

LIJN 17



Portret van een tramlijn

let op!
tram

A blurred photograph of a tram and a traffic light, serving as the background for the top half of the page. The tram is red and white, and the traffic light is black with yellow and red lights.

LIJN 17

Portret van een tramlijn



In Den Haag werd voor een klein deel bestaand spoor aangepakt



In de Plaspoelpolder worden rails gelast



Stratenmakers werken de stoep af



Nadat de weg opnieuw is geasfalteerd, wordt een nieuwe zebra aangebracht



Lijn 17 op het keerpunt bij het Centraal Station

Tramlijn 17 rijdt van het station Den Haag CS naar Wateringse Veld. De toekomstige bewoners van deze VINEX-locatie beschikken straks meteen na hun verhuizing naar Wateringse Veld over een goede openbaar vervoervoorziening, waarmee ze in korte tijd naar drie NS-stations en naar de centra van Rijswijk en Den Haag kunnen reizen. Ook de Rijswijkse wijk Steenvoorde en het bedrijventerrein Plaspoelpolder zijn nu beter bereikbaar met openbaar vervoer. Een oude wens van het stadsgewest is hiermee in vervulling gegaan.

Met de aanleg van tramlijn 17 heeft het stadsgewest Haaglanden een van zijn beleidsdoelstellingen weer een beetje verder ingevuld, namelijk het realiseren van een beter bereikbaar Haaglanden en het vroegtijdig ontsluiten van VINEX-locaties met openbaar vervoer.

De tramlijn is in bestaande woonwijken aangelegd en dat was een operatie die soms de nodige voeten in de aarde had. Dit boek blikt terug op de aanleg en geeft een overzicht van de werkzaamheden die nodig waren voordat de tramlijn in dienst kon worden genomen.

H.J. Meijer

portefeuillehouder Verkeer en Vervoer van het stadsgewest Haaglanden



Lijn 17, een goed alternatief

Files, verstopte wegen, lange wachttijden, ergernissen en stress: steeds meer mensen in de Haagse regio hebben hier geen zin meer in en kiezen daarom voor reizen met het openbaar vervoer. Ze willen op een snelle en comfortabele manier hun plaats van bestemming bereiken zonder lang in de file te moeten staan. Het stadsgewest Haaglanden komt hieraan tegemoet door het openbaar vervoer in de regio te verbeteren.

Het stadsgewest wil dat Haaglanden beter bereikbaar wordt.

Veel mensen pakken steeds vaker de auto, waardoor de wegen voller worden en verstopt raken, ondanks alle verkeersmaatregelen. Slecht bereikbare steden zijn onaantrekkelijk voor bewoners en bedrijven, die daarom wellicht besluiten te verhuizen. Dat is gevaarlijk voor de werkgelegenheid in deze regio. Bovendien zijn de vele auto's slecht voor het milieu en de verkeersveiligheid.

Het stadsgewest Haaglanden heeft daarom opdracht gegeven het aanbod van openbaar vervoer uit te breiden met nieuwe bus- en tramlijnen. Want alleen als reizigers kunnen beschikken over voorzieningen van een hoge kwaliteit wordt het openbaar vervoer een beter alternatief voor de auto. Een van die nieuwe lijnen is tramlijn 17.

Tramlijn 17 rijdt van het Centraal Station in Den Haag via Rijswijk naar

Wateringse Veld. Een groot deel van de route werd in het verleden gereden door buslijn 18, die echter het groeiende aantal reizigers niet goed meer kon opvangen. Verhoging van de frequentie was geen oplossing, omdat dat zou betekenen dat iedere drie à vier minuten een bus zou moeten rijden. Het verkeer zou dan nog zwaarder worden belast en met nog meer opstoppen en vertragingen te maken krijgen. Een tram heeft bovendien meer plaatsen voor passagiers dan een bus. De tram rijdt over een vrije baan en kan dus sneller doorrijden. Bovendien maakt een tram minder lawaai dan een bus. Ook kan een tram baan goed worden ingepast in de stedelijke omgeving.

Het stadsgewest heeft in 1992 besloten tramlijn 17 aan te leggen. In eerste instantie waren er plannen om het bedrijventerrein De Plaspoelpolder en de wijk Steenvoorde in Rijswijk te verbinden met een of meer hoofdstations in de regio.

