



Structuurvisie Mobiliteit
Rijswijk 2020
MOBILITEIT IN BALANS

Rijswijk



Documentatiepagina

Citeertitel rapport:	Structuurvisie Mobiliteit Rijswijk 2020
Corsanummer:	11.044328
Datum inwerkingtreding:	15 juni 2011
Wettelijke grond:	De wettelijke grondslag voor deze structuurvisie betreft de Wet ruimtelijke ordening. Deze structuurvisie wordt als structuurvisie in de zin van artikel 2.1 aangemerkt.
Status:	Vastgesteld door Burgemeester en Wethouders d.d. 9 mei 2011 Vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 14 juni 2011
Auteur(s):	Het beleidsrapport “Verkeers- en Vervoersplan 2000 – 2010” is in hoofdlijnen in de Structuurvisie Mobiliteit Rijswijk 2011 – 2020 opgenomen. Marijke van der Lely-Kloet Niek Uwland Stéphan Suiker Annemarie Bakker Frank de Jong
Totstandkoming	Dit rapport is tot stand gekomen via een open planproces: interviews, workshops, enquêtes en bijeenkomsten. Daarbij zijn burgers, belanghebbenden en raadsleden betrokken. Tevens is het beleid afgestemd met buurgemeenten en hogere overheden.
Product van:	Gemeente Rijswijk Afdeling: Stad en Samenleving Sectie: Mobiliteit, Duurzaamheid, Groenbeleid en Vergunningen
Beknopte inhoud:	Inhoud Deze structuurvisie bestaat uit drie hoofdstructuren: 1. Achtergrond 2. Kernpunten 3. Uitvoeringsprogramma.

Hoofdstuk 1 beschrijft de uitvoering van het Verkeers- en Vervoersplan 2000 – 2010 en de trends in mobiliteit van de afgelopen tien jaar. Aan de hand van analyses en prognoses zijn opgaven en kansen voor het nieuwe mobiliteitsbeleid benoemd.

In Hoofdstuk 2 zijn aan de hand van ruimtelijke en sociaal economische prognoses vervolgens 10 kernpunten van het mobiliteitsbeleid van Rijswijk uitgewerkt. Deze kernpunten bevatten de ambitie en de opgaven voor de verschillende thema's Bereikbaarheid, Verkeersveiligheid en Leefbaarheid.

Hoofdstuk 3 bestaat uit het Uitvoeringsprogramma om de doelstellingen van de thema's te bereiken en sluit af met het hoofdstuk Monitoring.

Gemeente Rijswijk
Stadhuis
Bogaardplein 15
Postbus 5305
2280 HH, Rijswijk

Telefoon: 070 3261000
E-mail: stadhuis@rijswijk.nl
Internet: www.rijswijk.nl

Samenvatting

Rijswijk ligt centraal in de regio Haaglanden en is goed bereikbaar. Met de fiets kunnen de korte afstanden binnen de gemeente Rijswijk comfortabel en snel afgelegd worden. Woonwijken, winkelcentra en bedrijfsterreinen zijn goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Met de auto zijn de rijkswegen A4 en A13 snel te bereiken. Lokale wegen zijn goed ingepast in de omgeving. Uit een recente enquête blijkt dat inwoners van Rijswijk ruim tevreden zijn met de bereikbaarheid. Toch zijn er ook aandachtspunten en kansen voor verbetering.

Naar verwachting worden de wegen drukker, vooral in de spits en op de invalswegen. Oorzaken zijn de economie die weer aantrekt, de aanleg van nieuwe infrastructuur in de regio en ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente Rijswijk zelf en in de regio om ons heen. Ook de reiziger zelf stelt steeds hogere eisen aan de kwaliteit van de informatie over zijn reis en reistijden. Om als gemeente een bijdrage te blijven leveren aan leefbaarheid, veiligheid en doorstroming, zijn duurzame oplossingen nodig.

Ruimtelijke ontwikkelingen zoals Rijswijk-Zuid en Eikelenburg vragen om aanpassing en uitbreiding van

de infrastructuur. Kansrijk voor verbetering van het mobiliteitssysteem zijn de opkomst van de elektrische fiets en de toepassing van 'realtime' informatie over reistijden en overstapmogelijkheden.

Om een antwoord te bieden op deze trends is de Structuurvisie Mobiliteit Rijswijk 2020 opgesteld. Deze thematische structuurvisie is opgesteld volgens de nieuwe Wet op de ruimtelijke ordening en koppelt ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten.

De kern is de visie op mobiliteit, waarbij de reismogelijkheden voor de reiziger goed op elkaar aansluiten en de reiziger voldoende vrijheid heeft om een geschikt vervoermiddel te kiezen. Centraal staat het denken vanuit de reiziger en optimaal gebruik van de beschikbare mogelijkheden.

De ondertitel van de structuurvisie is "Mobiliteit in balans". Hier wordt de balans tussen vrije keuzes en sturing door de overheid, de balans tussen gemak en overlast van mobiliteit en de balans tussen mens, milieu en mobiliteit bedoeld.

Het mobiliteitsbeleid bestaat uit 3 thema's rondom tien kernpunten. Elk kernpunt is uitgewerkt in enerzijds de ambitie en anderzijds de opgaven voor de komende jaren om die ambitie te bereiken. De opgaven zijn vervolgens uitgesplitst in projecten, onderzoeken en andere werkzaamheden in het Uitvoeringsprogramma. De 3 thema's¹ zijn bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. De kern van de 3 thema's is:

Thema Bereikbaarheid

Voor de reis binnen de gemeente Rijswijk ligt prioriteit bij het verbeteren van de keuzemogelijkheden van de reiziger. Een combinatie van frequent en snel openbaar vervoer, voldoende en goede fietsenstallingen, comfortabele fiets- en voetpaden en duidelijke reisinformatie, dragen daar aan bij. Dit heet 'ketenmobiliteit'. Flexibiliteit voor de gebruiker is het idee.

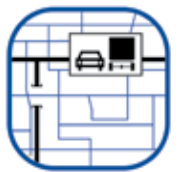
Een duidelijke inrichting en ontwerp van de openbare ruimte en in het bijzonder van de wegen, bevorderen structuur in gebruik en rijgedrag. De gemeente Rijswijk onderkent een set van 'Toplocaties'. Die locaties zijn belangrijk voor de economisch vitaliteit en regionale concurrentiepositie van de gemeente Rijswijk en verdienen een goede bereikbaarheid. Reistijden en verkeersprognoses geven een goede indicatie van de bereikbaarheid en dat betekent soms dat passende maatregelen nodig zijn. Met ontwikkelende partijen op toplocaties kunnen op basis van de Structuurvisie afspraken gemaakt worden voor maatregelen (bijvoorbeeld in de vorm van nieuwe infrastructuur, nieuwe verkeerslichten en verwijssystemen). Ook worden bedrijven aangespoord om werknemers 'slim te laten reizen' door het informeren over mobiliteitsmanagement.

Kernpunten Bereikbaarheid

1. Betrouwbare bereikbaarheid toplocaties



2. Verkeer bundelen, ordenen en inpassen



3. Slimme mix van vervoerwijzen



4. Optimaliseren openbaar vervoer



5. Stimuleren fiets en faciliteren voetgangers



6. De veroorzaker van nieuwe mobiliteit betaalt (mee)



Thema Verkeersveiligheid

De gemeente Rijswijk investeert in de verdere verbetering van de verkeersveiligheid. Allereerst door de locaties met ongevallenconcentraties aan te pakken en door te zorgen voor voldoende informatie over de regionale aanpak van negatief verkeersgedrag (initiatieven op het gebied van educatie, voorlichting en handhaving). Met name scholen kunnen daar hun voordeel mee doen.

Om reizigers bewust te maken van de positieve en negatieve effecten van, en de keuze voor bepaalde vervoermiddelen wordt ingezet op informatievoorziening vanuit de gemeente Rijswijk en de regio Haaglanden. Ook zaken als asociaal gedrag in het verkeer op het gebied van snelheid, drugs en alcohol probeert de gemeente Rijswijk op een positieve manier te beïnvloeden. Speciale aandacht gaat uit naar specifieke doelgroepen als ouderen, schoolgaande jeugd, woon-werkverkeer en recreatief verkeer.

Kernpunten Verkeersveiligheid

7. Verder verbeteren verkeersveiligheid



8. Focus op bewustwording



Thema Leefbaarheid

De groene gemeente Rijswijk staat voor leefbare woongebieden. Fietzers en voetgangers en verkeersveiligheid in de woonwijken blijven in de belangstelling staan. De aanpassing en inpassing van wegen bevordert de reductie van geluidsoverlast en zorgt voor verbetering van de luchtkwaliteit. Een ander belangrijk onderwerp is de kwaliteit van de openbare ruimte, zoals de uitdaging om het groeiend aantal geparkeerde auto's in te passen in de omgeving.

Samen met andere overheden, het bedrijfsleven en de inwoners zet de gemeente Rijswijk in op bewuster mobiliteitsgedrag en stimuleert initiatieven op het gebied van duurzame mobiliteit. Daarbij zet de gemeente Rijswijk in op het stimuleren van schone, stille en zuinige vervoerwijzen, openbaar vervoer en fiets.

Kernpunten Leefbaarheid

9. Bevorderen duurzame mobiliteit



10. Beheersen parkeerdruk



Inhoudsopgave

Samenvatting

Leeswijzer

Hoofdstuk 1: ACHTERGROND

- 1.1 Waarom een Structuurvisie Mobiliteit?
- 1.2 Beleid en plannen overheden
- 1.3 Trends
- 1.4 Peiling kansen en bedreigingen

Hoofdstuk 2: KERNPUNTEN

- Slimme keuzes: de doelstellingen
- 2.1 Betrouwbare Bereikbaarheid Toplocaties
- 2.2 Verkeer Bundelen, Ordenen en Inpassen
- 2.3 Slimme Mix Vervoerswijzen
- 2.4 Optimaliseren Openbaar Vervoer
- 2.5 Stimuleren Fiets, Faciliteren Voetganger
- 2.6 De veroorzaker van nieuwe mobiliteit betaalt (mee)
- 2.7 Verder Verbeteren Verkeersveiligheid
- 2.8 Focus Op Bewustwording
- 2.9 Bevorderen Duurzame Mobiliteit
- 2.10 Beheersen Parkeerdruk

Hoofdstuk 3: Uitvoering

- 3.1 Mobiliteit In Balans: Uitvoerbaarheid
- 3.2 Grip op mobiliteit: Monitoring

Bijlagen

Bijlage 1: Uitvoeringsprogramma

Bijlage 2: Toelichting Projecten

Bijlage 3 Relatietabel opgaven/kansen => Uitvoeringsprogramma

Bijlage 4 Kaartbeeld hoofdgroenstructuur

Bijlage 5 Dynamisch verkeersmanagement en bewegwijziging

Bijlage 6 Concept stappenplan Parkeerbeleid

Bijlage 7 Afkortingen, begrippen en definities

Literatuurlijst

Colofon

Leeswijzer

- 4 Het rapport is opgedeeld in drie hoofdstukken. Het eerste hoofdstuk gaat in op de achtergrond van de structuurvisie.
- 7 Hierin staat informatie over het proces, de bestaande beleidskaders en de ontwikkeling van het mobiliteit in Rijswijk in de afgelopen jaren en een prognose voor de toekomst op basis van bestaand beleid.
- 8
- 10 In hoofdstuk 2 is het mobiliteitsbeleid gedefinieerd aan de hand van tien kernpunten. Deze tien kernpunten zijn verder uitgewerkt in een ambitie en opgaven. De kernpunten zijn onderverdeeld tussen de drie thema's bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid.
- 22
- 22 Tenslotte is in Hoofdstuk 3 het uitvoeringsprogramma voor de periode 2011 – 2020 opgenomen. Ook de 'monitoring' van het verkeersbeleid is in dit deel uiteengezet.
- 23
- 25
- 28
- 29
- 31
- 35
- 38
- 40
- 41
- 42
- 55
- 43
- 43
- 44
- 45
- 47
- 50
- 55
- 56
- 57
- 58
- 60
- 61



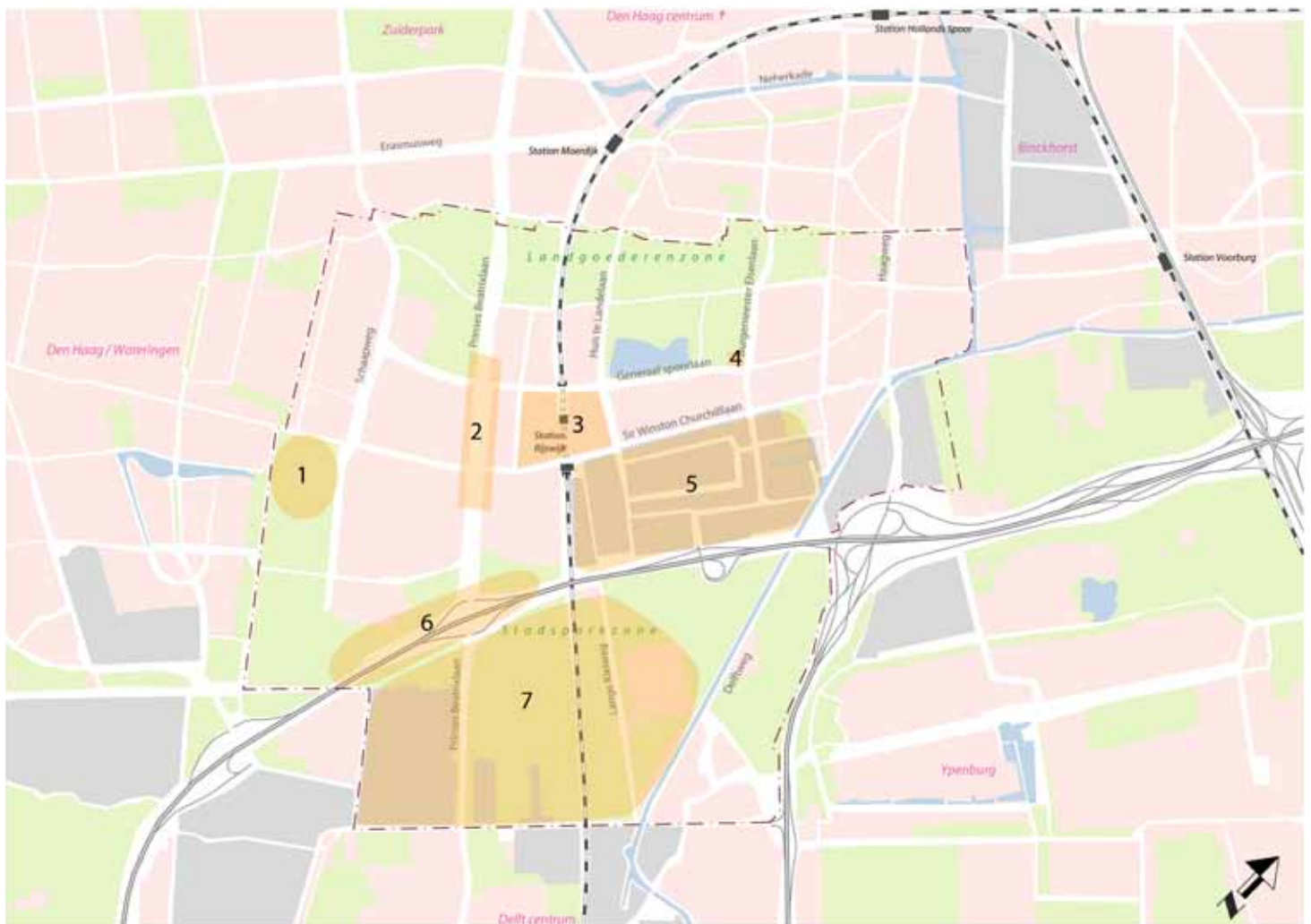
Hoofdstuk 1 Achtergrond

1.1 Waarom een Structuurvisie Mobiliteit?

Er zijn twee redenen voor het actualiseren van het verkeer- en vervoerbeleid (hierna mobiliteitsbeleid). Het huidige beleid is opgesteld voor de periode tot en met 2010. Een groot deel van het beleid is tot uitvoering gebracht, doelstellingen zijn gewijzigd en ontwikkelingen in ruimte, economie en verkeer zijn aan verandering onderhevig. Een goed moment om alles eens opnieuw tegen het licht te houden. Een tweede reden om het mobiliteitsbeleid opnieuw te definiëren komt voort uit de inwerkingtreding van de nieuwe Wet op de ruimtelijke ordening (Wro) per 1 juli 2008. Deze wet biedt mogelijkheden om een koppeling te leggen tussen ruimtelijke ontwikkelingen en de mobiliteitseffecten daarvan. Artikel 2.1 van deze Wro

verplicht gemeenten om ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening voor het eigen grondgebied, of een gedeelte hiervan, een structuurvisie vast te stellen.

In deze Structuurvisie Mobiliteit Rijswijk is het mobiliteitsbeleid geactualiseerd. Daarin zijn de beleidsuitgangspunten benoemd en geeft het uitvoeringsprogramma invulling aan de opgaven voor de komende jaren. De structuurvisie, gekoppeld aan de Wro, geeft richting aan de gewenste ruimtelijke (in)richting van een gebied of gebiedsontwikkeling waardoor voor iedereen in algemene zin duidelijk is of bepaalde initiatieven daarin passen. Deze structuurvisie is een informatiebron voor burgers, ondernemers, andere overheden, buurgemeenten, maatschappelijke organisaties en private partijen. De structuurvisie is zelfbindend² en geeft de hoofdlijnen aan hoe en wanneer het gemeentebestuur zijn ruimtelijke beleid wil (laten) uitvoeren.



Figuur 1: Aandachts- of uitwerkingsgebieden

² Van belang is dat een structuurvisie zelfbindend is. De gemeente bindt zichzelf aan de structuurvisie, en toetst bijvoorbeeld nieuw te ontwikkelen bestemmingsplannen hieraan. Een structuurvisie is geen directe planologische basis voor ruimtelijke ingrepen. Hiervoor is altijd een ander planologisch instrument noodzakelijk, bijvoorbeeld een bestemmingsplan.

