

Rijswijk

Mobiliteits-strategie Rijswijk

Bijlagen

Maart 2024

Bijlage 1: context - beleidsambities Rijswijk

Om antwoord te geven op de vier vragen hoe mobiliteit bij kan dragen aan brede welvaart in Rijswijk zijn de beleidsambities van Rijswijk in kaart gebracht. Hiermee wordt richting gegeven aan de invulling van de vragen en het opstellen van de strategie.



2.1 Coalitieakkoord 2022 – 2026: Gezonde groei!

In het coalitieakkoord wordt voor de hele gemeente de koers beschreven voor de komende jaren. Niet alleen voor mobiliteit, maar ook voor thema's die hieraan raken. Onderstaand wordt in het kort de richting beschreven:

- Rijswijk als groene stad voor wonen en werken
- Een rechtvaardige verdeling van de openbare ruimte (wonen, groen, mobiliteit, energietransitie)
- Ruimte maken voor nieuwe inwoners in de stad
- Economische positie versterken: aantrekkelijk en toekomstbestendig vestigingsklimaat
- Sociale cohesie: iedereen moet mee kunnen doen
- Rijswijk blijft bereikbaar en iedereen heeft toegang tot een vorm van vervoer.
- We willen een schonere lucht en het vergroten van verkeersveiligheid.



2.2 Mobiliteitsprogramma 2040 Rijswijk: bereikbaar, leefbaar & veilig (2021)

In het Mobiliteitsprogramma wordt ingezet op het STOMP-ordeningsprincipe bij de inrichting van de wijk en prioriteren van kruisende vervoersstromen. (STOMP: S=stappen/lopen, T=trappen/fietsen, O=openbaar vervoer, M=Mobility-as-a-Service, P=privéauto) en de transitie naar meer duurzame mobiliteit.

In het programma zijn 7 uitgangspunten benoemd:

1. We stellen de mens centraal;
2. We maken de stad samen met de inwoners en de ondernemers;
3. We kiezen een gebiedsgerichte aanpak;
4. We gebruiken gebiedsontwikkeling als vliegwiel;
5. We verdelen de mobiliteitsbehoefte over de verschillende vervoerssoorten;
6. We maken gebruik van innovaties en experimenten;
7. We doen het samen met de regio.



2.3 Economische visie 2030: lokale focus op innovaties in een regionale context (2023)

In de economische visie wordt als ambitie gesteld dat Rijswijkse werk- en winkellocaties in 2030 toekomstbestendig, aantrekkelijk, makkelijk bereikbaar zijn en aansluiten op de wensen en behoeftes van ondernemers. We realiseren economisch vitale, levendige en toekomstbestendige kerngebieden waar ondernemen, werken, wonen en recreëren samen komen. Rijswijkse ondernemers waarderen in 2030 de omgeving hoger dan het Nederlands gemiddelde.



2.4 Toekomstbestendige werklocaties (2023)

In de strategie worden drie doelen gesteld voor 2030:

1. Er wordt voldoende vestigings- en uitbreidingsruimte geboden om te kunnen ondernemen binnen een levendige omgeving, en waar nodig, zonder belemmering van andere functies.
2. Rijswijk heeft duurzame, circulaire werklocaties waarbij, passend bij de eigen unieke kenmerken, aandacht is voor belangrijke opgaven zoals de energietransitie, klimaatadaptatie, arbeidsmarkt-vraagstukken en goede bereikbaarheid.
3. De toekomstbestendige werkgebieden sluiten aan bij de wensen en behoeften van de ondernemers.



2.5 Retail- en horecabeleid (2023)

Voor de toekomstige retail- en horecastructuur zijn de volgende ambiites geformuleerd:

- het bieden van een zo compleet en divers mogelijk voorzieningenaanbod voor inwoners van binnen en buiten Rijswijk;
- toewerken naar levendige en aantrekkelijke buurtcentra die voorzien in de dagelijkse behoeften aan winkel, ontmoeting en zorg;
- het realiseren van een aantrekkelijk en dynamisch ondernemersklimaat dat uitnodigt tot investeringen;
- het strategisch benutten van locaties waar horeca een ondersteunende rol kan vervullen of een bijzondere bestemming met zelfstandige aantrekkingskracht kan bieden.



