

Aan de raad van de gemeente
LEIDSCHENDAM-VOORBURG

Datum 23 februari 2010

Onderwerp Raadsvoorstel tot instemmen met de aanpassingen aan tramlijn 2

Categorie A

DIS Nummer 2010/4944

Portefeuillehouder De heer Beimers

Behandeld door De heer De Greef 070-3009310

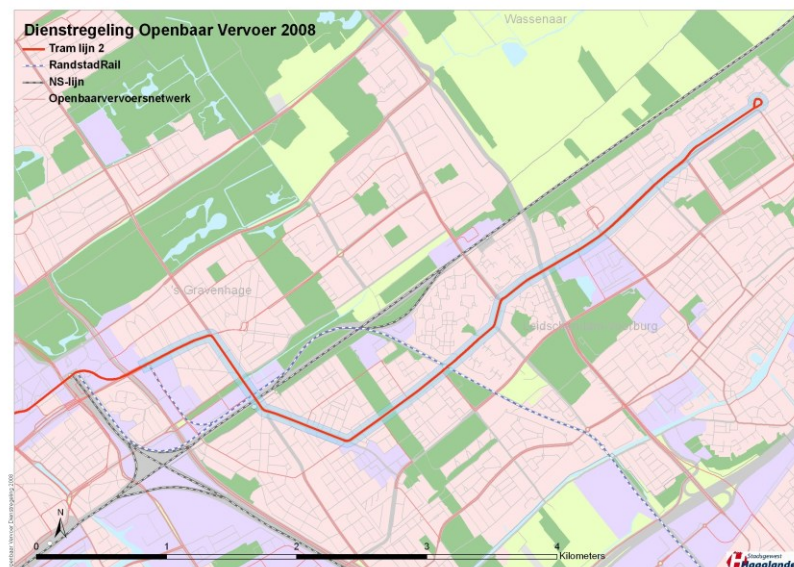
Samenvatting Het voorstel is in te stemmen met de aanpassingen en extra maatregelen rondom tramlijn 2. Om nieuwe, bredere trams te kunnen laten rijden worden over het hele tracé van tramlijn 2 vanaf Station Laan van Nieuw Oost Indië tot aan het eindpunt 'De Haar' (Leidschendam Noord) haltes en rails verlegd. Dit biedt onze gemeente de kans om tegen relatief geringe meerkosten extra maatregelen ten behoeve van verkeersveiligheid en doorstroming uit te voeren..

1. Inleiding

Lijn 2

In het kader van het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat in oktober 2008 circa € 100 miljoen ter beschikking gesteld aan het stadsgewest Haaglanden om te investeren in openbaar vervoerprojecten. Eén van deze projecten is het geschikt maken van tramlijn 2 voor het gebruik van RandstadRailvoertuigen en de toekomstige brede trams.

In de gemeente Leidschendam – Voorburg is het traject Station Laan van Nieuw Oost Indië – Leidschendam Noord (via de Koningin Julianalaan, de Mgr. Van Steelaan en Leidsenhage, zie Kaart 1) nog niet geschikt voor breder materieel.



Kaart 1: Tracé van tramlijn 2 door de gemeente Leidschendam – Voorburg

Tijdens de Open Raadhuissavond op 6 mei 2009 heeft het Stadsgewest Haaglanden een presentatie gehouden over de gevolgen van het rijden met breder trammaterieel over het tracé van lijn 2.

Verkeersveiligheid

Naast de werkzaamheden aan lijn 2 willen we de verkeersveiligheid langs de lijn op een hoger niveau brengen. Hiervoor zijn bij het Stadsgewest Haaglanden diverse subsidiemogelijkheden aanwezig die gestapeld kunnen worden. Door de stapeling van subsidies en het gelijktijdig uitvoeren van de extra werkzaamheden blijft er een geringe investering over vanuit de gemeente. Zo hebben we werk met werk kunnen maken.