De volgende gebieden zijn binnen de structuurvisie specifiek als aandachts- of uitwerkingsgebied benoemd. Het zijn (potentiële) bouw- of ontwikkellocaties waar plannen, bestemmingsplannen of (structuur- of stedenbouwkundige) visies in ontwikkeling zijn door gemeente Rijswijk of andere partijen. Figuur 1 geeft de ligging aan.

1. Eikelenburg
2. Beatrixlaan Noord
3. Verdichting Stationskwartier
4. Huis ter Nieuburch (oude stadhuislocatie)
5. Revitalisering Plaspoelpolder
6. A4 Passage
7. Rijswijk Zuid

Tussen ruimte en mobiliteit zit een wisselwerking. Het is de uitdaging om deze plannen voor nieuwe woonwijken, woon-werklandschappen en bedrijfsterreinen in te passen in een omgeving voorzien van auto(snel)wegen, de spoorlijn, groenstructuren en waterwegen. Daarbij kan enerzijds gebruik worden gemaakt van wat er al is. Anderzijds kunnen diverse uitbreidingen van infrastructuur nodig zijn en zullen – ook financiële – keuzes gemaakt moeten worden.

Ook de ontwikkeling van nieuwe vormen van mobiliteit zet de komende jaren door. De verduurzaming van vervoermiddelen (zoals stille elektrische auto's en scooters) vraagt om aanpassingen van infrastructuur en om hernieuwde aandacht voor verkeersveiligheid. De Structuurvisie Mobiliteit Rijswijk 2010 besteedt net als de voorgaande beleidsnota aandacht aan leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Een nieuw element is de expliciete aandacht voor duurzaamheid.

Motto

Het motto van de Structuurvisie Mobiliteit is:

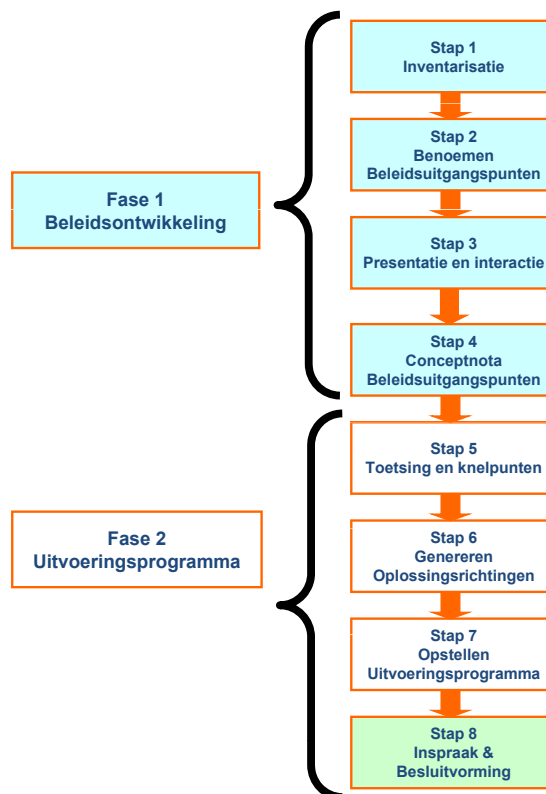
De gemeente spant zich binnen de beschikbare kaders in om te zorgen voor een balans tussen “vrije keuzes van mensen” ten aanzien van:

- bereikbaarheid enerzijds en
- de ontplooiing en zorg voor leefbaarheid, duurzaamheid en verkeersveiligheid anderzijds.

De gemeente werkt hier samen met burgers, ondernemers, groeperingen en andere overheden, aan. Het mobiliteitsbeleid biedt inzicht in de richting en vorm van deze inspanningen. De inspanningen sluiten aan bij de regionale benadering “beter bereikbaar, verkeersveilig en leefbaar Haaglanden door duurzaam, bewust en slim reizen”.

Planproces

Dit rapport is tot stand gekomen door een open planproces en via interviews, workshops, enquêtes en bijeenkomsten. Burgers, belanghebbenden en raadsleden zijn in het proces betrokken. Tevens is het beleid afgestemd met buurgemeenten en hogere overheden. Het planproces is hieronder schematisch weergegeven.



Figuur 2: Processchema totstandkoming Structuurvisie Mobiliteit Rijswijk

Procedure

Na vrijgave door het college is de conceptrapportage van de Structuurvisie Mobiliteit Rijswijk 2020 voor 6 weken ter inzage gelegd in het gemeentehuis. In deze reactietermijn is een informatiebijeenkomst georganiseerd voor burgers en belanghebbenden. Daarbij is een toelichting gegeven op de inhoud van het document en kon men vragen stellen. De zienswijzen zijn beoordeeld, beargumenteerd en in de Nota van Inlichtingen verwerkt. Het college heeft vervolgens de Structuurvisie Mobiliteit Rijswijk 2020 ter vaststelling aan de Raad voorgelegd.

1.2 Beleid en plannen overheden

Rijswijk is geen ‘eiland’ in de regio Haaglanden en het verkeerssysteem overstijgt de gemeentegrenzen. Keuzes van andere overheden en andere beleidsvelden beïnvloeden het mobiliteitsbeleid en andersom. In deze paragraaf zijn de belangrijkste aandachtspunten en beleidskaders van andere overheden en beleidsvelden benoemd.

Beleidskaders Rijswijk

In het **Collegeprogramma 2010-2014** voor Rijswijk zijn een aantal uitspraken over mobiliteit opgenomen. Het college koestert:

“De uitstekende bereikbaarheid door het snelwegennet in de nabije omgeving; het hoofdwegennet (lanenstructuur) in Rijswijk en goede openbaar vervoersvoorzieningen (tram, trein en bus)”.

Vanuit Rijswijk zijn vele locaties in de Randstad goed bereikbaar: de stadscentra van Den Haag en Delft, de polders van Midden-Delfland, de stranden van Scheveningen en Kijkduin.

Als kans voor Rijswijk wordt onder meer genoemd:

“De ondertunneling van de Prinses Beatrixlaan als belangrijke ‘inrikker’ voor het verkeer van en naar Den Haag biedt grote kansen voor het omliggende gebied, waaronder het winkelcentrum In de Bogaard. Deze ontwikkeling zal van verstrekkende aard zijn voor de ruimtelijke toekomst van Rijswijk en voor het verbinden van de gebieden ten noorden en ten zuiden van de A4 en voor de verkeersafwikkeling over Rijswijks grondgebied, in het bijzonder in relatie tot de toekomst van de Haagweg”.

In het collegeprogramma zijn de volgende afspraken op het gebied van verkeer en vervoer opgenomen:

- In 2000 is het Verkeers- en Vervoersplan 2000 – 2010 uitgebracht. Hierin wordt beschreven hoe de verkeerssituatie in Rijswijk was, welke ontwikkelingen er verwacht worden en welke plannen er nodig zijn om Rijswijk leefbaar en bereikbaar te houden. Het Verkeers- en vervoersplan loopt tot 2010. Inmiddels is de ‘structuurvisie mobiliteit’ in voorbereiding. Naar verwachting zal dit document ultimo 2010 het licht zien;
- Andere beleidskaders, zoals het Waterplan, het Milieuprogramma, de Welstandsnota en het Parkeerbeleid bieden de kaders voor de uitvoeringsaspecten van de Ruimtelijke Ontwikkelingen. De laatstgenoemde visies zullen samen met het al vastgestelde beleid onderdeel uitmaken van en nog op te stellen gemeentelijke structuurvisie, die kaderstellend zal zijn voor alle ruimtelijke ontwikkelingen in de stad;
- Het college benadrukt het belang van de aanleg van de 4-sporigheid Rijswijk- Delft-Zuid;
- Ook benadrukt het college het belang van de Stedenbaan voor Rijswijk. In het bijzonder gaat het dan om de minimaal 6 Sprinters per uur/per richting in goede regelmaat op het station Rijswijk (en op het toekomstige station Rijswijk-Zuid) en de daarbij behorende investeringen in spoorcapaciteit. De bijdrage van de gemeente Rijswijk zelf richt zich op:
 - De planvorming voor en realisatie van de bouwprojecten binnen het invloedgebied van het station om de businesscase rond te krijgen voor de 6 Sprinters per uur;
 - Het verbeteren van de kwaliteit van de stationsomgeving (beleving sociale veiligheid, comfortabele en veilige routes naar het station). Samengevat: zorgen dat het station en de omgeving daarvan een aantrekkelijker plek wordt voor reizigers en omwonenden;
- M.b.t. het dossier Haagweg zal het college van B. en W. in overleg met de regionale partners een strategische visie opstellen over het totale gebied (tussen de gevels, vanaf de Hoornbrug tot aan gemeentegrens met Den Haag) ten aanzien van achtereenvolgens leefbaarheid, veiligheid, verkeer en milieu. Het college zal daarin de acties die uit deze visie voortvloeien scheiden in acties die niet en acties die wel door de gemeente Rijswijk kunnen worden uitgevoerd. De gemeentelijke acties zullen worden geordend langs een reële tijdlijn, gekoppeld aan een reël kostenplaatje. Het uitgangspunt is in ieder geval dat aan wettelijke vereisten wordt tegemoet gekomen;
- Het college wil dat de aantakking van de Rotterdamsebaan geen ongewenste gevolgen heeft voor duurzame mobiliteit;
- De gemeente Rijswijk wil het gebruik van openbaar vervoer, fietsen en alternatieve motorbrandstoffen bevorderen. Ook wordt samen met de ondernemersorganisaties gewerkt aan een plan voor vervoersmanagement;
- Communicatie rondom diverse verkeerseducatie-, voorlichtings- en bewustwordingscampagnes gericht op doelgroepen;

- Afronden uitvoering 30km zones;
- Opstellen en uitvoeren van de jaarplannen voor groot onderhoud aan de verschillende bovengrondse infrastructuur en opstellen van het handboek openbare ruimte;
- Aanpakken van de knelpunten bovenwettelijke milieuoverlast veroorzaakt door verkeer;
- Vervoermanagement bij bedrijven, stimuleren fietsgebruik en faciliteren initiatieven duurzaam vervoersmiddelen als autodelen en spitsmijden;
- Actualiseren van diverse onderdelen van het parkeerbeleid, zoals gehandicaptenparkeren, invoering fiscale parkeerboete en instellen van marktconforme tarieven voor parkeren vergunninghouders;

Tevens zijn in de **Programmabegroting 2011-2014** de volgende opgaven voor verkeer en vervoer opgenomen:

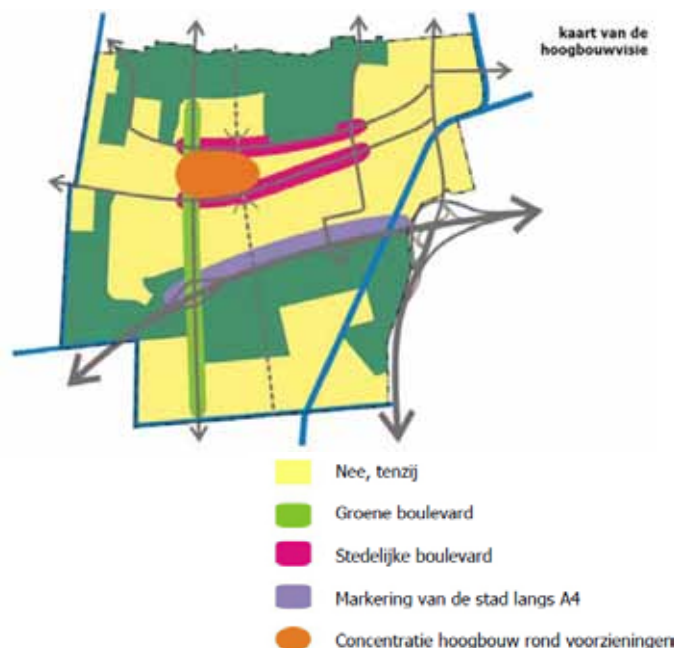
- Aanpak van diverse fietsroutes, extra fietsenstallingen, opstellen van beleid voor het verwijderen van fietswrakken en het opheffen van de barrièrewerking van hoofdwegen voor het langzaam verkeer.
- Uitvoering van de toegankelijkheid haltes openbaar vervoer voor onder andere minder validen, meewerken met Haaglanden bij de invoering van actuele reisinformatie en inpassing van Netwerk RandstadRail.
- Het verbeteren van de ketenmobiliteit door aanleg van een nieuwe P+R en een kwaliteitsimpuls aan de stationsomgeving/tunneldak.
- Meewerken aan realisatie van projecten op het gebied van dynamisch verkeersmanagement door Stadsgewest Haaglanden, Rijkswaterstaat en de provincie en de uitwerking van het plan voor verkeersregelinstanties.
- Inbreng in de MIRT-verkenning Haaglanden om de lange termijn bereikbaarheidsproblemen gezamenlijk op te lossen.
- Optimaliseren van de bewegwijzering fiets en auto.
- Benodigde infrastructurele aanpassingen voor de gebiedsontwikkeling van Rijswijk Zuid en Beatrixlaan Noord.

Economische visie gemeente Rijswijk

Een uitstekende bereikbaarheid van Rijswijk is essentieel voor een goed vestigingsklimaat. Dit is een belangrijke boodschap uit de economische visie. In hoofdstuk 3 is cijfermateriaal opgenomen.

Groenbeleidsplan gemeente Rijswijk

Kernwoorden in het Groenbeleidsplan zijn duurzaam, verbinden en beleven. Door de lanenstructuur te behouden en versterken, worden aantrekkelijke langzaam verkeeroutes gecreëerd en routes visueel



Figuur 3: Kaartbeeld van de hoogbouwvisie Rijswijk

verbonden. Goede langzaam verkeersroutes zijn meer dan infrastructuur alleen, de ervaring van de gebruikers is een belangrijk onderdeel hiervan. Een kaartbeeld van de lanenstructuur is opgenomen in bijlage 4.

Ook is rekening gehouden met nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente Rijswijk zoals benoemd in de **Woonvisie 2007+** en de uitgangspunten van de **Hoogbouwvisie Rijswijk** (zie figuur 3). Tevens zijn diverse beleidsnota's op het gebied van verkeer en vervoer gebruikt (zie literatuurlijst).

Beleidskaders andere overheden

De hoofdlijnen van het **rijksbeleid** zijn vastgelegd in de Nationale Nota Mobiliteit (2005). Het beleid uit deze nota is in de afgelopen jaren vertaald en concreter gemaakt in meer actuele analyses als de Netwerkanalyse Zuidvleugel (2006) en Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyses (2007). Daarnaast wordt momenteel de uitwerking gegeven aan de MIRT-verkenning Haaglanden en bijbehorende Rijksstructuurvisie. Daarin staat het uit elkaar halen van het (inter)regionale en lokale autoverkeer op de A4 centraal. Het Rijk gaat ervan uit dat de mobiliteit van de Nederlandse bevolking blijft groeien in de periode 2000 – 2020. De nieuwe kabinetsplannen geven aan dat er geen kilometerbeprijzing komt, maar wel hogere accijns en een lagere wegenbelasting. Dit zal naar verwachting het autobezit vergroten en het autobezit verminderen. Het Rijk wil acceptabele en betrouwbare reistijden bieden. Doel is dat 95% van de reizigers in 2020 op tijd aankomt. Om dat doel te bereiken is een aanpak gewenst die lokale, regionale en nationale infrastructuur optimaal aan elkaar knoopt en benut. Verder zet het Rijk in op een sterke groei van het openbaar vervoer gebruik, vermindering van de uitstoot van fijn stof en NOX en verdere verbetering van de verkeersveiligheid.

Het **provinciale** beleidskader is vastgelegd in het Provinciaal Verkeers en Vervoersplan “Beheerst Groeien” (PVVP 2005), met een looptijd tot 2020. Dit plan stelt de reiziger centraal, waardoor de samenwerking tussen verschillende wegbeheerders en het maken van een netwerkanalyse belangrijke maatregelen vormen. De overstap binnen één reis, tussen auto – fiets – openbaar vervoer op de knooppunten is volgens de Provincie steeds belangrijker. Het concept “Stedenbaan”, programmatische verdichting rond de stoptreinstations in de Provincie, is daar een voorbeeld van.

Op **regionaal** niveau is het Regionaal Mobiliteitsplan Haaglanden (2005) van Stadsgewest Haaglanden het huidige beleidskader. Dit plan is geactualiseerd door de vaststelling van het Supplement RNM (2008). In deze nota wordt aandacht besteed aan de vraag hoe de regio Haaglanden de komende jaren de verwachte toename van de mobiliteit wil accommoderen in samenhang met geplande ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast is er een Regionaal Structuurplan (RSP) Haaglanden 2020, waarin een ‘verdichtingsopgave’ is opgenomen die voor een toename van de mobiliteitsvraag in het stedelijk gebied zorgt. Haaglanden vindt extra verbeteringen in de regionale ‘ketenmobiliteit’ en fietsinfrastructuur noodzakelijk. Zo is in het supplement RNM een nieuwe doelstelling voor het fietsgebruik opgenomen: 50% meer fietsverplaatsingen per persoon per dag in 2030 ten opzichte van 2005.

Ook het openbaar vervoer en de weginfrastructuur in de regio moeten naar een hoger niveau met projecten als Netwerk RandstadRail en Internationale Ring Den Haag. Verder bieden samenwerkingsvormen op Zuidvleugelniveau en het Programma Randstad Urgent (RU) nieuwe kansen. De ambitie voor 2030 is: een duurzaam en beter bereikbaar, verkeersveilig en leefbaar Haaglanden. Daarom wordt ingezet op:

- optimalisatie van de overstap- en ketenvoorzieningen;
- kwalitatief goed en knelpuntenvrij regionaal fietsnetwerk;
- kwaliteitssprong met RandstadRail en Stedenbaan;
- viersporigheid Delft;
- infrastructuur verbeteringen als Den Haag Internationale Stad en A4 corridor.

In het ontwerp van de Haagse Nota Mobiliteit is het beleid van de **gemeente Den Haag** voor de komende jaren uitgewerkt. Daarin zijn de pijlers op het gebied van duurzame mobiliteit, betrouwbare bereikbaarheid en het vergroten van het marktaandeel openbaar vervoer en stimuleren van het fietsgebruik uitgewerkt. Bij de uitwerking van de toekomstige wegenstructuur zijn de Rotterdamsebaan (voorheen Trekvliettracé) en de Prinses Beatrixlaan als inpijlers door Rijswijk naar Den Haag benoemd. De aangeduide hoofd fietsstructuur sluit aan op de fietsroutes op Rijswijks grondgebied.



