



Aan het college van burgemeester en wethouders van Den Haag  
**De wethouder Mobiliteit, Cultuur en Strategie. Drs. R. van Asten.**  
Spui 70  
2511BT Den Haag

Onderwerp: **Tweede tranche nieuwe tramvoertuigen**  
Kenmerk: R.DH/AvH/1808-twtra06  
Samensteller: Arnold v.d. Heijden  
Datum: 06 augustus 2018 **via e-mail**

c.c.: Leden raadscommissie Leefomgeving  
algemeen directeur HTM, de heer J. Bierman

Geachte wethouder Van Asten,

De afgelopen twee jaar zijn er meerdere werkbeprekingen met de raadscommissie Leefomgeving geweest over de **tweede tranche nieuwe trams**. De laatste werkbepreking was op 30 november 2017. Daarin heeft ROVER benadrukt dat het niet alleen de vervanging van de GTL8-voertuigen op de tramlijnen 1, 6, 12 en 16 betreft maar dat ook een relatie moet worden gelegd met de ontsluiting van nieuwe woongebieden, zoals Norfolk en de Binckhorst, en de investeringen die nodig zijn voor de Schaalsprong OV.

ROVER is van oordeel dat er meer in de kwaliteit van het OV moet worden geïnvesteerd om de automobiliteit in de stad te beperken en de bereikbaarheid en leefbaarheid te bevorderen. De ambities in de Haagse Mobiliteitsagenda en de Schaalsprong OV zijn een goede stap in de richting daartoe. Volgens cijfers van het CBS (11 nov. 2017) hebben we in deze stad een gemiddelde autodichtheid van 1.955 auto's per km<sup>2</sup>. Meer dan in andere grote steden.

Voor wat betreft de investeringen die voor de **Schaalsprong OV** nodig zijn, hebben wij genoemd:

- de uitbreiding van de tramtunnel tot voorbij de Zevensprong
- de uitbreiding van het RandstadRail naar Zoetermeer om het samenloopdeel Laan Van NOI en Leidschenveen te ontlasten
- de aansluiting van Scheveningen/Internationale Zone en de Binckhorst op het netwerk van RandstadRail.

Verder hebben wij bepleit dat het programma van eisen voor de nieuwe trams overeen zal moeten komen met de eisen van de huidige stadstram:

- een lage vloertram die toegankelijk is voor reizigers met een (elektrische) rolstoel en scootmobiel. ROVER steunt in dit opzicht het advies van de St. Voorall d.d. 17 augustus 2017;
- een tramvoertuig dat in twee richtingen kan rijden zodat dit op korte trajecten (voorbeelden 3K en T9 Madurodam) kan worden ingezet (met overloopwissels en tailtracks in plaats van keerlussen);

- een tramvoertuig met zoveel mogelijk zitplaatsen en een capaciteit (gemiddeld 230 plaatsen) dat vergelijkbaar is met de huidige nieuwe stadstrams.

## Tijdig besluit over ruime voertuigen

ROVER is ingenomen met de Mobiliteitsparagraaf van het Coalitieakkoord 2018-2022, in het bijzonder met de inspanningsverplichting van het college de komende jaren fors te investeren in snel openbaar vervoer, in de Schaalsprong OV en in het tram- en randstadrailnetwerk om de huidige overbelasting in dat netwerk op te lossen en meer mensen te verleiden om gebruik te maken van het openbaar vervoer.

In de Mobiliteitsparagraaf lezen wij ook dat het college wil investeren in ruime tramstellen en in optimalisering van de ruimte op het tramspoor om de passagiersgroei nu al op te kunnen vangen. De investering in ruime tramstellen zou volgens ROVER kunnen worden geïnterpreteerd dat voor de tweede tranche nieuwe trams wederom de keuze valt op brede tramvoertuigen van 35 meter lang, ook voor de tramlijnen 1, 6, 12 en 16. In het artikel in Den Haag Centraal d.d. 27 juni 2017 heeft u zich daarvoor uitgesproken.

In 2017 is bepaald<sup>1</sup> dat de resterende (circa 70) GTL8-voertuigen in uiterlijk 2024 moeten worden vervangen door nieuwe tramvoertuigen.

