



Aan alle fractievoorzitters van de gemeenteraad van Rijswijk

Aan de wethouder Stadsontwikkeling, Mobiliteit, Grondzaken en Participatiebeleid, mw. S. van de Waart

Gemeente Rijswijk Z-H

Onderwerp: OV-wensen Rover in het kader van verkiezingen gemeenteraad 2026

Kenmerk: R.DH/AvdH/2508-veki21

Den Haag, 21 augustus 2025, **per e-mail via griffie aan alle fractievoorzitters en wethouder Van de Waart**

Geachte fractievoorzitters en wethouder Van de Waart,

In maart 2026 vinden de verkiezingen van de gemeenteraad plaats. In verband daarmee maken wij, Rover afdeling Den Haag en regio, graag onze zienswijze en wensen aan u kenbaar met betrekking tot het openbaar vervoer in en rond Rijswijk voor de raadsperiode 2026-2030.

In 2024 is ons land de 18 miljoenste inwoner gepasseerd. Nederland verstedelijkt verder en de ruimte wordt schaarser, vooral in stedelijke regio's waaronder in onze metropoolregio Rotterdam – Den Haag. Door de toenemende **verstedelijking & verdichting** van deze metropoolregio en Rijswijk neemt de mobiliteit toe, ook het gebruik van het OV. In de Zuidelijke Randstad ligt de opgave om de komende jaren 240.000 nieuwe woningen te bouwen waarvan 170.000 langs de Oude Lijn. Deze 240.000 nieuwe woningen zijn nodig voor circa 400.000 nieuwe inwoners. Deze woningbouwopgave wordt zoveel mogelijk in bestaande stedelijke gebieden gerealiseerd in de directe nabijheid van hoogwaardige railsystemen en hoogwaardige busverbindingen (*bron: Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040*).

In Rijswijk komen tot 2040 naar verwachting 8.000 tot 10.000 nieuwe woningen er bij. In de aangrenzende gemeenten Delft en Den Haag komen er de komende decennia respectievelijk

circa 10.000 en 50.000 woningen bij. Deze verdere verstedelijking van de regio genereert minder openbare groene ruimte en meer ruimte voor woningbouw, bedrijven en voor mobiliteit in Rijswijk en de aangrenzende gemeenten. Daarom zal v.w.b. de mobiliteit ook ingezet moeten worden op meer, sneller en comfortabel openbaar vervoer en op OV-knooppunten om zoveel reizigers te kunnen verplaatsen.

Visie en wensen Rover: Refererend aan de Schaalsprong OV-programma, OV NEXT en MoVe en gelet op het belang van het klimaat, zal er meer in het OV moeten worden geïnvesteerd om o.m. de verdere verstedelijking in Rijswijk en de regio de komende decennia te realiseren. Daaruit volgt in de visie van Rover het volgende:

- **Het nieuwe stadsdeel Rijswijk Buiten dient binnen 5 jaar te worden aangesloten op de Oude Lijn. Vooruitlopend daarop dienen de frequenties van de EBS buslijnen 53 en 61 tussen Rijswijk en Delft te worden verhoogd;**
- **Rijswijk dient een Hoogwaardige en snelle openbare busverbinding te krijgen met ZuidWest Den Haag en Kijkduin;**
- **CID Binckhorst (Vlietlijn): bij een lijnvoeringstudie op welke wijze de lijnvoering via de Binckhorst gaat lopen is het wenselijk dat naast tramlijn 1 meerdere lijnen (bijv. de lijnen 9, 10, 11, 15 en 16) daarin worden meegenomen en dat direct omwonenden bij de aanpassing van railinfrastructuur in hun woonstraat worden betrokken;**
- **Het OV zal betaalbaar moeten worden voor iedereen om vervoersarmoede tegen te gaan.**

Hieronder gaat Rover daar nader op in.

Rijswijk Buiten

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 Schaalsprong Metropolitaan 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).

Het huidige OV in Rijswijk Buiten is onder de maat. De EBS buslijnen 53 en 61 tussen Rijswijk station en Delft station zijn niet bepaald vervoer verwervend. Factoren die

daaraan ten grondslag liggen zijn volgens Rover de lage frequenties en het drukke fileverkeer op o.m. de Prinses Beatrixlaan dat ten koste gaat van de snelheid. In het kader van de Mobiliteitsstrategie 2040 is het noodzakelijk dat het nieuwe stadsdeel Rijswijk Buiten op korte termijn, d.w.z. binnen 5 jaar, wordt aangesloten op de Oude Lijn.