Figuur 4: Streefbeeld verdeling wegverkeer ‘Inpijlers’ gemeente Den Haag, bron: voorontwerp Haagse Nota Mobiliteit, 2009.

De **gemeente Delft** heeft haar mobiliteitsbeleid vastgelegd in het Lokaal Verkeers- en Vervoersplan (LVVP 2005). Daarin is de doelstelling van het nieuwe LVVP opgenomen: Het Delftse verkeers- en vervoersbeleid moet voor iedereen leiden tot een gezonde leefomgeving in een bereikbare, economisch florierende en verkeersveilige stad, die behoort tot de beste fietssteden van Nederland. Om deze doelstelling te bereiken zal het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer gestimuleerd moeten worden. Tevens zal de – bij ongewijzigd beleid - nog forse groei van de automobiliteit aanzienlijk moeten worden afgeremd, met name voor die delen van het Delftse wegennet waar overschrijding van geluid- en luchtkwaliteitsnormen dreigt.

In de wegcategorisering van de belangrijkste intergemeentelijke route is de Prinses Beatrixlaan benoemd tot regionale stroomweg met een verbreed wegprofiel van 2x2 rijstroken.

De **gemeente Leidschendam-Voorburg** heeft een structuurplan 2020 waarin het gemeentelijk kader voor de ruimtelijke ontwikkelingen in relatie tot de verkeersstructuur zijn opgenomen. Daarin zijn geen opgaven genoemd die gerelateerd zijn aan Rijswijk. Wel wordt aangegeven dat versterking van de stedelijke structuur, een fijnmaziger fietsnetwerk en het koppelen van de verschillende mobiliteitsnetwerken noodzakelijk is.

1.3 Trends

Deze paragraaf bevat het beeld van de ontwikkeling van de bevolking en de mobiliteit in Rijswijk van de afgelopen 10 jaar. Daarbij zijn de doelstellingen van het Verkeers- en Vervoersplan 2000 – 2010 geëvalueerd en zijn de actuele thema's en beleidsdoelstellingen uit dit plan overgenomen in de Structuurvisie Mobiliteit Rijswijk 2020. Tenslotte is een prognose opgenomen van de ontwikkeling van de mobiliteit in de komende 10 jaar, op basis van het verkeersmodel (zie begrippenlijst) van de gemeente Rijswijk en het verkeersmodel Haaglanden. Hierin zijn gegevens uit 2003 tot 2010 verwerkt en worden prognoses gemaakt voor 2020 rekeninghoudend met bestaand beleid en projecten. In het verkeersmodel is rekening gehouden met de belangrijkste ontwikkelingen binnen Rijswijk en in de regio tot het planjaar 2020.

Trends 2000 - 2011 - 2020

Om de effecten van de geografische en demografische ontwikkelingen op het mobiliteitsbeleid te kunnen bepalen zijn de cijfermatige gegevens en prognoses verzameld. De volgende gegevens geven een beeld van de ontwikkelingen:

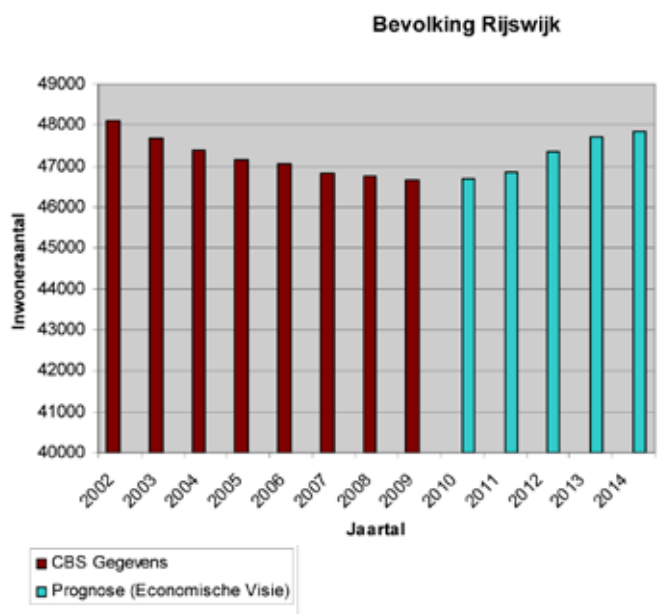
1. Ontwikkeling aantal inwoners en werkgelegenheid
2. Ruimtelijke ambities
3. Ontwikkeling modal split³
4. Parkeersituatie
5. Ontwikkeling gebruik autonetwerk
6. Verkeersveiligheid
7. Luchtkwaliteit en geluid

1) Ontwikkeling aantal inwoners en werkgelegenheid

Op basis van de ruimtelijke ontwikkelingsplannen heeft de gemeente Rijswijk in 2020 ongeveer 56.000 inwoners (+20%). Dit is een absolute toename van ruim 9.500 inwoners ten opzichte van 2009. Gezien de stagnatie in de woningbouw moet deze prognose als een maximum worden beschouwd.

Mede omdat het proces van afname van het gemiddeld aantal bewoners per woning (dalende huishoudgrootte) hier nog niet in is verwerkt. Voor het aantal arbeidsplaatsen is een toename van 5.000 arbeidsplaatsen voorzien tot een totaal van 43.000. Relatief gezien is dit een toename van 13%.

Deze ruimtelijke ontwikkeling geeft samen met de autonome groei van de mobiliteit een toename van 36% van de verplaatsingen met een herkomst en/of bestemming binnen de gemeentegrenzen van Rijswijk tussen 2009-2020⁴.



Figuur 6: Ontwikkeling en prognose ontwikkeling bevolking Rijswijk (2000-2013) Bron: CBS en gemeente Rijswijk

Overige groeifactoren

Naast de groei door de ontwikkeling van het aantal woningen en arbeidsplaatsen is er ook een groei van de mobiliteit door andere trends:

- De toename van de lengte van verplaatsingen bij woon-werkverkeer. De gemiddelde verplaatsingsafstand neemt toe, ondanks dat de meeste verplaatsingen gericht zijn en blijven op bestemmingen op korte afstand, zoals naar school, de winkel, het café of de (sport)vereniging. Dit wordt mede veroorzaakt door de ontwikkelingen op de arbeidsmarkt zoals: werkende partners, vaker wisselen van baan en meer flexibel personeel. Doordat het gemiddelde opleidingsniveau van de bevolking stijgt en omdat hoger opgeleiden geneigd zijn verder te reizen naar hun (gespecialiseerde) werk, zal het reizen over grotere afstand naar het werk nog verder toenemen.
- Naast werken, veroorzaakt ook vrijetijdsbesteding steeds meer en steeds langere verplaatsingen.

Uit de recent opgestelde **Economische Visie Rijswijk** komt de volgende informatie over beroepsbevolking en de reizigersstromen.

De beroepsbevolking van Rijswijk telt circa 22.000 personen. Ondanks de sterke vergrijzing is de relatieve omvang van de beroepsbevolking momenteel niet kleiner dan in Stadsgewest Haaglanden of Nederland. Rijswijk kent een relatief hoogopgeleide beroepsbevolking.

³ Modal Split: verdeling van vervoerswijzekeuze over de modaliteiten (auto, openbaar vervoer en fiets)

⁴ Bron: Verkeersmodel Rijswijk 2010

Rijswijk is een economische gemeente van formaat. Op een beroepsbevolking van 22.000 personen telt de gemeente anno 2010 38.000 (bruto) banen. De uitgaande pendel telt ruim 11.000 personen, 55 procent van de werkende beroepsbevolking. De inkomende pendel⁵ is met 26.000 personen veel groter: 74 procent van de banen wordt dan ook vervuld door niet-Rijswijkers. Slechts zo'n 9.200 personen wonen én werken in Rijswijk. Het merendeel van de verplaatsingen vindt plaats binnen de regio: van de inkomende verkeersstroom is 76 procent afkomstig uit het stadsgewest Haaglanden, van de uitgaande stroom heeft 84 procent een bestemming binnen Haaglanden.

De relatie met Den Haag is dominant: de uitgaande stroom is bijna 7.000, inkomende is ruim 12.000. Voor alle verkeersstromen geldt dat de inkomende stroom groter is dan de uitgaande verkeersstroom. Rijswijk is daarmee een belangrijke 'werkbesteding' voor de gehele regio⁶. De Plaspoelpolder is, met 44 procent van de werkgelegenheid en 60 procent van het kantooroppervlak, het ruimtelijk-economisch zwaartepunt van Rijswijk. Kernwaarde is de goede bereikbaarheid. Niet alleen vanwege de goede ontsluiting op de A4, maar tevens door de gunstige ligging ten opzichte van het station.

2) Ruimtelijke ambities

Rijswijk heeft ruimtelijke ambities die nieuwe mobiliteit genereren. Dit zijn voornamelijk woningbouw-ontwikkelingen, benoemd in de Woonvisie 2007+. Ten behoeve van deze ontwikkelingen zijn mogelijk infrastructurele aanpassingen noodzakelijk. In het hoofdstuk "de veroorzaker van mobiliteit betaalt (mee)" is aangegeven om welke projecten het gaat.

De grootste ontwikkellocaties met de laatste inzichten over het aantal te bouwen woningen zijn:

1. Eikelenburg, circa 320 woningen
2. HBG locatie inbreiding, naast winkelcentrum In de Bogaard, circa 700 woningen
3. Stationslocatie, circa 300 woningen verdeeld over meerdere projecten
4. Huis ter Nieuburch, circa 220 woningen
5. Rijswijk Zuid, nieuwbouwlocatie, circa 3.000 woningen

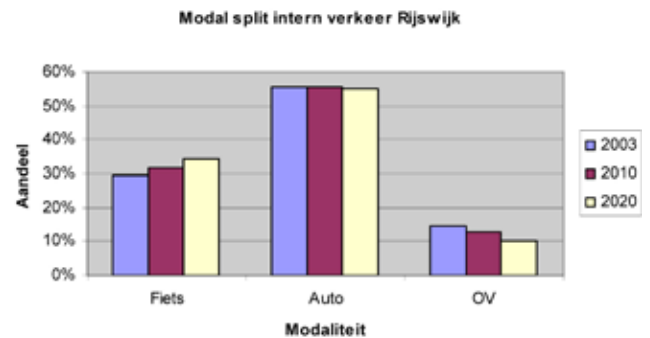
3) Ontwikkeling modal split

De ontwikkeling van de modal split is afgeleid uit het verkeersmodel van het Stadsgewest Haaglanden.

Intern verkeer

Uit onderstaande gegevens blijkt dat in de periode 2003 tot 2010 het aandeel fietsverkeer voor de korte afstanden binnen Rijswijk is toegenomen. De prognose is dat dit aandeel zal stijgen tot 34%. Het aandeel openbaar vervoer daalt licht ten gunste van de fiets.

Het aandeel autoverplaatsingen voor de korte afstanden ligt ruim boven de 50%. Dit percentage blijft nagenoeg gelijk bij ongewijzigd beleid.



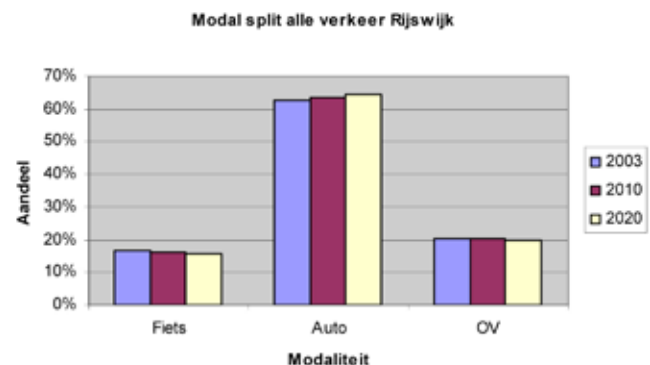
Figuur 6: Model Split intern verkeer Rijswijk

Bron: Verkeersmodel Haaglanden

Alle verkeer

Voor alle verkeer is de verdeling over de vervoermiddelen anders. De oorzaak zit in het feit dat hierin, naast het interne (Rijswijkse verkeer), ook verkeer van buitenaf en doorgaand verkeer zonder bestemming in de gemeente is opgenomen. Dit betreft over het algemeen verplaatsingen over grotere afstanden, waardoor het gebruik van de fiets afneemt tot 17%. Zonder nieuw beleid loopt dit aandeel naar 2020 terug tot circa 15%.

Het gebruik van het openbaar vervoer blijft constant rond de 20%. De auto blijft de belangrijkste vervoerswijze over langere afstanden en groeit zonder nieuw beleid tot ruim boven de 60%.



Figuur 7: Model Split alle verkeer Rijswijk

Bron: Verkeersmodel Haaglanden

Fietsverkeer

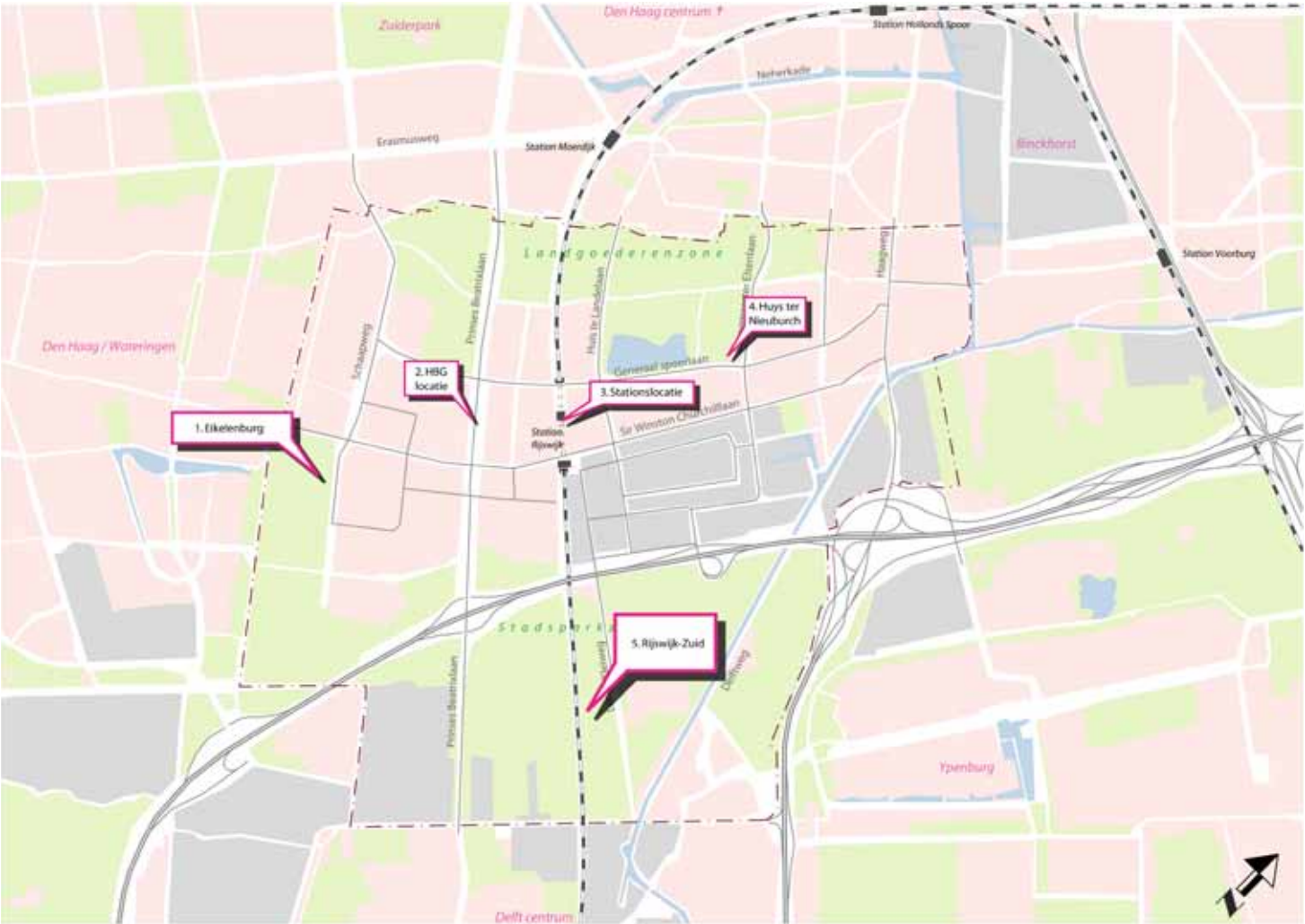
Het aandeel fietsers ten opzichte van andere vormen van mobiliteit in Rijswijk is laag ten opzichte van omliggende gemeentes (zie tabel 1). Dit kan worden verklaard door de goede kwaliteit van het openbaar vervoer en de goede infrastructuur voor het autoverkeer. De voorzieningen zijn met de auto over het algemeen goed bereikbaar en de wegenstructuur vormt stevige barrières voor de fietser. Met name in kleinere gemeenten is het aandeel hoger.

