gemeente
Zoetermeer

> Retouradres Postbus 15, 2700 AA Zoetermeer

Bezoekadressen
Engelandlaan 502
2711 EB Zoetermeer
Stadhuisplein 1
2711 EC Zoetermeer

Postadres
Postbus 15
2700 AA Zoetermeer

Telefoon 14 079
www.zoetermeer.nl

Datum
4 november 2025

Uw kenmerk

Ons kenmerk
2025-109543

Bijlagen
geen

Onderwerp: Zienswijze gemeente Zoetermeer op concept Mobiliteitsvisie MRDH

Geachte leden van het dagelijks bestuur van de MRDH,

Met belangstelling heeft de gemeente Zoetermeer kennisgenomen van de concept-Mobiliteitsvisie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Wij waarderen de uitnodiging om een zienswijze in te dienen.

Zoetermeer onderschrijft het belang van een gezamenlijke regionale visie op mobiliteit, als fundament voor toekomstige gebiedsontwikkeling, bereikbaarheid en leefbaarheid. Na Den Haag en Rotterdam is Zoetermeer de 3e grootste stad van de MRDH en Provincie Zuid-Holland. Zoetermeer heeft zich van sattelietstad doorontwikkeld tot een volwaardige zelfstandige stad. We zien vele uitdagingen die op ons afkomen. De uitdagingen, maar ook hoe we daar mee omgaan, is in onze Ruimtelijke Strategie verwoord. Daarbij hanteren we onder andere het volgende: “Wat goed is voor de regio, goed is voor Zoetermeer”. Dat geldt ook andersom.

In 2024 evalueerde hoogleraar Tordoir de ontwikkelingen in de MRDH over het functioneren van de MRDH regio. De basis hiervoor was een studie die hij en anderen 10 jaar eerder in opdracht van de MRDH uitvoerden. Volgens hoogleraar Tordoir is Zoetermeer inmiddels een belangrijke schakel tussen Den Haag en Rotterdam en zijn de verkeersstromen tussen de steden toegenomen. Dagelijks reizen vele mensen tussen de steden om bijvoorbeeld te werken, winkelen, gebruik te maken van voorzieningen als zorg, onderwijs, recreatie en cultuur. In de afgelopen jaren heeft Zoetermeer zich hard gemaakt voor het behouden, versterken en doorontwikkelen van die functies die niet alleen voor Zoetermeer maar ook voor de regio van belang zijn. Het behouden van geboortezorg in het Haga ziekenhuis Zoetermeer en versterken van de MRDH economische toplocaties en doorontwikkelen van kennisinstellingen zoals het Stadshart, Dutch Innovation Parc en factory zijn daar voorbeelden van.

Volgens Tordoir brengt beweging welvaart. Dat is positief, aangezien de economische potentie van de MRDH regio volgens Tordoir nog niet volledig wordt benut. Tot 2040 groeit de MRDH naar verwachting met zo’n 400.000 inwoners; een stad in omvang als Utrecht. Het aantal vervoersbewegingen zal verder toenemen. Dat brengt uitdagingen met zich mee waar de MRDH met de Mobiliteitsvisie richting aan geeft. In het belang van Zoetermeer en daarmee ook de regio bieden wij u onze zienswijze op de mobiliteitsvisie aan.

Positieve waardering
Zoetermeer is positief over de volgende uitgangspunten in de visie:

- De corridoraanpak, waarbij openbaar vervoer (ov) als drager van gebiedsontwikkeling wordt ingezet, met aandacht voor functiemenging en nabijheid.

- De integrale benadering van mobiliteit, waarbij systemen worden verbonden en schotten tussen modaliteiten worden weggenomen.
- De verschuiving van systeemefficiëntie naar menselijke waarde als leidend principe.
- De aandacht voor ontsluiting van recreatiegebieden.