2.6 Stadsvisie 2030: Samen maken we de stad (2016)

In de Stadsvisie wordt het gewenste toekomstbeeld voor Rijswijk in 2030 geschetst. De visie zet in op een groene, aantrekkelijke leef- en recreatieomgeving. de realisatie van verschillende woonmilieus zorgt voor een evenwichtige bevolking. De grote stadsassen worden ontwikkeld tot moderne stedelijke gebieden, en leegstaande bedrijven en kantoorpanden worden getransformeerd. In 2030 is de stad volgens de visie comfortabel bereikbaar, bij voorkeur met de fiets of te voet.



2.7 Agenda Stadsontwikkeling Rijswijk: oog voor kwaliteit

Binnen het programma Stadsontwikkeling wordt gewerkt aan 5 thema's voor Rijswijk. Bij elk van de thema's worden onderdelen benoemd die een relatie hebben met mobiliteit.

1. Aantrekkelijk en gezond Rijswijk: ruimte voor verblijf, (spontane) ontmoeting, bewegen en meedoen. Openbare ruimte van hoge kwaliteit, op de juiste plek en voor de juiste doelgroep. Verbetering luchtkwaliteit, vermindering geluidsoverlast, trillingen.
2. Groen en natuurlijk Rijswijk: werken aan een groene woonstad: aantrekkelijk groen (in wijken). Vergroten biodiversiteit.
3. Ondernemend en beleefbaar Rijswijk: versterken van werk- en winkelgebieden. Ruimtelijke structuur en identiteit/herkenbaarheid van Rijswijk versterken.
4. Duurzaam en toekomstbestendig Rijswijk: een klimaatbestendige openbare ruimte en inzet op energietransitie.
5. Bereikbaar en verkeersveilig Rijswijk: de mens centraal. STOMP-principe. Verdeling mobiliteitsbehoefte over vervoerssoorten. Wijken verbinden op lokaal en regionaal niveau. Gebruik van innovaties en experimenten. Verkeershinder en doorgaand verkeer verminderen. Parkeren als onderdeel van mobiliteitsaanpak. Verkeersveiligheid verbeteren.

Bijlage 2: Uitwerking van de projecten uit het ontwikkelpad

Startpunt van de mobiliteitsstrategie is om te kijken hoe mobiliteit bij kan dragen aan brede welvaart en er een nieuw evenwicht gevonden kan worden tussen bereikbaarheid, verkeersveiligheid, gezondheid en leefbaarheid in een stad die groeit. Met de strategische keuzes en bijbehorende maatregelen binnen de strategie wordt hier invulling aan gegeven. Per thema worden de effecten beschreven.

Voetgangersplan	
Korte omschrijving	Er wordt ingezet op het verbeteren van de kwaliteit van de voetgangersverbindingen rondom locaties die veel te voet worden bezocht, zoals hoofd- en buurtcentra en scholen. Belangrijk onderdeel hiervan is het verbeteren van de verbindingen vanuit de omliggende wijken en het verminderen van lange wachttijden bij verkeerslichten. Er wordt een voetgangersplan uitgewerkt. Hierin wordt een gerichte aanpak per winkelcentrum en school uitgewerkt, gericht op looproutes en gedrag (lopen en fietsen is de norm).
Raakvlakken en aandachtspunten	Het is belangrijk dat er goed samen wordt gewerkt met de onder-nemers in de winkelcentra en de scholen.
Trekker	Gemeente Rijswijk
Termijn uitvoering	Korte termijn

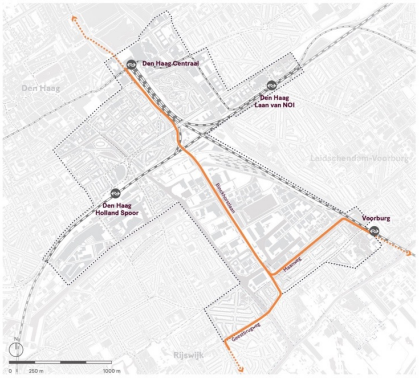
Meer groen licht bij VRIs voor voetganger en fiets	
Korte omschrijving	Rijswijk kent een groot aantal kruisingen met VRIs (verkeerlichten). Bij deze kruisingen komen de verschillende verkeersstromen bij elkaar (voetgangers, fietsers, OV en (vracht-)auto's), waarbij op elkaar gewacht moet worden bij het oversteken van de kruising. Door het instellen van de VRIs kan gestuurd worden op de groentijd en wachttijd van de verkeersstromen. Er wordt ingezet op meer groen licht voor voetgangers en fietsers, met name bij hoofdfietsroutes en rondom belangrijke locaties voor voetgangers (winkelcentra en scholen).
Raakvlakken en aandachtspunten	Het is belangrijk dat bij het instellen van de verkeerslichten ervoor gezorgd wordt dat het voor vrachtverkeer en autoverkeer aantrekkelijk is om zo lang mogelijk gebruik te maken van de hoofdstructuur.
Trekker	Gemeente Rijswijk
Termijn uitvoering	Vanaf 2024