⁵

Rijswijkse beroepsbevolking met een baan buiten de gemeente Rijswijk

⁶

Bron: Pendelgegevens: Provincie Zuid-Holland (2009)



GROTE ONTWIKKELLOCATIES 2011

- LEGENDA
- Gemeentegrens
 - Grote ontwikkellocaties
 - 1. Eikelenburg
 - 2. HBG Locatie
 - 3. Stationslocatie
 - 4. Huys ter Nieuburch
 - 5. Rijswijk-Zuid

Figuur 8: Ontwikkellocaties Rijswijk 2011-2020

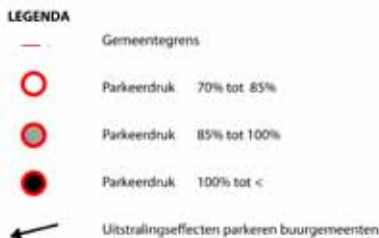
Gemeente	Aandeel fiets	Minimaal	Maximaal	Fietsgebruik	Aandeel <7,5 km	Fietsgebruik <7,5 km
Leiden	31%	29%	33%	zeer hoog	45%	zeer hoog
Midden-Delfland	31%	26%	37%	zeer hoog	42%	hoog
Pijnacker-Nootdorp	28%	25%	31%	hoog	39%	hoog
Delft	26%	24%	29%	hoog	39%	hoog
Westland	26%	24%	28%	hoog	36%	gemiddeld
Alphen aan den Rijn	23%	21%	26%	gemiddeld	35%	gemiddeld
Vlaardingen	22%	20%	25%	gemiddeld	31%	gemiddeld
Schiedam	19%	17%	22%	laag	28%	laag
Leidschendam-Voorburg	19%	17%	21%	laag	27%	laag
Zoetermeer	18%	16%	20%	laag	27%	laag
Rijswijk	18%	15%	20%	laag	26%	laag
's-Gravenhage	18%	17%	19%	laag	25%	laag
Wassenaar	17%	14%	20%	laag	22%	laag

Tabel 1: Fietsgebruik per gemeente in 2010

Bron: Fietsberaad.nl



KNELPUNT PARKEREN RIJSWIJK 2010 / NACHT



Figuur 9: Knelpunten parkeren Rijswijk nacht

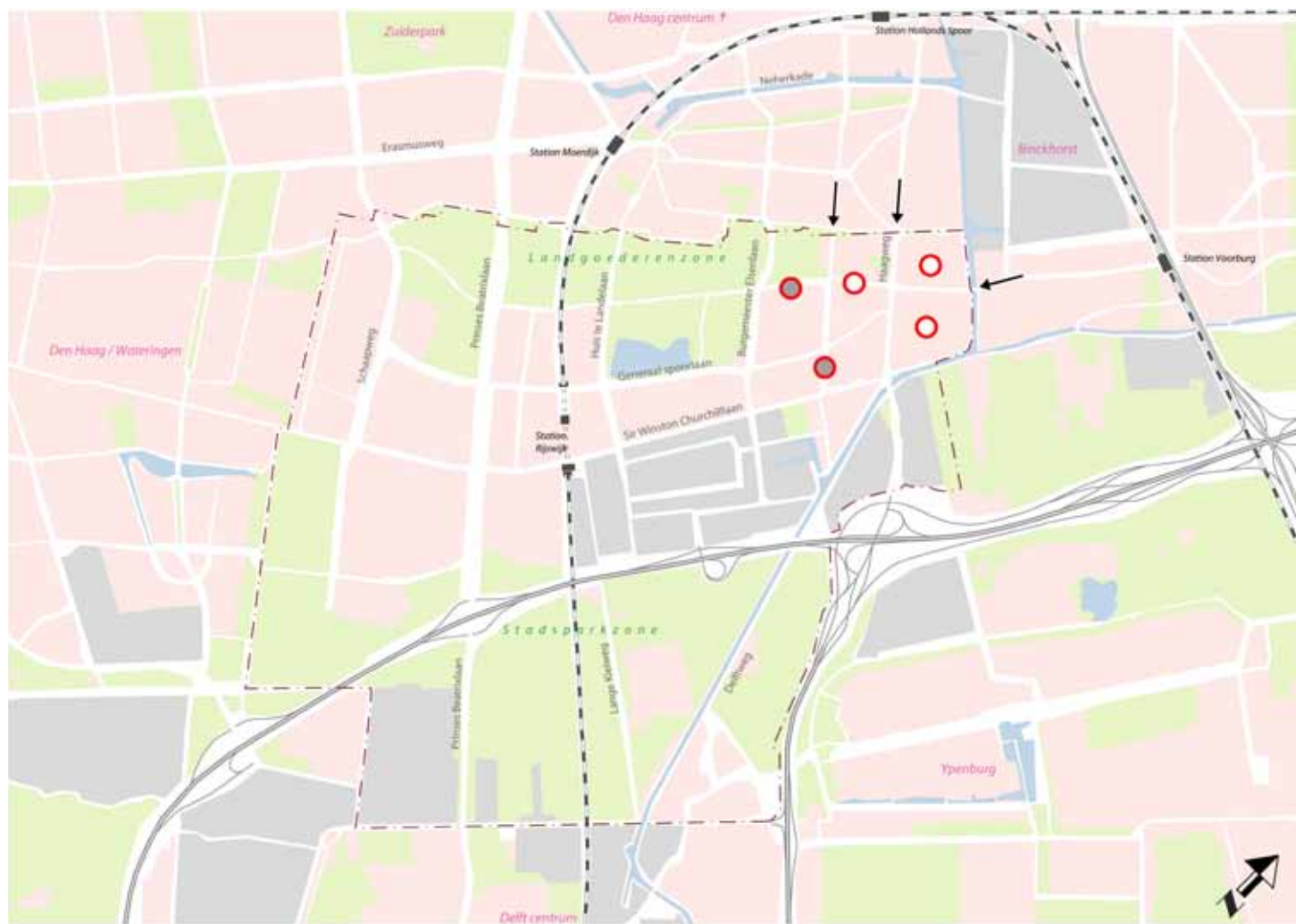
4) Parkeersituatie

De huidige parkeersituatie in Rijswijk stemt niet altijd tot tevredenheid. Uit de interviews, workshops, enquêtes en bijeenkomsten zijn over het onderwerp parkeren onder meer de onderstaande probleempunten naar voren gekomen:

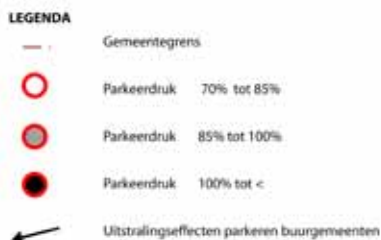
- In sommige woonwijken is er 's avonds nauwelijks een lege parkeerplaats te vinden.
- De parkeercapaciteit wordt niet goed benut. Garageboxen worden gebruikt als opslag in plaats van als parkeerplaats.
- Bedrijfsbusjes worden in de wijk geparkeerd en nemen onnodig parkeerruimte in beslag.
- Parkeren en parkeermanoeuvres bij scholen leiden tot problemen met verkeersveiligheid.

- Door het vergunningengebied is er weinig dubbelgebruik rond de winkelcentra terwijl de parkeerplaatsen overdag vaak leeg zijn. Aan de rand van het vergunningengebied is de parkeerdruk overdag erg hoog. Parkeren door leveranciers bij winkelcentra leidt tot overlast.
- Handhaving is een punt van aandacht om foutparkeren tegen te gaan.

Om de feitelijke parkeerdruk in beeld te brengen en actuele gegevens over parkeerplaatsen (aantallen, regulering) te verkrijgen zijn in 2010 parkeertellingen gehouden. De gemeten parkeerdruk is verwerkt in kaartbeelden die een indruk geven van de parkeersituatie per specifieke periode (zie figuur 9 en 10).



KNELPUNT PARKEREN RIJSWIJK 2010 / WEEKEND



Figuur 10: Knelpunten parkeren Rijswijk weekend

Autobezit

Het gemiddeld autobezit per huishouden ligt volgens CBS gegevens in de gemeente Rijswijk hoger dan het landelijk gemiddelde. De verwachting is dat het autobezit in bestaand stedelijke gebied niet verder zal groeien. Dit komt door een afname van het gemiddeld aantal personen per huishouden, verbetering van de voorzieningen en het openbaar vervoer en de beperkte parkeercapaciteit in deze gebieden. Wijzigingen in de belastingmaatregelen op landelijk niveau (wegenbelasting en BPM) kunnen hier uiteraard verandering in brengen, maar deze zijn voornamelijk niet concreet.

Rijswijk-Zuid

De ontwikkeling van Rijswijk-Zuid heeft wel invloed op Rijswijk als geheel. Het autobezit is afhankelijk van de doelgroepen en het type woningbouw. Voornamelijk staat in het masterplan dat er 30 tot 50 woningen per hectare gebouwd zullen worden. Voor een stedelijke omgeving zijn dit relatief lage dichtheden en dure woningen. Het type varieert van luxe grondgebonden woningen tot appartementen in het groen. Dit betekent dat er meer woningen voor huishoudens met een bovenmodaal inkomen worden gebouwd. Met dit gegeven in combinatie met de ligging ten opzichte van voorzieningen en openbaar vervoer is de verwachting is dat het autobezit per huishouden hoger zal liggen dan het gemiddelde in Rijswijk. In de Nota Parkeernormen (2011) is hier rekening mee gehouden.

5) Ontwikkeling gebruik autonetwerk

2000 – 2010

In de periode 2000 tot 2010 is het gemotoriseerde verkeer gegroeid met circa 12%⁷. Om de autobereikbaarheid te waarborgen zijn de afgelopen jaren ingrepen gedaan, conform de wegcategorisering zoals vastgelegd in het Verkeers- en Vervoersplan Rijswijk 2000-2010. De grootste aanpassingen zijn:

- De vormgeving van het tracé Generaal Spoorlaan – Schaapweg is aangepast om doorgaand verkeer te weren. Ditzelfde geldt voor de Steenvoordelaan ter hoogte van In de Bogaard, het Generaal Eisenhowerplein en het Ruijsdaelplein.
- Om sluipverkeer tegen te gaan is een verkeersstop aangebracht op de Van Vredenburgweg en is er een knip aangebracht in de Huys te Wervelaan.
- De infrastructuur van de toeritten A4/Paspoelpolder en A4/Prinses Beatrixlaan is aangepast ter verbetering van de doorstroming.
- Nagenoeg alle 30 km-uurzones zijn ingericht (Deze worden afgerond met de aanpak van het Stationskwartier en de Huis te Landebuurt).
- Er is verkeersmanagement toegepast, in samenwerking met Stadsgewest Haaglanden en het Rijk. Dit is zichtbaar door plaatsing van Dynamische Route Informatie Panelen (DRIP's) op de Prinses Beatrixlaan en op de A4, A13 en bij Hoornwijk en aanpassing van de ANWB borden in de gemeente Rijswijk.

2011 – 2020

De verwachte groei van het gemotoriseerde verkeer is volgens de berekening van het verkeersmodel Rijswijk voor de periode tot 2020 26%. Dit heeft vooral te maken met de ontwikkeling van Rijswijk Zuid en het doortrekken van de A4 naar Schiedam in die periode. Daarnaast is er een toename van mobiliteit in het algemeen, wat tot meer druk op het bestaande wegennetwerk leidt.

Door Rijswijk lopen belangrijke routes naar de A4: de Prinses Beatrixlaan, aansluiting Paspoelpolder en de Haagweg – Rotterdamseweg. Op deze routes treedt op bepaalde momenten vertraging op voor het wegverkeer. Deze knelpunten vormen de zwakke schakels in het netwerk, die met de groei van het autoverkeer verder zullen toenemen. In figuur 11 zijn de belangrijkste knelpunten van het wegennet opgenomen.

De ontwikkeling van het gebruik van het autonetwerk leidt tot de volgende conclusies:

- De groei van het autoverkeer zorgt met ongewijzigd beleid voor een extra belasting op het totale netwerk, waardoor met name tijdens de

spits de knelpunten toenemen.

- De druk op de A4 neemt fors toe door de doortrekking richting Schiedam. Dit betekent dat op de aansluitingen en 'inprikkers' (Lozerlaan, Prinses Beatrixlaan en Rotterdamsebaan) nog grotere druk ontstaat.
- De ontwikkeling van Rijswijk Zuid zorgt met name voor extra verkeersdruk op de Prinses Beatrixlaan, de Provincialeweg in Delft en de aansluitende Rijkswegen.

6) Ontwikkeling Verkeersveiligheid

Zoals in figuur 12 is aangegeven is de verkeersveiligheid in de afgelopen jaren verbeterd. De afname van het aantal slachtofferongevallen heeft zich ook in de afgelopen drie jaar voortgezet.

Rijswijk heeft nog 3 locaties met hoge ongevallenconcentraties, de zogenaamde black spots⁸. Deze zijn op de kaart van figuur 13 opgenomen. Beleid en projecten op het gebied van verkeersveiligheid, zoals '30 km-zones' en 'veilige schoolomgeving' hebben hieraan bijgedragen. In figuur 14 zijn ook locaties opgenomen waar inmiddels de inrichting van de weg veranderd is. Dit betreft het Generaal Eisenhowerplein, de kruising Volmerlaan – Treubstraat en de kruising Laan van Oversteen - Laan van Vredenoord.

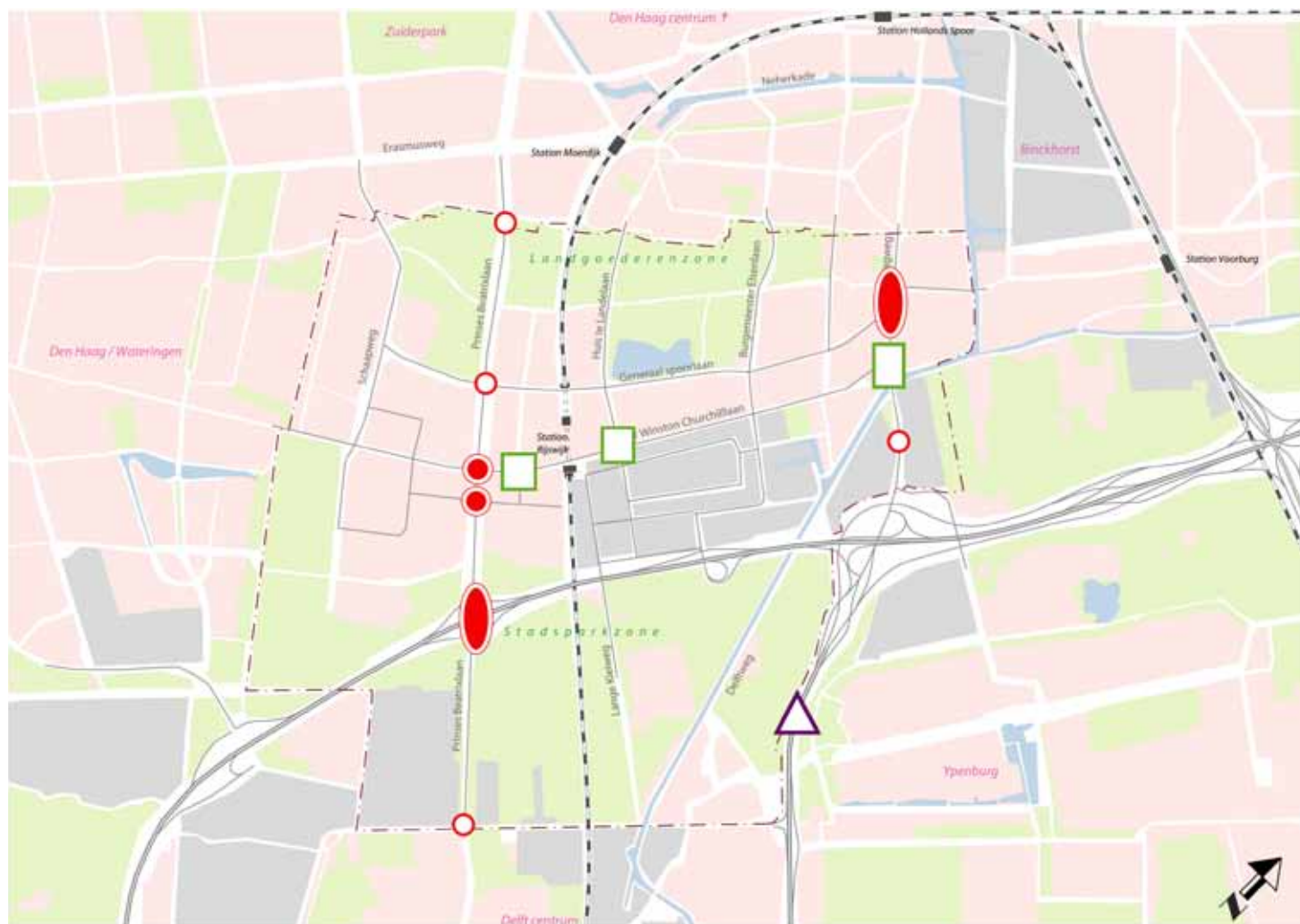
7) Luchtkwaliteit en geluid

Met de verschoning van het wagenpark en de huidige normering voor luchtkwaliteit zijn er in 2020 geen knelpunten in Rijswijk te verwachten. Op het gebied van geluid zijn de wegen Haagweg en Prinses Beatrixlaan de belangrijkste aandachtspunten. Beide wegen zijn benoemd als project, waarbinnen de knelpunten op het gebied van verkeerslawaaï worden aangepakt.



⁷ Verkeersmodel Stadsgewest Haaglanden

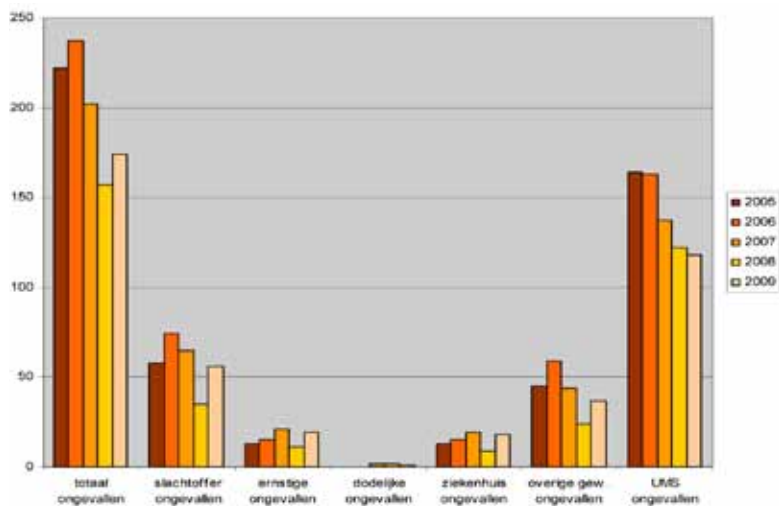
⁸ Locaties waar in een periode tussen drie en vijf jaar tien ongevallen (of vijf vergelijkbare ongevallen) zijn gebeurd. De ongevallencijfers van een jaartal zijn pas in het erop volgende jaar in april bekend, hierdoor is het niet mogelijk om de cijfers van 2010 mee te nemen.



KNELPUNTEN WEGENNET RIJSWIJK 2011



Figuur 11: Knelpunten wegenet Rijswijk 2011



Figuur 12: Ontwikkeling verkeersongevallen 2005-2009
Bron Viastat Online



BLACKSPOTS 2011



Figuur 13: Kaartbeeld black spots 2011

1.4 Peiling kansen en bedreigingen

Om een beeld te krijgen van de beleving en waardering van het verkeer en vervoer in Rijswijk is een enquête gehouden. Burgers, belanghebbendenorganisaties en de raadsleden hebben diverse vragen beantwoord over de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in de gemeente.

