



De (in)formateur van de nieuw te vormen coalitie

Postbus 19157

2500 CD Den Haag

Cc: college B&W Den Haag

Onderwerp: Naar een Toekomstvast Hoogwaardig Openbaar Vervoer

Kenmerk: R.DH/AvH/2203-TvHOV19

Den Haag, 19 maart 2022

Geachte heer/mevrouw,

In de komende jaren staat de zuidelijke Randstad voor de opgave 400.000 nieuwe inwoners te huisvesten, waarvoor circa 240.000 nieuwe woningen nodig zijn. In het huidige en toekomstige bedieningsgebied van RandstadRail: 25.000 woningen in CID-Binckhorst, 10.000 woningen in Zuidwest Den Haag, 10.000 woningen in Zoetermeer en 3.000 woningen in Westland<sup>1</sup>.

In Den Haag zullen de komende jaren circa 80.000 nieuwe inwoners gehuisvest gaan worden waardoor deze stad tot 2040 door groeit naar ruim 629.000 inwoners. Den Haag is vanwege het veelzijdige karakter "stad van Recht en Vrede", de musea en de ligging aan zee met de badplaatsen Scheveningen en Kijkduin enorm in trek om te wonen, te werken, te recreëren en op bezoek te komen. Deze bevolkingstoename genereert een verdergaande verstedelijking, gebiedsontwikkeling en verdichting van deze stad en regio.

**Verdergaande gebiedsontwikkeling en verdichting gaan niet zonder het scheppen van ruimte voor mobiliteit, met name voor Openbaar Vervoer.**

De ruimte in de stad, vooral in de vooroorlogse delen van Den Haag, is beperkt. De stad telde op de peildatum (17 mei 2019) 166.000 geregistreerde auto's, waarmee de stad de hoogste autodichtheid heeft van het land. In deze stad hoort een toekomstvast en hoogwaardig openbaar vervoer, in belangrijke mate, om de stad bereikbaar te houden. De eerste fase van Randstadrail ligt reeds 20 jaar achter

---

<sup>1</sup> Bron: Eindrapportage Preverkenning Schaa sprong Metropoli taan OV en verstedelijking Zuidelijke Randstad, afgekort: Eindrapportage MoVe.

ons. Het is nu de hoogste tijd in samenhang met Gebiedsontwikkeling, verdichting en in het kader van de Mobiliteitstrategie te investeren in de tweede fase van Randstadrail met referentie aan de Schaalsprong OV/OV NEXT en eerder genoemde Eindrapportage MoVe. In deze tweede fase is investeren in een hoogwaardig railnet met metroachtige trajecten noodzakelijk. Deze investering is niet alleen nodig om de stad bereikbaar en leefbaar te houden, maar ook vanwege de klimaatdoelstelling waarbij het OV een belangrijke functie heeft te vervullen. Daarom is in de komende college- en raadsperiode verdergaande besluitvorming nodig voor de corridors. We noemen de Zuidwestlandcorridor, CID-Binckhorst en de Koningscorridor. Deze besluitvorming vraagt om concrete projectplannen met MKBA onderbouwd om voor subsidiëring door het Nationaal Groeifonds in aanmerking te komen. In dit kader refereren wij aan een 20 mei 2021 aangenomen amendement (indiener: Lesly Arp, SP) op het voorstel van het college inzake Zienswijze begroting MRDH 2022 (RIS308397) en een eerdere motie (RIS307882), waarbij een raadsmeerderheid er op aandrang zo spoedig als mogelijk uitvoering te geven aan de realisatie van de Koningscorridor en de Zuidwestlandcorridor.

