



Aan alle fractievoorzitters van de gemeenteraad van Rijswijk

Aan wethouder B. Lugthart van Mobiliteit e.v.

Gemeente Rijswijk Z-H

Onderwerp: OV-wensen ROVER in het kader van verkiezingen gemeenteraad 2022

Kenmerk: R.DH/AH/2107-veki2

Samensteller: Arnold v.d. Heijden

Den Haag, 2 juli 2021, **per e-mail via griffie aan alle fractievoorzitters en wethouder Lugthart**

Geachte heer/mevrouw,

In maart 2022 vinden de verkiezingen van de gemeenteraad plaats. In verband daarmee maken wij **(ROVER afdeling Den Haag, Rijswijk e.o.)** graag onze zienswijze en wensen aan u kenbaar met betrekking tot het openbaar vervoer in en rond Rijswijk voor de raadsperiode 2022– 2026.

Sinds het uitbreken van Covid-19 en de daarmee samenhangende maatregelen de pandemie te bestrijden is het gebruik van het openbaar vervoer (afgekort: OV) ingezakt, ook in deze regio. Er mocht van de rijksoverheid alleen nog maar met het OV worden gereisd indien dat strikt noodzakelijk was. De rijksoverheid is daarmee verantwoordelijk voor de verliezen van de openbaar vervoersbedrijven. Ook voor 2022 is de recentelijke toezegging van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voor een beschikbaarheidsvergoeding noodzakelijk om het OV te herstellen. Gezien de functie die het OV te vervullen heeft in de mobiliteit, in het bijzonder in verstedelijkte regio's, mag het OV niet verder worden afgeschaald. Daarom vindt ROVER dat in de komende raadsperiode afscheid moet worden genomen van het Transitieprogramma en meer moet worden ingezet op stimulering van het gebruik van het OV. Daarvoor zullen de frequenties van tram en bus moeten worden verhoogd naar het niveau van de vervoerplannen 2019, met dien verstande dat de hyperspits niet meer terug keert. ROVER ondersteunt de brief van de 23 gemeenten in de metropoolregio Rotterdam – Den Haag aan het kabinet. ROVER gaat er vanuit indien de gehele bevolking is gevaccineerd d.w.z. de tweede prik heeft gehad (rond september 2021) dat de samenleving dan weer geheel open gaat en dat in het verlengde daarvan reizigers de weg weten

terug te vinden naar het openbaar vervoer. ROVER verwacht dat in maart 2022 een bezettingsgraad van 80% haalbaar wordt.

OV draagt in belangrijke mate bij aan een sterk mobiliteitssysteem om de concurrentiepositie van Nederland te versterken en bij te dragen aan de welvaarts- en welzijns-groei van ons land. De potentie van het OV is onverminderd groot voor de economie van het Stedelijk Netwerk Nederland, dat zich de laatste jaren in toenemende mate concentreert in goed bereikbare delen van ons land. In tijden van crisis is het van belang om een perspectief te bieden voor economisch herstel en een vergroting van het verdienvermogen van Nederland waarbij de ontwikkelagenda de potentie laat zien van het OV met name in Hoogstedelijke gebieden. *(Citaten uit de bestuurlijke duiding van de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV)*. Daarnaast draagt het OV blijkens de zienswijze van ROVER ook in belangrijke mate bij aan de leefbaarheid in de vele stedelijke regio's en de gestelde klimaatdoelen, en heeft het OV een belangrijke maatschappelijke functie.

ROVER wenst de komende raadsperiode:

- Afscheid te nemen van het Transitieprogramma OV en corona;
- Dat de frequenties van tram en bus worden teruggebracht op het niveau van de vastgestelde vervoerplannen 2019;
- Dat er door overheden verder wordt geïnvesteerd in het OV in het kader van het Toekomstbeeld OV

### Schaalsprong Metropolaan OV & Verstedelijking Zuidelijke Randstad

In de Zuidelijke Randstad waaronder deze metropoolregio ligt tot 2030 en latere jaren een woningbouwopgave van circa 500.000 woningen. Deze woningbouwopgave dient zich zoveel mogelijk in bestaande stedelijke gebieden te worden gerealiseerd in de directe nabijheid van hoogwaardige railsystemen en hoogwaardige busverbindingen *(bron: Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040)*.

De Oude Lijn Leiden – Dordrecht is in de vervoers- en infrastructuurstudie als drager van een substantieel deel van de verstedelijking aangemerkt met als eindbeeld: de schaalsprong naar een CitySprinter-concept tussen 2030 en 2040 *(bron: eindrapportage Preverkenning Schaa sprong Metropolaan OV en Verstedelijking Zuidelijke Randstad, hierna afgekort: eindrapportage Preverkenning MoVe)*. Om dit eindbeeld te bereiken worden de sporen tussen Delft Campus en Schiedam Centrum uitgebreid met een derde en vierde spoor. Daarnaast worden een aantal nieuwe stations in het kader van het CitySprinter-concept op de Oude Lijn geopend, waaronder **Rijswijk Buiten** (Bron: MIRT-verkenning Oude Lijn). Met de opening van station Rijswijk Buiten ontstaan kansen voor verdere verdichting en groei van Rijswijk Buiten in het licht van de lokale en regionale woningbouwopgave.