Lijn 17 op de Kalvermarkt



Lijn 17 is voor veel reizigers een goed alternatief



Het Jonckbloetplein voor de aanleg van de trambaan



Toen was sprake van twee aparte lijnen, die in de loop der jaren zijn gecombineerd tot één lijn. Later kwam daar het besluit van de rijksoverheid bij om de grote nieuwe bouwlocaties en de daarbij behorende bedrijventerreinen beter te ontsluiten met openbaar vervoer. Dat heeft geresulteerd tot lijn 17 in de huidige vorm.

AggloNetlijnen Tramlijn 17 is een AggloNetlijn. AggloNet is bedoeld om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken voor reizigers die tussen de drie en tien kilometer willen reizen. Vooral de bewoners van en werknemers in de VINEX-locaties zoals Wateringse Veld, pendelen voor een groot deel over deze afstanden. Het huidige aanbod van bussen en trams is voornamelijk bedoeld voor korte reizen en is tot stand gekomen in een tijd toen Den Haag en de

regiogemeenten letterlijk nog niet zo naar elkaar waren toe gegroeid.

Voor langere reizen is de trein geschikt, maar voor de afstanden daartussen ontbreken de voorzieningen. In steden als Rotterdam of Utrecht voorzien de metro en de sneltram in deze behoefte. Kenmerken van de AggloNetlijnen zijn hoge snelheden, vrije banen, langere haltes zodat meerdere trams of bussen achter elkaar kunnen stoppen en comfortabele voertuigen met voldoende zitplaatsen en gelijkvloers uitstappen. Op termijn worden nieuwe voertuigen in gebruik genomen, die er anders uitzien dan de huidige trams.





De aanleg van de trambaan op de Burgemeester Elsenlaan net over de gemeentegrens met Den Haag



Landmeters aan het werk op de Burgemeester Elsenlaan

Route

Tramlijn 17 rijdt voor een beperkt deel over bestaand spoor, het grootste deel van de trambaan moest speciaal voor deze lijn worden aangelegd.

De tram rijdt vanaf Den Haag CS. Daarna rijdt lijn 17 de volgende route: **Kalvermarkt - Spui - Zieken - station Hollands Spoor - Leeghwaterplein - Slachthuisstraat - Oudemansstraat - Goeverneurlaan - De Genestetlaan - Burgemeester Elsenlaan - Veraartlaan - Visseringlaan - Volmerlaan - Sir Winston Churchillaan - Generaal Eisenhowerplein - Sir Winston Churchillaan - Prinses Beatrixlaan - Hoekpolder - Florence Nightingalestraat - Eikelenburglaan - Lage Plein.**

In 2003 rijdt lijn 17 vanaf het Centraal Station naar Scheveningen. Ook aan de andere kant wordt de lijn in de toekomst verlengd en wel naar het bedrijventerrein in Wateringse Veld.

Op Rijswijks grondgebied is een geheel nieuwe trambaan aangelegd





Herinrichting van de De Genestetlaan



De bocht in de De Genestetlaan

Ontwerp



Bij het aanleggen van een trambaan komt veel kijken. Van tevoren is een schetsontwerp gemaakt voor de route. In Rijswijk is dit ontwerp met een aantal varianten behandeld tijdens vijf informatiebijeenkomsten, waar de inwoners hun mening konden geven en suggesties aandragen. Voor zover mogelijk werden deze verwerkt in de plannen. De resultaten hiervan, waarin de haltes en de ligging van de trambaan werden aangegeven, evenals welk deel van het traject uit een groene (gras)baan bestaat en welk deel uit een gecombineerde tram- en busbaan, werden voorgelegd aan de betrokken gemeenteraadscommissies. Deze ontwerpen zijn vervolgens door de ingenieursbureaus verder uitgewerkt tot het definitieve ontwerp. Dit werd door de gemeenteraad goedgekeurd, waarna het bij een aannemer kon worden ondergebracht. Het ontwerpen van een trambaan gebeurt geheel op de computer. Eerst wordt de

weg ingetekend in de plattegrond en dan wordt de trambaan tot in de details ingepast. Dat is een heel nauwkeurig werk. De bochten bijvoorbeeld moeten heel geleidelijk worden ingevoerd. Dat mag niet te abrupt gebeuren, want er moet rekening worden gehouden met het comfort van de passagiers.



De trambaan komt in het midden van de De Genestetlaan



De trambaan krijgt vorm

In de middenberm van de Burgemeester Elsenlaan moesten alle bomen worden verwijderd



Werk buiten

Bij de uitvoering buiten moet in een straat ruimte worden gemaakt voor de trambaan. De bomen worden weggehaald en het wegprofiel wordt aangepast. Voor een tweesporige trambaan is ongeveer zeven meter nodig.

