen van bewoners die willen dat er meer doorsteken in de groenstrook komen om makkelijker van de langspaarplaatsen naar de woningen te komen. In de groenstrook zullen extra doorsteken gemaakt worden zodat de loopafstand van de parkeerplaats naar het trottoir wordt verkleind. Deze aanpassing wordt meegenomen in de plannen en verwerkt in het Definitief Ontwerp.

d. Nulmetingen panden

Er zijn verzoeken van bewoners binnengekomen om nulopnames uit te voeren op panden zodat onverhoopt optredende schade in de gebruiksfase van de lagevloertram naderhand kan worden aangetoond. De op basis van uitgevoerde metingen verrichte trillingsonderzoeken laten zien dat de kans op trillingsschade door de lagevloertram zeer klein is en ruim binnen de gestelde normen ligt ; er is dan ook geen aanleiding om hiervoor nulopnamen van panden te verrichten. De gemeente draagt er zorg voor dat het eindresultaat voldoet aan alle geldende richtlijnen en normen. Daarvoor hebben wij uitgebreide onderzoeken gedaan vooraf. Als bewoners menen toch schade te ondervinden door de nieuwe trams kunnen ze deze schade ‘gewoon’ melden bij de gemeente. Onze huidige werkwijze is dat we voorzieningen treffen voor tijdens de uitvoeringswerkzaamheden. Tijdens de uitvoering monitoren we (afhankelijk van type werk grondwater, zetting en trillingen) en eventuele schade kan gemeld worden bij de omgevingsmanager . Soms voeren we voor aanvang van de werkzaamheden een nulmeting uit. Dit doen we alleen bij een kwetsbare omgeving (lastig te definiëren) en risicovolle werkzaamheden. Voor de werkzaamheden in het kader van lijn 16 Z betekent dit dat we daar waar het riool wordt vervangen in de nabijheid van panden een nulopname van de buitenzijde van panden zullen verrichten om eventuele schade ten gevolge van deze diepere graafwerkzaamheden te kunnen vaststellen. Dit geldt alleen voor de panden in de Vondelstraat. De overige werkzaamheden die verricht worden voor de herinrichting van lijn 16 Z betreffen geen risicovolle (oppervlakkige) werkzaamheden.

e. Verkeerstellingen voor en na de uitvoering

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen met zorgen van bewoners over mogelijke overlast van sluipverkeer in o.a. de Prins Hendrikstraat, de Van Heemskerckstraat, de 2e Riemerstraat, de Piet Heinstraat door het autoluw maken van een deel van de Zoutmanstraat. Uit het verkeersmodelonderzoek dat door Sweco is uitgevoerd, blijkt dat er als gevolg van het autoluw maken van een deel van de Zoutmanstraat er geen ongewenste effecten in de verkeerscirculatie zich voordoen die voor hinder gaan zorgen. De gemeente gaat evenwel voor start van de werkzaamheden verkeerstellingen uitvoeren in de verschillende woonstraten, een jaar na uitvoering wordt een nieuwe telling gehouden. Op deze wijze is goed te bepalen hoe de nieuwe situatie met het autoluwe deel van de Zoutmanstraat en het omdraaien van de rijrichting in de Witte de Withstraat zich in de praktijk verhoudt tot de verkeersmodellen en of er aanpassingen nodig zijn aan de rijrichtingen om mogelijke overlast te verminderen. Dit wordt binnen het programma INTHR geborgd om te zijner tijd uit te voeren.

Hiervoor worden ook in de 2e Riemerstraat metingen verricht. Het aanpassen van de rijrichting in de 2e Riemerstraat wordt nu niet overwogen en is geen onderdeel van de plannen.

Gedurende het vervolgproces wordt nauw contact onderhouden en worden alle belanghebbenden geïnformeerd over de ontwikkelingen op de daartoe geschikte wijze en momenten.

