

Metropoolregio Rotterdam Den Haag
T.a.v. het Algemeen Bestuur
Postbus 21012
3001 AA Rotterdam

Datum 14 oktober 2025
Uw kenmerk 2432081
Ons zaaknummer Z/25/103907

Datum verzending
Behandelaar T. van Etten
Bijlage Geen

Onderwerp: Zienswijze gemeente Wassenaar op conceptontwerp Mobiliteitsvisie MRDH

Geacht Algemeen Bestuur van Metropoolregio Rotterdam Den Haag,

Met uw brief van 12 september 2025 nodigt u ons uit om onze zienswijze naar voren te brengen over de conceptontwerp Mobiliteitsvisie. Hierbij ontvangt u onze reactie.

Mobiliteitsvisie: Dromen, durven en doen.

De gemeente Wassenaar onderschrijft het belang van een gezamenlijke regionale visie op mobiliteit. Wij waarderen in het bijzonder de aandacht voor de bescherming van groen en recreatie en de nadruk op actieve en publieke mobiliteit. Dit sluit aan bij de waarden die Wassenaar vertegenwoordigt als groene, internationale en gastvrije gemeente. De gemeente is ook positief over de integrale benadering van mobiliteit, met name het verbinden van verschillende systemen en het wegnemen van schotten staan wij achter. Wij hebben echter wel een aantal aandachtspunten, deze leest u hieronder.

Wassenaar als groene en internationale gastheer

Wassenaar is een groene long van de regio met strand, duinen en landgoederen, en ontvangt jaarlijks meer dan 1,5 miljoen bezoekers in Meijendel alleen. Wij zijn bovendien woonplaats voor veel ambassadeurs, internationale organisaties en expats. Deze rol vraagt om een goede bereikbaarheid. De visie erkent het belang van groen en recreatie, maar benoemt onvoldoende hoe dit bereikbaar blijft.

De aanleg van de Rijnlandroute en in het bijzonder de Corbulotunnel hebben het aantal intensiteiten op de A44/N44 richting Den Haag laten afnemen. Maar zonder versterking van openbaar vervoer (hierna: OV) en duurzame mobiliteit in ons gebied dreigt de verkeersdruk over de A44/N44 opnieuw verder toe te nemen wat op zijn beurt weer kan leiden tot meer sluipverkeer door het dorp. De geplande woningbouw in Valkenhorst (5.600 woningen) en de mogelijke ontwikkeling bij Defensie op Maaldrift zullen dit ook verder kunnen versterken.

Daarbij speelt ook de recente overname van de N441 door de gemeente Wassenaar een rol. Deze overdracht biedt kansen voor meer regie op verkeersveiligheid en inrichting, maar vraagt ook om

duidelijke afspraken over beheer en investeringen. Tegelijkertijd baart het uitstel van de verbreding van de A4 zorgen: deze vertraging kan leiden tot extra druk op de A44/N44 en omliggende wegen, waaronder de N441.

De MRDH is verantwoordelijk om bij te dragen aan structurele oplossingen van deze problematiek, zowel inhoudelijk als financieel.

Voor gemeente Wassenaar is het cruciaal dat de ontsluiting van de noordzijde van de regio beter wordt geborgd, zowel voor de huidige auto-infrastructuur als voor hoogwaardig OV als duurzaam alternatief naast het wegennet waarbij sluipverkeer door het dorp wordt voorkomen. Wassenaar heeft hiervoor concrete verkeersoplossingen om de verkeersafwikkeling, bereikbaarheid en voorkoming van sluipverkeer uitgewerkt, waarbij zij ondersteuning verwacht van de MRDH.

Corridor-aanpak en regulier OV

Gemeente Wassenaar is tegenwoordig niet meer via rails verbonden met de gemeenten Leiden en gemeente Den Haag, zoals dat in het verleden wel het geval was. In de corridor-aanpak van de conceptontwerp Mobiliteitsvisie is Wassenaar uitsluitend verbonden via de LeiZo-corridor (Leiden-Zoetermeer), en zelfs dan alleen indirect via buslijn 46 (Wassenaar – Voorschoten – Den Haag). Daarmee is de positie van de gemeente in de corridoraanpak en de daarop aansluitende investeringsagenda kwetsbaar en vraagt deze om versterking.