Als de wegenbouwaannemer van de bestaande weg de verharding heeft verwijderd, wordt een sleuf van zo'n zeven meter breed en ongeveer zestig centimeter diep gegraven: het cunet. Daarna verschijnt de spooraannemer. Hij plaatst de rails in de sleuf. Daarna worden de rails aan elkaar gelast, zodat voegloze rails ontstaan. Bij de delen van het tracé waar een groene baan komt, wordt porfier aangebracht. Dit is vergelijkbaar met het ballastbed van een spoorbaan. Dan wordt het porfier afgedekt met een doek en teelaarde om gras in te zaaien.

Vervolgens wordt tussen de masten bovenleidingdraad gehangen in stukken van

een paar honderd meter tegelijk. Ondertussen plaatst de aannemer langs de trambaan onderstations. Deze stations zijn nodig om 10.000 volt wisselstroom van het Energiebedrijf Rijkswijk-Leidschendam om te zetten in 600 volt gelijkspanning. De onderstations staan bij de Van Vredenburgweg, de Limpergstraat, het Generaal Eisenhowerplein, de Eikelenburglaan en langs de voormalige Middenweg in Wateringse Veld.

In iedere tramlijn wordt om de twee à drie kilometer een keerdriehoek aangebracht voor het geval de lijn gestremd raakt door een ongeluk. In zo'n geval kan de tram halverwege de route 'driehoeken' en weer terugrijden. Zo wordt voorkomen dat trams vastlopen. In de route van tramlijn 17 is de keerdriehoek aangebracht in de Visseringlaan. Deze keerdriehoek heeft van 4 januari tot 23 augustus 1999 als tijdelijk eindpunt gefungeerd.



De halte voor het stadhuis van Rijswijk wordt aangelegd.



Aanpassing van de kruising in de Burgemeester Elsenlaan in de richting van de Plaspoelpolder

Straatwerk in de Plaspoelpolder



Nutsbedrijven aan het werk

Als dat allemaal gereed is, kan de tram gaan rijden. In Rijswijk zijn langs de route in totaal twaalf haltes aangelegd. Op de haltes komen abri's om de passagiers enige beschutting te geven bij slecht weer, een zitgelegenheid te bieden aan wie daar behoefte aan heeft en om informatie te verstrekken. Haltes moeten veilig zijn, zowel in technisch als in sociaal opzicht. Dit betekent bijvoorbeeld dat er voldoende verlichting is en dat bosjes rondom de halte niet te hoog zijn. Ook moeten de haltes comfortabel zijn en goed bereikbaar. De haltes worden daarom verhoogd aangelegd, op zo'n manier dat mensen er niet af kunnen vallen. Ook mogen de haltes niet te steil zijn. Verder kunnen de abri's de wachtende reizigers voldoende informatie bieden over onder meer de vertrektijden van de tram.



Het graven van het cunet in de Plaspoelpolder

Bomen langs de route

De aanleg van de trambaan begon met het verwijderen van circa 680 bomen langs de route. Ruim 150 daarvan konden worden herplant. In juli 1996 zijn de nodige voorbereidingen getroffen voor het verplanten van deze bomen. Hun wortels zijn toen in een ruime cirkel rondom de stam losgesneden om nieuwe wortelgroei te stimuleren. De bomen kunnen na het verplanten op hun nieuwe plek goed doorgroeien. De meeste bomen zijn in de buurt van het tramtracé herplant.

De bomen die niet konden worden herplant, zijn later, toen de trambaan klaar was, wel vervangen door nieuwe. In de De Genestetlaan zijn lindebomen geplant. In de Burgemeester Elsenlaan zijn tot aan de Sir Winston Churchilllaan moeras-eiken en Hollandse eiken geplant. In de Plaspoelpolder verschenen lindebomen

langs de Burgemeester Elsenlaan. Bij de Handelskade staan beuken, bij de Veraartlaan sierpenen en bij de Visseringlaan verschillende soorten essen. In de middenberm van de Sir Winston Churchilllaan zijn esdoorns geplant en langs de kanten platanen. In de Prinses Beatrixlaan komen vanzelfsprekend de populieren terug. Langs de Weidedreef zijn elzen en wilgen geplant. De Florence Nightingalestraat heeft elzen gekregen en langs de Eikelenburglaan komen iepen.



