



Aan alle fractievoorzitters van de Haagse gemeenteraad

Postbus 19157

2500 CD Den Haag

Cc: wethouder Mobiliteit en Cultuur, de heer R. van Asten

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

Kenmerk: R.DH/AvH/2106-veki7

Den Haag, 7 juni 2021, **per e-mail** aan: alle fractievoorzitters en wethouder R. van Asten.

Geachte heer/mevrouw,

In maart 2022 vinden de verkiezingen van de gemeenteraad plaats. In verband daarmee maken wij (**ROVER afdeling Den Haag e.o.**) graag onze zienswijze aan u kenbaar met betrekking tot het openbaar vervoer in en rond Den Haag 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 stad. 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 zijn beschikbaarheidsvergoedingen van de rijksoverheid 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. ROVER ondersteunt derhalve 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 circa 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. (*Citaten uit de bestuurlijke duiding van het 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.

Den Haag is een dicht bevolkte stad. Door het internationale karakter "stad van Recht en Vrede", de musea (o.m. Mauritshuis, Kunstmuseum, Museon etc.) en de ligging aan zee met de badplaatsen Scheveningen en Kijkduin is de stad enorm in trek om te wonen, te werken, te recreëren en voor bezoekers uit binnen- en buitenland.

Den Haag groeit tot 2040 door naar ruim 629.000 inwoners. De stad telde op de peildatum (17 mei 2019) al 166.000 geregistreerde auto's, waarmee de stad de hoogste autodichtheid heeft van het land. Bij het Internationale karakter van deze stad hoort een hoogwaardig en frequent openbaar vervoer, mede omdat de ruimte voor mobiliteit beperkt is. ROVER vindt dat er in de komende raadsperiode nadere stappen moeten worden gezet om in het kader van de Schaalsprong OV/OV NEXT verder in de hoogwaardigheid en snelheid van het OV te investeren. Prioriteit hebben daarbij (verdere) investeringen in CID-Binckhorst en de Leyenburg- en Koningscorridor. Maar ook de fijnmazigheid van het OV in de stad moet worden gehandhaafd, om verder uitvoering te geven aan de Mobiliteitstransitie en de stad meer leefbaar te maken.

Visie ROVER: Refererend aan de Mobiliteitstransitie, de Klimaatdoelstelling en de Schaalsprong OV/OV NEXT, zal er meer in het OV moeten worden geïnvesteerd om o.m. de groei van de bevolking (circa 80.000 inwoners) de komende decennia te realiseren. Daartoe zal onder meer het OV moeten worden versneld; zal het netwerk Randstad Rail moeten worden uitgebreid in nauwe samenhang met de gebiedsontwikkeling; en zullen meer P+R locaties aan de rand van de stad moeten worden aangelegd. Op die wijze wordt de bereikbaarheid van de stad aanzienlijk beter en wordt de stad meer duurzamer en aantrekkelijk om in te wonen en er te verblijven.

De prioriteiten van ROVER voor de komende raadsperiode 2022-2026 zijn:

- **Herstel OV na corona**
- **Fijnmazigheid van het tramnet: uitvoering geven aan de realisatie van de acht deelprojecten in de stad van de tramlijnen 6, 12 en 16 (RIS 307080)**
- **Verstedelijking & Schaalsprong OV/OV NEXT: meer samenhang tussen gebiedsontwikkeling prioritaire gebieden en ruimte voor OV en tracé keuzes CID-Binckhorst, Leyenburg- en Koningscorridor**
- **Versnelling OV naar Toplocaties (Scheveningen, Musea) in combinatie met een P+R locaties aan de rand van de stad**
- **Bereikbaarheid Vroondaal en Clingendael/Uilennest: inzet vraagafhankelijk maatwerkvervoer en deelmobiliteit**
- **Rechtstreeks treinverbinding Den Haag Centraal met Düsseldorf**
- **Vervoersarmoede en emancipatie: arrangementen en voorzieningen voor bevolkingsgroepen die voor wonen en werken zijn aangewezen op het OV**

Hierna gaan wij nader op onze prioriteiten in.