2. Wettelijk kader

Bestemmingplannen

Voor het gedeelte in Leidschendam-Voorburg is geen aanpassing van de vigerende bestemmingsplannen noodzakelijk. Wel zijn voor dit gedeelte aanlegvergunningen noodzakelijk.

Geluid

Wanneer aan de wegindeling wijzingen plaats vinden moet volgens de Wet Geluidhinder het geluidseffect daarvan worden berekend. Bij verslechtingen van 2 dB(A) of meer moet worden onderzocht of en zo ja welke maatregelen nodig zijn. Zolang de toename van het geluid onder de 2 dB(A) blijft zijn geen aanvullende maatregelen nodig. Aangezien er nergens langs het tracé wijzigingen in de wegindeling plaats vinden zal er geen sprake zijn van een verslechting conform het 2 dB(A) criterium.

3. Financiële consequenties

Lijn 2

De totale kosten voor het geschikt maken van de gehele lijn 2 lijn voor RandstadRailmaterieel, van Kraaijenstein in Den Haag tot aan het eindpunt in Leidschendam, bedragen ca. € 25 miljoen. De aanpassingen aan de buitenruimte ten behoeve van lijn 2 in de gemeente Leidschendam - Voorburg zijn geraamd op € 3.056.000,-- (incl. VAT en excl. BTW). Deze kosten zijn een gevolg van lijn 2 en worden volledig gedekt door het Stadsgewest Haaglanden.

Extra werkzaamheden

De investering die moet worden gedaan t.b.v. een verhoogde verkeersveiligheid en doorstroming bedraagt € 1.813.000,--. Deze investering wordt door stapeling van de subsidies van het Stadsgewest Haaglanden gedekt voor € 1.587.000,--. De cofinanciering vanuit de gemeente Leidschendam-Voorburg bedraagt dan € 226.000,-- (bedragen zijn incl.VAT en excl. BTW).

Gemeentelijk bijdrage

Om de extra werkzaamheden te kunnen uitvoeren wordt als randvoorwaarde aan het Stadsgewest Haaglanden gesteld, dat de subsidiëring noodzakelijk is en tevens de voorfinanciëring hiervan voor een bedrag van € 1.587.000,-- (incl. VAT en excl. BTW).

Als aan de randvoorwaarde is voldaan moet de gemeente een bedrag van € 226.000,-- (incl. VAT en excl. BTW) bijdragen voor de uitvoering van de extra werkzaamheden voor een verhoogde verkeersveiligheid en doorstroming.

Voor een aantal werkzaamheden is reeds in 2010 krediet beschikbaar gesteld. Deze kredieten kunnen ingezet worden voor de dekking van de gemeentelijke bijdrage.

Dit betreft de hieronderstaande kredieten:

2006.1085 Voetgangersoversteek Mgr. v Steelaan-St. Martinuslaan	€ 45.000,--
2008.1093 Herinrichting gebiedsonsluitingswegen	€ 30.000,--
2009.1079 Verkeersregelinstallaties 2009	€ 100.000,--
Totaal	€ 175.000,--.

Voor het resterende gedeelte € 51.000,-- wordt voorgesteld de raad voor te stellen een bedrag beschikbaar te stellen en dit te dekken door een onttrekking aan de bestemmingsreserve VVP.

De maatregelen die worden uitgevoerd ten behoeve van een verhoogde verkeersveiligheid en doorstroming leiden niet tot een aanpassing van de jaarlijkse onderhoudskosten.

4. Onderbouwing

Uitgangspunten

Haltes

De perrons worden aan de voorzijde 20 cm versmald om ruimte te maken voor de bredere tramstellen. Getracht wordt deze ruimte er aan de achterzijde bij te voegen, zodat de perrons minimaal dezelfde breedte houden.

Daar waar mogelijk worden tegelijkertijd maatregelen meegenomen die tot een betere toegankelijkheid leiden.