De vijf keuzen en de corridoraanpak bieden een solide basis voor regionale samenwerking. Zoetermeer herkent zich in de richting, maar ziet op enkele punten ruimte voor aanscherping en aanvulling. Tegelijkertijd constateren wij dat verdere verdieping, reflectie en concretisering nodig is om te komen tot een breed gedragen en uitvoerbaar uitvoeringsprogramma. Zoetermeer wil graag een stap inbouwen tussen hoofdstuk 5 uit de visie ('to-do') en het toekomstige uitvoeringsprogramma, zodat problemen en doelstellingen kunnen worden geanalyseerd en verduidelijkt. Zo ontstaat ruimte voor reflectie, inhoudelijke discussie, afstemming en onderbouwing.

We hebben 7 punten opgesteld met daarin onze terugkoppeling en concrete verzoeken voor een reactie en/of het vervolg.

1. Een stevig onderbouwde netwerkvisie
Op het moment van schrijven van deze zienswijze is de netwerkkaart nog in ontwikkeling. Voor Zoetermeer en ook voor de regio is het belangrijk dat de netwerkvisie voortbouwt op MIRT-verkenningen en beleid. Het mobiliteitshoofdstuk in de Ruimtelijke Strategie van Zoetermeer is een combinatie van de huidige netwerkvisie uit de strategische agenda van MRDH en afgeronde verkenningen.
Middels vele onderzoeken is het belang van de doorontwikkeling van ZoRo zowel voor gemeente Zoetermeer, andere gemeenten langs deze verbinding, waaronder Lansingerland, en de regio onderschreven. Specifiek de beschrijving van ZoRo als potentiële corridor moet recht doen aan de status in het MIRT-traject en de concretiseringsslag die is gedaan om de verbinding te realiseren.
Zoetermeer wil dat de NS-stations als stevige knooppunten worden gepositioneerd. Ook vinden we dat de kaart goed moet gaan aansluiten op provinciale, nationale en internationale netwerkvisies.
Daarom vraagt Zoetermeer het volgende:

- Afgeronde (MIRT-)verkenningen en voorkeursvarianten als uitgangspunt te nemen voor de netwerkkaart. Dat zijn:
  - HOV-corridor ZoRo als railverbinding tussen Rotterdam en Zoetermeer Centrum West.
  - LeiZo (Lijn400) als Bus Rapid Transitverbinding met Lansingerland-Zoetermeer als nieuw eindstation, zoals opgenomen in de eindrapportage van de verkenning.
  - De Metropolitane Fietsroute Zoetermeer-Rotterdam.
- Ook de huidige R-net verbinding met Delft (Lijn 455) als hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) in de netwerkvisie op te nemen, dit is voor ons belangrijk om alzijdige bereikbaarheid te verbeteren. De gemeente Delft en andere gemeenten langs deze verbinding, kunnen hier ook profiteren, bijvoorbeeld doordat er meer banen binnen bereik komen.
- Het Zoetermeerse deel van lijn 3 (De Krakeling) als HOV op te nemen conform de "Handreiking Ketenmobiliteit op ov-knooppunten" uit 2023.
- Het belang van de ZoRo-corridor steviger neer te zetten om de ontbrekende verbinding tussen hoogstedelijke/metropolitane gebieden Zoetermeer en Rotterdam met elkaar te verbinden.
- Voort te bouwen op de bestaande strategische agenda's:
  - Station Zoetermeer als metropolitane knoop
  - Centrum West en Lansingerland-Zoetermeer zijn bovenlokale knopen

2. Behoud en versterking van ontsluitend en fijnmazig vervoer
Zoetermeer maakt zich zorgen over de verschuiving van de (investerings-)focus naar HOV. In de visie lezen we dat het ontsluitend ov in principe verdwijnt als dat niet kan worden opgewaardeerd en dat lijn ook kan worden vervangen door bijvoorbeeld deelfietsensystemen dan wel maatwerkvervoer. Het voortbestaan van lijnen 70, 71 lijkt met deze visie onzeker te worden omdat zij geen HOV potentie hebben als stadsbussen. We hebben begrip voor het zoeken naar oplossingen voor lijnen die onvoldoende rendabel zijn. Maatwerkvervoer kan een goede oplossing zijn, maar we willen dat er ook oog gehouden wordt voor het behoud en versterken van ontsluitende lijnen. De opheffing van lijn 73 staat nog op ons netvlies en heeft de bereikbaarheid van Rokkeveen verslechterd. We werken enthousiast met de MRDH aan een alternatief door

middel van maatwerkvervoer. Maar het is nog te vroeg om te concluderen dat dit voor elke situatie een oplossing is.