Verbeteren fietsnetwerk en aanleg ontbrekende schakels	
Korte omschrijving	Om te zorgen dat men veilig, aantrekkelijk en snel kan fietsen binnen Rijswijk en omgeving, wordt ingezet op een goede fietsinfrastructuur en -netwerk. Het netwerk is verbonden met belangrijke voorzieningen, zoals scholen, winkelcentra, werklocaties (H) OV-haltes en stations. Stap voor stap worden door de jaren heen de fietsroutes in de stad aangepast. Een deel van de fietsroutes wordt ingericht als hoofdfietsroutes, waar doorfietsen, beleving, veiligheid en comfort centraal staat. Dit zijn snelle, brede, vrijliggende, geasfalteerde fietspaden die goed verlicht zijn. Daarnaast wordt een deel van de fietsroutes ingericht als stedelijke routes, die de wijken en buurten met elkaar verbinden, en basisroutes, de overige wegen waar gefietst kan worden. De stedelijke routes zijn comfortabele, aantrekkelijke routes die meer door de wijken heen lopen.
Raakvlakken en aandachtspunten	Op het moment dat er onderhoudswerkzaamheden zijn in een straat, is dit ook een geschikt moment om de straat her in te richten. Hierbij kan dan zowel gekeken worden naar de breedte van het fietspad, maar ook de breedte van het trottoir, de rijbaan en ruimte voor parkeren en groen. Het is belangrijk om bij het maken van de plannen bewoners en ondernemers goed te betrekken.
Trekker	Gemeente Rijswijk
Termijn uitvoering	Gefaseerde uitvoering op korte, middellange en lange termijn.

Verbeteren fietsparkeren	
Korte omschrijving	Om ervoor te zorgen dat men in Rijswijk steeds vaker voor de fiets kiest, wordt ingezet op voldoende en veilige fietsparkeerplekken. Hiervoor worden drie projecten opgezet. Deze worden uitgebreid toegelicht in het Fietsplan 2040 (vastgesteld in 2023). 1. Fietsparkeerbeleid. Het beleid wat betrekking heeft op de openbare ruimte wordt geactualiseerd. De kwaliteitseisen van verschillend type parkeervoorzieningen worden opgenomen. Daarnaast wordt fietsparkeerbeleid opgesteld over het aantal en het type fietsparkeerplekken en fietsparkeren wordt geïntegreerd in de nieuwe nota parkeernormen. 2. Realisatie van fietsparkeerplekken. Er wordt een projectplan opgesteld voor extra fietsparkeerplekken en er worden fietsnietjes of fietsvlonders toegevoegd. 3. Handhaving op fietsparkeren. Het beleid wordt aangepast, zodat effectief gehandhaafd kan worden op weesfietsen, en er wordt aangesloten op het Fietsdepot Haaglanden.
Raakvlakken en aandachtspunten	/
Trekker	Gemeente Rijswijk
Termijn uitvoering	Korte termijn (vanaf 2024)