De conceptontwerp Mobiliteitsvisie benadrukt het belang van een fijnmazig OV-netwerk, maar in de praktijk bestaat het risico dat lijnen met een lagere bezetting verdwijnen. Dit risico is al eerder toegelicht in de Wassenaarse zienswijze op de begroting MRDH 2026, waarin wij onze zorgen hebben geuit over de mogelijke BDU-korting door het Rijk. Inmiddels is duidelijk dat deze korting komend jaar niet wordt doorgevoerd. Voor gemeente Wassenaar zou dit ook vanaf 2027 al grote gevolgen kunnen hebben, omdat wij juist afhankelijk zijn van deze verbindingen. Sterker nog: Wassenaar ziet graag meer investeringen in de reguliere OV-lijnen om deze vorm van reizen meer te stimuleren. Wij maken ons dan ook zorgen over de verschuiving van de focus naar hoogfrequente en hoogwaardig openbaar vervoer (hierna: HOV). Het ontsluitend fijnmazig (en streek) OV-netwerk mag niet ten koste gaan van opschaling naar HOV. Het is dan ook belangrijk dat de MRDH de samenwerking aangaat met de regio Holland-Rijnland voor bijvoorbeeld het verbeteren van en de bereikbaarheid naar station Voorschoten.

Voor dit laatste brengt de gemeente Wassenaar dan ook een concreet voorstel, een duo-treinstation Voorschoten-Wassenaar, om op te nemen in de Mobiliteitsvisie of daaropvolgende uitvoeringsprogramma's. Middels eerdere inspanningen van de gemeente is station Voorschoten al toegevoegd aan de kaart met regionale knooppunten in de Mobiliteitsvisie, want mobiliteit stopt namelijk niet bij de gemeente- of regiogrens. Verder zien wij dat de MRDH meewerkt aan het

verbeteren van de Oude Lijn en daarmee ook aan de aanpassingen aan en verbetering van station Leiden Centraal, wat tevens buiten de Metropoolregio valt.

Hierop voortbordurend vraagt de gemeente Wassenaar aan de MRDH als vervoersautoriteit om te ondersteunen in het onderzoeken naar de mogelijkheid tot het uitbreiden van station Voorschoten tot duo-station Voorschoten-Wassenaar. Hiermee kan de MRDH een brug slaan tussen de verschillende regio's en gemeenten, waarbij de voordelen van een duo-station Voorschoten-Wassenaar ook voordelen biedt voor de Metropoolregio zoals meer frequentie en meer zekerheid voor het voortbestaan van buslijn 46 en het beschikbaar stellen van OV-fietsen bij het station.

Wij vragen daarom expliciet om:

- het behouden en versterken van buslijn 46 als vitale corridorverbinding richting station Voorschoten als aansluiting op de Oude Lijn corridor;
- ondersteuning in het onderzoeken naar de mogelijkheid tot uitbreiding van station Voorschoten tot duo-station Voorschoten-Wassenaar;
- aansluiting te zoeken voor Wassenaar met de regio op aanvullende nader op te stellen corridors richting Den Haag en Leiden met HOV;
- waarborging dat de huidige corridoraanpak en investeringsagenda niet leidt tot verschraving van regulier OV in landelijke gemeenten wanneer lijnen niet opgewaardeerd kunnen worden naar HOV;
- steun bij uitwerking van verkeersoplossingen voor Wassenaar Noord aan de N44 zoals uitgezet in het Wassenaarse bod bij uitbreiding van defensie terrein Maaldrift.

Doelgroepenvervoer

De gemeente Wassenaar waardeert het zeer dat de conceptontwerp Mobiliteitsvisie het doelgroepenvervoer expliciet benoemt en de reiziger centraal stelt. Dit sluit goed aan bij de ambities van de gemeente. Zo is de gemeente erg voorstander van het wegnemen van de schotten tussen verschillende diensten, zodat er beter geïntegreerd reisadvies uitgebracht kan worden. Op dit moment loopt de gemeente dan vaak tegen AVG-vraagstukken aan. Dat zal voor de MRDH ook een aandachtspunt moeten zijn.

Verder zien wij, net als de MRDH, kansen in het beter integreren van doelgroepenvervoer met regulier OV, deelmobiliteit en in de inzet van slimme technologie (bijvoorbeeld voor veiligheid en begeleiding van kwetsbare leerlingen).

De MRDH schrijft ook dat het doelgroepenvervoer centraal en regionaal wil gaan regelen. Echter, voor gemeente Wassenaar is dit niet van toegevoegde waarde. Dit is een oplossing voor een probleem dat niet bestaat in Wassenaar.