Zoetermeer vindt het ontsluitende busnetwerk in de regio van waarde, ook in hoogstedelijk en metropolitaan gebied, waar vaak de ruimte ontbreekt om HOV aan te leggen. Maatwerkvervoer kan daarnaast ook duurder zijn door hogere personeelsinzet. Ook kan maatwerkvervoer meer verkeer opleveren, omdat het minder efficiënt is dan een stadsbus.
Voor de bereikbaarheid van recreatiegebieden en -bedrijven zien we wel kansen voor maatwerkoplossingen om de bereikbaarheid te verbeteren, zoals voor het Buytenpark (Snowworld/Adventure Valley), Van Tuylpark (Watergeus, Silverdome) en Nieuwe Driemanspolder.

Daarom vraagt Zoetermeer het volgende:

- Samen met vervoerders een goede strategie te maken voor het op- en afbouwen van fijnmazig busvervoer.

- We vragen aan MRDH afwegingscriteria op te stellen voor het behouden/opheffen van ontsluitende lijnen en opwaarderen tot HOV. In die afwegingen zien we graag een relatie met, menselijke waarde, brede welvaart en de ambitie om 24/7 altijd en overal publiek vervoer aan te gaan bieden.

- In het uitvoeringsprogramma specifiek in te gaan op de (regionale) bereikbaarheid van grote recreatiegebieden- en bedrijven met publiek vervoer en de omgang met piekmomenten.

3. Doelgroepenvervoer: eerst verkennen, dan besluiten
De wens om regie te voeren over al het doelgroepenvervoer vraagt om zorgvuldigheid vanwege de complexiteit van het vervoer en het toegepaste maatwerk voor kwetsbare reizigers. Zoetermeer ondersteunt een gezamenlijk onderzoek naar de voor- en nadelen, maar wil geen voortijdige implementatie in concessies. Gemeenten moeten regie kunnen houden op aanbestedingen en vervoerskwaliteit.
Daarom vraagt Zoetermeer het volgende:

- Niet vooruit te lopen op de resultaten van het onderzoek “verkennen van de voor- en nadelen van gezamenlijke aanbesteding en regionale ondersteuning bij doelgroepenvervoer”.
- Te wachten met in de huidige concessies al opdracht te geven aan vervoerders voor het combineren van doelgroepenvervoer met regulier vervoer
- Niet van gemeenten te verlangen om nu al in ‘al hun acties rekening te houden met de uitkomsten en besluiten van het lopende onderzoek naar publieke en actieve mobiliteit.”

4. Verkeersveiligheid, toegankelijkheid en sociale veiligheid
Zoetermeer wil de best bereikbare en verkeersveilige stad zijn. Het onderwerp verkeersveiligheid wordt kort behandeld in de visie en bevat geen duidelijke doelstellingen. In de visie ontbreken verkeersveiligheidscijfers, terwijl het aantal verkeersslachtoffers in de MRDH hard stijgt. Vooral onder jongeren en ouderen op de (elektrische) fiets. Zoetermeer trekt graag met de MRDH op om de verkeersveiligheid te verbeteren.
Ook sociale veiligheid en toegankelijkheid van het ov verdienen meer aandacht. Tijdens het participatieproces van de mobiliteitsvisie MRDH in Zoetermeer kwam naar voren dat juist de ‘kleine zaken’ grote invloed hebben op de reisbeleving en dus het reisgedrag. Uit onderzoek blijkt dat mensen (vooral vrouwen) het ov mijden. Juist het aantrekkelijk maken van haltes en het toevoegen van de voorzieningen vinden we meer passen in de corridorbenadering.
Zoetermeer maakt zich daarom zorgen om het voornemen van MRDH alle haltes zonder HOV sober en doelmatig in te richten.