Uit de reacties op de enquêtevragen blijkt dat de respondenten (circa 70%) de autobereikbaarheid over het algemeen als 'prima' beoordelen. Rijswijk is goed te bereiken met het openbaar vervoer en het fietsnetwerk is 'fijnmazig'. Maar men geeft ook aan dat er verbeteringen nodig zijn om op de toekomst voorbereid te zijn.

De door bewoners, belanghebbenden en raadsleden genoemde problemen/bedreigingen en kansen zijn in detail opgenomen in bijlage 3. Hieronder volgen de meest genoemde, ingedeeld in de drie thema's bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid:

Problemen en bedreigingen

Bereikbaarheid

- Ruimtelijke ontwikkelingen en autonome groei zetten de knelpunten verder onder druk, wat de noodzaak om maatregelen te treffen vergroot
- De doorstroming op de Haagweg en de Prinses Beatrixlaan staat onder druk
- De capaciteit van de fietsenstallingen in het centrum en sommige woonbuurten schiet tekort
- Openbaar vervoerhaltes zijn niet altijd goed toegankelijk.

Verkeersveiligheid

- Onveilig en ongezond gevoel in het verkeer
- Verslechteren van het verkeersgedrag en de verkeersmentaliteit

Leefbaarheid

- Doorgaande wegen binnen de gemeente vormen een barrière voor de oversteekbaarheid en doorstroming van het langzaam verkeer
- De luchtkwaliteit en geluidsbelasting dreigen op sommige locaties de wettelijke norm te overschrijden
- Door de hoge parkeerdruk in een aantal woonwijken en rond winkels ontstaat parkeeroverlast.
- Mobiliteitsmanagement en duurzame mobiliteit krijgen nog weinig aandacht

Kansen die kunnen worden aangegrepen voor verbeteringen zijn onder meer:

Bereikbaarheid

- Ontwikkeling van Rijswijk Zuid biedt kansen voor netwerkuitbreiding fiets, openbaar vervoer: station en auto
- Aanleg Rotterdamsebaan en herinrichting Haagweg.
- Aanleg A4 zuid biedt betere autobereikbaarheid en kansen voor opheffing van de barrièrewerking
- Alles binnen Rijswijk ligt op fietsafstand (binnen een straal van 5 kilometer): stimuleren fietsgebruik

Verkeersveiligheid

- Permanente inzet op educatie en voorlichting is nodig om de veiligheid van nieuwe verkeersdeelnemers te waarborgen

Leefbaarheid

- Meer handhaving van de verkeersregels en parkeren
- Stimuleren ketenmobiliteit door onder meer extra fietsenstallingen, P+R gelegenheid, stimuleringsmaatregelen voor fiets/ov, Greenwheels, OV-fiets
- Elektrisch rijden biedt verbetering van de leefbaarheid

In bijlage 3 is aangegeven op welke wijze de genoemde probleempunten/bedreigingen en kansen zijn opgenomen in de Structuurvisie Mobiliteit Rijswijk en vertaald zijn naar uitwerkingsopgaven in het Uitvoeringsprogramma.

Hoofdstuk 2 Kernpunten

Slimme keuzes: de doelstellingen

De ondertitel van de structuurvisie is “Mobiliteit in balans”. Hiermee wordt de balans tussen vrije keuzes en sturing door de overheid, de balans tussen gemak en overlast van mobiliteit en de balans tussen mens, milieu en mobiliteit bedoeld. Het mobiliteitssysteem loopt op bepaalde momenten vast omdat de vraag naar mobiliteit het aanbod van beschikbare wegcapaciteit overstijgt. Uitbreiding van de wegeninfrastructuur is niet zomaar mogelijk. Er moeten daarom ook andere maatregelen worden genomen. Steeds vaker biedt niet één maatregel een oplossing, maar is een pakket aan maatregelen nodig om de situatie te verbeteren.

Er zijn daarom tien kernpunten benoemd, die verdeeld zijn onder drie thema's: Bereikbaarheid, Verkeersveiligheid en Leefbaarheid. Deze zijn opgesteld aan de hand van de nieuwste inzichten over mobiliteit, interne beleidsplannen, het beleid van omliggende gemeenten en uitkomsten van de enquêtes die onder belanghebbenden, burgers en raadsleden zijn verspreid. De volgorde is gemaakt op basis van het aantal reacties op het onderwerp in de inventarisatiefase. De kernpunten die als het meest belangrijk werden gezien staan bovenaan.

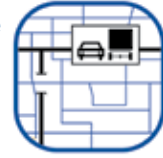
In de volgende hoofdstukken zijn de tien kernpunten uitgewerkt. De opbouw van de uitwerking is steeds hetzelfde. Allereerst is de ambitie van de gemeente Rijswijk benoemd. Vervolgens zijn de opgaven benoemd, die aangeven welke uitdagingen er zijn en waarvoor een oplossing voor gevonden moet worden. Ook is aangegeven welke kansen er zijn en hoe deze worden benut. Alle opgaven zijn in hoofdstuk 3 opgenomen.

10 Kernpunten

Thema bereikbaarheid



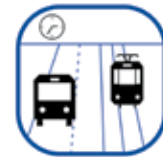
1. Betrouwbare bereikbaarheid toplocaties



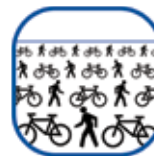
2. Verkeer bundelen, ordenen en inpassen



3. Slimme mix van vervoerwijzen



4. Optimaliseren openbaar vervoer



5. Stimuleren fiets en faciliteren voetgangers



6. De veroorzaker van nieuwe mobiliteit betaalt (mee)

Thema verkeersveiligheid



7. Verder verbeteren verkeersveiligheid



8. Focus op bewustwording

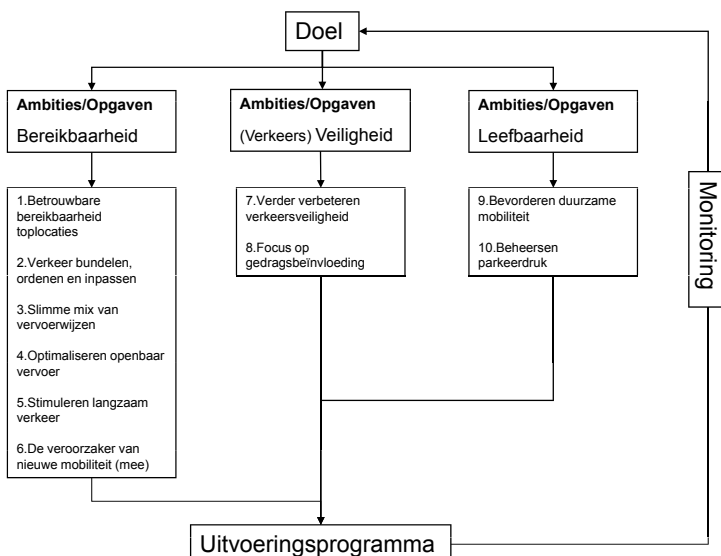
Thema leefbaarheid



9. Bevorderen duurzame mobiliteit



10. Beheersen parkeerdruk



Figuur 14: Schematische weergave beleidsproces



2.1 Betrouwbare Bereikbaarheid Toplocaties

Ambitie

Betrouwbare bereikbaarheid heeft te maken met voorspelbaarheid. De reiziger kan van te voren een goede inschatting maken van zijn reistijd en wat hij moet doen om een bestemming te bereiken. In deze structuurvisie is een aantal bestemmingen als 'toplocatie' benoemd. Figuur 15 geeft een overzicht. Voor deze bestemmingen is een betrouwbare bereikbaarheid extra belangrijk. Deze locaties trekken veel bezoekers en/of hebben een belangrijke economische functie in de gemeente. Er zijn toplocaties op nationale, regionale en stedelijke schaal, met eigen kenmerken en kwaliteitseisen als het om de bereikbaarheid per auto, fiets, te voet of openbaar vervoer gaat. De noodzakelijke bevoorrading van onder meer detailhandel, horeca en midden- en kleinbedrijf dient te worden gefaciliteerd. Sommige locaties zijn bestaande locaties, anderen worden in de komende 10 jaar ontwikkeld.

De toplocaties op nationale en regionale schaal zijn winkel-, werk- en vrijetijdslocaties die een regionaal publiek trekken. De bereikbaarheid vanuit de regio en koppeling met de vervoersknooppunten is daarom van belang. Toplocaties zijn de bedrijventerreinen met internationale bedrijven: **Plaspoelpolder, Broekpolder en Hoornwijck**, de sportaccommodaties: **De Schilp, Vredenburg en Hoekpolder** en **Lange Kleiweg**. Daarnaast hebben winkelcentra **In de Bogaard** en **Oud Rijswijk** een regionale functie met aantrekkelijke winkel- en vrijetijdsfuncties.

De toplocaties op stedelijke schaal trekken voornamelijk bezoekers uit Rijswijk en de directe buurgemeenten. Deze moeten vanwege de korte afstanden vooral goed zijn aangesloten op het stedelijk netwerk van openbaar vervoer en fiets. De lokale autobereikbaarheid is voor deze locaties ondergeschikt aan de bereikbaarheid met bijvoorbeeld de fiets. Ook behoren de parken in de **Landgoederenzone** en de **Stadsparkzone** tot de locaties van stedelijke schaal. Tenslotte zijn ook de **schouwburg**, de **bibliotheek** en de **lokale winkelcentra** benoemd tot deze categorie. Het centrum van Rijswijk Zuid is een toplocatie van stedelijke schaal in ontwikkeling.

De ambitie voor de bereikbaarheid van de toplocaties is:

Onze ambitie is dat toplocaties goed bereikbaar zijn, ook in vergelijking met andere belangrijke locaties in de regio. Dit geldt voor alle wijzen van vervoer. De toplocaties op nationale, regionale en stedelijke schaal zijn in 2020 optimaal en binnen een bepaalde reistijd bereikbaar.

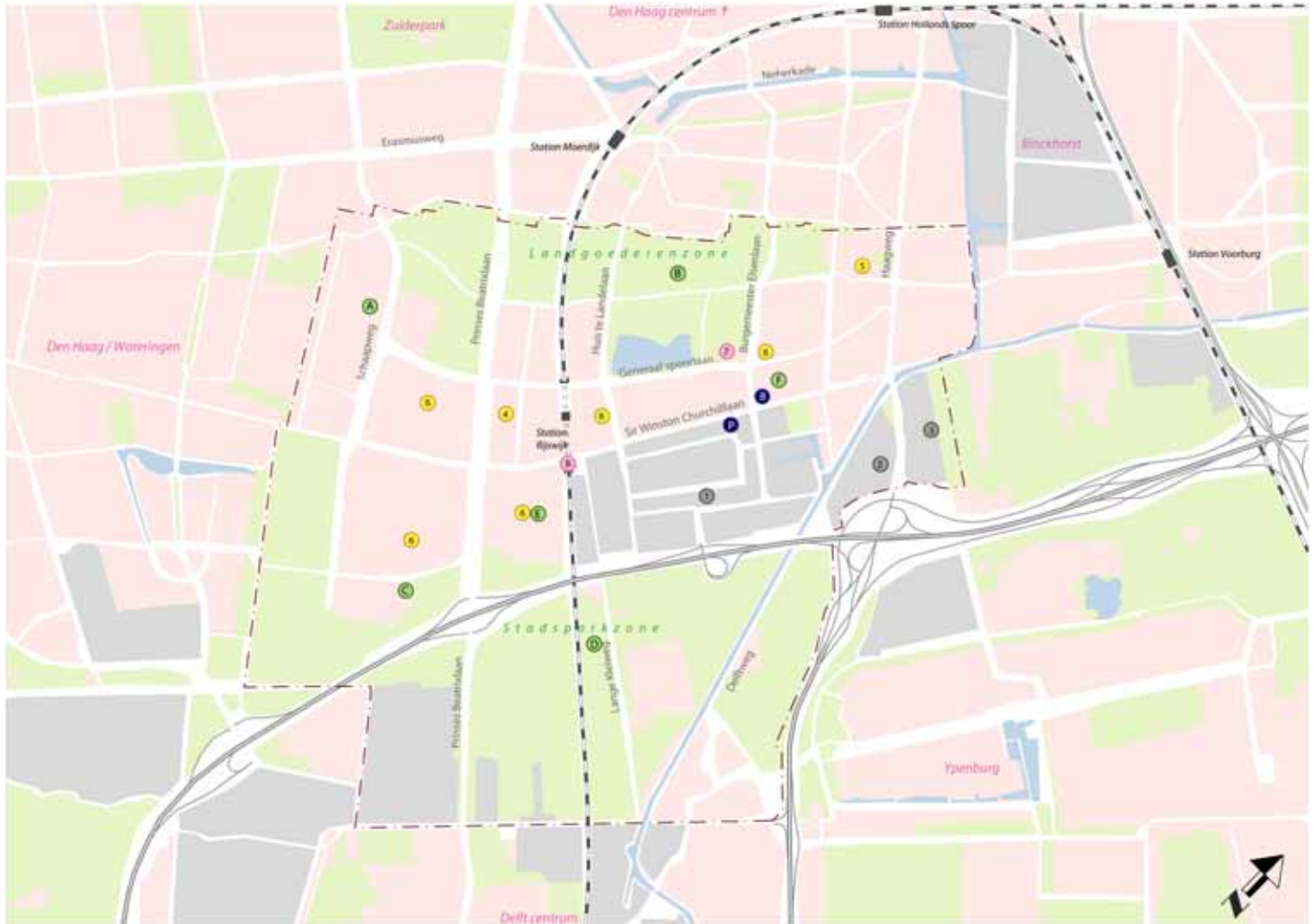
In figuur 15 zijn de toplocaties aangegeven.

Hoe vertalen we deze ambitie naar de praktijk?

De belangrijkste opgaven om de bereikbaarheid van de toplocaties te garanderen en verbeteren zijn:

- Hoge frequentie openbaar vervoer (zie kernpunt 4)
- Verbeteringen aan het fietsnetwerk en fietsenstallingen (zie kernpunt 5)
- Verbeteren doorstroming Prinses Beatrixlaan Noord en aansluiting met de A4
- Reconstructie Haagweg en aanpak Hoornbrug
- Realisatie Rotterdamsebaan en Zuidelijke Randweg Den Haag
- Behoud doorstroming op de A4 passage na realisatie A4 Delft – Schiedam
- Ontwikkeling verkeersstructuur Rijswijk Zuid (inclusief Prinses Beatrixlaan Zuid)
- Differentiëren van parkeren: de juiste doelgroep op de juiste parkeerplaats (zie kernpunt 10)
- Aandacht voor bevoorradersverkeer en laden en lossen.
- Mobiliteitsonderzoek bij grootschalige gebiedsontwikkelingen (zie kernpunt 6)





TOPLOCATIES

INTERNE TOPLOCATIES

- Werkllocatie
- 1. Plaspoelpolder
- 2. Broekpolder
- 3. Hoornwijk
- Winkelgebied
- 4. In de Bogaard
- 5. Oud Rijswijk
- 6. Lokale winkelcentra
- Hulpdiensten
- P Politie
- B Brandweer

- Overige attractie
- 7. Schouwburg
- 8. Bibliotheek

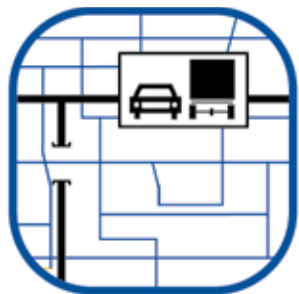
- Sportlocatie
- A. De Schip
- B. Sportvelden Vredenburg
- C. Hoekpolder
- D. Lange Kleiweg
- E. Marimbahal
- F. Van Zweederzaal

OVERIG

- Gemeentegrens

Figuur 15: Kaartbeeld Toplocaties





2.2 Verkeer Bundelen, Ordenen en Inpassen

Ambitie

Uit cijfers van de verkeersmodellen blijkt dat de groei van het gemotoriseerde verkeer zorgt voor grotere drukte op het wegennet. De huidige knelpunten (zie figuur 11) nemen zonder maatregelen in ernst toe en er treden nieuwe knelpunten op. Dit leidt tot grotere vertragingstijden op het netwerk, met name in de spits. Anderzijds is het ook zo dat het niet wenselijk is om overal het autoverkeer ongebreideld toe te laten nemen, omwille van leefbaarheid en verkeersveiligheid en het verlies van de balans tussen de 3 thema's van de structuurvisie.

Dit leidt daarom tot de volgende ambities:

Onze ambitie is de doorstroming van het verkeer op de regionale en stedelijke hoofdwegen te waarborgen en te verbeteren. Daarnaast wordt het zoek- en sluipverkeer binnen de gemeente voorkomen. Het gebruik van de auto op de afstanden korter dan 5 kilometer zakt tot onder de 50 procent.

Hoe vertalen we deze ambitie naar de praktijk?

Om de negatieve mobiliteitseffecten te verminderen en te kunnen beheersen, is een nieuwe 'categorisering' van het wegennet nodig (zie figuur 16). Hierbij horen verschillende opgaven. Het uitgangspunt hierbij is: Bundelen, Ordenen en Inpassen.

Bundelen betekent dat de stromen gemotoriseerd verkeer bij elkaar gebracht worden in plaats van verspreid over het wegennet. Ordenen betekent dat onderscheid gemaakt wordt tussen lokaal, regionaal en doorgaand verkeer.

Elke 'soort' heeft zijn eigen wegen ter beschikking. Te denken valt aan 30 km/zones die echt alleen voor lokale omwonenden bedoeld zijn en de A4 passage die momenteel de drie 'soorten' verkeer verwerkt. Inpassen betekent dat de stromen in de omgeving ingepast worden. Belangrijke constatering hierbij is dat niet alle gemotoriseerde verkeer overal een plek hoeft te krijgen.