Vanuit het oogpunt van een gemeente aan de grens van de regio plaatsen wij ook een aantal kanttekeningen bij deze plannen:

- **maatwerk en continuïteit:** schaalvergroting mag niet ten koste gaan van vaste chauffeurs en vertrouwde routes, omdat juist continuïteit voor doelgroepenvervoer zo belangrijk is;
- **lokale verschillen:** in Wassenaar zijn de behoeften anders dan in Rotterdam. Bovendien ligt circa 80% van ons leerlingenvervoer buiten de MRDH (richting Leiden). Bij de uitwerking van deze visie moet rekening worden gehouden met interregionale samenwerking met bijvoorbeeld regio Holland-Rijnland en dit borgen;
- **personeel en professionalisering:** de visie benoemt tekorten, maar biedt nog geen oplossingen voor behoud en scholing van vakbekwaam personeel. Chauffeurs zijn in het doelgroepenvervoer méér dan bestuurders, zij hebben ook een begeleidende rol voor de vaak kwetsbare reizigers;
- **wettelijke zorgplicht:** doelgroepenvervoer is een wettelijke taak van het sociaal domein en dat moet leidend blijven.

Wij stellen hierbij voor:

- expliciete borging van huidige kwaliteitseisen bij integratie van doelgroepenvervoer binnen de MRDH;
- regionale richtlijnen mét ruimte voor lokale invulling;
- investeer meer in betere (H)OV-verbindingen met Wassenaar. Meer met het OV reizen is duurzaam en biedt ruimte voor zelfredzaamheid en deelname aan de maatschappij voor de gebruikers;
- actieve betrokkenheid van gebruikersorganisaties, zoals de Stichting Gehandicapten Wassenaar en de Adviesraad Sociaal Domein Wassenaar.

Verkeersveiligheid in regionale context

De visie legt de nadruk op stedelijke maatregelen zoals 30 km/u-zones en HOV-banen. In Wassenaar spelen er echter hele andere vraagstukken:

- fietsveiligheid, met name langs provinciale wegen;
- overbelasting en verkeersonveiligheid op de N44/A44 en bij het Rozenplein;
- de veiligheid van fietsers en voetgangers richting en langs regionale N-wegen en knooppunten, zodat deze niet alleen goed bereikbaar zijn per auto, maar ook veilig en aantrekkelijk te voet of per fiets.

Wij vragen om explicietere maatregelen voor verkeersveiligheid in de landelijke en regionale context.

Uitvoeringskracht en samenwerking

Na vaststelling van de visie volgt een uitvoeringsprogramma. Hierin moet ruimte blijven voor projecten die niet uitsluitend zijn gericht op HOV of andere vormen van duurzame mobiliteit. De privéauto en de gewone infrastructuur (regionaal wegennet) zijn en blijven voor Wassenaar nog belangrijk als verbinding met de rest van regio. Dit moet kansen bieden voor Wassenaar, of andere meer groene gemeenten, om projecten zoals bijvoorbeeld de aanpak Rozenplein/A44/N44 en OV-ontsluiting van de noordzijde in te brengen. Door het nader op te stellen uitvoeringsprogramma raakt de Mobiliteitsvisie meer belangen dan slechts mobiliteit en het economisch vestigingsklimaat. Het is van essentieel belang dat de MRDH rekening houdt met het feit dat mobiliteit moet concurreren met andere omgevingsthema's van gemeenten zoals groen, veiligheid en gezondheid. Om deze thema's op evenwichtige wijze verder te brengen, is het zaak om in de uitvoeringsprogramma's en concrete regionale projecten een gedragen en uniform afwegingskader te hanteren.

De zorgen over de verkeersdruk en doorstroming op de A44/N44 en het Rozenplein zijn eerder ingebracht in de Wassenaarse zienswijze op de MRDH-begroting 2026. Wij vragen de MRDH om deze signalen consistent mee te nemen in de verdere uitwerking van de conceptontwerp Mobiliteitsvisie, het daaropvolgende uitvoeringsprogramma en andere toekomstige beleidsstukken. Gemeenten moeten bovendien voldoende zeggenschap en financiële ruimte krijgen om lokale prioriteiten te verankeren.

Conclusie

De gemeente Wassenaar onderschrijft de hoofddoelen van de Mobiliteitsvisie en ziet duidelijke aanknopingspunten voor samenwerking. Tegelijkertijd stellen wij nadrukkelijk dat de visie:

- ruimte moet bieden voor maatwerk voor meer groene gemeenten;
- de bereikbaarheid (van o.a. regulier OV) van de noordzijde van de regio moet waarborgen;
- de kwaliteit en continuïteit van doelgroepenvervoer moet garanderen;
- en de verkeersveiligheid/bereikbaarheid rond A44/N44 en Rozenplein expliciet moet meenemen.

Alleen zo kunnen wij onze rol als groene, gastvrije en internationale gemeente duurzaam blijven vervullen binnen de MRDH.

Hoogachtend,

De gemeenteraad van Wassenaar,

De griffier,

De voorzitter,

drs. J. Kleinhesselink

drs. L.A. de Lange