



De (in)formateur van de nieuw te vormen coalitie

Stadhuis – Spui 70

2511 BT Den Haag

Cc: [richard.demos@denhaag.nl](mailto:richard.demos@denhaag.nl)

Onderwerp: Naar een Toekomstvast Hoogwaardig Openbaar Vervoer 2040

Kenmerk: R.DH/AvdH/2603-TvHOV23

Den Haag, 23 maart 2026 via [griffie@denhaag.nl](mailto:griffie@denhaag.nl)

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. Den Haag maakt tot 2050 een groei door van circa 100.000 nieuwe inwoners naar ruim 629.000 waarvoor de bouw van circa 50.000 woningen nodig is. 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. In de vooroorlogse delen is de parkeerdruk nog altijd circa 100%. Om de stad bereikbaar en leefbaar te houden is een toekomstvast en hoogwaardig openbaar vervoer geen wens, maar veel meer een must. De stad en regio beschikken voornamelijk over een efficiënt OV-netwerk, echter bij deze groei van de stad hoort een **hoogwaardig, frequent en fijnmazig openbaar vervoer**. Voor de komende decennia ligt er in het kader van de Schaalsprong OV/OV Next/Move een opgave om op middellange termijn het railnetwerk uit te breiden met onder meer de Zuidwestland- en Koningscorridor. Deze corridors moeten resulteren in een versnelling en intensivering van het Randstadrail- en tramverkeer in onze stad. Maar ook de **fijnmazigheid** van het OV-netwerk van ontsluitende tram- en

buslijnen in de stad moet worden behouden en uitgebreid, om verder uitvoering te geven aan de Mobiliteitsstrategie en -transitie.

In de op 29 januari 2026 door de gemeenteraad aangenomen Netwerkstrategie wordt een sterk en inclusief mobiliteitsnetwerk ontwikkeld dat bij zal gaan dragen aan een stad die bereikbaar, leefbaar en aantrekkelijk is voor alle inwoners. In de bereikbaarheid van onze stad + regio heeft het OV een vitale functie.

De eerste fase van Randstadrail ligt ruim 25 jaar achter ons en het jaar 2040 komt dichterbij. Het is nu de hoogste tijd in samenhang met de verdere verstedelijking & verdichting de pre-verkenningen e.d. af te sluiten en nadere stappen te zetten in de besluitvorming voor wat betreft de tracés van de Zuidwestlandcorridor (het Middendeel) en de Koningscorridor richting Internationale Zone en Scheveningen. Daarbij is, mede uit oogpunt van versnelling en ruimtegebrek op maaiveldniveau, niet te ontkomen aan investeren in metroachtige trajecten d.w.z. gedeeltelijk op -1 dan wel op +1 niveau.

**In het coalitieakkoord van het nieuw te formeren college is volgens Rover vergaande besluitvorming nodig voor verdere verkenningen en investeringen in concrete projecten van het Openbaar Vervoer v.w.b.:**

- **Fijnmazigheid van het OV-net (rail + bus) in de stad met een loopafstand van 500 m naar een OV-halte (= de Norm), waaronder de realisatie van de resterende deelprojecten van het programma INTHR: de tramlijnen 6 en 12;**
- **de Zuidwestlandcorridor (Middendeel): doortrekking van de tramtunnel Grote Markstraat naar Zuidwest Den Haag en betere OV-verbindingen vanuit Zuidwest met NS station Moerwijk en Rijswijk;**
- **hoogwaardige tramverbindingen met R-net kwaliteit (Vlietlijn) door het gebied de Binckhorst/CID, enerzijds naar Voorburg station en anderzijds naar Rijswijk/Delft. En in de andere richting via de Koningscorridor naar de Internationale Zone/World Forum en Scheveningen;**
- **Verbetering OV van/naar badplaats Kijkduin en aansluiting op een Randstad Railverbinding.**