Herstel OV na corona

Gedurende de pandemie is het reizen per OV gedaald naar circa 40%. Nu in de zomer van 2021 de samenleving weer langzaam open gaat zal het gebruik van het OV weer toe gaan nemen met dien verstande dat de hyperspits – vanwege meer thuis werken – uit zal blijven. ROVER verwacht dat in 2022 een herstel van de bezettingsgraad naar 80% - 90% mogelijk wordt. ROVER vindt dat in de komende raadsperiode afscheid moet worden genomen van het Transitieprogramma en nadrukkelijk 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 2019, waarbij de hyperspits niet meer terug zal keren. Vervoerders zullen uitgedaagd moeten worden om met behulp van aantrekkelijke aanbiedingen de reizigers terug te winnen voor het OV. Daarbij zal ook moeten worden geanticipeerd op Toekomstbeeld OV 2040: in de stedelijke regio's, waar de ruimte schaars is, zal moeten worden ingezet op een sterk collectief vervoersysteem als de basis voor toekomstig vervoer in drukbevolkte stedelijke gebieden ten gunste van de bereikbaarheid, duurzaamheid, leefbaarheid en aantrekkelijkheid om te wonen, te werken en te leven.

ROVER wenst de komende raadsperiode:

- **afscheid te nemen van het Transitieprogramma OV en corona;**
- **meer te investeren in versnelling en uitbreiding van het OV;**
- **de nieuwe lage vloertrams conform het programma Instroom Nieuwe trams (RIS307080) die de oude GTL8-trams moeten vervangen, mogelijk eerder dan in 2026 in te laten stromen;**
- **de aardgasbussen door nieuwe duurzame zero emissie bussen te vervangen.**

Fijnmazigheid van het tramnet

In het belang van de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad en regio heeft het OV, naast de fiets, een belangrijke taak te vervullen in de Haagse Mobiliteitstransitie. In dat kader vindt ROVER het noodzakelijk dat de **fijnmazigheid** van het tram- en busnet in de stad in stand blijft, in het bijzonder in de dicht bevolkte oude stadswijken waar de autodichtheid boven de 100% uit gaat. De acht deelprojecten van de trace's in de stad van de tramlijnen 6, 12 en 16 als vermeld in het programma Instroom Nieuwe Tram Haagse regio (RIS 307080) voorzien daarin. Met de aanpassing van de halteperrons en de instroom van de nieuwe moderne lage vloer stadstrams wordt het reizen met deze tramlijnen gemakkelijker en meer comfortabel in het bijzonder voor reizigers met een lichamelijke beperking. Daarom is het van belang dat de tracés van deze tramlijnen voor de komst van de nieuwe serie stadstrams (2026) zijn aangepast en dat in de komende raadsperiode de eerste nieuwe stadstrams in zullen stromen. Tegelijkertijd zal de nieuwe remise op de GAVI kavel, die nodig is voor de nieuwe stadstrams, gerealiseerd moeten zijn.

ROVER wenst dat in de raadsperiode 2022 – 2026 met voortvarendheid uitvoering wordt gegeven aan de realisatie van de acht deelprojecten in de stad van de tramlijnen 6, 12 en 16.

Verstedelijking & Schaalsprong OV/OV NEXT

Blijkens de eindrapportage *Preverkenning Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking Zuidelijke Randstad (afgekort: Preverkenning MoVe)* worden tot 2030 binnen het bediengebied van Randstad Raillijnen 3 en 4 circa 35.000 nieuwe woningen gebouwd: 25.000 in CID-Binckhorst en 10.000 woningen in Zuidwest. Daarnaast worden tot 2040 in Zoetermeer 10.000 en het Westland 12.000 nieuwe woningen (bron: college B&W Westland) gebouwd. Met deze uitbreiding in stad en regio is RandstadRail toe aan een volgende stap. De eindrapportage gaat er vanuit dat RandstadRail via de OV-knoop uitgebreid gaat worden naar het Westland en via Den Haag Centraal en CID-Binckhorst naar Lansingerland-Zoetermeer.

De groei van de stad en bevolkingstoename van circa 80.000 nieuwe inwoners wordt met name opgevangen in de prioritaire gebieden rond de drie stations (Hollands Spoor, Den Haag Centraal en Laan van NOI), in CID-Binckhorst en Zuidwest. Deze gebieden worden de komende jaren hoog stedelijk ontwikkeld, mede omdat deze gebieden te midden van OV-knooppunten liggen.

De stad en regio beschikken vooralsnog over een efficiënt OV-netwerk. Voor de komende decennia ligt er in het kader van Schaalsprong OV/OV NEXT (RIS303479) een opgave om op (middel)lange termijn het railnetwerk uit te breiden met onder meer de Konings- en Leyenburgcorridor. Deze corridors moeten resulteren in een versnelling van het randstadrail- en tramverkeer in de stad.