Verbetering OV Rijswijk Buiten	
Korte omschrijving	RijswijkBuiten is op dit moment beperkt ontsloten met het openbaar vervoer. Om het openbaar vervoer te verbeteren worden meerdere mogelijkheden gerealiseerd of onderzocht: • Een tweede halte in RijswijkBuiten aan de Prinses Beatrixlaan wordt op dit moment uitgewerkt en gerealiseerd. • In samenwerking met gemeente Delft onderzoeken van de mogelijkheden voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer over de Prinses Beatrixlaan, door opwaarderen van lijn 61. • Onderzoek de mogelijkheden voor opwaardering van lijn 53 van halfuurdienst in de spits naar volwaardige busli-jn gedurende de dag, voordat gebiedsontwikkelingen Pasgeld-West en Pasgeld-Oost in de nabije omgeving gerealiseerd zijn. • Onderzoek mogelijkheden voor toevoeging van ontsluitende lijn in RijswijkBuiten.
Raakvlakken en aandachtspunten	Bij onderzoeken voor verbetering van het openbaar vervoer in RijswijkBuiten is het belangrijk om rekening te houden met de gebiedsontwikkelingen en nieuw te realiseren station Rijswijk Buiten. Het nieuwe station zal pas op lange termijn gerealiseerd zijn, maar het is wel belangrijk dat op het moment dat dit gereal-iseerd wordt de busverbindingen aansluiten op het station. Ook voor de gebiedsontwikkelingen geldt, dat het belangrijk is om te kijken dat het verbeterde openbaar vervoer goed aansluit op de gebiedsontwikkelingen en zo goed mogelijk de nieuwe inwoners en bezoekers bedient. Bij onderzoeken van nieuwe mogelijkheden is het van belang om te kijken wat mogelijk is binnen de huidige concessie of wat mogelijk is in nieuwe concessie. .
Trekker	Gemeente Rijswijk in nauwe samenwerking met omliggende gemeenten Delft en Den Haag en de vervoerder(s).
Termijn uitvoering	Korte en middellange termijn

Verbeteren OV bestaande lijnen	
Korte omschrijving	Om het openbaar vervoer te verbeteren, is het ook mogelijk om te kijken naar het versnellen van bestaande buslijnen. In het onderzoek flankerende maatregelen Prinses Beatrixlaan worden concrete ingrepen onderzocht voor versnelling van bestaande buslijnen om meer concurrerend te zijn ten opzichte van de auto door middel van infrastructurele ingrepen: • Busbaan Prinses Beatrixlaan zuid – noord. Het benutten van de strook vanaf de A4-afrit tot net ten zuiden van de Wethouder Brederodelaan. • Onderzoek prioritering kruispunt Prinses Beatrixlaan – Sir Winston Churchilllaan – Wethouder Brederodelaan/Admiraal Helfrichsingel: realisatie van een busopstelstrook en prioriteit van de bussen bij de VRI. • Versnelling Steenvoordelaan en prioriteit Generaal Spoorlaan. Bevorderen van doorstroming bus 23 over het tracé tussen Rijswijk Station en halte Minister van den Tempellaan. • Verkeersmanagement kruispunten. De bus prioriteit geven door VRI's op passerende bussen af te stemmen bij de volgende kruispunten: Diepenhorstlaan – Veraartlaan tot toerit A4 (lijn 30), kruising Verrijn Stuartlaan – Volmerlaan (lijn 30), kruising Huis te Landelaan – Generaal Spoorlijn (lijn 22 en 23) en Van Vredenburchweg – Prinses Beatrixlaan (lijn 51). • Extra halte laan van Sion (lijn 61), is ook benoemd bij verbetering OV RijswijkBuiten • Verschuiving halte 't Haantje (lijn 53), om zo de looptijd en de toegang tot het OV voor de (toekomstige) bewoners in de gebiedsontwikkelingen te verbeteren.
Raakvlakken en aandachtspunten	Door infrastructurele ingrepen is het mogelijk om bestaande buslijnen te versnellen. Kijk binnen de huidige concessie of bij ingaan van nieuwe concessie of er kansen zijn om door openbaarvervoerverbindingen nog meer te verbeteren, bijvoorbeeld door een frequentieverhoging.
Trekker	Gemeente Rijswijk in nauwe samenwerking met vervoerders EBS en HTM.
Termijn uitvoering	Korte termijn