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

### **Fijnmazigheid van het OV in de stad**

De bereikbaarheid van onze stad kan niet zonder hoogwaardig en fijnmazig OV. Het OV heeft in dat kader een belangrijke taak te vervullen in de Haagse Mobiliteitstransitie. Daarom is het belangrijk dat naast de Schaalsprong OV de **fijnmazigheid** van het tram- en busnet in de stad in stand blijft met een loopafstand van 500 meter naar een OV-halte (= de Norm), in het bijzonder in het centrumgebied en de dicht bevolkte oude stadswijken waar de parkeerdruk hoog is, circa 100%. Zowel de radiale en tangentiële lijnen waaronder de tracés van de tramlijnen 6 en 12 voorzien voor een groot deel daarin. Met de indienststelling van de nieuwe e-bussen en de instroom van de laatste

nieuwe brede lage (Tina) vloertrams is het OV volledig toegankelijk ook voor de minder valide reizigers. Mede daarom is het van belang dat de uitvoering van de deelprojecten van de tramlijnen 6 en 12 (onderdeel van het programma INTHR) in deze periode 2026 – 2030 wordt afgerond. De bereikbaarheid van stadsdelen en wijken is ook relevant voor het busverkeer. Daarom dient met gebiedsontwikkeling en verkeerscirculatieplannen rekening te worden gehouden met de ruimte die nodig is voor het openbare busverkeer.

## **Tracékeuze Zuidwestlandcorridor**

Er is besluitvorming nodig voor de doortrekking van de tramtunnel in de Grote Marktstraat naar Zuidwest Den Haag. Dat betreft de tracékeuze in het Middendeel van de Zuidwestlandcorridor die hoge prioriteit heeft. In dat kader is relevant, de brief van de wethouder van Mobiliteit etc. van 9 april 2025 met als onderwerp: Zuidwestlandcorridor maatregelen en vervolgstappen (RIS321814). Daarin heeft de wethouder vermeld de maatregelen die in 2025 zijn genomen, de korte termijnmaatregelen tot 2030, de middellange termijnmaatregelen tot 2040 en de maatregelen op lange termijn (na 2040).

De maatregelen op de lange termijn (na 2040) voorzien in een verlenging van de tramtunnel in zuidwestelijke richting naar sportcomplex De Uithof, in het bijzonder voor Randstad Raillijn 4, en eventueel naar het bedrijventerrein ABC Westland. In de pre-verkenning Zuidwestlandcorridor 2025 (RIS321814) zijn vier ontwikkelprincipes vermeld: (1) Corridor; (2) Schaalsprong OV; (3) Gridnet en (4) Doorgroeien. De eerste twee ontwikkelprincipes blijken grootschalig en probleemoplossend te zijn en het derde en vierde ontwikkelprincipe blijken kleiner van schaal en reactief te zijn. Interessant is de eerste ontwikkelprincipe (Corridor). In de Corridor wordt uitgegaan van een tracé via de Haagse markt (Hobbemaplein), Transvaal (Kempstraat etc.) en het Zuiderpark (Vreeswijkstraat) dat grotendeels op -1 niveau zal moeten worden aangelegd. In dit tracé woont een groot reizigerspotentieel voor Randstad Raillijn 4, waar nu bus 25 op maaiveldniveau rijdt, die dan op dat tracé kan vervallen.

Rover adviseert om al in de komende raads- en collegeperiode 2026 – 2030 te starten met een verdere verkenning van in het bijzonder de eerste ontwikkelprincipe: Corridor. De Zuidwestlandcorridor omvat ook het OV in de richting van het NS station Moerwijk en naar Rijswijk. Rover adviseert in de verdere verkenning ook de op 29 januari 2026 aangenomen moties daarbij te betrekken met als onderwerp: een fijnmazig OV voor Zuidwest in 2040 (RIS324577), de motie: OV verbeteren voor Erasmusveld (RIS324628) en de motie: Zuidwestlandcorridor onmisbaar voor leefbare groei Zuidwest (RIS323545) en de brief van het college d.d. 25 november over afdoening van deze motie.