OV NEXT voorziet in een toename van het railverkeer vanuit Scheveningen (via Koningscorridor) en vanaf Zuidwest (via Leyenburgcorridor) naar Den Haag Centraal en verder de regio in naar o.m. Zoetermeer. Door die toename moet de capaciteit van het railnet in de stad worden uitgebreid zowel op de as van de beide corridors.

ROVER is van oordeel dat in de komende raadsperiode verdere stappen moeten worden gezet in de besluitvorming v.w.b.:

- **De tracékeuze van de lightrailverbinding (lees: Randstad Railverbinding) in het CID en de Binckhorst;**
- **De tracékeuze in de Leyenburgcorridor (doortrekking tramtunnel Prinsegracht) waarbij een relatie meer dan wenselijk is met de economische groei in en verstedelijking van het Westland;**
- **De tracékeuze in de Koningscorridor in de richting van de Internationale Zone en Scheveningen.**

ROVER doet hieronder een aftrap.

I Tracékeuze CID-Binckhorst

Met de gereserveerde 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 gebied CID-Binckhorst, dat de komende jaren hoog stedelijk wordt ingevuld. Deze hoog stedelijke gebiedsinvulling dient nauwgezet samen te gaan met duurzame mobiliteit (d.w.z. prioriteit voor voetganger, fiets en OV) die gerelateerd zal moeten zijn aan de Mobiliteitstransitie, de Schaalsprong/OV NEXT en de Preverkenning MoVe.

In de Preverkenning MoVe (Notitie Upgrade Randstad Rail) is de maximale capaciteit van de tramtunnel bereikt en is een nieuw traject nodig tussen het centrum en Bezuidenhout voor een nieuwe bovengrondse (stads)tramlijn. Vanuit de ruimtelijke ontwikkeling en vanuit bereikbaarheidsoogpunt van de toekomstige tweede terminal van Centraal Station, heeft een railtraject via het Prins Bernardviaduct de voorkeur. Daarbij is volgens deze Preverkenning MoVe intensive afstemming nodig met de ruimtelijke ontwikkelingen rond Centraal Station (Campusboulevard).

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.

ROVER wenst derhalve dat in de komende raadsperiode nadere stappen worden gezet v.w.b. de tracékeuze door CID – Binckhorst en daarbij te anticiperen op de Mobiliteitstransitie, de Schaalsprong/OV NEXT en de Preverkenning MoVe d.w.z.:

- Een railtracé voor een bovengrondse (stads)tramlijn via het Prins Bernardviaduct tussen het Spui en Bezuidenhout in nauwe samenhang met de ruimtelijke ontwikkelingen rond Centraal Station (Campusboulevard);
- 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 (- 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. Een tracé via de Zonweg en Regulusweg behoort ook tot de mogelijkheid.

II Tracékeuze Leyenburgcorridor

Doel van de Schaalsprong/OV NEXT is onder meer om het randstadrailverkeer van de lijnen 3 en 4 in de stad te versnellen met metroachtige kwaliteit en daartoe de tramtunnel onder de Grote Marktstraat en Prinsegracht door te trekken in de richting van OV-knooppunt Leyenburg en Zuidwest (= de zgn. Leyenburgcorridor).

V.w.b. het voorstel inzake Uitgangspunten voor uitwerking van de Schaalsprong OV d.d. 22 september 2019 (RIS303479) heeft ROVER een tracéstudie naar twee varianten van de Leyenburgcorridor onder de aandacht gebracht: de Zevensprongvariant en de 's-Gravenzandelaanvariant.

Voor wat betreft de keuze van één van de twee varianten verdient het aanbeveling een relatie te leggen met de eindrapportage Preverkenning MoVe, in het bijzonder de verstedelijking in het Westland. In het

aangenomen amendement van indiener: Lesly Arp, SP d.d. 20 mei 2021 op het voorstel van het college inzake Zienswijze begroting MRDH 2022 (RIS308397) en een eerdere motie (RIS307882) heeft een raadsmeerderheid er op aangedrongen zo spoedig als mogelijk uitvoering te geven aan de realisatie van de Koningscorridor en de Zuidwestlandcorridor. Met de benaming 'Westlandcorridor' heeft de raad al geanticipeerd op de verdichtingsopgave van Zuidwest en de verstedelijking in het Westland, en daarmee op de doortrekking van Randstadraailijn 4 naar het Westland (Naaldwijk) e.v. Deze Randstadraailijn zou tevens een deel van de wijk Vroondaal, aan de kant van de Nieuweweg kunnen ontsluiten.