HOV Binckhorst – Rijswijk – Delft via Geestbrugweg	
Korte omschrijving	In het Central Innovation District, het gebied tussen de stations Den Haag Centraal, Hollands Spoor en Laan van NOI, en de Binckhorst worden in de periode tot 2040 zo'n 25.000 woningen en 35.000 banen gerealiseerd. Goed, hoogwaardig openbaar vervoer is essentieel om dit gebied bereikbaar te houden. Daarom wordt op dit moment een verkenning uitgevoerd naar Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) voor de volgende voorkeursvariant: een snelle tramverbinding van Den Haag Centraal via Binckhorstlaan en Maanweg naar station Voorburg. En met een aansluiting vanaf de Binckhorstlaan via de Geestbrugweg richting Rijswijk en Delft. De komende jaren wordt deze variant verder uitgewerkt en gerealiseerd. 
Raakvlakken en aandachtspunten	Door de ontwikkeling van CID Binckhorst veranderen de mobiliteitsstromen in het gebied. Er loopt een project waarin de herinrichting van de Geestbrugweg wordt onderzocht, wat integraal met nieuwe tramverbinding zal worden uitgewerkt.
Trekker	Gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg samen met Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), provincie Zuid-Holland en het Rijk, in afstemming met gemeente Rijswijk.
Termijn uitvoering	Lange termijn

Zuidwestlandcorridor	
Korte omschrijving	De ZuidWestlandcorridor omvat de zone van Zoetermeer via Leidschendam-Voorburg, het centrum van Den Haag, Den Haag Zuidwest en Westland tot aan Maassluis/Schiedam (met de koppeling naar Rotterdam en Hoek van Holland). Er wordt een verbetering, een zogenaamde schaalsprong, van het OV op deze corridor onderzocht; comfortabel, frequent en toegankelijk OV. De ZuidWestlandcorridor moet woningen, arbeidsplaatsen, scholing en voorzieningen beter bereikbaar maken. Zo wordt bijgedragen aan een aantrekkelijke woon-werk omgeving en aan de economische ontwikkeling van de regio. Centraal in de corridor ligt Den Haag Zuidwest. De corridor moet ook nadrukkelijk bijdragen aan het vergroten van kansen voor de huidige en toekomstige bewoners van Zuidwest. De OV-verbinding niet hoeft te bestaan uit één OV-lijn, maar ook een slimme bundeling kan zijn, waarbij meerdere lijnen samenkomen op strategische gekozen overstappunten, zoals bij het HagaZiekenhuis. Rijswijk zet in op een snelle en directe verbinding richting het Westland en Ypenburg/Zoetermeer. Als Rijswijk goed aangetakt wordt op deze corridor, kan hiermee de verbinding van Rijswijk richting het Westland en Zoetermeer verbeterd worden.
Raakvlakken en aandachtspunten	2027 is de start van een nieuwe concessie van het openbaar vervoer. Hier liggen kansen om bestaande lijnen te versnellen.
Trekker	Voor het zuidwestelijke deel (Den Haag Zuidwest, Rijswijk, Delft, Maassluis en Westland) zijn gemeente Den Haag, Maassluis, Westland en MRDH de opdrachtgevers en zijn gemeente Rijswijk, Delft, Rotterdam, Midden-Delftland en vervoerders HTM, EBS en RET deelnemende partijen.
Termijn uitvoering	Lange Termijn

Upgrade Station Rijswijk	
Korte omschrijving	Op dit moment is het station vrij onherkenbaar en er zijn twee stationsingangen. De overstap van OV naar fiets is niet soepel; de fietsenstalling is onherkenbaar en de OV-fiets is niet bij de drukste ingang. De ruimtelijke kwaliteit van de omgeving van het station laat te wensen over; de omgeving is niet aantrekkelijk, veel verhard oppervlak en de Churchilllaan zorgt voor een barrièrewerking voor voetgangers en fietsers. Met een upgrade van het stationsgebied kan een aantrekkelijk stationsplein gerealiseerd worden; een plein met voorzieningen, ruimte voor voetgangers en groen. Dit zorgt voor een betere en gemakkelijkere overstap/ketenreis en draagt bij aan de reisbeleving. Door de verbeteringen aan het station, maar ook door de hogere frequentie in de toekomst (zie tekstkader, station Rijswijk ligt aan de Oude Lijn) en de groei van het aantal inwoners in Rijswijk, zal het aantal gebruikers van station Rijswijk groeien. Belangrijk onderdeel voor de upgrade van station Rijswijk is de overstap tussen trein en fiets, deelmobiliteit en OV, en goede looproutes in de nabije omgeving van het station richting Bogaard Stadscentrum en werklocaties, zoals Kessler Park en Havenkwartier. Binnen de gemeente Rijswijk wordt op dit moment een verkenning gaan naar de mogelijkheden voor de upgrade van het station(sgebied)
Raakvlakken en aandachtspunten	De inrichting van het stationsgebied heeft een relatie met de hoofdfietsroute over de Winston Churchilllaan en de aanpassing van 50 naar 30 km/uur.
Trekker	Binnen de gemeente Rijswijk wordt op dit moment een verkenning gedaan naar de mogelijkheden van het stationsgebied.
Termijn uitvoering	Middellange termijn