Vervolg en planning

Na vaststelling van het voorontwerp wordt deze uitgewerkt tot een definitief ontwerp. Vervolgens wordt het plan t.b.v. de uitvoering aanbesteed. Hierin worden de detailmaatvoering vastgelegd en de exacte materialisering en groenvoorzieningen bepaald. Het definitief ontwerp wordt vervolgens omgezet naar een bestek ten behoeve van de aanbesteding. Na aanbesteding en gunning van het werk wordt gestart met de uitvoering. De planning voor het vervolgtraject is als volgt:

Mijlpalen	Datum
Raadsbesluit definitief VO	juni 2021
Definitief Ontwerp, bestek, aanbesteding	gereed 1 ^e kwartaal 2022
Uitvoering	april – december 2022

Gezien het vorenstaande stelt het college de raad voor het volgende besluit te nemen:

De raad van de gemeente Den Haag,

Gezien het voorstel van het college van 11 mei 2021,

Besluit:

- I. Vaststellen van de nota van beantwoording
- II. Vaststellen van het Voorontwerp Tramlijn 16 Z (INTHR)
- III. In te stemmen met de verdere uitwerking tot definitief ontwerp en de realisatie van het project
- IV. De totale projectkosten, geraamd op € 25.300.000,- (exclusief btw, inclusief VAT, voorbereiding, uitvoering, administratie, toezicht en onvoorzien) als volgt te dekken:
 - a. € 13.050.000,- subsidie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), programma OV;
 - b. € 600.000,- subsidie van de Metropoolregio Rotterdam - Den Haag (MRDH), programma Fiets t.b.v. Torenstraat – Waldeck Pyrmontkade;
 - c. € 500.000,- subsidie van de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag (MRDH), programma fiets en verkeersveiligheid t.b.v. 30km Zoutmanstraat;
 - d. € 500.000,- subsidie van de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag (MRDH), programma fiets t.b.v. Vondelstraat;
 - e. € 2.900.000,- bijdrage HTM i.v.m. onderhoudswerkzaamheden (OIW);
 - f. € 4.400.000,- uit de reserve verbetering duurzame mobiliteit, onderdeel INTHR / Lagevloertrams (na verrekening van eerdere onttrekkingen ter voorbereiding ad € 0,4 mln.);
 - g. € 1.100.000,- uit reserve verbetering duurzame mobiliteit, onderdeel Ruim baan voor de Fiets;
 - h. € 1.500.000,- bijdrage Riolering t.b.v. werkzaamheden Zoutmanstraat en Vondelstraat, vanuit de voorziening Riolering (GRP 2021-2025, RIS 306620);
 - i. € 250.000,- uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2020-2022, 30 km Zoutmanstraat;
 - j. € 200.000,- programma 9 Buitenruimte, 210.B Inrichting en onderhoud buitenruimte (Verkeer en Vervoer) bijdrage reserve werk met werk € 56.000 jaarschijf 2022, € 144.000,- jaarschijf 2023;
 - k. € 100.000,- programma 9 Buitenruimte, 021.0b Inrichting en onderhoud buitenruimte, onderhoud straten wegen pleinen, jaarschijf 2022
 - l. € 200.000,- programma 9 Buitenruimte, 570. A Openbaar groen en openlucht recreatie, jaarschijf 2022 (extra groen)

- V. Bij de meerjarenbegroting 2022-2025, de dekkingsbronnen genoemd onder besluit IV lid f en g toe te voegen aan de reserve Activafinanciering en hiervoor het investeringskrediet INTHR in het Meerjaren Investeringsplan (MIP) te verhogen;
- VI. Bij de meerjarenbegroting 2022 – 2025, de dekkingsbronnen genoemd onder besluit IV lid i tot en met l (€ 606.000) toe te voegen aan de reserve Activafinanciering en hiervoor het investeringskrediet INTHR in het Meerjaren Investeringsplan (MIP) te verhogen
- VII. Bij de meerjarenbegroting 2023 – 2026, de dekkingsbron genoemd onder besluit IV lid l, zijnde € 144.000,- toe te voegen aan de Activareserve en hiervoor het investeringskrediet INTHR in het Meerjaren Investeringsplan (MIP) te verhogen.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van ...

De griffier,

De voorzitter,