**In het coalitieakkoord van de nieuwe coalitie is vergaande besluitvorming nodig voor investeringen in concrete Schaalsprongprojecten van het Openbaar Vervoer v.w.b.:**

- **de Zuidwestlandcorridor in casu doortrekking van de tramtunnel Grote Markstraat naar het OV-knooppunt Leyenburg;**
- **versnelling van tramlijnen 9 en 16 in Zuidwest Den Haag;**
- **hoogwaardig OV, bij voorkeur regionaal railtracé door het gebied Central Innovation District (CID) en de Binckhorst richting Voorburg/Zoetermeer/Delft en in de andere richting via Koningscorridor naar de Internationale Zone en Scheveningen;**
- **Indexering Brede Doel Uitkering (BDU) voor exploitatie OV naar 100% met terugwerkende kracht tot 2016.**

**Dit zijn tevens onze ADVIEZEN voor het nieuwe coalitieakkoord waar wij hieronder nader op in gaan.**

### **Tracékeuze Zuidwestlandcorridor**

Er is besluitvorming nodig met betrekking tot de doortrekking van de tramtunnel in de Grote Marktstraat naar het OV-knooppunt Leyenburg. Dat betreft de tracékeuze van de Zuidwestlandcorridor die hoge prioriteit heeft. In dat kader zijn relevant: Eindrapportage MoVe, de Verkenning HOV-Westland (RIS310716) en de op 10 februari jl. door een ruime raadsmeerderheid aangenomen motie van CU/SGP: "Versnel de lightrail verbinding met het Westland". In deze motie werd (1) de wens uitgesproken om de OV-Schaalsprong zo snel mogelijk te realiseren en de ontsluiting met het Westland te bevorderen en (2) werd het college verzocht om in de vervolgvragen te onderzoeken onder welke voorwaarden lightrail versneld kan worden. Met deze motie werd tevens de wens van het

college van B&W van het Westland ingewilligd om de ontsluiting van het Westland met een hoogwaardige railverbinding te ontsluiten.

Verder dient er rekening mee gehouden te worden dat op korte termijn gekoppelde tramstellen op RandstadRaillijn 4 (De Uithof – Zoetermeer /Lansingerland) worden ingezet. Dit gekoppeld rijden en de bovenstaande verkenning, aangenomen motie en wensen m.b.t. de railverbinding, zijn belangrijke criteria voor de tracékeuze van de Zuidwestlandcorridor. Deze corridor dient zoveel mogelijk gestrekt te zijn en uit metroachtige trajecten te bestaan. Conform de Schaalsprong OV-OV/NEXT en Eindrapportage MoVe ligt het om meerdere factoren (vervoerskundig, economisch etc.) voor de hand om de hoogwaardige railverbinding naar het Westland (in eerste instantie Naaldwijk) te integreren in de huidige RandstadRaillijn 4. Het succes van de integratie van de vm. Zoetermeerlijn in het Haagse railnet (lijnen 3 en 4) kan daarbij als voorbeeld dienen.

De mogelijke verlenging van RandstadRaillijn 4 naar het Westland (Naaldwijk) betekent dat deze RandstadRailverbinding op Haags grondgebied dient te worden versneld waarbij sprake dient te zijn van een doorgetrokken tramtunnel van de Prinsegracht naar OV-knooppunt Leyenburg. Daarbij is de keuze voor een metroachtig traject (-1 niveau) die vanaf de Prinsegracht loodrecht loopt naar OV-knooppunt Leyenburg onontkoombaar. Een tracé via de 's-Gravenzandelaan, Steynlaan en Escamplaan heeft dan meer de voorkeur dan een tracé via de Lijnbaan, Loosduinseweg en -kade en de Zevensprong. Daarnaast is een besluit nodig om in deze Zuidwestlandcorridor een tweede Randstadrailverbinding onder te brengen. Dat zou Randstadraillijn 3 kunnen zijn (genoemd in de Schaalsprong OV-OV/NEXT) dan wel R-net tramlijn 2 die een meer gestrekte en snelle route heeft naar het Centraal Station en via de Volendamlaan aangesloten zou kunnen worden op de Zuidwestlandcorridor. Daarnaast blijft een tramverbinding over de Loosduinseweg en -kade vanwege de dicht bevolkte wijken (Rustenburg/Oostbroek en Transvaal) noodzakelijk.