Voorafgaand aan de aanleg gingen de nutsbedrijven aan de slag. Hier gebeurt dit in de Burgemeester Elsenlaan

Graven in de bodem

De aanleg van de trambaan is begonnen in Den Haag en volgde de route. Aanvankelijk werd op één plek van de route gewerkt, maar later werd daarvan afgeweken. Voorafgaand aan de aanleg gingen de nutsbedrijven aan de slag met het verleggen van kabels en leidingen en rioleringswerkzaamheden. Bovendien werd een drinkwaterleiding naar de VINEX-locatie Ypenburg aangelegd.

De stadsarcheoloog van de gemeente Rijswijk maakte dankbaar gebruik van al deze werkzaamheden. Er bestonden al aanwijzingen dat de Plaspoelpolder en de Hoekpolder in de Romeinse tijd (eerste tot en met derde eeuw na Christus) vrij intensief werden bewoond. Archeologen waren benieuwd naar het landschap in die tijd: ze hebben zich al jaren afgevraagd of de aangetroffen boerderijen geïsoleerd in het ruige landschap stonden of dat ze tussen akkers en weilanden waren

gebouwd. Bij de werkzaamheden voor lijn 17 zijn in de Hoekpolder sporen aangetroffen van diverse greppels uit de Romeinse tijd. Het beeld ontstaat nu dat de Hoekpolder en de Plaspoelpolder in de Romeinse tijd vrij intensief bebouwd waren met boerderijen op één erf en dat het land ertussen verdeeld was in verschillende percelen.

Ook langs een ander deel van het tracé is een archeologische vondst gedaan. Tijdens grondwerkzaamheden voor de aanleg van de tramlijn zijn onder een van de rijbanen van de Sir Winston Churchilllaan restanten gevonden van een brug die heeft toebehoord aan de buitenplaats Ockenburg. Deze hofstede heeft op de hoek van Hoogkamerlaan en de Sir Winston Churchilllaan gestaan, de bijgebouwen waren te vinden op de plaats waar nu de flat van de Louis



De bijna voltooide trambaan op de Visseringlaan



De Sir Winston Churchilllaan tussen de Volmerlaan en het Generaal Eisenhowerplein in afwachting van het werken aan kabels en leidingen

Het Generaal Eisenhowerplein: een openbaar vervoerknooppunt in aanleg



Het terras van café 'De Halve Maan'; in de oude situatie



Bouwmeesterstraat staat. Het is onbekend uit welke tijd de buitenplaats stamt. Het gebouw is in 1805 afgebroken, maar niemand weet wanneer het is gebouwd. De naam Ockenburg komt voor het eerst voor in een akte uit 1588. De brug is waarschijnlijk in de zeventiende eeuw gebouwd en is tot in de jaren zestig van deze eeuw in gebruik geweest. Inmiddels zijn de restanten van de brug weer in de grond verdwenen.

Door de komst van de trambaan moest de Sir Winston Churchilllaan ter plekke van de flats aan de Louis Bouwmeesterstraat en de Buziaulaan worden verbreed.

Dat ging ten koste van een deel van het water voor deze gebouwen.





De Sir Winston Churchilllaan in oude staat. De heimachine rechts was nodig voor het heien van het fundament voor de kademuur langs het water



De Sir Winston Churchilllaan tussen het Generaal Eisenhowerplein en de Harpsingel. Het verkeer kon tijdens de aanleg van de trambaan altijd blijven rijden.

Obstakels

De aanleg van tramlijn 17 is niet probleemloos verlopen.

De verschillende plannings van de vele aannemers, nutsbedrijven en het stadsgewest zorgden wel eens voor moeilijkheden. Die werden echter altijd binnen korte tijd weer opgelost, zodat daardoor geen vertragingen ontstonden. In het najaar van 1997 kwam tijdens werkzaamheden in de Burgemeester Elsenlaan tussen de Van Vredenburgweg en de Frans Halskade een onbekende puinstort aan het licht. De mate van vervuiling van de puinstort moest worden onderzocht en gedurende het onderzoek lag het werk aan de trambaan op die plek stil. Noodgedwongen werd toen elders op de route begonnen met de aanleg van de trambaan. De puinstort bleek een stort uit het begin van de jaren vijftig te zijn, die slechts licht vervuild was en geen gevaar voor de volksgezondheid oplevert. Verwijdering was daarom niet nodig.