Verkeersveiligheid en doorstroming

Veel van de huidige fiets en voetgangers oversteken langs dit traject voldoen niet aan de richtlijnen van verkeersveiligheid. Met de werkzaamheden ten behoeve van lijn 2 bestaat nu de kans om dit goed aan te pakken. De oversteekplaatsen van andere tramlijnen in onze gemeente voldoen – op één na – wel aan de richtlijnen voor verkeersveiligheid¹. In beeld is gebracht waar en hoe is om gegaan de oversteek voor voetgangers en fietsers te verbeteren. Bijvoorbeeld door het creëren van extra opstelruimte, met het aanbrengen van een ‘zebra’ voor voetgangers of het plaatsen van verkeerslichten.

Op een aantal kruispunten bieden de werkzaamheden rondom de invoering van de nieuwe tramstellen de kans verkeerslichten te vervangen of te verbeteren of het kruispunt een geheel andere inrichting te geven. Daarmee kan de doorstroming verbeteren. Er wordt zoveel mogelijk werk met werk gemaakt.

Relatie met andere plannen

De relatie met andere projecten is zorgvuldig bekeken. Dat geldt zowel voor projecten op het vlak van technisch beheer (wegonderhoud en bijvoorbeeld ook onderhoud aan verkeerslichten). Daarbij geldt zoveel mogelijk het principe ‘werk met werk’ maken.

Maar ook voor de uitwerking van een ruimtelijke visie in de omgeving van de Heuvelweg. Bij de laatste is het uitgangspunt dat investeringen in aanpassingen van lijn 2 niet strijdig zijn met toekomstige plannen voor Ruimte en Infrastructuur. Bouwplannen, maar ook het bedieningsniveau van het tramnetwerk mogen niet worden gehinderd door de aanpassingen aan lijn 2. Het

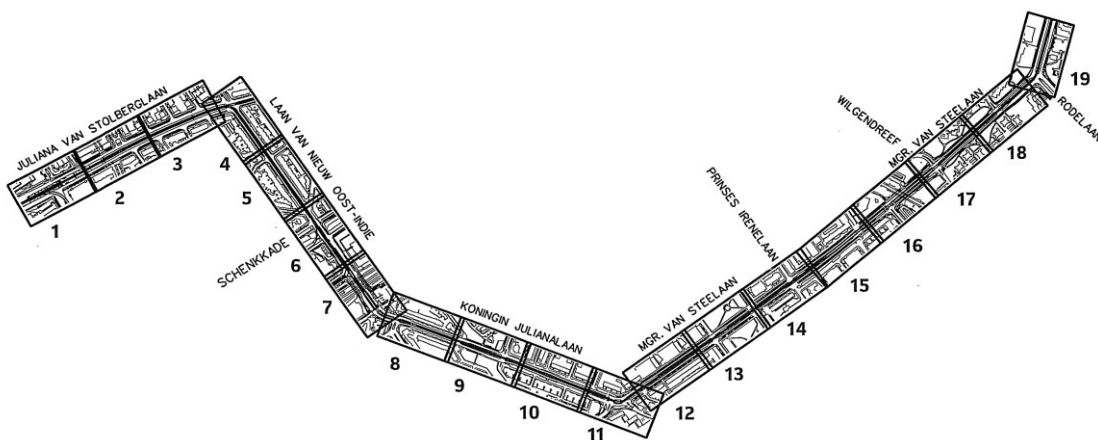
¹ Aan lijn 6 ligt in Leidschendam – Voorburg slechts één oversteek die niet aan de richtlijnen voldoet: aan de Appelgaarde. Deze zal in het tweede kwartaal vooruitlopend op de werkzaamheden aan tramlijn 2 worden aangepast. Het tracé van tramlijn 10 kent in onze gemeente geen middenberm. Daarmee treedt er geen probleem met opstelruimte op. Lijn 19 is nieuw en voldoet aan de richtlijnen.

Stadsgewest heeft de gemeente ervan verzekerd dat ook de aanpassingen tussen Leidsenhage en eindpunt Leidschendam Noord zogenaamde 'no – regrets' zijn. Ook met het oog op toekomstige plannen is er geen sprake van weggegooid geld.