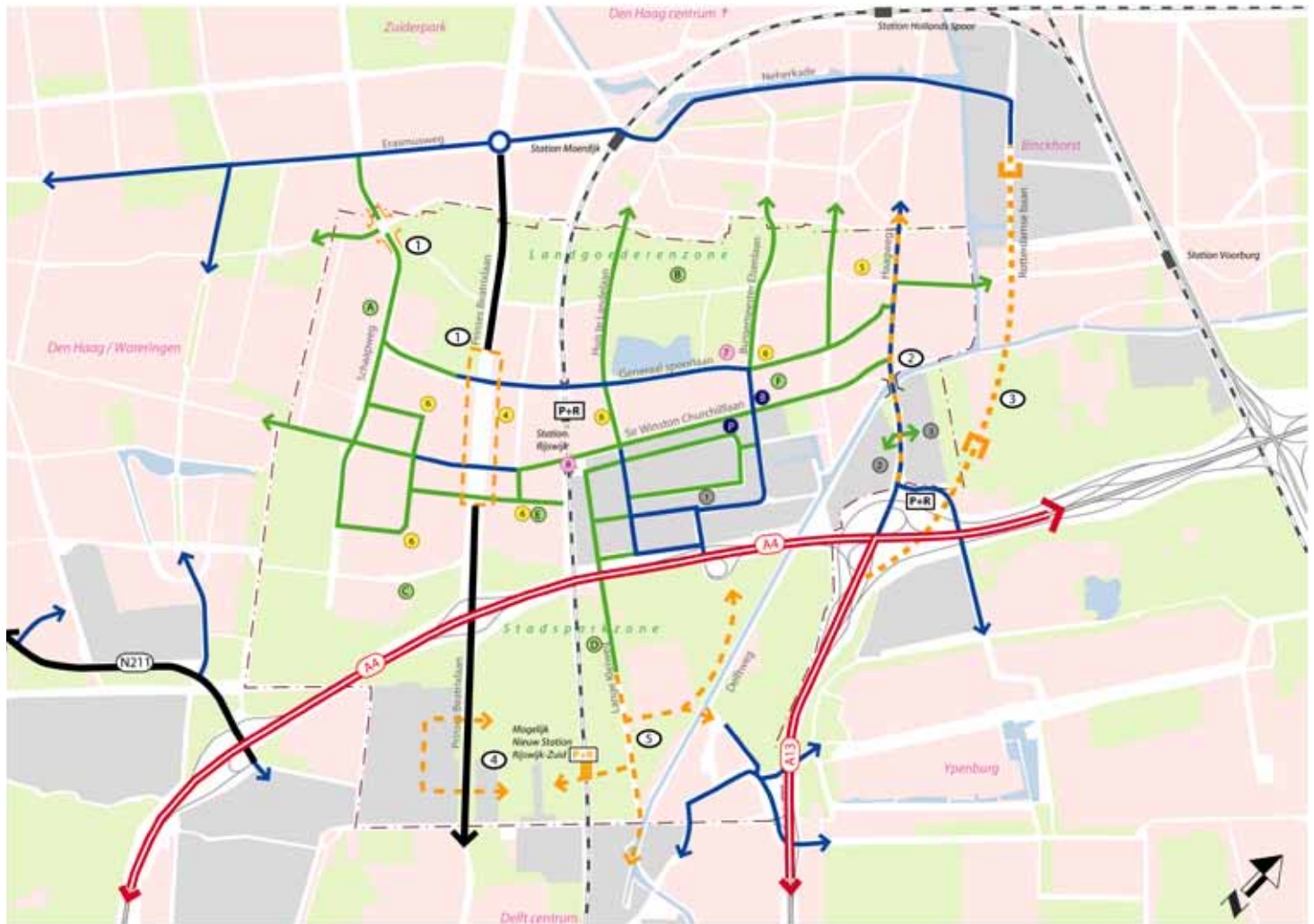
Rijswijk kiest ervoor om de korte autoritten tot 5 kilometer in verhouding onaantrekkelijk te maken en korte ritten per fiets of te voet extra aantrekkelijk te maken. Tussen de woonwijken of naar de omliggende gemeenten krijgt de goede bereikbaarheid per fiets in de aanpak prioriteit boven een goede autobereikbaarheid.

Het indelen en inrichten van wegen volgens een heldere en herkenbare structuur, leidt er toe dat ongewenste effecten, zoals sluipverkeer of hard rijden, worden geminimaliseerd. De weggebruiker kan als het ware aan de weginrichting "aflezen" welke functie de weg in het netwerk heeft en welk rijgedrag daar bij past. Daarbij wordt aangesloten op de bestaande wegstructuur en de bekende bomenlanen.

Belangrijk is het besef dat maatregelen op het ene wegvak direct invloed hebben op het andere wegvak. Typisch aan Rijswijk is dat de rasterstructuur van het netwerk betekent dat er relatief veel kruispunten van wegen zijn. Deze kruispunten zijn als het ware 'kranen' die in het netwerk de richting en omvang van de stroom auto's kunnen beïnvloeden. De beïnvloeding van deze stromen draagt het label 'verkeersmanagement'. Bekend zijn middelen als de 'groene golf', toeritdosering en reistijdinformatie over bepaalde routes (dynamische borden boven of naast de weg). De gemeente Rijswijk werkt daarom mee aan het programma Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) Zuidvleugel. Dit programma zorgt voor inzet van maatregelen in samenhang voor het hele wegennet in de Zuidvleugel om vertragingen verder tegen te gaan. Hiervoor is een gezamenlijke aanpak nodig. In aanvulling daarop wordt duidelijke bewegwijzering langs de invalswegen toegepast.

Zoals lokaal de stromen te beïnvloeden zijn, geldt dat ook voor de regionale schaal. Een opstopping op de afrit van de A4 bij de Harnaschpolder, zorgt er bijvoorbeeld voor dat afritten Plaspoelpolder of Prinses Beatrixlaan een extra stroom te verwerken krijgen. Belangrijk is om de positie van Rijswijk in het regionale en nationale wegennet blijvend onder de aandacht te brengen bij beleidsmakers en –beslissers buiten de gemeente zelf. Bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid hebben profijt van goed verkeersmanagement.

Bij ontwikkeling van deze Structuurvisie is de ambitie afgezet tegen cijfermateriaal van de verkeersstromen nu en in de toekomst en de kwaliteitseisen die bij de ambitie horen.



PLANKAART NETWERKVISIE GEMOTORISEERD VERKEER 2020 RIJSWIJK



Figuur 16: Kaartbeeld Netwerkvisie gemotoriseerd verkeer Rijswijk 2020

De volgende wegcategorieën zijn het uitgangspunt:

Wegcategorie	Maximum snelheid	Gewenste gebruik
(inter)Nationale hoofdwegen	100 – 120 km/uur	Stroomweg voor internationaal en interlokaal verkeer
Regionale hoofdwegen	50 - 80 km/uur	Verbindingswegen met stroomfunctie tussen stedelijk gebied en (inter)nationale hoofdwegen
Stedelijke hoofdwegen / Gebiedsontsluitingswegen	50 km/uur	Ontsluitingswegen tussen woongebieden en regionale hoofdwegen met beperkte stroomfunctie.
Wijkontsluitingswegen	30 - 50 km/uur	Verzamelwegen binnen wijken.
Erftoegangswegen	Stapvoets – 30 km/uur	

Concreet zijn de opgaven dat verkeer wordt gebundeld, geordend en ingepast conform het streefbeeld voor 2020, opgenomen in het netwerk gemotoriseerd verkeer Rijswijk. Daarbij zijn de volgende **opgaven** van belang (de nummers corresponderen met de nummers in het kaartbeeld wegcategorisering):

1. *Prinses Beatrixlaan noord*

- Afstemming verkeerslichten
- Doorgaand verkeer bundelen en lokaal verkeer ordenen. Samen inpassen in de vorm van een of meerdere tunneldelen of ongelijkvloerse kruisingen.

Meer informatie is opgenomen in kernpunt 6.

2. *Verbetering Leefbaarheid Haagweg en aanpassing Hoornbrug*

De verkeerssituatie op de Haagweg zorgt al jaren voor overlast van uiteenlopende aard. Naast geluidsoverlast ten gevolge van het wegverkeer worden door omwonenden problemen ervaren van trillingen, stank, verkeersonveiligheid en een matige kwaliteit van de openbare ruimte. Dit zijn elementen die onder de noemer 'leefbaarheid' geschaard kunnen worden. Verder vormt de Haagweg een barrière tussen de woonwijken ten oosten en ten westen van de weg. Het Stadsgewest Haaglanden heeft de wens om het gebruik van de Haagweg als Openbaar vervoer-corridor in de toekomst te intensiveren. Daartoe bestaan plannen om ander trammaterieel in te zetten waardoor de trambaan zal moeten worden verbreed. Dit heeft gevolgen voor het totale wegprofiel en de rijstrookindeling op de Haagweg. De doelstelling van het project Verbetering Leefbaarheid Haagweg is de verbetering van de leefbaarheid van de Haagweg door het uitvoeren van een herprofilering van de Haagweg tot en met de Hoornbrug.

3. *Aanleg Rotterdamsebaan (project gemeente Den Haag)*

De Rotterdamsebaan is een nieuwe route voor de ontsluiting van de Binckhorst en het centrum van Den Haag. Deze tunnel loopt van knooppunt Ypenburg tot de Binckhorstlaan. De gemeente Den Haag is volop bezig met de planontwikkeling. De planning is de route voor 2017 gereed te hebben. Naar verwachting zorgt de aanleg van de tunnel voor gewenste vermindering van de verkeersdruk en milieubelasting op de Haagweg. Rijswijk is aangesloten bij de planvorming en bewaakt de verwachte effecten van de aanleg om de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid op Rijswijks grondgebied te waarborgen.

4. *Prinses Beatrixlaan Zuid*

De gebiedsontwikkeling Rijswijk Zuid wordt op de Prinses Beatrixlaan Zuid aangetakt op twee nieuwe kruispunten (ter vervanging van bestaande kruispunten) en de wegvakken worden verbreed naar 2x2 rijstroken. Streven is in 2014 gereed te zijn.

5. *Oostelijke ontsluiting Rijswijk Zuid*

Voor de ontwikkeling van de 2^e en 3^e fase van Rijswijk Zuid rondom de spoorlijn is uitwerking van de oostelijke ontsluiting van de gebiedsontwikkeling op het hoofdwegennet noodzakelijk. Hiervoor zijn nog verschillende alternatieven, zoals een ontsluiting op de Lange Kleiweg via de Polakweg richting de aansluiting Plaspoelpolder, een directe aansluiting richting de aansluiting Plaspoelpolder achter het Elsenburgerbos langs en een optie om een ontsluiting te realiseren op de A13 door het kruisen van de Vliet en aan te sluiten op de Vrijenbanselaan. Bij de verdere planvorming en fasering van Rijswijk-Zuid worden deze alternatieven nader onderzocht en afgewogen, samen met de regionale partners.

6. *Doortrekking A4 (project Rijkswaterstaat: niet op kaart)*

Om de fileproblematiek op de A13 tussen Den Haag en Rotterdam te verlichten, wordt de A4 tussen Delft en Schiedam doorgetrokken. De plannen hebben, naast positief gevolg op de 'zichtlocatie' Plaspoelpolder, ook naar verwachting een negatief gevolg voor de afwikkeling van het verkeer op de aansluitingen van Rijswijk zelf (Afrit 9 Rotterdamseweg, afrit 10, Plaspoelpolder en afrit 11, Prinses Beatrixlaan). Rijswijk bewaakt dat de juiste maatregelen worden getroffen om deze negatieve effecten te beperken/voorkomen.

Overige opgaven:

- Reconstructie van lokale wegvakken conform het kaartbeeld wegcategorisering 2020, gecombineerd met groot onderhoud of andere werkzaamheden.
- Bij werkzaamheden aan het wegennet worden de verkeersmaatregelen afgestemd om de bereikbaarheid te waarborgen.
- Ten behoeve van onder meer bovenstaande opgaven is het van belang om subsidiemogelijkheden te benutten en tijdig eigen middelen reserveren.
- De bewegwijzering binnen de gemeente wordt gecontroleerd en aangepast op de nieuwe structuur.
- Afstemming van dynamisch verkeersmanagement met regio(gemeenten) en rijk.



2.3 Slimme Mix Vervoerswijzen

Ambitie

Soms heeft een reiziger een directe verbinding om van A naar B te komen. Het kan ook zijn dat de reiziger moet overstappen. Als een reiziger met verschillende vervoermiddelen reist om op de bestemming te komen, heet dat ketenmobiliteit. In een ideale situatie komen meerdere vervoermiddelen samen zodat er een vervoerknooppunt is. Bij knooppunten wordt ingezet op daadwerkelijke 'verknoping' van verkeersstromen voor optimale overstaprelaties (korte loopafstanden, goede aansluitingen van verschillende vervoerswijzen en actuele reisinformatie). Hoe meer en beter de verschillende vervoermiddelen zijn 'verknoopt' hoe flexibeler de reiziger via het netwerk kan reizen. Door een goed 'verknoopt' verkeersnetwerk kunnen reizigers zich beter over het totale netwerk verspreiden waardoor in theorie de kans op knelpunten afneemt. Door ketenmobiliteit te optimaliseren en aandacht te hebben voor vervoers- en mobiliteitsmanagement is het mogelijk om bereikbaar te blijven en de bereikbaarheid zelfs te verbeteren.

De ambitie voor ketenmobiliteit luidt:

Onze ambitie is meer mogelijkheden van vervoer te bieden op de knooppunten, zodat reizigers bij verplaatsingen keuze hebben voor meerdere vervoerswijzen.

Om vervoersknooppunten te verbeteren, het reizigerspotentieel te vergroten en meerwaarde voor de reizigers te creëren wordt ook ingezet op ruimtelijk programma en voorzieningen rondom knooppunten die de attractiviteit van knooppunten verbetert.



Hoe vertalen we deze ambitie naar de praktijk?

Op verschillende manieren kan de gemeente zich inzetten om knooppunten te optimaliseren. Het treffen van infrastructurele maatregelen en participeren in projecten die ketenmobiliteit positief beïnvloeden zijn daar voorbeelden van. De gemeente Rijswijk vindt de volgende knooppunten belangrijk:

- Station Rijswijk (P+R, stoptrein /stedenbaan, tramlijn 17, meerdere buslijnen en fiets- en wandelverbindingen)
- OV-knooppunt Herenstraat – Haagweg (buslijn 23, 30 en trams 1, 10, 15 en fiets- en wandelverbindingen)
- P+R Hoornwijck (P+R, tramlijn 15 en bus 33)
- Stedenbaanstation Rijswijk Zuid /centraal overstappunt Rijswijk Zuid

Daarnaast is de opgave om in de komende 10 jaar:

- Een onderzoek te doen naar verplaatsing en/of uitbreiding en verbetering van de bereikbaarheid van de P+R locatie station Rijswijk;
- De vervoersmogelijkheden op de bestaande knooppunten uit te (laten) breiden (OV-fiets, elektrische fiets en scooters, autodelen, taxi, Kiss&Ride en informatievoorziening);
- Verbeteringen voor de ketenmobiliteit te analyseren en implementeren als onderdeel van verbeteren leefbaarheid Haagweg en (mogelijk) nieuw station Rijswijk-Zuid;

Rijswijk ondersteunt projecten van externe partijen (hogere overheden, buurgemeenten, particuliere initiatieven) die een positieve bijdrage leveren aan de haalbaarheid van de gemeentelijke uitgangspunten. Voorbeelden zijn OV-fiets, NS-scooter en autodelen.



2.4 Optimaliseren Openbaar Vervoer

Ambitie

Om de druk op het wegennet te verminderen zal het aandeel autoverkeer in het totale aantal verplaatsingen moeten afnemen. Het openbaar vervoer is voor een groot aantal autoverplaatsingen een goed alternatief. In het totale aantal verplaatsingen heeft het openbaar vervoer echter momenteel een beperkt aandeel. Dit aandeel zal dalen als het mobiliteitsbeleid niet verandert. Om ervoor te zorgen dat deze verwachtingen niet uitkomen, is beleid nodig dat het openbaar vervoer aantrekkelijker maakt en reizen met het openbaar vervoer stimuleert.

De ambitie voor het optimaliseren van het openbaar vervoer is:

Onze ambitie is een groei van het aandeel openbaar vervoerreizigers in de regio ten koste van het aandeel reizigers met de auto.

Dit sluit aan bij de regionale doelstelling voor reizigersgroei. Voor meer informatie over landelijke en regionale projecten om deze doelstelling te bereiken wordt verwezen naar het project van het ministerie van Infrastructuur en Milieu om in 2020 spoorboekloos te rijden (Programma Hoogfrequent Spoor: PHS). Regionaal wordt het programma Netwerk RandstadRail verder uitgewerkt en geïmplementeerd. De dienstregeling en het lijnennet voor de bus geldt als goede basis voor Rijswijk. Bij de jaarlijkse optimalisatie van de dienstregeling worden in samenwerking met Stadsgewest Haaglanden verbeteringen besproken.