Een ander obstakel langs de route was het café De Halve Maan aan de Sir Winston Churchilllaan. Het terras van dit café lag precies op de plek waar de trambaan moest komen. In het voorjaar van 1999 bereikten het stadsgewest Haaglanden en de eigenaar van De Halve Maan overeenstemming over de verkoop van de grond en konden de laatste rails in dit deel van de route worden gelegd.

In de Hoekpolder aan de Goedendorpstraat staat naast de trambaan de Wethouder Brederodeschool. De ingang van deze basisschool was gericht op de trambaan en daarom werd door het stadsgewest, de gemeente Rijswijk en de school geprobeerd de trambaan veilig in dit gebied in te passen. De school brandde af tijdens de jaarwisseling van 1997. Bij de wederopbouw werd de ingang op een andere plek gesitueerd.



In de Hoekpolder liggen de tramrails klaar. Evenals in Waringse Veld moest de drassige bodem inklinken, zodat die stevig genoeg werd om de trambaan te dragen. Dit gebeurde met behulp van een zogeheten voorbelasting: een grote berg grond



De afbraak van de Wethouder Brederodeschool



De trambaan is in de Florence Nightingalestraat in de middenberm aangelegd.

Voor problemen zorgde een deel van het tracé in Waringse Veld. Vlak achter de Reijnerwetering was een voorbelasting aangebracht, die de drassige bodem moest laten inklinken zodat die stevig genoeg werd om de trambaan te dragen. Het inklinken duurde echter langer dan aanvankelijk was berekend. Het gevolg was dat de tramlijn niet in mei volgens de zomerdienstregeling ging rijden, maar in augustus 1999 bij het invoeren van de winterdienstregeling.



In de Florence Nightingalestraat worden de rails op hun plek gelegd



Omwonenden en de werkzaamheden

Lijn 17 met eindbestemming Wateringse Veld rijdt vanaf het Jonckbloetplein over een geheel nieuwe trambaan. De aanleg is in het voorjaar van 1997 begonnen en in de nazomer van 1999 afgerond. Dat betekende gedurende ruim twee jaar veel gegrave en gespit in Haagse en Rijswijkse bodem, waar de omwonenden in meer of mindere mate last van hadden. Het Jonckbloetplein en de De Genestetlaan bijvoorbeeld werden opnieuw ingericht, waarbij de De Genestetlaan over de volle breedte van de straat open lag. Ook in Rijswijk ging de aanleg van tramlijn 17 niet onopgemerkt voorbij.

In Wateringse Veld woonden ten tijde van de aanleg van de trambaan nog geen mensen langs de route, omdat dat deel van de wijk nog in aanbouw was. Daar moesten de verschillende aannemers tegelijkertijd woningen bouwen en de trambaan aanleggen.

Het uitgangspunt bij de bouwactiviteiten was steeds dat het werk met zo min mogelijk overlast voor omwonenden en het verkeer zou worden uitgevoerd. Enige overlast is bij projecten van deze omvang nu eenmaal niet te vermijden.

Daarom is van begin af aan veel aandacht besteed aan de voorlichting aan omwonenden over de aanleg van de trambaan. Overlast is immers beter te verdragen als bekend is waardoor het wordt veroorzaakt en vooral waarom het wordt veroorzaakt. Verantwoordelijk voor de totale communicatie was het stadsgewest Haaglanden. Voorlichters van het stadsgewest, gemeenten Den Haag en Rijswijk en van HTM werkten eendrachtig samen om alle aspecten van het project goed voor het voetlicht te brengen.

In Den Haag werd de voorlichting over de werkzaamheden op het Jonckbloet-



In de kruising Florence Nightingalestraat/Mgr.Bekkerslaan/Eikelenburglaan/Van der Kooijweg is een rotonde aangelegd, waardoor het gemotoriseerde verkeer minder hard kan rijden.



Een grote sleuf maakt de Eikelenburglaan bijna onherkenbaar

let op!
tram

Zo was het. De oude brug over de Reijnerwetering



In de vroege, erg koude ochtenduren wordt de laatste hand gelegd aan de nieuwe brug over de Reijnerwetering





De VINEX-locatie Wateringse Veld rukt op. Op de voorgrond de Middenweg, die plaats moest maken voor de trambaan

Voorbelastings in Wateringse Veld



De polder verandert langzaam maar zeker in een bouwplaats.



plein en aan de De Genestetlaan verzorgd door het stadsdeelkantoor en door het Ingenieursbureau Den Haag. Dat was voldoende, omdat daar een relatief klein deel van de trambaan werd aangelegd.