ROVER is van oordeel dat verdere verstedelijking in Rijswijk en in deze regio – vanwege de beperkte ruimte alsook uit oogpunt van de klimaatdoelstelling – niet wenselijk is zonder

investering in hoogwaardig openbaar vervoer. Daaronder wordt verstaan hoogwaardige railsystemen, zoals CitySprinter-concept en regionale lightrail en R-net rail- en buslijnen. Dat betekent dat Rijswijk Buiten in de visie van ROVER moet worden aangesloten op het CitySprinter-concept. Deze voorwaarde is ook van toepassing op het huidige station Rijswijk waar in en rondom de nieuwe In de Bogaard verdichting plaatsvindt.

ROVER wenst dat in de komende raadsperiode 2022 – 2026 stappen worden gezet om de aansluiting van station Rijswijk Buiten op het CitySprinter-concept, tenminste in de besluitvorming, te realiseren. Gezien de vergevorderde woningbouw in Rijswijk Buiten en mogelijke verdere uitbreiding vindt ROVER het wenselijk dat Rijswijk Buiten na het gereed komen van de viersporigheid van het NS-traject tussen Rijswijk en Delft Campus v.v. al wordt aangesloten op de Sprinterlijn tussen Den Haag en Rotterdam.

### **Ontsluiting Rijswijk Buiten met OV**

Rijswijk Buiten wordt vooralsnog – tot de ingebruikneming van station Rijswijk Buiten – uitsluitend ontsloten via de Prinses Beatrixlaan met bus 51 EBS (in 2022 bus 61 EBS) tussen Delft station en Rijswijk station v.v. Dit nieuwe stadsdeel zou beter met de bus kunnen worden ontsloten door op de Prinses Beatrixlaan een extra halte aan te leggen ter hoogte van de Parklaan. Daarnaast zou op dat traject overdag de frequentie moeten worden verhoogd naar 4x p/u.

ROVER wenst dat in de komende raadsperiode 2022 – 2026 Rijswijk Buiten beter wordt ontsloten met OV door:

- Op de Prinses Beatrixlaan ter hoogte van de Parklaan een extra bushalte aan te leggen voor lijn 51 EBS (vanaf 2022 lijn 61 EBS);
- De frequentie overdag tussen Rijswijk station en Delft station v.v. te verhogen naar 4x p/u.

### **Tracékeuze CID-Binckhorst**

Met de geserveerde middelen van het Rijk en regio (€ 150 miljoen) in het kader van het startbesluit voor de MIRT-verkenning CID-Binckhorst (bron: BO MIRT d.d. 26 november 2020) en de aanvullende bijdrage (€ 26,1 miljoen) van de MRDH kunnen stappen worden gezet in de tracékeuze voor een hoogwaardige regionale lightrailverbinding in het prioritaire Haagse gebied CID-Binckhorst, dat de komende jaren hoog stedelijk wordt ingevuld. Deze hoog stedelijke gebiedsinvulling dient nauwgezet samen te gaan met een duurzame bereikbaarheid die gerelateerd zal moeten zijn aan de Mobiliteitstransitie, de Schaa sprong/OV NEXT en de eindrapportage Preverkenning MoVe.

Ten aanzien van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, verkenning bereikbaarheid CID – Binckhorst van de gezamenlijke overheden heeft ROVER in haar zienswijze gekozen voor alternatief 2: een lightrail verbinding die zoveel mogelijk ongelijkvloers rijdt, bij voorkeur op +1 niveau, in ieder geval

op de Binckhorstlaan. Deze keuze van ROVER is mede gebaseerd op de eerder vermelde eindrapportage Preverkenning MoVe. In deze eindrapportage is een relatie gelegd met de Koningscorridor (richting Internationale Zone/Scheveningen) en met Zoetermeer/Delft via Voorburg.

Voor wat betreft de potentiële vervoerswaarde van de Koningscorridor<sup>1</sup> wordt conform de eindrapportage gekeken naar het gehele gebied tussen Zoetermeer, Delft en Den Haag/Scheveningen. ROVER betreft daar ook nadrukkelijk de verdere verstedelijking bij die in dat gebied plaats zal vinden (waaronder CID-Binckhorst, Zoetermeer Entreegebied en Delft Schieoevers).