**Zuidwest: Op korte termijn (binnen 2 jaar) is ook besluitvorming nodig om de bestaande tramlijnen 9 en 16 in Zuidwest te versnellen.** Een mogelijke optie daarbij is, *ook genoemd door Inno-V*, om de eind- en beginpunten van lijn 9 (Vrederust) en 16 (Wateringen) om te wisselen, zodat vanuit Wateringen met lijn 9 een snelle route ontstaat naar station Hollands Spoor en verder.

### **Tracé CID-Binckhorst en Koningscorridor**

Er is besluitvorming nodig met betrekking tot het tracé van een hoogwaardige railverbinding door CID-Binckhorst en de Koningscorridor.

Daarbij is de intentieverklaring MIRT-Verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst van de betrokken overheden d.d. 24 februari 2022 leidend. Centraal staat in beginsel een Railoplossing die de urgente opgaven van verstedelijking en bereikbaarheid – met name in CID/Binckhorst – maximaal faciliteert inclusief realisatie van een regionale verbinding met Delft en die aan de Haagse zijde doorkoppelbaar is via de Koningscorridor naar de

Internationale Zone en Scheveningen. Relevant zijn voor wat betreft het Tracé door CID/Binckhorst en verder ook (1) de Eindrapportage Preverkenning Schaa sprong Metropoli taan OV en (2) Verstedelijking Zuidelijke Randstad en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, verkenning bereikbaarheid CID-Binckhorst d.d. juni 2020.

In deze Eindrapportage wordt uitgegaan van een hoogwaardige regionale railverbinding Scheveningen/Internationale Zone via Koningscorridor en CID-Binckhorst naar Voorburg station (op -1 niveau) en op termijn (richting 2040) verder via Forepark naar Lansingerland/Zoetermeer. Deze railverbinding zal zoveel mogelijk in het nieuwe stadsdeel CID-Binckhorst ongelijkvloers dienen te worden aangelegd, d.w.z. op -1 niveau en of op +1 niveau (vergelijkbaar met de netkous in het Beatrixkwartier).

## **Brede Doel Uitkering**

Er zijn niet alleen middelen nodig om te investeren in de uitbreiding van het railnet. Deze zijn ook nodig voor de exploitatie van het OV. De middelen daarvoor worden bekostigd uit de Brede Doel Uitkering (afgekort BDU). De afgelopen jaren is er door de Rijksoverheid bezuinigd op de BDU. Na 2016 is de BDU gehalveerd, in 2021 bedroeg de BDU voor de beide vervoerregio's (Rotterdam – Den Haag en Amsterdam) bijna 15% lager dan in 2008 (was in dat jaar € 2,2 miljard)<sup>2</sup> De bezuinigingen op de BDU hebben er mede toe bijgedragen dat in de coronaperiode het OV in de metropoolregio moest worden afgeschaald. Ook in 2022 zal er onverhoopt nog afschaling nodig zijn. De bevolkingstoename in deze stad en regio is ook van invloed op de exploitatie van het OV. Deze zal, zeker na corona, toenemen. De middelen uit de BDU kunnen derhalve niet achterblijven. Deze zullen in ieder geval opnieuw jaarlijks geïndexeerd moeten worden tot 100% met terugwerkende kracht tot 2016.

## **ADVIES**

**Gaarne verzoeken wij u onze bovenstaande adviezen bij de onderhandelingen over een nieuw coalitieakkoord te betrekken.**

Met vriendelijke groet,  
Bestuur ROVER afdeling Den Haag e.o.,  
*A. van der Heijden*  
Arnold van der Heijden,  
Voorzitter.

Adres: Sportlaan 878 – 2566NB Den Haag

Website: <http://www.rover.nl> E-mailadres: [denhaag@rover.nl](mailto:denhaag@rover.nl)

---

<sup>2</sup> Bron: Nederlandse overheidsuitgaven en – inkomsten verkeer en vervoer van Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid d.d. januari 2022.