ROVER wenst dat de keuze van een tracé via de Leyenburgcorridor daarmee in overeenstemming wordt gebracht en daar verder uitvoering aan wordt gegeven. Het verdient dus aanbeveling om te kiezen voor een loodrechte Randstadrail verbinding via de 's-Gravenzandelaan naar OV-knooppunt Leyenburg, De Uithof en het Westland in, die veruit voldoet aan het kwaliteitscriterium 'metrokwaliteit' en derhalve de voorkeur heeft. Dat betekent een doortrekking van de tramtunnel vanaf de Prinsegracht via de 's-Gravenzandelaan, Steynlaan, Dierenselaan en Escamplaan tot voor de brug van de Soestdijksekade. Een kleine bocht in het Tunneltracé onder Transvaal ten gunste van de bereikbaarheid van de Haagse markt zou onderzocht moeten worden.

III Tracékeuze Koningscorridor

Doel van de Koningscorridor is om de economische toplocatie: Internationale Zone, World Forum en Scheveningen Bad en Haven beter en sneller te ontsluiten met een hoogwaardige Randstadrailverbinding. De bedoeling is dat deze railverbinding en de sneldienst op lijn 9 via de Koningscorridor gaan rijden. Vanaf Madurodam loopt de Randstadrailverbinding via de prof. B.M. Teldersweg, die tegelijkertijd met de autoweg verdiept dan wel op – 1 niveau wordt aangelegd, naar het Statenkwartier en de Boulevard (eind- en beginpunt tram 11) . De route wordt: Eisenhowerlaan, Statenplein, Statenlaan, Doornstraat (tracé van lijn 11 naar) de Boulevard v.v.

Relevant is volgens ROVER de vraag of een doorgetrokken tramverbinding naar het Norfolkgebied via de Westduinweg in de nabije toekomst alsnog mogelijk is (gebaseerd op de Adviesrapportage Tramverbinding Scheveningen Haven/Norfolkterrein). Volgens deze Adviesrapportage zou tram 16 (of 17) via de Westduinweg naar het Norfolkgebied worden verlengd alwaar ruimte voor een tracé is gereserveerd. Mocht deze verlenging ook in de nabije toekomst niet mogelijk zijn dan zal tramlijn 16 (of 17) het eind- en beginpunt moeten krijgen op de plek van het BP benzinstation op de Statenlaan bij de Westduinweg.

Bus 28 (Norfolkgebied) zal aan moeten takken op de Randstadrailverbinding en tramlijn 16 (of 17) op het Statenplein en rijdt volgens de visie van ROVER niet meer verder door naar het centrum en Den Haag Centraal. Een eventuele doortrekking van tram 12 (Duindorp) via de Nieboerweg naar het Norfolkgebied vindt ROVER ook nog steeds een mogelijke optie.

ROVER wenst dat in de komende raadsperiode verdere stappen worden gezet in de keuze en besluitvorming van de Koningscorridor m.b.t. het tracé via de prof. B.M. Teldersweg verdiept dan wel op -1 niveau, en de Randstadrailverbinding door te trekken naar de Boulevard (tevens eind- en beginpunt tramlijn 11) via de Eisenhowerlaan, Statenplein, Statenlaan, Doornstraat e.v. via het tracé van tramlijn 11.

Verder wenst ROVER dat tram 16 (of 17) tegelijkertijd worden doorgetrokken op de Statenlaan tot aan de Westduinweg bij de ingang van de tweede haven op de plek van het BP benzinstation, dat op termijn zal moeten verdwijnen. Bij de doortrekking van de Randstadrailverbinding naar de Boulevard is deze verlenging

van tram 16 (of 17) tot aan de Westduinweg noodzakelijk. Op dat punt ontstaat dan een hoogwaardige HUB van OV (Bus 22 en 28 en RR en trams 11 en 16) waar tegelijkertijd ruimte kan worden gereserveerd voor deelfietsen en deelscooters. Deze wens houdt ook in dat Bus 28 (Norfolkgebied) wordt ingekort tot het Statenplein waar kan worden aangetakt op de Randstadrailverbinding en tramlijn 16 (of 17).