Omdat de aanleg van de trambaan in Rijswijk het meest ingrijpend was, werd daar speciaal voor de duur van het project een voorlichter aangetrokken en geplaatst bij de sectie Communicatie van de gemeente.

Bewoners werden door brieven van tevoren op de hoogte gebracht van werkzaamheden die bij hen in de buurt werden uitgevoerd. Ook verscheen enkele malen per jaar Tramkrant 17, die de bewoners van Laak, Rijswijk en Wateringse Veld informeerde over de stand van zaken en de planning van de werkzaamheden. Ook werden spreekuren gehouden in het gemeentehuis van

Rijswijk en in de openbare bibliotheek.

Bovendien werden de werkzaamheden nauwlettend gevolgd door de Begeleidingscommissie Tramlijn 17. Daarin waren omwonenden, het bedrijfsleven, het stadsgewest, de gemeente, de politie, de brandweer en andere betrokkenen vertegenwoordigd. Zij bespraken op geregelde tijden de voortgang van het werk, de eventuele overlast en ze probeerden in goed overleg oplossingen te vinden. De begeleidingscommissie is niet lang voor het afronden van de werkzaamheden officieel opgeheven.



De keerlus van lijn 17 in Wateringse Veld.



In Wateringse Veld gingen de aanleg van de trambaan en de bouw van woningen gelijk op.

De organisatie

Het stadsgewest Haaglanden is verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in de regio en is daarmee initiatiefnemer en opdrachtgever voor de aanleg van tramlijn 17.

Het stadsgewest bestaat uit zestien samenwerkende gemeenten en heeft taken op het gebied van ruimtelijke ordening, volkshuisvesting, milieu, economische zaken, zorg en vergaande taken op het gebied van verkeer en vervoer. Dat zijn onder meer het vaststellen van de hoofdlijnen van de dienstregelingen van het openbaar vervoer, het maken van een regionaal netwerk van fietspaden, het bestrijden van de files en stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer.

In die rol heeft het stadsgewest de verantwoordelijkheid gekregen voor het aanleggen van tramlijn 17. Het stadsgewest is verantwoordelijk voor de algehele leiding, de financiën, administratie, planning in hoofdzaak en de communicatie.

De gemeente Rijswijk is verantwoordelijk voor het programma van eisen voor het Rijswijkse deel, de planologische procedures, vergunningen, milieuprocedures, verkeersmaatregelen en voor informatie over kabels en leidingen.

De gemeente Den Haag heeft deze verantwoordelijkheden voor het Haagse deel van de trambaan.

HTM adviseert als vervoerder op de tramlijn over de vervoerskwaliteit en de technische voorwaarden waaraan tramlijn 17 moet voldoen. HTM levert gecompliceerde zaken als wisselcomplexen en specifieke materialen als bovenleidingdraad en rails. In de uitvoerende fase houdt HTM toezicht op de spoor- en bovenleidingbouw.

De ingenieursbureaus van de gemeenten Delft en Den Haag zijn door het stadsgewest ingehuurd om het ontwerp voor de nieuwe wegen en straten te maken en het bijkomende werk aan rioleringen, kabels en leidingen voor te bereiden en te coördineren.

Colofon

Dit is een uitgave van het stadsgewest Haaglanden

Koninginnegracht 8

Postbus 66

2501 CB Den Haag

Telefoon: 070 - 3 129 111

Telefax: 070 - 3 129 011

E-mail: informatie@haaglanden.nl

Internet: www.haaglanden.nl

Productie: bureau Communicatie, stadsgewest Haaglanden

Tekst: Sylvia Roes, Den Haag

Foto's: Roel de Vringer - Studio Infiniti, Nieuwegein

Vormgeving: Bureau Van Berghenengouwen, Den Haag

Druk: Drukkerij Industrie, Amsterdam

Oplage: 1.500 ex

Augustus 1999

© stadsgewest Haaglanden

let op!
tram

LIJN 17



Met de aanleg van tramlijn 17 heeft het stadsgewest Haaglanden een van zijn beleidsdoelstellingen weer een beetje verder ingevuld, namelijk het realiseren van een beter bereikbaar Haaglanden en het vroegtijdig ontsluiten van VINEX-locaties met openbaar vervoer.

Dit boek blikt terug op de aanleg en geeft een overzicht van de werkzaamheden die nodig waren voordat de tramlijn in dienst kon worden genomen.