## **Tracé Koningscorridor en kustbereikbaarheid**

De Vlietlijn betreft de eerste fase van de Koningscorridor. In mei/juni 2023 is het voorkeursalternatief: een hoogwaardige tramverbinding met R-net kwaliteit van Den Haag Centraal via de Binckhorstlaan en Maanweg naar enerzijds Voorburg station en anderzijds via de Geestbrugweg naar Rijswijk/Delft, vastgesteld door de gemeenteraden van Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg. Tegelijkertijd hebben alle betrokken partijen een bestuursovereenkomst afgesloten, waarmee de MIRT-verkenningfase is afgesloten. Overeenkomstig de aangenomen motie "Geef de raad aan de voorkant een stem over de lijnvoering"(RIS315844) zal een lijnvoeringstudie worden uitgevoerd door de MRDH en HTM waarbij alle drie gemeenten en Pijnacker-Nootdorp, en Delft betrokken

worden. In deze studie worden meerdere varianten voor de lijnvoering door de Binckhorst onderzocht.

Doel van de Koningscorridor is om de economische toplocatie: Internationale Zone, World Forum en Scheveningen Bad + Haven beter en sneller te ontsluiten met een hoogwaardige tramverbinding met R-net kwaliteit: de Voorburgse tak van de Vlietlijn die blijkens MoVe na 2040 wordt doorgetrokken naar Zoetermeer. De bedoeling is dat deze hoogwaardige tramverbinding via de Koningscorridor gaat rijden. Vanaf Madurodam enerzijds naar Scheveningen Bad en anderzijds naar de Internationale Zone/World Forum via de prof. B.M. Teldersweg, die tegelijkertijd met de autoweg verdiept (op -1 niveau) zal moeten worden aangelegd. Relevant is in dit verband de verkenning van de Internationale Zone en het World Forumgebied (brief van de wethouder van Stedelijke Ontwikkeling etc. aan de voorzitter van de commissie Ruimte d.d. 4 november 2025 – RIS323626). Relevant is ook de vervoer technische verkenning die nodig is waar de Voorburgse tak van de Vlietlijn gaat eindigen: in het Statenkwartier, bij de Boulevard (eindpunt tramlijn 11) of bij het Noordelijk Havenhoofd (via Vissershavenweg) dat ontsloten dient te worden met OV.

De zwaarste vervoertak naar Scheveningen Bad is het loodrechte tracé Den Haag Centraal – Madurodam – Scheveningen Kurhaus v.v. van R-net tramlijn 9. In de komende periode 2026 – 2030 valt niet te ontkomen om op tramlijn 9 gekoppelde tramvoertuigen in te zetten. Op langere termijn na 2036 zal er volgens Rover meer capaciteit nodig zijn om de vraag naar snel en hoogwaardig railvervoer naar Scheveningen Bad aan te kunnen. De Schaalsprong voor het OV naar Scheveningen Bad die daarvoor nodig is, is een "Stip op de Horizon" namelijk: het doortrekken van de metrolijn E (Randstadrail) vanaf Den Haag Centraal naar Scheveningen Bad (Gevers Deynootplein) via de Koningscorridor en de Badhuisweg op -1 niveau.

De tweede badplaats Kijkduin is vooralsnog goed bereikbaar met OV. Echter in de komende periode 2026 – 2030 is ook een verkenning nodig om het OV naar Rijswijk te verbeteren (kader: Schaalsprong OV) en deze badplaats op termijn aan te sluiten op een Randstad Railverbinding (bijvoorbeeld een doorgetrokken lijn 3 of lijn 2).

## **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.

Landelijk secretariaat: [secretariaat@rover.nl](mailto:secretariaat@rover.nl)

Website: <http://www.rover.nl>

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