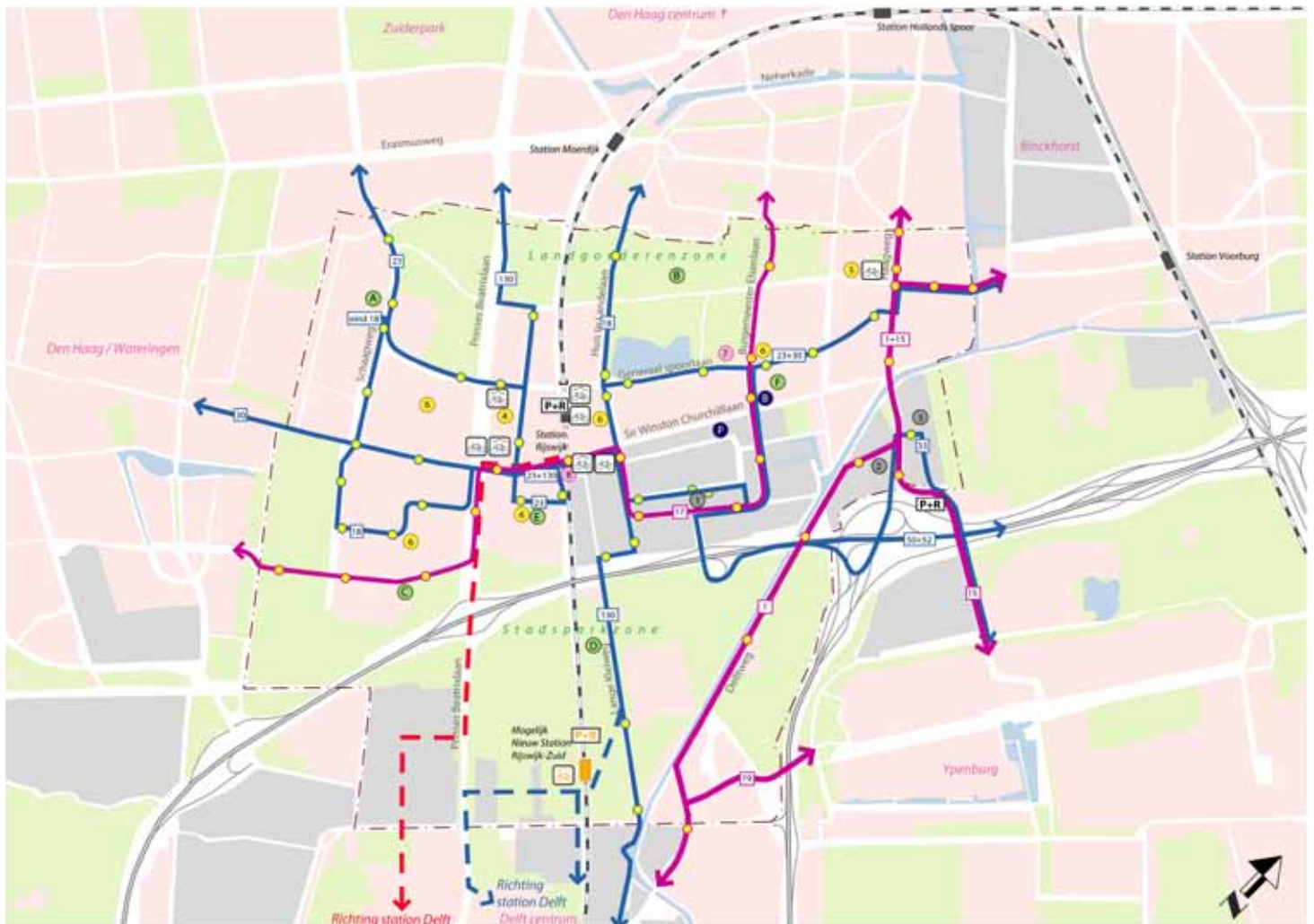
Hoe vertalen we deze ambitie naar de praktijk?

Voor een deel is het beperkte aandeel in het totale aantal verplaatsingen te verklaren door de ongunstige verhouding tussen de reistijden. Om het verschil in deze verhoudingen te beperken zal het openbaar vervoer directer en frequenter moeten rijden. De gemeente heeft weinig directe invloed op deze factoren en zal daarom bij vervoersautoriteiten moeten lobbyen voor verbeteringen. Met deze lobby wil de gemeente bereiken dat:

- de frequentie van de Stedenbaan (in de spits) richting Den Haag en Rotterdam verhoogt;
- er een Stedenbaanstation in Rijswijk-Zuid komt;
- er goede en voldoende OV-lijnen door Rijswijk-Zuid rijden die vanaf de oplevering van woningen het gebied ontsluiten;
- er meer hoogwaardig OV-verbindingen komen;

De gemeente heeft wel directe invloed op de toegankelijkheid van haltes. Als haltes ook voor minder valide reizigers toegankelijk zijn, kan ook deze groep makkelijker met het openbaar vervoer reizen. Hierdoor is een grotere groep reizigers minder afhankelijk van de auto. Daarnaast kan de gemeente ook bijdragen aan de informatievoorziening over het openbaar vervoer. Er worden daarom overzichtsboarden bij de haltes geplaatst zodat de reizigers weten wanneer de volgende bus of tram komt. In het kader van R-net werkt het Ov-bureau Randstad aan een uniformering van de reizigersinformatie voor de Randstad. De gemeente wil bereiken dat:

- elke halte ook toegankelijk voor minder valide reizigers is;
- elke halte voorzien is van actuele reisinformatie via overzichtsboarden bij elke halte.



PLANKAART NETWERKVISIE OPENBAAR VERVOER 2020 RIJSWIJK

OPENBAAR VERVOERSLUNEN

- Tramlijn
- Buslijn
- Huidige Spoor
- Halte
- Station
- Nieuw station
- Park + Ride
- Nieuwe Park + Ride
- Gewenste buslijn fase 1
- Nieuwe buslijn fase 2

INTERNE TOPOLOCATIES

- Werklocaties
- 1. Plaspeolpolder
- 2. Broekpolder
- 3. Hoornwijk
- Winkelgebied
- 4. In de Boogaard (stedelijke knoopp)
- 5. Oud Rijswijk
- 6. Lokale winkelcentra
- Hulpdiensten
- P. Politie
- B. Brandweer

OVERIGE ATTRACTIE

- 7. Schouwburg
- 8. Bibliotheek
- Sportlocatie
- A. De Schilp
- B. Sportvelden Wredenburch
- C. Hoekpolder
- D. Lange Kleiweg
- E. Marimbahal
- F. Van Zwedenzaal

OVERIG

- Gemeentegrens
- Nieuw station
- Fietsenstalling bewaakt
- Fietsenstalling onbewaakt
- Fietsenstalling nieuw

WENSEN

- Frequentie trein stedenbaan van 4 naar 6 tot 8 keer per uur;
- Frequentie tram en bus opvoeren noodzakelijk;
- Opwaarderen P+R station Rijswijk
- Interne verbinding Rijswijk verbeteren

Figuur 17: Kaartbeeld Netwerkvisie Openbaar Vervoer en haltevoorzieningen Rijswijk 2020





2.5 Stimuleren Fiets, Faciliteren Voetganger

Ambitie

De verwachting is dat het aandeel fietsverkeer in het totale aantal verplaatsingen binnen de gemeente Rijswijk toeneemt. Het aandeel autoverkeer binnen de gemeente Rijswijk is echter meer dan de helft van het aantal verplaatsingen. Er wordt verwacht dat met voortzetting van het huidige beleid dit aandeel nauwelijks afneemt en dat ook in 2020 het merendeel van de verplaatsingen binnen de gemeente Rijswijk, verplaatsingen per auto zijn.

De gemeente Rijswijk ziet graag dat het aandeel fietsverkeer sterker toeneemt en dat dit ten koste gaat van het aandeel autoverkeer. De langste fietsafstand binnen Rijswijk is zes kilometer, dit komt neer op minder dan een half uur fietsen. De meest bezochte bestemmingen, waaronder winkelcentra, liggen op een afstand van drie kilometer vanaf een willekeurige locatie in de gemeente. Deze afstand legt een gemiddelde fietser in ongeveer tien minuten af. De opkomst van de elektrische fiets biedt kansen voor een toename van het fietsgebruik. De actieradius van de fietser wordt daarmee groter, maar vraagt ook om betere en veilige stallingsvoorzieningen en goede fietsinfrastructuur.

Ook voetgangers krijgen aandacht in Rijswijk. Alle verkeersbewegingen beginnen en eindigen immers te voet. Door ervoor te zorgen dat er aantrekkelijke looproutes zijn, waarbij de veiligheid, leefbaarheid en directheid is gewaarborgd, wil de gemeente Rijswijk verplaatsingen te voet stimuleren.

Het beleid is erop gericht bestaande barrières op te heffen. Minstens zo belangrijk is dat door de realisatie van nieuwe infrastructuur ook geen nieuwe barrières ontstaan.

De ambitie voor stimuleren fiets, faciliteren voetganger luidt:

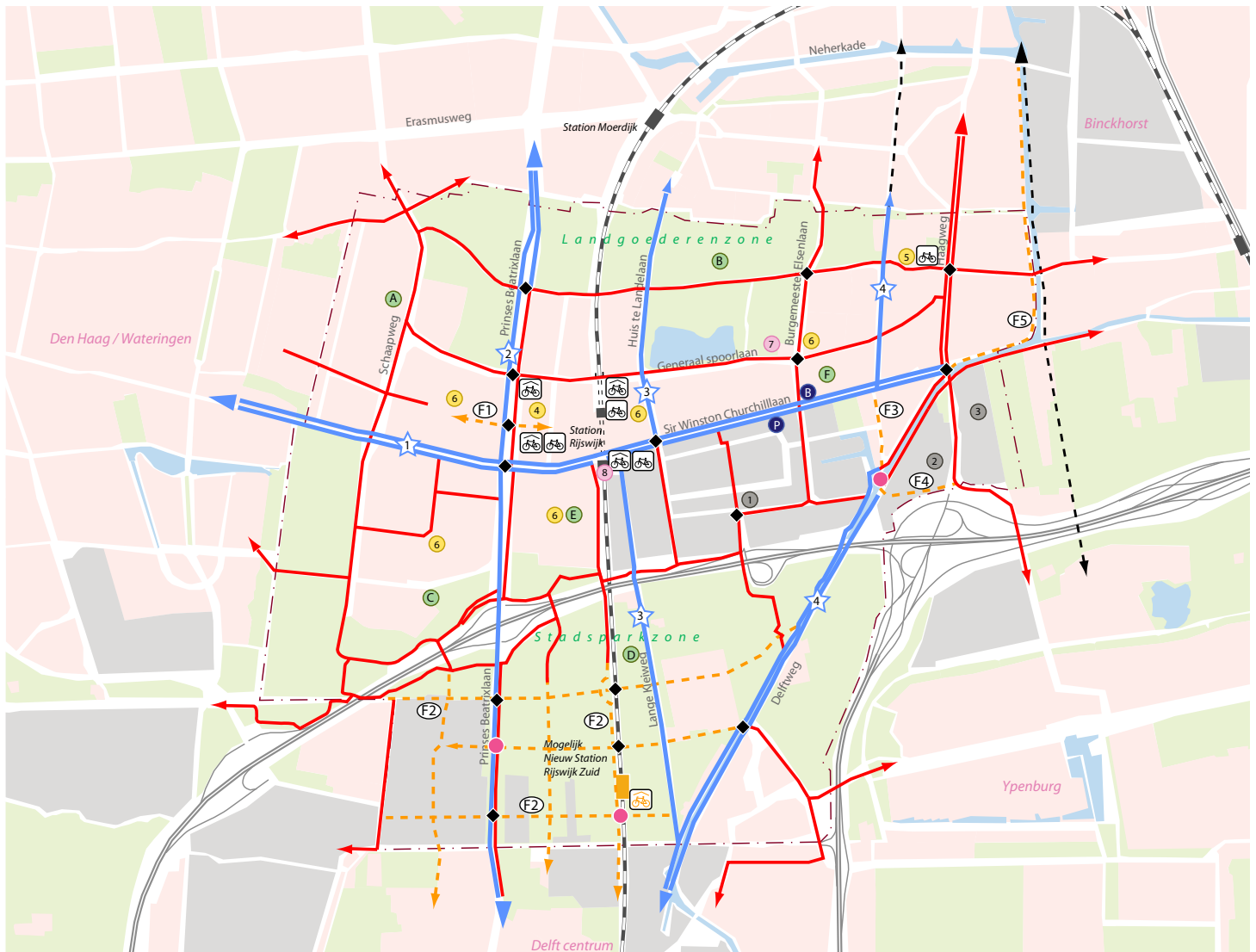
Onze ambitie is om een samenhangend, direct en veilig netwerk van fietspaden te ontwikkelen met goede en voldoende fietsenstallingen. Hierdoor moet het aandeel fietsverplaatsingen tegenover het totale aantal verplaatsingen tot 40 procent stijgen in 2020. Voor de voetgangers willen we de barrières opheffen. De Nota Fietsbeleid Rijswijk 2008-2015 blijft daarmee van kracht.

Hoe vertalen we deze ambitie naar de praktijk?

Om ervoor te zorgen dat het aandeel fietsverkeer sterker toeneemt, zet de gemeente Rijswijk onder andere in op betere verbindingen voor het fietsverkeer. De redenatie is dat als de verbindingen naar de bestemmingen binnen Rijswijk verbeteren, het aandeel fietsverkeer terrein wint ten opzichte van het aandeel autoverkeer. Als er bijvoorbeeld een directe, en daardoor snelle fietsverbinding van en naar de bestemming is, kan de fiets op de korte afstanden concurreren met de auto.

De gemeente werkt eraan om:

- Het fietsverkeer, buiten de verblijfsgebieden en daar waar mogelijk, zoveel mogelijk over vrijliggende fietspaden te leiden;
- Bij herinrichting de toepassing van fietsstraten in verblijfsgebieden te onderzoeken;
- In samenwerking met de Fietzersbond, Stadsgewest Haaglanden en andere betrokkenen ervoor te zorgen dat een samenhangend, direct, aantrekkelijk, veilig en comfortabel fietsnetwerk wordt gerealiseerd. Daarbij ligt de nadruk op de sternetfietsroutes en ontbrekende schakels zoals opgenomen in de netwerkvisie 2020.
- Diefstalbestendig en sociaal veilig fietsparkeren te realiseren. Hier werkt zij samen met alle betrokken partijen aan door goede fietsenstallingen, zowel bij woningen (fietskluizen) als bij (overstap)bestemmingen te realiseren;
- Voldoende fietsparkeervoorzieningen te realiseren;
- Fietsverkeer te stimuleren: door informatie verstrekking, communicatie, campagnes en andere acties;
- Barrièrewerking van de regionale hoofdwegen en gebiedsontsluitingswegen, met name op de belangrijkste looproutes te beperken door gebieden met elkaar te verbinden;
- School-thuisroutes voor kinderen aantrekkelijk en veilig te maken;
- Belangrijke looproutes obstakelvrij en aantrekkelijk in te richten. Bij voorkeur op enige afstand van de hoofdwegen;
- Veilige en overzichtelijke looproutes voor woonservicezones naar de voorzieningen te realiseren;



PLANKAART NETWERKVISIE FIETS 2020 RIJSWIJK

ROUTES

- Hoofdroutes
- Toekomstige fietsroutes (nader uit te werken)
- Sternetroutes
- - Toekomstige Sternetroute Den Haag
- Opgaven
- F1 Fietsverbinding In de boogaard- De Schilp
- F2 Fietsstructuur Rijswijk Zuid
- F3 Fietsroute Populierlaan
- F4 Fietsroute Broekpolder
- F5 Fietsroute Nassaukade-Trekweg

INTERNE TOPLOCATIES

- Werklocatie
- 1. Plaspoelpolder
- 2. Broekpolder
- 3. Hoornwijk
- Winkelgebied
- 4. In de Boogaard
- 5. Oud Rijswijk
- 6. Lokale winkelcentrum
- Hulpdiensten
- P. Politie
- Overige attractie
- 7. Schouwburg
- 8. Bibliotheek
- Sportlocatie
- A. De Schilp
- B. Sportvelden Vredenburg
- C. Hoekpolder
- D. Lange Kleiweg
- E. Marimbahal
- F. van Zwedenzaal

OVERIG

- Aa Extern attractiepunt
- - Gemeentegrens
- Nieuw station
- Fietsenstalling onbewaakt
- Fietsenstalling bewaakt
- Nieuwe Fietsenstalling
- Nieuwe verbinding
- ◆ Barrière

Figuur 18: Kaartbeeld Netwerkvisie fietsstructuur Rijswijk 2020



- Sociaal veilige routes te realiseren, door informeel toezicht en door te voldoen aan de verlichtingsnorm;
- De doorstroming en oversteekbaarheid van de fietser en voetganger op kruispunten te verbeteren (opgenomen in de uitwerking van de Nota VRI's);
- Bij communicatie (artikelen, mailings, brieven), educatie en voorlichting richting bedrijven en scholen nadrukkelijk aandacht te vragen voor de fiets;
- Naast aandacht voor objectieve verkeersveiligheid knelpunten, nadrukkelijk aandacht te besteden aan subjectieve veiligheid (het gevoel van);
- Bovenstaande verbeteringen zoveel mogelijk in andere projecten mee te nemen.

Bij de ontwikkeling van de structuurvisie is het fietsnetwerk uit het Fietsbeleid Gemeente Rijswijk 2008 - 2015 nog eens kritisch tegen het licht gehouden en is een nieuwe netwerkvisie voor 2020 opgesteld. Daarin zijn de volgende sternetroutes aangegeven die aansluiten op de sternetroutes van Den Haag en Delft:

1. Wateringen - Leidschendam Voorburg via de Sir Winston Churchilllaan
2. Delft - Den Haag via de Prinses Beatrixlaan
3. Delft - Den Haag via de Lange Kleiweg en de Huis te Landelaan
4. Delft - Den Haag via het Jaagpad, de Populierlaan en de Rembrandtkade

Voor verfijning van het fietsnetwerk zijn de volgende onderzoeksopgaven gedefinieerd:

- fietsroute Delftweg – nieuwe fietsbrug over de Vliet - Populierlaan – Rembrandtkade – Steenlaan;
- langzaam verkeersroute Ministerbuurt – In de Bogaard;
- fietsroute fietspad onder A4 bij Sion – Wilhelminapark – Elsenburgerbos – Jaagpad;
- fietsroute Nassaukade - Geestbrugkade – Trekweg
- diverse fietsroutes Rijswijk Zuid (inclusief koppeling aan fietsnetwerk Delft);

- de ventwegen van de Haagweg vormgeven als fietsstraat, in combinatie met de reconstructie van de Haagweg en de Hoornbrug.