Versnelling OV naar Toplocaties en P+R

I Bereikbaarheid Scheveningen

De bereikbaarheid van Scheveningen met het OV is voor verbetering vatbaar, zowel op de korte als op de middellange termijn. Drie tramlijnen (1, 9 en 11) verzorgen het vervoer vanaf de twee hoofdstations naar Scheveningen:

- Tramlijnen 1 en 11 vanaf het station Hollands Spoor
- Tramlijn 9 vanaf de stations Hollands Spoor en Den Haag Centraal

De zwaarste vervoertak naar Scheveningen is het loodrechte traject Den Haag Centraal – Scheveningen Kurhaus v.v. van tramlijn 9 waar vanaf deze zomer – in het kader van het Programma Toekomst Scheveningen Badplaats (RIS307364) – een sneldienst op wordt ingezet op het traject station Hollands Spoor – Centraal Station – Scheveningen Noord v.v. Het verbeterde traject van tramlijn 1, dat aan de R-net kwaliteit voldoet, is min of meer een toeristisch traject via het Vredespaleis, de historische Scheveningse weg en Scheveningen Dorp. Tramlijn 11 rijdt in circa 25 minuten vanaf station Hollands Spoor via de Haagse markt, Regentessekwartier, en het Statenkwartier naar Scheveningen Haven en eindigt op de Boulevard nabij de Keizerstraat. Deze tramlijn wordt nog te weinig voor het boulevard- en strandvervoer ingezet. ROVER vindt dat twee tramlijnen naar Scheveningen moeten worden versneld:

- Tramlijn 9: het inzetten van sneldiensten op tramlijn 9 vanaf station Hollands Spoor via Den Haag Centraal naar Scheveningen Kurhaus en Noord is een goed besluit. Deze sneldienst zou niet alleen in de zomerperiode moeten worden ingezet maar voor het gehele jaar, in ieder geval vanaf maart tot en met oktober.
- Tramlijn 11: zou op de geheel vrije infrastructuur tussen station Hollands Spoor en de Scheveningse Boulevard met de opheffing van de halten Boreelstraat en Doornstraat kunnen worden versneld en worden ingezet als **Strandexpres**. Treinreizigers die aankomen op station Hollands Spoor met bestemming Scheveningen zouden **éérder** tramlijn 11 moeten nemen dan tramlijn 9.

Op de middellange termijn zal het snelle railverkeer via het Centraal Station naar Scheveningen v.v. via de Koningscorridor afgewikkeld moeten worden.

Het beter bereikbaar maken van Scheveningen inclusief de musea, hotel- en congreslocaties van de internationale zone met hoogwaardig en snel tramverkeer verdient volgens ROVER hoge prioriteit, ook in de raadsperiode 2022 – 2026. Daarbij zal voor de korte termijn moeten worden ingezet op versnelling van de tramlijnen 9 en 11 omdat de grotendeels vrij liggende trajecten zich daar ook goed voor lenen. Daarvoor is de Strandexpres nodig op zowel:

- **Tram 9 op het traject Centraal Station – Scheveningen Noord v.v. door sneldiensten in te zetten tussen de reguliere tram 9;**

- **Tram 11 op het traject station Hollands Spoor – Scheveningen Haven en Boulevard v.v. door het aantal halten (2) op dit traject te verminderen.**

Scheveningen en de internationale zone zijn vanuit P+R-locaties aan de rand van de stad niet goed met het OV bereikbaar. Om meer automobilisten via P+R-locaties met het OV naar deze badplaats te krijgen en de automobilititeit daardoor te verminderen zijn extra P+R-locaties noodzakelijk aan de rand van de stad, zoals bij de Randstadrailhalte Forepark. Flankerend zullen bezoekers van de stad actief (bv. via matrixborden, app's etc.) geadviseerd worden om de auto buiten de stad te laten staan en hun reis voort te zetten met hoogwaardige en snelle OV-verbindingen.