Station Rijswijk Buiten	
Korte omschrijving	Op dit moment loopt een verkenning naar de Oude Lijn: de spoorlijn van Leiden, via Den Haag en Rotterdam naar Dordrecht. Langs de Oude Lijn worden tot 2030 ongeveer 54.000 woningen gebouwd en 80.000 extra werkplekken gerealiseerd. Om extra drukte op de wegen te voorkomen en een milieuvriendelijk alternatief te bieden voor de auto, is beter openbaar vervoer noodzakelijk. Station Rijswijk Buiten is één van de vier nieuw te ontwikkelen stations, op een plek waar veel woningen worden gebouwd. Ook wordt onderzocht hoe er meer City-Sprinters kunnen rijden tussen Den Haag en Dordrecht met als doel een hoogfrequente verbinding iedere 5 minuten.
Raakvlakken en aandachtspunten	Rijswijk zet bij de ontwikkeling van dit station in op een naadloze overstap met de fiets, voldoende fietsparkeergelegenheid en verbetering van OV in RijswijkBuiten dat aansluit op dit nieuwe station.
Trekker	ProRail is trekker van de deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations binnen de MIRT-Verkenning Oude Lijn en doet dit in samenwerking met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Provincie Zuid-Holland, NS, gemeente Leiden, Dordrecht, Den Haag, Rijswijk, Rotterdam, Schiedam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.
Termijn uitvoering	Lange termijn

Wegen van 50 naar 30 km/uur	
Korte omschrijving	Bij een deel van de wegen in Rijswijk wordt de maximumsnelheid verlaagd van 50 naar 30 km/uur om hiermee de verkeersveiligheid en luchtkwaliteit te verbeteren en geluidshinder te reduceren. Dit zal niet allemaal in één keer gebeuren, maar stap voor stap tot 2040. Om tot een veilige verkeerssituatie te komen, zal de inrichting van de weg moeten passen bij de snelheidslimiet, en de keuze voor wel of geen vrijliggend fietspad afhangen van de verkeersintensiteit. Daarom zal van tevoren gekeken moeten worden of de weg als een eftoegangsweg of gebiedsontsluistingsweg 30 km/uur ingericht moet worden. Belangrijke randvoorwaarde voor verlaging van de maximumsnelheden zijn de aanrijdtijden voor nood- en hulpdiensten en het goed functioneren van het openbaar vervoer.
Raakvlakken en aandachtspunten	Bij de verlaging van de snelheid is het belangrijk om ruim van tevoren in gesprek te gaan met nood- en hulpdiensten en vervoerder(s). Op het moment dat er onderhoudswerkzaamheden zijn in een straat, is dit ook een geschikt moment om de straat her in te richten. Hierbij kan dan zowel gekeken worden naar de breedte van de rijbaan, maar ook de breedte van het trottoir, het fietspad en ruimte voor parkeren en groen. Het is belangrijk om bij het maken van de plannen bewoners en ondernemers goed te betrekken.
Trekker	Gemeente Rijswijk
Termijn uitvoering	Gefaseerde uitvoering op korte, middellange en lange termijn.