De Oude Lijn is de ruggengraat van het OV in de Zuidelijke Randstad, maakt deel uit van de schaa sprong naar Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) en is in de MIRT-verkenning Oude Lijn opgenomen. In deze MIRT-verkenning (bron: MIRT overzicht 2025 ZuidWest Nederland) wordt onder meer onderzocht:

- Extra Sprinters tussen Den Haag Centraal en Dordrecht (van 6x naar 8x per uur en mogelijk op termijn naar 12x per uur);
- Vier nieuwe NS stations aan de Oude Lijn: [Rijswijk Buiten](#), Schiedam Kethel, Rotterdam Van Nelle en Dordrecht Leerpark. Station Rijswijk Buiten wordt ook als belangrijke toegevoegde waarde gezien voor de ontwikkeling van de campus.

Dit onderzoek moet bijdragen aan de doelstelling van het programma MoVe (Mobiliteit en Verstedelijking) in de regio Rotterdam – Den Haag:

- Versterking van de agglomeratiekracht van de Zuidelijke Randstad;
- Het duurzaam houden van de toplocaties woon-werk in de Zuidelijke Randstad;
- Het vergroten van de kansen van de inwoners op betaald werk (bereikbaarheid woningen en arbeidsplaatsen);
- Het vergroten van de bereikbaarheid van onderwijsinstellingen in de regio van middelbaar en hoger onderwijs en universiteiten zoals Delft Campus;
- Ruimte houden voor het groene landschap.

Volgens de prognose van het Nederlands Regionaal Model (afgekort: NRM) trekt station Rijswijk Buiten 4.600 reizigers per dag aan waarvan 2.100 nieuwe, die anders de trein niet zouden gebruiken. Deze prognose is gebaseerd op 27.000 extra inwoners en 12.000 extra arbeidsplaatsen binnen 2,5 km van het station (t.o.v. 2018, bron: NRM).

Aangezien de stedelijke ontwikkeling in Rijswijk Buiten bijna is voltooid, er worden nog circa 1.750 nieuwe woningen rond de Lange Kleiweg in de deelgebieden Pasgeld-West en – Oost in het najaar 2026 opgeleverd en de woonfunctie in de Plaspoelpolder wordt verstrekt , vindt Rover dat deze MIRT-verkenning op korte termijn tot resultaat moet leiden voor wat betreft de aansluiting van Rijswijk Buiten op de Oude Lijn, d.w.z. binnen 5 jaar, zodat de Sprinters daar kunnen stoppen. Een nieuw station Rijswijk Buiten aan de hoogwaardige Oude Lijn met een hoge frequentie van de City-sprinters (6x t/m 8x p/u, later 12x p/u) zal zeker meer reizigers trekken dan de bestaande EBS buslijnen 53 en 61.

Met de City-Sprinter zijn reizigers richting Rotterdam en Den Haag e.v. sneller op de plaats van bestemming. Bij de HUB station Rijswijk Buiten zal ook parkeerruimte moeten komen voor P+R, deelvervoer en ruimte voor een fietsenstalling. Dat is met name van belang voor de first- en lastmile.

Tot de ingebruikneming van het nieuwe NS station Rijswijk Buiten zouden de frequenties van de EBS buslijn 53 (via de Lange Kleiweg) moeten worden verhoogd naar 2x p/u en van EBS buslijn 61 (via de Prinses Beatrixlaan) naar 3x p/u in de avonduren en op zaterdag en zondag.

Bereikbaarheid Kijkduin

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

In de afgelopen jaren is Kijkduin stedenbouwkundig verder ontwikkeld en economisch vernieuwd (waaronder een uitbreiding van het winkelbestand, horeca, het Atlantic Hotel). De verwachting is dat het bezoek aan deze badplaats gaandeweg toe zal nemen.

In de Schaalsprong OV/OV NEXT/MoVe is een hoogwaardige R-net busverbinding tussen Kijkduin en Rijswijk station via ZuidWest Den Haag opgenomen. Het is de wens van Rover dat deze busverbinding de komende 4 jaar in gebruik wordt genomen. In een kort nader onderzoek zal moeten worden vastgesteld welke route vervoerkundig in ZuidWest Den Haag zal moeten worden gereden via De Uithof, Beresteinlaan, Melis Stokelaan/Leyweg, Erasmusveld en De Strijp v.v. naar Rijswijk station. Verder zal moeten worden gezien of deze buslijn via de Plaspoelpolder, Lange Kleiweg, Laan van 't Haantje kan worden doorgetrokken naar de ziekenhuizen in Delft.