ROVER wenst dat bij de Randstadrailhalte Forepark (van de E-lijn en RR-lijnen 3 en 4) een P+R wordt aangelegd. Via deze RR-halte kunnen reizigers met de hoogwaardige RR-lijnen naar Den Haag Centraal Station reizen en via een overstap op de hoogwaardige tramlijn 9 (stop- + sneldienst) Scheveningen Kurhaus en Noord bereiken. Bij de Randstadrailhalte Forepark moeten reizigers een combikaartje kunnen kopen. Voor wat betreft de middellange termijn is de wens om Scheveningen en de internationale zone in het kader van de Schaalsprong OV/OV NEXT via het Telderstracé (-1 niveau of verdiept) en de Koningscorridor (-1 niveau) aan te sluiten op het Randstad Railnet.

II Bereikbaarheid Kijkduin

De tweede badplaats Kijkduin is uitsluitend met de bus bereikbaar; met bus 24 vanaf het Centraal Station en met bus 26 vanaf station Hollands Spoor. In de zomerperiode verbindt buslijn 23 Kijkduin met Scheveningen via Benoordenhout, Voorburg, Rijswijk en Leyenburg.

Kijkduin is een kleinschalige seizoensgebonden badplaats en is vooralsnog met deze drie buslijnen grotendeels goed bereikbaar. In het zomerseizoen laat de bereikbaarheid van Kijkduin met het OV te wensen over en is er meer inzet van bussen nodig om de reizigersstroom te kunnen verwerken. 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. (RIS 295382 Projectdocument Kijkduin). Verder verrijzen er woningen en appartementen in de groene zone langs de Kijkduinsestraat en Ockenburghstraat. Het is te verwachten dat het bezoek aan deze tweede badplaats in de komende jaren toeneemt. Een nader onderzoek:

- naar een doorgetrokken railverbinding naar Kijkduin – als bedoeld in de Schaalsprong OV/OV NEXT – dient zich volgens ROVER aan in de komende raadsperiode.
- Evenals naar een hoogwaardige busverbinding (R-net) tussen Kijkduin en Rijswijk station via Zuidwest als bedoeld in de Schaalsprong OV. Route: Kijkduinsestraat – Ockenburghstraat – Lozerlaan – Meppelweg – Beresteinlaan – Erasmusweg – Leyweg – Noordweg – Sammersweg – Schaapweg – Generaal Spoorlaan – Steenvoordelaan – Churchillaan- Generaal Eisenhowerplein v.v. Een route via de Madesteinweg en Madepolderweg (Vroondaal) i.p.v. Lozerlaan is ook een mogelijke optie.

ROVER wenst in het kader van de Schaalsprong/OV NEXT om in de raadsperiode 2018-2022 een onderzoek te laten doen naar de wenselijkheid en noodzaak van een doorgetrokken railverbinding (mogelijk van Randstadraailijn 3) vanaf de Laan van Meerdervoort naar Kijkduin en een hoogwaardige busverbinding (R-net) van 2x p/u in de daluren tussen Kijkduin en Rijswijk station via Zuidwest.

Bereikbaarheid Vroondaal en Clingendael/Uilennest

De bereikbaarheid van de wijk Vroondaal en een deel van Benoordenhout (Clingendael/Uilennest) met het OV laat nog steeds te wensen over. Het OV rijdt meer langs Vroondaal (Monstersestraat en Nieuweweg) dan er doorheen. Sinds de opheffing van bus 18 HTM is Clingendael/Uilennest slecht met het OV bereikbaar.

In beide situaties zou vraagafhankelijk Maatwerkvervoer en deelmobiliteit in een deel van de vervoersbehoefte kunnen voorzien. De Beleidslijn Maatwerkvervoer MRDH 2020 – 2025 staat voor Meer Maatwerk in Mobiliteit en Openbaar Vervoer. De Bestuurscommissie Vervoersautoriteit heeft de 23 gemeenten binnen de MRDH opgedragen (5 februari 2020) om z.s.m. te starten met een aantal pilots om ervaringen op te doen met deze Beleidslijn Maatwerkvervoer. ROVER is er voorstander van om in Vroondaal en in Clingendael/Uilennest te starten met een experiment met vraagafhankelijk Maatwerkvervoer en deelmobiliteit.

Op middellange termijn zou Vroondaal beter aangesloten moeten worden op Hoogwaardig OV (Schaalsprong OV/OV NEXT) en zal een nadere studie moeten worden gemaakt van het OV in Benoordenhout.