Aanscherping parkeerbeleid	
Korte omschrijving	Het parkeerbeleid van de gemeente Rijswijk wordt aangepast van een vraagvolgend naar een sturend parkeerbeleid: • Er wordt bij gebiedsontwikkelingen inclusief de schil van 500 meter daaromheen gereguleerd parkeren ingevoerd. Daarmee wordt ingezet op het proactief invoeren van parkeerregulering op deze locaties en is een wijziging ten opzichte van het huidige parkeerbeleid. Hiermee zorgen we dat verplaatsingsgedrag van nieuwe inwoners past bij vooraf vastgestelde mobiliteitsconcept en beschermen we de bewoners en bedrijven van omliggende wijken; de parkeerruimte in hun wijk wordt niet gebruikt door nieuwe bewoners. Ook zorgt dit ervoor dat dit langparkeerders weert. Ook wordt bij bestaande wijken met een hoge parkeerdruk (>90%) en bij wijken rondom gebieden in omliggende gemeenten waar uitbreiding regulering huidige regulering(stijden) plaatsvindt pro-actief parkeerregulering ingevoerd. • De adaptieve aanscherping van het parkeerbeleid, in combinatie met deelmobiliteit en wijkhubs. De parkeerstrategie wordt aangepast en per wijk wordt een strategie uitgewerkt afhankelijk van de situatie in de wijk (bestaand parkeerbeleid en huidige parkeerdruk, huidige verdeling van de openbare ruimte voor langzaam verkeer, parkeren, groen) en de wens in welke mate ruimte vrijgespeeld moet worden. Per wijk wordt gekeken welke maatregelen op het vlak van vergunningen en tarieven het meest geschikt zijn.
Raakvlakken en aandachtspunten	Bij de aanscherping van het parkeerbeleid per wijk wordtook aar de mogelijkheden van deelmobiliteit en wijkhubs gekeken en hoe deze elkaar kunnen versterken.
Trekker	Gemeente Rijswijk
Termijn uitvoering	In 2024 wordt het nieuwe parkeerbeleid opgesteld. Invoering van regulering volgt in de jaren daarna, afhankelijk van oplevering van nieuwe woningen in gebiedsontwikkelingen.

Uitrol laadinfrastructuur	
Korte omschrijving	In 2023 is de Strategie Laadinfrastructuur vastgesteld, met als doel om tijdig een passende laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in Rijswijk te realiseren. Vanaf 2035 moeten alle nieuwe auto's emissieloos zijn (besluit van de Europese Unie). In maart 2023 waren er 135 publieke laadpunten in de gemeente Rijswijk. De verwachting is dat het aantal elektrische voertuigen de komende jaren fors gaat groeien, mede doordat er steeds meer betaalbare modellen auto's beschikbaar zijn. De groei van het aantal elektrische voertuigen vraagt om een significante toename van laadpalen in de openbare ruimte. De prognose die is gemaakt voor Rijswijk wijst uit dat er in 2030 duizend tot tweeduizend laadpalen in de openbare ruimte nodig zijn om aan de behoefte te kunnen voldoen. De gemeente Rijswijk gaat de komende jaren aan de slag met passende laadinfrastructuur door de aanleg van een sluitend netwerk waarbij men in principe binnen ongeveer 200 meter loopafstand een laadpaal kan vinden en op strategische en prettige locaties meerdere laadpalen bij elkaar te realiseren. De plaatsing wordt in plaats van vraaggestuurd (huidige situatie) in de toekomst strategisch gestuurd.
Raakvlakken en aandachtspunten	In gebieden met een hoge parkeerdruk wordt ingezet op aanscherping van de parkeerregulering in combinatie met deelmobiliteit en wijkhubs (parkeren op afstand). Deze wijkhubs zijn ideale locaties voor het realiseren van meerdere laadpalen bij elkaar.
Trekker	Gemeente Rijswijk
Termijn uitvoering	De strategie en uitvoering zijn gericht tot 2030, waarbij tussentijds geëvalueerd wordt. .

Regionale aanpak deelmobiliteit	
Korte omschrijving	Samen met de gemeente Den Haag, Leidschendam-Voorburg, Pijnacker-Nootdorp en Delft wordt een regionale aanpak deelmobiliteit uitgewerkt. Om deelmobiliteit in de regio verder te brengen is meer regionale samenwerking nodig. Het slechten van drempels en belemmeringen kan ervoor zorgen dat de potentie van deelmobiliteit voor regionale verplaatsingen beter wordt benut. Op basis van de regionale aanpak worden vervolgstappen genomen om deelmobiliteit een stap verder te brengen.
Raakvlakken en aandachtspunten	/
Trekker	Gemeente Den Haag, Rijswijk, Leidschendam-Voorbrug, Pijnacker-Nootdorp en Delft.
Termijn uitvoering	Korte termijn