Daarom vraagt Zoetermeer het volgende:

- De visie uitbreiden met een paragraaf over verkeersveiligheid, inclusief doelstellingen en rolopvatting.
- Aandacht te geven aan sociale veiligheid en toegankelijkheid, vooral voor kwetsbare groepen. Geef een breder perspectief voor oplossingen dan het genoemde cameratoezicht in de visie.

- In het uitvoeringsprogramma een project op te nemen voor een verbeterprogramma met betrekking tot ‘de klantreis’. Met daarin aandacht voor de volgende onderwerpen:
    - niet werkende informatieborden en liften
    - toegankelijkheid van haltes en aanlooproutes
    - de lange overstaptijd van ontsluitend ov (bus) op HOV(R-Net, tram, metro, trein)
    - geweldsincidenten op haltes, ook richting chauffeurs.
    - ov-mijders vanwege sociale onveiligheid, naar voorbeeld van Amsterdam
    - kenmerken van sociaal veilige haltes

5. Visie op nachtvervoer en actieve modaliteiten
De ambitie “mobiliteit voor iedereen, altijd en overal” vraagt om een visie op nachtvervoer en actieve modaliteiten zoals lopen en fietsen. Zoetermeer steunt uitbreiding van nachtvervoer.

Daarom vraagt Zoetermeer het volgende:

- Ontwikkel een visie op regionaal nachtvervoer per bus, trein en fiets, bij voorkeur in samenwerking met de provincie. Zoetermeer zoekt aansluiting op het Rotterdamse en Haagse nachtnet per bus en trein.

6. Verankeren mobiliteitstransitie en de schaalsprong van het ov
De mobiliteitstransitie ontbreekt als opgave, terwijl Zoetermeer en veel andere gemeenten hier actief op sturen omdat dit noodzakelijk is om de regio bereikbaar te houden. Zoetermeer vindt het belangrijk dit te benoemen, om de urgentie te blijven benadrukken. Zonder vergroting van het openbaar vervoer aanbod en verschuiving in vervoerswijzen (modal shift) slibben de wegen in de regio dicht en kunnen er minder woningen worden gebouwd. Om die reden is het ook verstandig om een visie te gaan ontwikkelen op de rol van automobiliteit in de regio en aandacht te hebben voor duurzame mobiliteit.

Daarom vraagt Zoetermeer het volgende:

- Benoem expliciet de ambitie voor een schaalsprong van het ov en de mobiliteitstransitie
- Onderbouw de gewenste modal shift met cijfers, doelen en maatregelen.
- Ontwikkel een duidelijke visie op de rol van de auto in het mobiliteitssysteem, met aandacht voor de effecten van +16% inwoners op het wegennet

7. Aansluiting in Europa
In de visie is versterken van de relaties met het Rijk en Europa opgenomen. Dat juichen wij toe omdat aanwezigheid van de metropoolregio de daadkracht van verschillende steden kan vergroten. Deelname aan Europese netwerken vergroot de kans op subsidies, draagt bij aan innovatie en zet onze regio economisch steviger op de kaart. Zoetermeer constateert dat de mobiliteitsvisie nog niet optimaal voldoet aan de Europese Richtlijnen voor een Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) voor Functional Urban Areas. Dit is een voorwaarde om voor Europese subsidies of financiering in aanmerking te komen. Een Regionaal Mobility Plan (RMP) kan Zoetermeer, Den Haag en Rotterdam ook vrijwaarden van de verplichting die zij hebben om een SUMP vast te stellen.

Daarom vraagt Zoetermeer het volgende:

- In het uitvoeringsprogramma het volgende project op te nemen: de doorvertaling van deze mobiliteitsvisie naar een regionaal mobiliteitsplan conform de Europese Richtlijnen uit de TEN-T (Annex V)

Wij danken u voor de gelegenheid om onze zienswijze te delen en zien uit naar een constructieve samenwerking bij de verdere uitwerking van de mobiliteitsvisie.
Hoogachtend,

De gemeenteraad van Zoetermeer,

de griffier,	de voorzitter,
drs. R. Blokland MCM	drs. M.J. Bezuijen