**ROVER is van oordeel dat in het komende najaar een definitief besluit moet worden genomen over het programma van eisen aangaande de aanbesteding van de nieuwe trams, anders wordt 2024 moeilijk haalbaar.**

## Dubbelgelede bussen in plaats van trams...??

Op 22 juni 2018 stuurde de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat een brief over **het openbaar vervoer in stedelijke gebieden (Kamerstuk 23 645, nr. 666)** aan de Tweede Kamer. De staatssecretaris noemde in deze brief het openbaar vervoer als drager van stedelijke mobiliteit en dat ook zij stevig in wil zetten op het stimuleren van schone en innovatieve vormen van mobiliteit om te voorzien in schone en leefbare steden.

Met betrekking tot lightrail merkte de staatssecretaris in haar brief op dat lightrail in de discussies over de bereikbaarheidsopgaven een prominente plek inneemt als een kansrijke oplossing om de bereikbaarheid in (groot)stedelijke gebieden te behouden en te verbeteren. Lightrailprojecten vergen volgens de staatssecretaris echter vaak grote investeringen, die van tevoren niet altijd goed in te schatten zijn. Zij is van mening dat een (bestaande) busdienst mogelijk een net zo goede reisoctie kan bieden als de aanleg van of ombouw naar een lightrailverbinding. De gekozen oplossing moet volgens de staatssecretaris (kosten)efficiënt bijdragen aan doelen zoals de bereikbaarheid van economische centra, kwaliteit van de openbare ruimte, verduurzaming, toekomstvastheid en ruimtebeslag door mobiliteit. Bij de besluitvorming over stedelijk OV kijkt de staatssecretaris ook nadrukkelijk naar de mogelijkheden van hoogwaardige busverbindingen (voorbeelden: Zuidtangent, vliegveld Eindhoven, regio Groningen-Assen) en sprinterdiensten.

---

1 In de tweede werkbepreking met de commissie Leefomgeving over de vervanging van de GTL8-voertuigen d.d. 14 juni 2017

Volgens de MRDH (bron: Kadernota OV + presentatie naar een Schaalsprong OV) vertonen de kosten van beheer en onderhoud aan de railinfrastructuur een stijgende lijn. Daarnaast staat de investeringsruimte voor uitbreiding van OV onder druk. De vrije ruimte in BDU voor de exploitatie en investeringen bij de vervoerregio's blijken in 10 jaar tijd te zijn gedaald van 64% naar 32% door bezuiniging en bekostiging. Mede als gevolg daarvan is MRDH er voorstander van om te bezien in hoeverre trajecten van een aantal stadstramlijnen met moeilijke infrastructurele knelpunten in de stad kunnen worden verbust. Daarbij zou volgens MRDH geanticipeerd kunnen worden op nieuwe technologische en innovatieve ontwikkelingen van metropolitaan OV zoals zero-emissie vrije dubbelgelede bussen (zie onderstaande foto. Bron: [presentatie van MRDH bij de werkbespreking over de Schaalsprong OV d.d. 6 september 2017](#)). Dat kwam ook in eerdere presentaties over de Kadernota OV en de tweede tranche nieuwe trams aan de orde. Op die wijze zou op het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur kunnen worden bespaard doordat er railtrajecten worden afgestoten.



Deze zero-emissie vrije dubbelgelede bus (lengte 24 meter) benadert de vervoerscapaciteit van een oude dubbelgelede GTL8-tram (lengte 29 meter, 188 zit- en staanplaatsen). De breedte van deze bus (= 2,55 meter) komt overeen met de breedte van de nieuwe Avenio stadstram en is breder dan een GTL8-tram (= 2,35 meter breed) die nog op de lijnen 1, 6, 12 en 16 rijdt.

Binnen MRDH leeft in het kader van de Schaalsprong OV de gedachte om te bezien in hoeverre deze bus kan worden ingezet op tramtrajecten (van bijvoorbeeld de stadslijnen 6, 12 en 16) in krappe vooroorlogse dicht bevolkte stadswijken.