Pilots deelmobiliteit	
Korte omschrijving	Met behulp van pilots kan deelmobiliteit in verschillende wijken worden gestimuleerd. Bewoners die graag mee willen doen, parkeren tijdelijk hun auto op afstand. De parkeerplekken die hiermee vrijkomen worden tijdelijk gebruikt voor groen, een zitje, speeltoestel of groen en deelauto's. Vanuit de wijk Leeuwendaal was er afgelopen jaar een bewonersinitiatief. Daarom kan met deze wijk gestart worden en kunnen geleerde lessen gebruikt worden bij de uitrol in andere wijken.
Raakvlakken en aandachtspunten	Het is van belang dat er vanuit de bewoners enthousiasme is, zodat zij mee kunnen denken bij de vormgeving van een dergelijke pilot.
Trekker	Samenwerking tussen bewonersgroep en gemeente Rijswijk
Termijn uitvoering	Korte termijn

Logistiek: milieuzone, zero-emissiezone, stadsdistributiehubs en uitwerking logistiek beleid	
Korte omschrijving	In Rijswijk geldt op dit moment een milieuzone voor de Haagweg voor dieselvrachtauto's (emissieklasse 6). De milieuzone wordt uitgebreid naar de Prinses Beatrixlaan, beide gebieden worden aan elkaar verbonden en het toegangsverbod wordt uitgebreid naar dieselautobussen. In 2018 heeft de gemeente Rijswijk de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek getekend en daarmee de intentie uitgesproken om op termijn een zero-emissiezone in te voeren voor vrachtverkeer. Daarnaast gaat gemeente Rijswijk in samenwerking met omliggende gemeenten, waaronder Den Haag en Delft, en ondernemers de mogelijkheden onderzoeken voor ontwikkeling van stadsdistributiehubs. Hoe meer partijen gebruik maken van de hubs, hoe efficiënter en meer gebundeld het vervoer voor de laatste kilometers plaats kan vinden. Stadsdistributiehubs worden aantrekkelijker op het moment dat zero-emissiezones gelden. Er wordt voor het thema logistiek een uitwerkingsslag gemaakt om te kijken hoe er in Rijswijk meer schone en efficiënte logistiek kan komen en wat daarvoor nodig is.
Raakvlakken en aandachtspunten	De gemeente Den Haag en Delft voeren vanaf 2025 een zero-emissiezone in voor vrachtverkeer.
Trekker	Gemeente Rijswijk, in samenwerking met omliggende gemeenten en ondernemers
Termijn uitvoering	Uitbreiding van de milieuzone naar Prinses Beatrixlaan in 2024, de zero-emissiezone voor vrachtverkeer niet voor 2028 (besluit voor in-voeren zero-emissiezone moet minstens 4 jaar van tevoren kenbaar gemaakt worden).

Gedragsaanpak en fietsambassadeurs	
Korte omschrijving	We zetten in op gedragsverandering en fietsstimulering. De fietsstimulering richt zich op het helpen/stimuleren van specifieke doelgroepen die niet durven of kunnen fietsen of de fiets nog niet hebben overwogen; scholieren, forensen, bezoekers voorzieningen, jongeren/jong volwassenen, senioren/mindervaliden, mensen die vanuit sociaal/culturele achtergrond, forensen. In het Fietsplan 2040 wordt dit nader toegelicht. Ook wordt ingezet op een gedragsaanpak per wijk. In de loop van komende jaren wordt een wijkaanpak ontwikkeld. Hierbij wordt gekeken naar de huidige mobiliteit en hoe het gebruik van de fiets, het OV of deelmobiliteit gestimuleerd kan worden. Per wijk wordt een campagne opgezet in combinatie met kleine investeringen in de buitenruimte, bijvoorbeeld plekken voor deelmobiliteit, de aanleg van een missende kleine fietsverbinding (doorsteek), tijdelijk anders inrichten van parkeerplekken. Om fietsen te stimuleren wordt ook ingezet op fietsambassadeurs, nader toegelicht in het Fietsplan 2040.
Raakvlakken en aandachtspunten	De gedragsaanpak per wijk kan gecombineerd worden met de pilot deelmobiliteit. Voor fietsstimulering kan zoveel mogelijk worden aangesloten op bestaande initiatieven (zoals Zuid-Holland Bereikbaar) en belangengroepen die ondersteuning kunnen geven.
Trekker	Gemeente Rijswijk, in samenwerking met bestaande initiatieven.
Termijn uitvoering	Korte t/m lange termijn

Mobiliteitsstrategie Rijswijk
Gemeente Rijswijk
Maart 2024

Projectteam Mobiliteitsstrategie:

Opmaak en figuren:
Studio Bereikbaar