Maatregelen op lijn 2

In deze paragraaf worden voor het hele tracé van tramlijn 2 de belangrijkste maatregelen voor aanpassing aan lijn 2 en de extra maatregelen kort omschreven. Ter verduidelijking verwijzen wij u naar de twee onderstaande kaartjes met wegvakken. Het traject binnen onze gemeente strekt zich uit van wegvak 8 tot en met wegvak 33. De bijlagen van onderhavig advies omvatten een gedetailleerde weergave van de ontwerpen. Met een overzicht van de maatregelen plus een kostenraming.

Naast de maatregelen aan lijn 2 zijn 21 extra maatregelen toegevoegd ten behoeve van doorstroming en verkeersveiligheid.



Kaart 2: Wegvakken 8 bij Station Laan van NOI tot en met 19, kruispunt Mgr. Van Steelaan – Rodelaan

Koningin Julianalaan (vanaf Station Laan van NOI tot aan de Potgieterlaan)

Bij 'nummer 8' rijdt tram 2 onder het spoorviaduct bij station Laan van NOI door. De eerste tramhalte aan Voorburgse zijde ligt nog net op Haags grondgebied.

De oversteek bij kruispunt met de LNOI wordt met een geringe inspanning verbeterd. Vervolgens rijdt de tram de Koningin Julianalaan op. Aanpassingen zijn niet nodig. De rijbanen blijven voldoende breed voor het autoverkeer. Fietzers en automobilisten met een bestemming ter plekke rijden via de parallelwegen.

Monseigneur van Steelaan (Voorburg Midden)

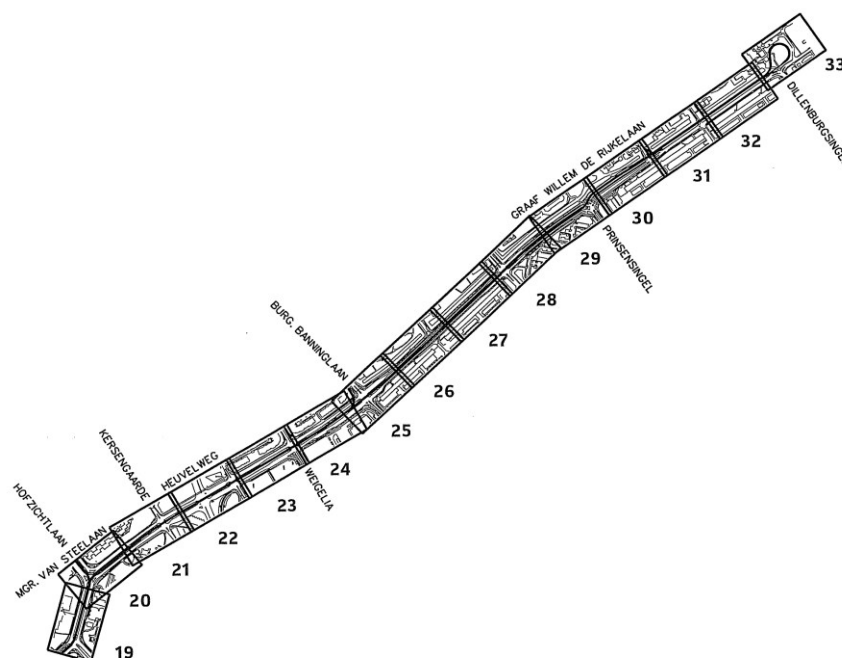
Ter hoogte van het langgerekte kruispunt Mgr. Van Steelaan - Potgieterlaan – Koningin Julianabaan (ook richting Winkelcentrum) stroomt het autoverkeer vaak slecht door. Auto's, fietsers, trams en bussen uit verschillende richtingen moeten vaak lang op elkaar wachten. De meest eenvoudige oplossing lijkt vervanging van de verkeerslichten. Diverse verkeerskundige studies geven echter aan dat ook nieuwe verkeerslichten de situatie niet structureel zullen oplossen. Wachttijden blijven voor alle verkeersdeelnemers lang. Voor dit kruispunt is gekozen voor een andere inrichting waardoor verkeerslichten overbodig worden en de doorstroming voor alle verkeer verbeterd.