**Qua breedte maakt het dus geen verschil of er een zero emissie vrije dubbelgelede bus of Avenio stadstram door deze stadswijken rijdt.**

#### **Voorwaarden**

Een belangrijke voorwaarde om een zero-emissie vrije dubbelgelede bus in te zetten is dat er **vrije busbanen** in de openbare ruimte nodig zijn analoog aan de tram en dat er geen beperkingen zijn. In de stad ontbreekt het vrijwel aan vrije busbanen. Verder mag het busverkeer niet overal komen, zoals in het VCP-gebied, het centrum en in mindere mate in winkelstraten.

Een tweede voorwaarde is de **snelheid**, het gaat hier immers om een hoogwaardige en duurzame (zero-emissie) vorm van openbaar vervoer. De «veel genoemde» tramlijn 12 (Duindorp – station Hollands Spoor) legt de afstand van het station Hollands Spoor naar de Delftselaan over de hoogwaardige vrije trambaan in 7-8 minuten af. Het traject Delftselaan – Laan van Meerdervoort v.v. van deze stadstram door Transvaal en het Regentessekwartier neemt eveneens circa 8 minuten reistijd in beslag. Deze reistijd is met een bus door deze dicht bevolkte en krappe stadswijken niet te realiseren.

Een derde voorwaarde is dat de **straten breed genoeg** moeten zijn voor deze zero-emissie vrije dubbelgelede bussen.

Een vierde voorwaarde is dat op kruispunten een **voorrangssituatie** voor de dubbelgelede bus moeten worden geregeld. Deze ontbreekt nu al in een aantal situaties voor het tramverkeer.

### **Beperking busvervoer in de stad (beleid gemeente)**

Op 16 mei 2018 behandelde de algemene raadscommissie de concept-reactie van het vorige college op de **vervoerplannen 2019** van de MRDH. Een voorstel van HTM en ook van ROVER was om bus 25 via de Grote Markt, Lutherse Burgwal, Paviljoensgracht en de Veerkades te verlengen naar het Centraal Station. Een belangrijk argument was om de overstaphalte Brouwersgracht van bus op RandstadRail v.v. te ontlasten. Verder was het voorstel van ROVER om bus 25 op te waarderen op R-net niveau en op deze lijn gelede zero-emissiebusen in te zetten.

Het college maakte tegen dit voorstel zowel inhoudelijke (preverkenning Schaalsprong OV) als ruimtelijke (VCP-gebied) bezwaren en werd daarin gesteund door een raadsmeerderheid op grond waarvan het voorstel tot verlenging van bus 25 naar het Centraal Station door het VCP-gebied strandde. Verder maakte het college in zijn concept-reactie kenbaar dat voor enkele winkelstraten waar nu bussen rijden (Frederik Hendriklaan, Theresiastraat en Mient) plannen ontwikkeld worden om de maximum snelheid naar 30 k/m p/uur te verlagen. Ook werd aangekondigd dat in de planvorming op de Hartlijn in het centrum (de route Spui-Hofweg-Kneuterdijk) gekoerst wordt op uitbreiding van het voetgangersgebied waardoor niet uit te sluiten valt dat dit voor tram- en buslijnen op deze as tot lagere snelheden gaat leiden.

Deze plannen betekenen dat het busverkeer in het Centrum en op busroutes in winkelstraten verder wordt beperkt. Dat betekent dat de groei van het openbaar vervoer in belangrijke mate moet worden opgevangen door de RandstadRail- en tramlijnen, ook de stadslijnen 6, 12 en 16. Op basis van een inpassingsstudie<sup>2</sup> blijkt de nieuwe brede stadstram inpasbaar te zijn op de moeilijke trajecten in de vooroorlogse dicht bevolkte wijken van de stadslijnen 6, 12 en 16. In deze studie is 24% van het totale netwerk onderzocht waaronder de trajecten van deze stadslijnen. Ook de tramhalten op deze trajecten blijken goed te kunnen worden aangepast.