ROVER is van oordeel dat in de komende raadsperiode 2022 – 2026 nadere stappen moeten worden gezet in de besluitvorming van de tracékeuze door CID – Binckhorst naar Voorburg en daarbij te anticiperen op de Schaa sprong/OV NEXT en de eerder genoemde eindrapportage Preverkenning MoVe d.w.z.:

- Voor een hoogwaardige regionale lightrailverbinding (lees: Randstad Rail) te kiezen die enerzijds via de Koningscorridor naar Internationale Zone/Scheveningen wordt doorgetrokken en anderzijds via Voorburg station (mogelijk op - 1 niveau) en Forepark/ADO stadion naar OV-knooppunt Lansingerland-Zoetermeer. In de Binckhorst zou vanaf de Binckhorstlaan gekozen kunnen worden voor een tracé via de Maanweg of via de Zonweg e.v. (via Regulusweg of Melkwegstraat en Maanweg).

### **Bereikbaarheid Kijkduin**

De badplaats Kijkduin is momenteel uitsluitend in het zomerseizoen rechtstreeks vanaf Rijswijk bereikbaar met bus 23. Buiten dat seizoen zijn reizigers met bestemming Kijkduin genooddaakt op bij het OV-knooppunt Leyenburg over te stappen op bus 26 die via Loosduinen naar Kijkduin v.v. rijdt.

Momenteel wordt deze badplaats verder stedenbouwkundig en economisch vernieuwd (waaronder een uitbreiding van het winkelbestand, horeca, het Atlantic Hotel) en de gevorderde bouw van 215 appartementen en 80 vrije sectorwoningen bij het Deltaplein e.o. Het is te verwachten dat het bezoek aan deze badplaats in de komende jaren toeneemt. In de Schaa sprong OV/OV NEXT is een hoogwaardige OV-verbinding opgenomen tussen Kijkduin en Rijswijk station via Den Haag Zuidwest.

ROVER stelt het op prijs dat in de komende raadsperiode 2022 – 2026 de instelling van een hoogwaardige en snelle buslijn tussen Rijswijk station en Kijkduin (via de Strijp (Sammersweg),

---

<sup>1</sup> Doel van de Koningscorridor is o.m. om de economische toplocatie: Internationale Zone, World Forum en Scheveningen Bad en Haven beter en sneller te ontsluiten met een hoogwaardige Randstad railverbinding.

Erasmusveld en Den Haag Zuidwest) conform de kwaliteitscriteria van R-net nader wordt onderzocht.

### Vervoersarmoede en emancipatie

Goed OV draagt bij aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad voor alle inwoners, waaronder ook de minder kansrijke groepen en vergroot de mogelijkheden voor economische ontwikkeling, sociale inclusie en stedelijke verdichting. In elke stad wonen inwoners met een minimum inkomen die vanwege hun financiële situatie moeilijk kunnen rond komen en daardoor moeilijk kunnen deelnemen aan de maatschappij en aan mobiliteit, waaronder het OV vanwege de hoogte van het OV-tarief. Een arrangement voor minder draagkrachtige inwoners en gezinnen zou aan kunnen sluiten bij een betaalbaar, met een mobiliteitsoplossing voor ieder budget. ROVER vindt dat het OV een belangrijke maatschappelijke functie heeft en toegankelijk dient te blijven voor een brede groep reizigers d.w.z. ook voor inwoners met een minimum inkomen dan wel uitkering om in de noodzakelijke kosten van het bestaan te voorzien. Inwoners moeten in staat zijn om aan de samenleving deel te nemen teneinde het sociaal isolement te doorbreken. Dat geldt ook voor minima die aan de arbeidsmarkt deel willen c.q. moeten deelnemen, dan wel die op zoek zijn naar werk en voor (partieel) leerplichtige kinderen van arme gezinnen. Het OV moet qua tarieven bereikbaar zijn voor de minima en vanuit de maatschappelijke functie een bijdrage leveren aan het emancipatieproces. Daarvoor zijn arrangementen nodig voor minima, waaronder senioren met uitsluitend AOW en gezinnen met (partieel) leerplichtige kinderen die van de bijstand afhankelijk zijn. Daarnaast kunnen ook andere (goedkope) mobiliteitsoplossingen worden aangereikt zoals het beschikbaar stellen van gebruikte fietsen.

ROVER vindt het wenselijk dat het OV qua tarieven ook toegankelijk wordt gemaakt voor inwoners met een minimaal inkomen dan wel met een bijstandsuitkering en onderzoek te doen naar de mogelijkheid van een arrangement voor minima en gezinnen (gratis OV voor (partieel) leerplichtige kinderen) die van een uitkering afhankelijk zijn. In dat onderzoek zouden ook andere (goedkope) mobiliteitsoplossingen kunnen worden meegenomen zoals het beschikbaar stellen van gebruikte fietsen.

Graag treden wij met u in overleg over onze zienswijze en wensen met betrekking tot het OV in en rond Rijswijk.

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

Adres: Sportlaan 878 – 2566 NB Den Haag

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