

Geachte Raad, geacht College,

Met toenemende bezorgdheid lazen we de Raadsinformatiebrief “RIB 26 015 Volgende fase MIRT-verkenning Oude Lijn”, met kenmerk 26.005179 (10 februari 2026, gepresenteerd in Forum Stad en Samenleving van dinsdag 14 april 2026.

Wij hebben hierover een aantal vragen. Zou u zo vriendelijk willen zijn om deze te beantwoorden? Hartelijk dank daarvoor.

- “In het BO MIRT van 5 januari 2026 is voor de MIRT-verkenning Oude Lijn afgesproken om met de huidige middelen eerst te starten met de onderdelen die het meest bijdragen aan de verstedelijkingsopgave in het NOVEX-gebied Zuidelijke Randstad. Dat behelst het renoveren van de drie stations Leiden Centraal, Schiedam Centrum en Den Haag Laan van NOI.”
Station Rijswijk bungelt al jaren onderaan het lijstje met waarderingen voor stations in Nederland (Stationsbelevingsmonitor (NS)). De problemen rondom veiligheid, tocht, functioneren van lift en roltrappen, etcetera bestaan als sinds 2016.
 - Waarom heeft de renovatie van Station Rijswijk géén prioriteit?
 - Doet Rijswijk pogingen om ook Station Rijswijk op deze lijst te krijgen? Indien nee, waarom niet?
- ProRail heeft twee locaties in beeld gebracht voor de realisatie van het nieuwe station RijswijkBuiten, te weten Parkloper en locatie Laan van ’t Haantje. Op basis van onderzoeken adviseert ProRail om te kiezen voor locatie Parkloper.” De reden zou zijn (zie uw antwoord aan D66), dat “deze locatie beter inpasbaar is; het station en de geplande interwijkverbinding versterken elkaar.” Bovendien zou de locatie Laan van ’t Haantje slechter scoren op sociale veiligheid.
 - Staat u óók achter deze keuze? Heeft u zelf een voorkeursvariant?
 - Kunt u aangeven wat wordt bedoeld met “beter inpasbaar”? Gaat het hier om de technische realiseerbaarheid en is de locatie ’t Haantje duurder? Zo nee, kunt u wellicht meer informatie geven?
 - Wat wordt exact bedoeld met de “interwijkverbinding”? Wat bedoeld Prorail daarmee? Ben u het daarmee eens? Zou u hierop toelichting kunnen geven?
 - Wat zijn de argumenten waardoor de Laan van ’t Haantje slechter scoort op sociale veiligheid. Bent u het eens met deze conclusie? Wat maakt het lastig om de sociale veiligheid op de Laan van ’t Haantje te vergroten?

- Is de locatie Parkloper voor *Rijswijk* ook de goedkoopste en duurzaamste oplossing, of geldt dat alleen voor Prorail? Kunt u hier wat nader op ingaan?
- “BO MIRT heeft 125 miljoen gereserveerd voor Station RijswijkBuiten. Rijswijk zelf heeft zelf 10 miljoen opgenomen in het LTIP.”
 - Zou u dit bedrag (grotweg) kunnen onderbouwen? Welke zaken heeft u begroot?
 - Maakt het financieel voor Rijswijk uit welke locatie uiteindelijk wordt gekozen?
 - Kunt u meer vertellen over de “operationele kosten” voor Rijswijk wanneer het station in gebruik is? Maak het hiervoor uit voor welke locatie wordt gekozen?
 - Ziet u nog financiële voor Rijswijk (zowel op middellange alsook op de lange termijn). Zo ja, zou u die kunnen kwantificeren?
- Een station op de Parkloper heeft een véél grotere impact op natuur en milieu, dan een station op de locatie Laan van ’t Haantje. Het betekent méér luchtverontreiniging, méér fijnstofuitstoot en méér geluid en lichtvervuiling in een enorm kwetsbaar én, als groene/ecologische zone expliciet aangewezen, gebied. Een station óp de voorkeurslocatie van ProRail, betekent bovendien het niet nakomen van de belofte van de gemeente, van een volledig onbebouwde Parkloper: het negeert dé groen-blauwe hoofdstructuur, dé basis waarop gebiedsontwikkeling plaatsvindt. Bovenop wat een ecologische verbinding moet zijn/worden tussen Pasgeld en Wilhelminapark . Nb: het gaat hier nadrukkelijk *niet* om de NNN-gebieden (het rapport MER-onderzoek Ecologie CS/NS van Haskoning). Referentie naar NNN is voor de keuze van de plaats van het station (Laan van ’t Haantje of Parkloper) geen onderscheidende factor. Het gaat *wel* om de direct voor Rijswijk relevante gebieden in de nabijheid van het station zoals Pasgeld, parkloper, bosloper, slagenlandschap, de Schoffel en het Wilhelminapark.
 - Kunt u aangeven in hoeverre u deze analyse deelt?
 - Is de gemeente bereid om deze enorme milieu-impact mee te wegen in haar beslissing
 - Blijft de gemeente bij haar belofte dat de parkloper onbebouwd en dus ook van verkeer van bussen of taxi’s gevrijwaard blijft?
- We begrepen dat de gemeente om financiële redenen graag, een door ProRail te realiseren station, zou willen combineren met een fietstunnel. Maar: een fietstunnel is heel wat anders dan een ecologische verbinding tussen Pasgeld en het Wilhelminapark (over land, door water, door de lucht). Denk ook aan de vele doodgereden hazen ná opening van de spoortunnel. Kan de gemeente haar belofte, de belangrijke ecologische verbindingszone te realiseren tussen Parkrijk en Pasgeld, herbevestigen? Nb: dit is een belangrijke voorwaarde zoals genoemd in het onderzoeksrapport van Tauw met daarin de ecologische hoofdstructuur, waaraan de gemeente zich heeft geconfirmeerd.

- Komt er vooraf aan het definitieve besluit in november nog een formeel raadsdebat, waarin de gemeente Rijswijk zelf beslist over de plaats van het station? Dit gebaseerd op deugdelijk ecologisch, verkeerstechnisch, maatschappelijk en financieel onderzoek? Kán de raad überhaupt beslissen of is de beslissing van BO MIRT een voldongen feit?

Wij zien uw antwoorden met belangstelling tegemoet.

Nogmaals hartelijk bedankt voor het beantwoorden van deze vragen.

Met vriendelijke groet,

Stichting Pasgeld Natuurlijk