Rover wenst dat in de komende raadsperiode 2026 – 2030 de instelling van een hoogwaardige en snelle R-net buslijn tussen Rijswijk station en Kijkduin tot stand komt. En dat nader vervoerkundig wordt onderzocht welke route door ZuidWest Den Haag het beste kan worden vastgesteld conform de kwaliteitscriteria van R-net. In dat onderzoek zou aanvullend de optie tot doortrekking van deze snelle buslijn naar de ziekenhuizen in Delft kunnen worden betrokken.

CID-Binckhorst (Vlietlijn)

De Vlietlijn betreft de eerste fase van de Koningscorridor. In mei/juni 2023 is het Voorkeursalternatief: een HOV-tramverbinding van Den Haag Centraal naar station Voorburg via de Maanweg en naar Rijswijk/Delft via de Geestbrugweg; vastgesteld door de gemeenteraden van Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg en hebben alle betrokken partijen een bestuursovereenkomst afgesloten, waarmee de MIRT-Verkenningfase is afgesloten. De route via de Maanweg maakt het mogelijk om later een doortrekking van de HOV-tramverbinding richting Zoetermeer te realiseren die alsdan ter hoogte van Voorburg station ondergronds aangelegd wordt.

Overeenkomstig de aangenomen Haagse motie “Geef de raad aan de voorkant een stem over de lijnvoering” (RIS315844) wordt een lijnvoeringstudie uitgevoerd door de MRDH waarbij de HTM en de gemeenten Den Haag, Rijswijk, Leidschendam-Voorburg, Pijnacker-Nootdorp en Delft betrokken zijn. In deze studie worden meerdere varianten voor de lijnvoering onderzocht na realisatie van de railinfrastructuur in de Binckhorst. Duidelijk moet daarbij worden wat de effecten van die lijnvoering zijn, welke reizigers/gebieden voordeel of nadeel ondervinden, hoe belangrijke OV locaties bereikbaar zijn, welke effecten de verschillende varianten hebben op gebruik en exploitatiekosten, etc.

Rover vindt het belangrijk dat deze lijnvoeringstudie wordt uitgevoerd en dat in de raadsperiode 2026 – 2030 wordt vastgesteld op welke wijze de lijnvoering via de Binckhorst e.v. gaat lopen. Rover vindt het wenselijk dat naast tramlijn 1 meerdere tramlijnen (bijv. lijnen 9, 10, 11, 15 en 16) in deze studie worden betrokken en daarbij wordt geanticipeerd op de Schaa sprong OV / OV Next / MoVe. Rover vindt verder dat direct omwonenden van het tracé in Rijswijk en Voorburg bij de aanpassing van de railinfrastructuur binnen een zorgvuldige kaderstelling in hun woonstraat moeten worden betrokken.

Betaalbaar OV voor iedereen

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. Daardoor ontstaat het risico uitgesloten te worden van het gebruik van mobiliteit.

Volgens Rover is in deze situatie geen verbetering opgetreden. Sterker nog, onder de dreiging van de bezuinigingen van het huidige demissionaire kabinet op de BDU en het OV zullen de tarieven verder stijgen (mogelijk met circa 12%) en het voorzieningenniveau minder worden. Rover vindt dat het OV een belangrijke publieke en 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 publieke en maatschappelijke functie een bijdrage leveren aan het emancipatieproces. Daarvoor zijn arrangementen nodig voor minima, waaronder senioren met uitsluitend AOW en gezinnen met (partieel) leerplichtige die van de bijstand afhankelijk zijn.

Rover adviseert om het OV qua tarieven ook toegankelijk te maken voor inwoners met een minimaal inkomen dan wel sociale uitkering en onderzoek te doen naar de mogelijkheid van een arrangement voor minima en arme gezinnen (gratis OV voor (partieel) leerplichtige kinderen) die van een uitkering afhankelijk zijn. Zeker nu het OV wordt bedreigd met enorme bezuinigingen zijn meer dan ooit arrangementen nodig voor de minima.

Maar feitelijk moet de bezuiniging van 59 miljoen euro op de BDU, die de Rijksoverheid de MRDH heeft opgelegd, en die is gebaseerd op een administratieve fout, van tafel.

Graag treden wij met u in overleg over onze zienswijze en wensen met betrekking tot het OV in en rond Rijswijk voor de periode 2026 - 2030.

Met vriendelijke groet,
Bestuur Rover afdeling Den Haag en Regio,

A. van der Heijden

Arnold van der Heijden, voorzitter.

Landelijk secretariaat: secretariaat@rover.nl

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

E-mailadres: denhaag@rover.nl