ROVER wenst dat op korte termijn:

- **in Vroondaal en Clingendael/Uilennest wordt gestart met vraagafhankelijk Maatwerkvervoer en deelmobiliteit op basis van de Beleidslijn Maatwerkvervoer MRDH 2020 – 2025;**
- **op de middellange termijn Vroondaal aan te sluiten op Hoogwaardig OV (Schaalsprong OV/OV NEXT) en naar het OV in Benoordenhout een nadere studie te doen.**

Rechtstreekse treinverbinding Den Haag met Düsseldorf

Den Haag dient als regeringscentrum en stad met steeds meer internationale organisaties op het gebied van Recht en Vrede goed op het nationale en internationale spoor te zijn aangesloten. De internationale positie van Den Haag en van de regio dient naar het oordeel van Rover te worden versterkt met een snelle treinverbinding met Duitsland (bijvoorbeeld Düsseldorf) via Eindhoven.

De aansluiting van de stad op het internationale spoor bestaat vooralsnog uit slechts vier IC's dagelijks via HSL Zuid naar Brussel. Daartoe besloot de staatssecretaris van IenW op 13 oktober 2016 (Kamerstuk 22 026, nr. 488). In diezelfde brief stelde de staatssecretaris de mogelijkheid tot een heroverweging op basis van prestaties in het vooruitzicht. Daarbij wordt gekeken in hoeverre reizigers uit Den Haag gebruik maken van de rechtstreekse trein en in hoeverre zij gebruik maken van het snellere alternatief met een overstap in Breda. De uitslag van deze heroverweging is dat met ingang van de dienstregeling 2022 deze vier IC's naar Den Haag Hollands Spoor komen te vervallen en voortaan via de HSL naar Amsterdam gaan rijden. Voor de verbinding naar Brussel v.v. is Den Haag vanaf 2022 aangewezen op een overstap op Rotterdam Centraal.

In het bestuurlijk overleg met de staatssecretaris heeft de Haagse afdeling van ROVER destijds ook de wenselijkheid van de aansluiting van Den Haag op de internationale treinverbinding met Düsseldorf via Eindhoven bepleit. ROVER blijft zich onder meer via overleg met betrokken gremia, waaronder het college, zich inzetten voor aansluiting van Den Haag op internationaal treinvervoer, waarbij een rechtstreekse verbinding met Düsseldorf via Eindhoven – met referentie aan de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040 – de nodige prioriteit heeft. Datzelfde is van toepassing op de voortgang van het Uitvoeringsprogramma Verstedelijkingsakkoord m.b.t. de Oude Lijn (Preverkenning MoVe) waarvoor vanuit het Nationaal Groeifonds € 1 miljard beschikbaar is gesteld.

ROVER wenst dat in de komende raadsperiode stappen worden gemaakt in de lobby een internationale treinverbinding vanaf Den Haag Centraal naar Düsseldorf via Eindhoven op de agenda van het Bestuurlijk Overleg MIRT te realiseren. Verder wenst ROVER dat er verdere stappen worden gezet m.b.t. het Uitvoeringsprogramma Verstedelijkingsakkoord m.b.t. de Oude Lijn (Preverkenning MoVe).

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, schreef het college in zijn brief van 8 mei 2020 (DSO/2020.128 – RIS304850) aan de MRDH over de onderzoeken naar de tarieven OV van deze metropoolregio. In diezelfde brief stond dat de stad een groot aandeel bewoners heeft met een laag inkomen en dat de gemeente ervoor zorg wil dragen dat deze inwoners vanwege hun financiële situatie niet uitgesloten mogen worden van mobiliteit. 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 kinderen. De Ooievaarspas is daarvan een voorbeeld voor met name oudere bewoners. ROVER vindt dat er daarnaast een arrangement nodig is voor minima die afhankelijk zijn van een uitkering en voor arme gezinnen die van de bijstand moeten leven, het OV moet gratis zijn voor (partieel) leerplichtige kinderen van arme gezinnen. Daarnaast kunnen ook andere (goedkope) mobiliteitsoplossingen worden aangereikt zoals het beschikbaar stellen van gebruikte fietsen.

ROVER wenst om het OV qua tarieven ook toegankelijk te maken voor inwoners met een minimaal inkomen dan wel een sociale uitkering en dat onderzoek wordt gedaan naar de mogelijkheid van een arrangement, analoog aan de Ooievaarspas, voor bevolkingsgroepen 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 prioriteiten met betrekking tot het OV in en rond Den Haag in de raadsperiode 2022 - 2026.

Met vriendelijke groet,
Bestuur ROVER afdeling Den Haag 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