Monseigneur van Steelaan (Essesteijn)

De HTM heeft een meerjarenplanning voor onderhoudswerkzaamheden. Deze grootschalige onderhoudswerken worden gecombineerd uitgevoerd met het aanpassen van de trambaan voor breed materieel. Eén van de werkzaamheden betreft het vervangen van de sporenconstructie op de gehele Mgr. van Steelaan en het vervangen van de spoordriehoek bij de Hofzichtlaan.

Ter hoogte van de sporthal ontnemt de noordelijke tramhalte (richting Den Haag) het zicht. Dat geldt voor automobilisten die vanaf de Monseigneur van Steelaan gezien linksaf richting de Sporthal rijden. Stadsgewest Haaglanden heeft op dit punt geen grootschalige maatregelen voorzien.

Wij hebben verzocht een ontwerp te maken waarbij haltes worden gespiegeld. Automobilisten die de wijk inrijden (richting de Sporthal) krijgen daarmee beter zicht op tegemoet komend autoverkeer dat richting station Voorburg 't Loo rijdt.



Kaart 3: Wegvakken 19/20 (kruispunten Rodelaan en Hofzichtlaan), tot en met het eindpunt bij De Haar, wegvak 33 (Dillenburgsingel)

Mgr. Van Steelaan tot aan de N14 en Heuvelweg (tot en met MCH Anthoniushove)

Zoals eerder vermeld worden de tramsporen van de Mgr. Van Steelaan tot aan de sporendriehoek Mgr. Van Steelaan – Hofzichtlaan vervangen. Op het kruispunt Van Steelaan – Rodelaan ontstaat de mogelijkheid de opstelruimte voor voetgangers te verbeteren. Door een rechtdoorstrook richting N14 te verwijderen, ontstaat opstelruimte voor voetgangers en fietsers in de middenberm en blijft de rijstrookbreedte voor de overige stroken behouden. Uit eerder verricht onderzoek van DTV Consultants blijkt dat na een dergelijke herinrichting voldoende capaciteit resteert.

Op het drukke kruispunt Mgr. Van Steelaan – Hofzichtlaan ontstaat net als bij de Rodelaan de mogelijkheid de middenberm te verbreden. Dit wordt gerealiseerd door de gehele weg iets op te schuiven. Tevens wordt aan de zijde van de Gaardes het 2 richtingen fietspad doorgetrokken, zodat dit direct aansluit op de fietstunnel onder de N14.

Vanaf de Hofzichtlaan maakt ook lijn 6 gebruik van het tramtracé. Qua frequentie zijn er echter geen veranderingen. Voor het tracé ter hoogte van de Kersengarde geldt dat er geen aanpassingen zijn voorzien. Nadat in 2007 en 2008 in totaal twee dodelijke ongevallen hebben plaatsgevonden zijn de verkeerslichten bij de uitrit van de Kersengarde voorzien van extra

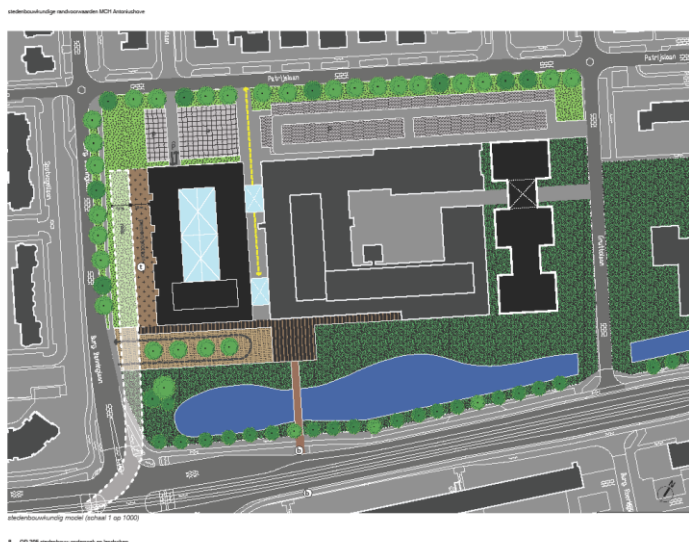
waarschuwingslichten. Ook is de verharding tussen de tramrails fel geel gemarkeerd. Sindsdien hebben hier geen ongevallen meer plaatsgevonden.