**ROVER constateert dat de inzet van hoogwaardig innovatief busvervoer in de stad niet is te realiseren doordat het busverkeer in de openbare ruimte aan beperkingen onderhevig is, zoals in winkelstraten, het centrum en het VCP-gebied. Daarom blijft het RandstadRail- en tramnet, mede in het kader van de Schaalsprong OV, de ruggengraat van het OV in de stad en regio. Het busverkeer heeft en behoudt een aanvullende functie op dat railnet. ROVER verwacht dat de vervoersvraag naar de RandstadRail- en tramlijnen in de stad en regio zal toenemen.**

---

2 Bron: deze inpassingsstudie nieuwe trams 2024 van DSO/Verkeer en DSB/IbDH is gepresenteerd in de werkbespreking met de commissie Leefomgeving d.d. 14 juni en 30 november 2017.

## Investeren in Rail + Tram «ruggengraat van het OV-net»

Voor de komende 30 jaar is een flexibel railnet noodzakelijk. Een lijnennet ligt immers niet voor 30 jaar in beton gegoten, bovendien voorzien de plannen in het kader van de Schaalsprong OV in een uitbreiding van het (Randstad)railnet. ROVER refereert daarbij aan het raadsbesluit d.d. 20 februari 2018 (RIS 299181) alvast te starten met de integrale uitwerking van de preverkenning van de zgn. Koningscorridor (Regio – Binckhorst – CID – Den Haag Centraal- Madurodam – Internationale Zone – Scheveningen). De twee andere corridors zijn de Leyenburgcorridor en de Oude Lijn (Leiden – Den Haag- Rotterdam – Dordrecht). De aanbesteding van de circa 70-80 nieuwe tramvoertuigen kan derhalve niet los worden gezien van de gewenste investeringen en uitbreidingen van de Schaalsprong OV tot 2040. D.w.z. dat alle nieuwe tramvoertuigen, in ieder geval de stadstrams, op het railnet in de stad en aangrenzende gemeenten moeten kunnen rijden. Een aantal straten wordt veelal genoemd als knelpunt voor het tramverkeer in combinatie met andere verkeersdeelnemers zoals de Zoutmanstraat, de Goudenregenstraat, de Edisonstraat en het Om en Bij. Volgens de eerder genoemde inpassingsstudie is het goed mogelijk om de trajecten en halten hier en daar aan te passen en de knelpunten op te lossen. Om een beter fietsverkeer in een aantal straten mogelijk te maken zal bij de aanpassing van trajecten e.d. gekeken moeten worden «van gevel tot gevel», waarbij volgens de visie van ROVER en overeenkomstig de ambitie van de Haagse Mobiliteitsagenda, voorrang moet worden gegeven aan het OV en de fiets en in veel mindere mate aan de automobiliteit.

Mede gelet op de hoge autodichtheid in de stad zijn er forse investeringen nodig om het railnet uit te breiden. Ook Zoetermeer en Rotterdam hebben in het kader van de Schaalsprong OV hun wensen (uitbreiding RandstadRail naar de luchthaven- en van metrolijnen). Den Haag moet wat ROVER betreft zijn uitbreidingsprojecten tijdig binnen halen. Een spoedige keuze voor de nieuwe tram is daartoe noodzakelijk.

**Afwegend komt ROVER voor wat betreft de tweede tranche nieuwe tramvoertuigen uit op de keuze voor één breedte (2,65m) van deze voertuigen met een lengte van 35 meter. Op korte termijn waarop de nieuwe tramvoertuigen moeten worden aanbesteed is wellicht (nog) niet bekend hoeveel daarvan exact nodig zijn voor de uitbreidingen van het railnet in het kader van de Schaalsprong. ROVER adviseert om daarmee rekening te houden en derhalve flexibiliteit te betrachten bij de aanbesteding van de tweede tranche nieuwe tramvoertuigen zodat niet bij geringe wijzigingen in het railnet opnieuw moet worden aanbesteed.**

Met vriendelijke groet,  
Bestuur ROVER afdeling Den Haag e.o.,

*A.v.d.Heijden*

Arnold van der Heijden,  
Voorzitter.

Sportlaan 878 – 2566 NB Den Haag  
secretaris: Hein van der Hoeven  
website: <http://www.rover.nl/denhaag>

E-mailadres: [denhaag@rover.nl](mailto:denhaag@rover.nl)