Heuvelweg tot aan het Eindpunt bij De Haar

Tot aan de Weigelia vinden er geen aanpassingen plaats. Ter hoogte van de Weigelia maakt ook tramlijn 19 over een korte lengte gebruik van het tracé. De tramhalte 'Leidsenhage' krijgt met de komst van tramlijn 19 nog meer trams. De halte wordt vergroot en zal worden voorzien van een Tramwaarschuwings Installatie (TWI).

MCH Anthoniushove heeft aangegeven in verband met uitbreiding van het ziekenhuis dat de bestaande keerlus voor het ziekenhuis dient te verdwijnen. Uw college heeft ingestemd met wensen van 'stamtafels' en 'stamtafels' plus , afwegingen en keuzes. Op 13 april zal het advies over de wensen, afwegingen en keuzes ter besluitvorming voorliggen. Onderstaand kaartje toont de ruimtelijke kaders van de uitbreidingsplannen en de eindhalte met keerspooren (in licht grijs) naast het ziekenhuis. Indien mogelijk zullen werkzaamheden aan de tailtracks worden meegenomen in het totale pakket van werkzaamheden aan lijn 2.

Kaart: Ruimtelijke Kaders uitbreidingsplan MCH Anthoniushove en plaats van de keerspooren aan de kant van de Banninglaan.



Op het kruispunt Heuvelweg - Zilvermeeuwlaan - Kolfschotenlaan hebben fietsers geen aparte fietspaden om de Heuvelweg over te steken. Regelmatig wordt het kruispunt diagonaal overgestoken. Dat leidt tot gevaarlijke situaties. Over het kruispunt zijn eerder in 2009 vragen

gesteld door de CDA fractie in de gemeenteraad. Toen heeft uw college beloofd de situatie te onderzoeken en met eventuele verbetervoorstellen te komen. De werkzaamheden rondom lijn 2 bieden een kans bij uitstek om werk met werk te maken. Op ons verzoek heeft Stadsgewest Haaglanden een ontwerp gemaakt dat zowel voorziet in met opstelplaats ter hoogte van de trambaan als in aparte oversteekvoorzieningen voor voetgangers en fietsers.

5. Communicatie / referendabiliteit

Het plan is toegelicht op de Open Raadhuisavond van 6 mei 2009. Om de bewoners langs de lijn op de hoogte te brengen van de maatregelen is op 2 juli 2009 een informatiebijeenkomst gehouden. Deze bijeenkomst is door 45 mensen bezocht. Veel opmerkingen gingen over het “spiegelen” van de halte Essesteijn. Dit wordt meegenomen in het Definitief Ontwerp. Ook is een verzoek gedaan om de verkeerssituatie rondom het kruispunt Heuvelweg – Kolfshotenlaan aan te passen. Beide verzoeken zijn opgepakt. Alle aangepaste tekeningen zullen tijdens een tweede inloopavond die in april wordt gehouden aan de bewoners worden getoond. Daarbij zal ook worden ingegaan op de planning van de werkzaamheden.

6. Conclusie

Wij vragen u:

1. In te stemmen met de maatregelen aan lijn 2;
2. In te stemmen met de extra maatregelen door werk met werk te maken ten behoeve van extra verkeersveiligheid en doorstroming;
3. Een budget beschikbaar te stellen van € 51.000,-- en dit te dekken door een onttrekking uit de bestemmingsreserve VVP;

burgemeester en wethouders van Leidschendam-Voorburg,

G. Brinkman, MBA
secretaris

drs. J.W. van der Sluijs
burgemeester