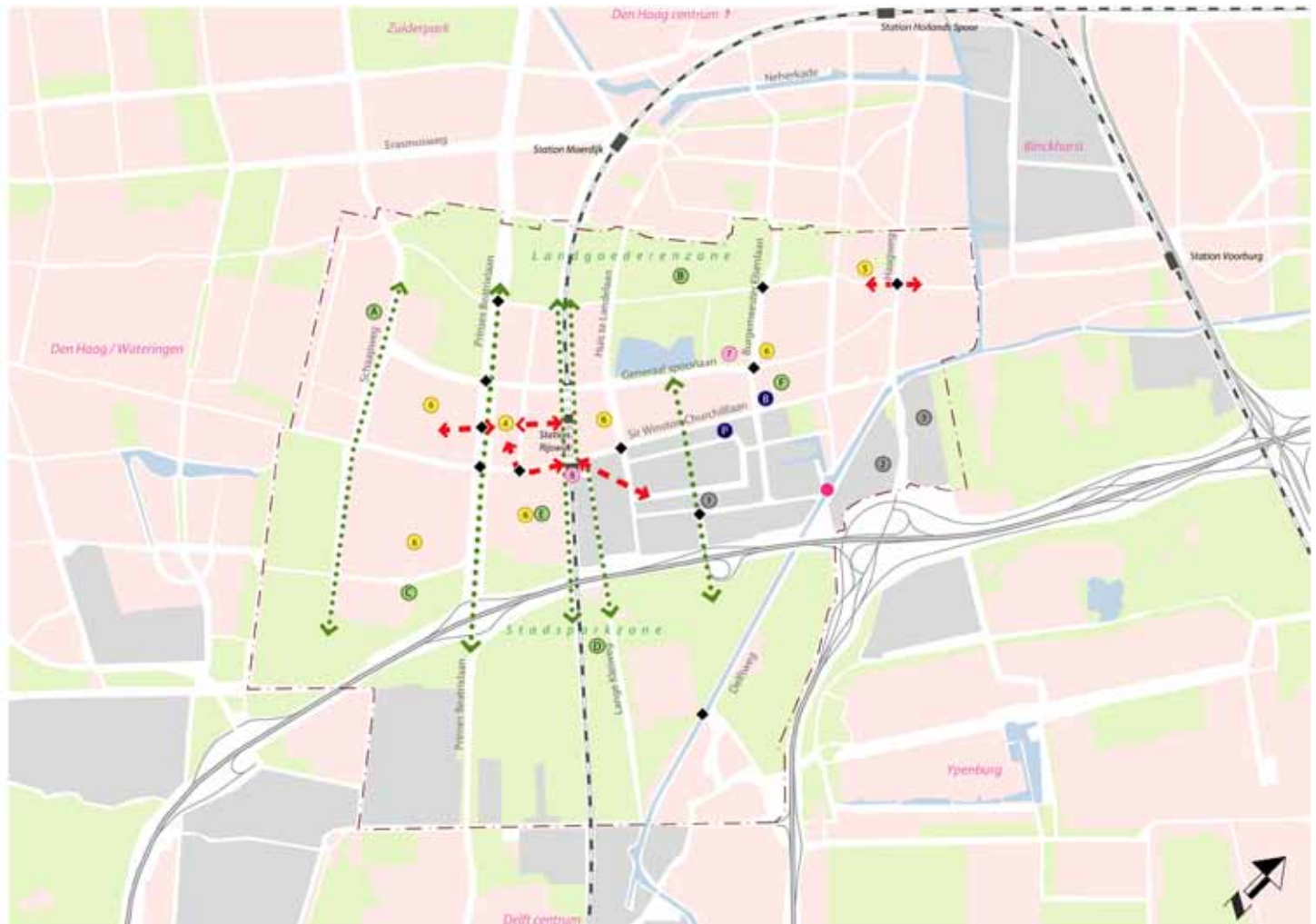
De belangrijkste looproutes en de knelpunten zijn opgenomen in onderstaande figuur.

Vanuit het groenbeleidsplan wordt gestreefd naar vier aantrekkelijke groene langzaamverkeersroutes tussen de stadsparkzone en de landgoederenzone. Het gaat om de volgende 4 routes:

1. langs de Monsigneur Bekkerslaan – Schaapweg;
2. langs de Beatrixlaan;
3. langs de spoorlijn;
4. langs de Diepenhorstlaan en wijkpark de Driesprong.

De fietsverbinding Monsigneur Bekkerslaan - Schaapweg is vanuit het Zwethzoneproject al verder ontwikkeld. Ter hoogte van het station ontbreekt nu een goede wandel- of fietsroute naar beide parkgebieden (terwijl het NS-station op loopafstand van deze twee gebieden ligt). Tussen de Landgoederenzone en het Elsenburgerbos, via de Plaspoelpolder, ligt eveneens een potentiële route met een verbeteringsopgave. Bovenstaande routes zijn vanuit groen- en recreatiebeleid ingegeven en kunnen ook de aantrekkelijkheid van het fietsen naar het werk vergroten.





PLANKAART NETWERKVISIE VOETGANGERS 2020 RIJSWIJK

ROUTES

- Belangrijke Looproutes
- Nieuwe Groene Looproutes

INTERNE TOPOLOCATIES

- Werklocaties
- 1. Plaspolder
- 2. Broekpolder
- 3. Hoornwijk
- Winkelgebied
- 4. In de Boogaard
- 5. Oud Rijswijk
- 6. Lokale winkelcentra
- Hulpdiensten
- P. Politie
- B. Brandweer
- Overige attractie
- 7. Schouwburg
- 8. Bibliotheek
- Sportlocatie
- A. De Schip
- B. Sportvelden Vredenburg
- C. Hoekpolder
- D. Lange Kleiweg
- E. Marimbahai
- F. van Zwederzaal

OVERIG

- Gemeentegrens
- Nieuw station
- Nieuwe verbinding
- ◆ Barrière

Figuur 19: Belangrijkste looproutes en barrières voetgangersverkeer





2.6 De veroorzaker van nieuwe mobiliteit betaalt (mee)

Ambitie

Bij programmatische ontwikkelingen, zoals nieuwe woningen, kantoren of winkelveorzieningen, ontstaat nieuwe vraag naar mobiliteit en infrastructuur. Deze structuurvisie mobiliteit legt de koppeling tussen deze ontwikkelingen en de benodigde extra infrastructuur om de mobiliteitseffecten van deze ontwikkelingen op te vangen.

Sinds de invoering van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) per 1 juli 2008 zijn gemeenten verplicht de kosten van uitvoering van werken en voor voorzieningen van openbaar nut te verhalen op grondeigenaren en ontwikkelaars. Daarnaast is het mogelijk om via overeenkomsten een bijdrage te verlangen voor kosten van ruimtelijke ontwikkelingen. Daarvoor is het vereist dat een dergelijke bijdrage alleen gebaseerd kan worden op een vastgestelde structuurvisie.

De ambitie is onder andere grondeigenaren, investeerders en ontwikkelaars te laten meebetalen aan de benodigde infrastructuur als gevolg van ruimtelijke ontwikkeling.

Hoe vertalen we deze ambitie naar de praktijk?

Deze structuurvisie voorziet in toekomstige aanpassingen in de verkeerstechnische situatie van de gemeente Rijswijk, verdeeld over een aantal gebieden. Het is te verwachten dat grondeigenaren c.q. ontwikkelaars die projecten wensen te realiseren aansluiting zoeken op een verbeterde verkeersstructuur. Anders gezegd, de betreffende locatie c.q. plangebied is gebaat door de aanleg van voorzieningen of door te voeren verkeerskundige aanpassingen.

Deze structuurvisie wordt als juridische basis aangemerkt om de veroorzaker van de ontwikkelingen (mee) te laten betalen aan het beperken van de (negatieve) mobiliteitseffecten en de benodigde infrastructurele ingrepen en aanpassingen. Dit betreffen voornamelijk alle initiatiefnemers en grondeigenaren van ruimtelijke ontwikkelingen, waaronder woningbouwontwikkelingen.

De structuurvisie geldt voor de (middel)lange termijn en is voor het gemeentebestuur een belangrijk kader voor het afwegen van concrete ruimtelijke beslissingen en voor de inzet van bestuurlijke uitvoeringsinstrumenten zoals bestemmingsplannen op de korte termijn.

Een structuurvisie kan de basis zijn voor het vestigen van een voorkeursrecht (op basis van de Wet voorkeursrecht gemeenten). Daarnaast geeft een structuurvisie de gemeente ook bevoegdheden op grond van afdeling 6.4 van de Wro voor het verevenen van (bovenplanse) kosten c.q. het opleggen van een bijdrage. Met de veroorzaker van mobiliteit worden afspraken gemaakt over de bijdrage aan (bovenplanse) kosten zoals voor de aanleg van noodzakelijke extra infrastructuur. In ieder geval worden de kosten in rekening gebracht die direct zijn toe te rekenen aan de te realiseren ontwikkeling. Daarnaast is een bijdrage verschuldigd op grond van deze structuurvisie. Indien sprake is van een bepaalde mate van profijt van de getroffen verkeersmaatregel buiten een specifiek plangebied (ofwel: het ontwikkelingsgebied van de initiatiefnemer), zullen deze (buitenplanse) kosten naar rato worden verhaald. Deze structuurvisie biedt evenwel de grondslag voor bijdragen aan andere maatregelen die verder buiten het bereik van een specifieke ontwikkelingen gelegen zijn. Dat betreffen de zogenoemde bovenplanse kosten. Het uitgangspunt is dat de gemeente Rijswijk is dat kostenverhaal en het verhaal van bovenplanse kosten en bijdragen aan andere ontwikkelingen via overeenkomsten met initiatiefnemers verloopt. Gemeente Rijswijk kiest (vooralsnog) niet voor de vorming van specifieke fondsen.

Deze structuurvisie dient als grondslag voor het verhaal van kosten voor de aanleg van infrastructurele ingrepen en aanpassingen. Daarnaast biedt deze structuurvisie in het algemeen en de nader uit te werken gebiedsvisies in het bijzonder de grondslag voor het berekenen van extra bijdragen aan verkeerskundige voorzieningen die van directe invloed (profijs) zijn op nieuwe ruimtelijke projecten. Dat kunnen separate projecten zijn, maar ook grotere gebiedsgerichte projecten.

Concreet betekent dit bijvoorbeeld dat een nieuwbouwontwikkeling profijt kan hebben van een verbeterde verkeerskundige situatie buiten het plangebied van die ontwikkeling gelegen. De gemeente hanteert beleidsmatig als uitgangspunt dat de betreffende ontwikkelaar c.q. grondeigenaren zullen moeten bijdragen in de kosten van de verkeerskundige aanpassingen.

Per ontwikkeling wordt geanalyseerd in hoeverre de verkeerskundige aanpassingen kunnen worden toegerekend aan de voorgenomen ontwikkeling.



PLANKAART KOPPELING GEBIEDSONTWIKKELING EN INFRASTRUCTUUR

GEBIEDSONTWIKKELING

1. Eikelenburg
2. Beatrixlaan Noord
3. Stationsgebied
4. Huys ter Nieuburch
5. Plaspolder
6. A4 Passage
7. Rijswijk-Zuid

INFRASTRUCTUUR

- Nader te bepalen

OVERIG

- Gemeentegrens

Figuur 20: Kaartbeeld Programmatische ontwikkelingen en effecten infrastructuur
(Deze projecten worden in hoofdstuk 3 nader toegelicht)



Zoals hiervoor aangegeven worden de kosten van verkeerskundige aanpassingen buiten een specifiek plangebied gelegen verhaald via een separate bijdrage op grond van een overeenkomst. Grondslag daarvoor is deze structuurvisie. De onderhavige structuurvisie en de nader uit te werken gebiedsvisies in het bijzonder bieden de grondslag voor het gemeentelijk kostenverhaal en bovenplanse vereveningsmogelijkheden voor verkeerskundige maatregelen die een ruimtelijke samenhang hebben met nieuwbouwprojecten en gebiedsontwikkelingen.

De uitgangspunten voor het gemeentelijk kostenverhaal en vereveningsbeleid maken onderdeel uit van het algemene gemeentelijke grondbeleid van de gemeente Rijswijk. In het gemeentelijk grondbeleid worden alle schaalniveau's van kostenverhaal en mogelijkheden voor verevening uitgewerkt. Op deze wijze wordt een integrale samenhang tussen alle relevante beleidskaders en visies gewaarborgd.

Vanuit ruimtelijk ordeningsperspectief gezien is de gemeente steeds meer uitvoeringsgericht en neemt – mede gezien vanuit het gemeentelijk grondbeleid – een faciliterende rol op zich. Het gaat in de uitvoering dan ook vaak om maatwerk bij ruimtelijke initiatieven van particuliere grondeigenaren en ontwikkelaars. De gewenste kwaliteit wordt gewaarborgd door heldere uitgangspunten en randvoorwaarden te formuleren. Ook de openbare ruimte en verkeerskundige situaties dienen integraal te worden betrokken.

Om enige flexibiliteit in deze strategie te kunnen waarborgen is in deze visie een aantal gebiedsontwikkelingen aangemerkt, waarbij onderzoek naar de benodigde infrastructurele ingrepen ten gevolge van deze ontwikkelingen plaats moet vinden.

Bij de uitwerking van de ruimtelijke ontwikkelingen wordt 'De zevensprong van Verdaas' als methodiek toegepast. Een nadere toelichting van deze methodiek is opgenomen in bijlage 2.

De ontwikkellocaties met effecten op mobiliteit en infrastructuur zijn (zie figuur 20):

1. Eikelenburg
2. Prinses Beatrixlaan Noord (inclusief HBG locatie)
3. Verdichting Stationskwartier (herstructurering Stationsgebied)
4. Revitalisering Plaspoelpolder
5. Huis ter Nieuburgh (oude stadhuislocatie)
6. A4 passage (Verkenning overkluizing)
7. Rijswijk Zuid

In de voorbereiding van de ontwikkeling van nieuwbouwlocaties wordt in een vroeg stadium met de ontwikkelaar(s) onderhandeld over (mee)betaling aan (bovenplanse) kosten. Uitgangspunt is dat alle kosten van verkeerskundige aanpassingen binnen een specifiek plangebied worden toegerekend aan de ontwikkeling (binnenplans kostenverhaal). Daar waar een verkeerskundige aanpassing buiten een dergelijk plangebied gelegen is, maar wel sprake is van een bepaalde mate van profijt, zal op basis van deze structuurvisie een bijdrage worden opgelegd aan de initiatiefnemer/grondeigenaar via een overeenkomst op grond van afdeling 6.4 Wro.



2.7 Verder Verbeteren Verkeersveiligheid

Ambitie

De gemeente is als wegbeheerder van de lokale wegen verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid van de verkeersdeelnemers op haar grondgebied. De gemeente heeft op het gebied van verkeersveiligheid met name een rol bij infrastructurele aanpassingen en het stimuleren van verkeerseducatie.

Verkeersveiligheid is feitelijk niet in normen te vatten, omdat het grotendeels de beleving van het verkeer en de omgeving betreft. Wel zijn er voorwaarden en indicatoren, die tezamen de verkeersveiligheid in de gemeente beïnvloeden. De voorwaarden hebben onder meer betrekking op de inrichting van het verkeerssysteem (infrastructuur), de voorlichting en educatie van weggebruikers en de handhaving. In samenwerking met de regio stimuleert de gemeente Rijswijk educatie en voorlichtingsacties om de verkeersveiligheid te verbeteren. Deze acties worden aangevuld met permanente aandacht voor onderwerpen als asociaal gedrag in het verkeer op het gebied van snelheid, drugs en alcohol. Speciale aandacht gaat uit naar specifieke doelgroepen als ouderen, schoolgaande jeugd, woon-werkverkeer en recreatief verkeer.

Een goede infrastructuur levert een belangrijke bijdrage aan de verkeersveiligheid. Om de veiligheid van wegontwerpen te waarborgen is het programma Duurzaam Veilig landelijk geïntroduceerd en zijn essentiële herkenbaarheidskenmerken gedefinieerd voor verschillende wegtypen. Het beleidsdoel is dat in de komende periode alle infrastructurele werken die uitgevoerd worden aan de uitgangspunten van duurzaam veilig voldoen, zowel bij nieuwbouw als bij reconstructie.

Voorlichting draagt bij aan een betere verkeersveiligheid. De gemeente informeert daarom over verschillende activiteiten op de Activiteitenkalender Verkeersveiligheid van de regio. Ook educatie biedt een belangrijke bijdrage aan de verkeersveiligheid. Door kinderen al op jonge leeftijd op een speelse manier met de verkeersregels

in aanraking te brengen wordt de kans groter dat deze regels ook blijven. Een andere vorm van educatie is op volwassenen gericht, bijvoorbeeld de Bob-campagne. Hoewel dergelijke campagnes vaak vanuit landelijk kader georganiseerd worden, speelt de gemeente Rijswijk wel een actieve rol in de uitvoering en de promotie.

De effecten van educatie en voorlichting zijn moeilijk meetbaar. Aangepaste infrastructuur heeft vaak een direct effect op de verkeersveiligheid. Als indicatoren worden de verkeersongevallencijfers gebruikt, die in de jaarlijkse verkeersongevallenrapportage zijn opgenomen. In zo'n rapportage wordt ingegaan op de ontwikkeling van de verkeersveiligheid.

De primaire ambitie van de gemeente Rijswijk is:

Onze ambitie is veiligheid in het verkeer voor alle weggebruikers. In 2020 zijn er geen blackspots meer en halen we de landelijke en regionale doelstellingen voor verkeersongevallen. Rijswijk wil de hoge waardering voor het gevoel van veiligheid behouden. In 2020 volgt 80 procent van de leerlingen in Rijswijk verkeerseducatie op school of bij de adviesorganisatie OnderwijsAdvies.



Hoe vertalen we deze ambitie naar de praktijk?

Om de dalende lijn van het aantal verkeersongevallen vast te houden en de verkeersveiligheid verder te verbeteren zijn de volgende opgaven geformuleerd:

- In 2020 zijn de principes van Duurzaam Veilig en de Essentiële HerkenbaarheidsKenmerken (EHK's) zoveel mogelijk doorgevoerd in de infrastructuur en toegepast volgens de landelijke en regionale afspraken.
- Aanpak van black spots, na onderzoek over de aanleiding, aard en omstandigheden van de ongevallenconcentraties.
- Jaarlijks wordt ten minste 50% van de scholen betrokken bij verkeerseducatie.
- De subjectieve verkeersveiligheid wordt verbeterd door de aanpak en het voorkomen van “enge plekken” binnen de gemeente.
- Opstellen jaarlijkse verkeersveiligheidsrapportage.
- Inzet handhaving afstemmen met de politie en het Openbaar Ministerie, mede op basis van registraties met snelheidsdisplays (DFS: driver feedback system).
- De gemeente faciliteert twee keer per jaar de Integra⁹ of andere acties van de Politieregio.





2.8 Focus Op Bewustwording

Ambitie

Iedereen neemt deel aan het verkeer. Vaak ligt de vervoerwijzekeuze van de reizigers daarbij vanuit gewoonte van tevoren vast en worden geen alternatieven overwogen of onderzocht. De afgelopen jaren zijn de middelen om informatie te verkrijgen over deze alternatieven fors uitgebreid. Informatie over ketenvervoer, het gebruik van autodelen en reisinformatie van het openbaar vervoer zijn met een computer en de mobiele telefoon real time en vaak overal beschikbaar. Dit biedt nieuwe mogelijkheden voor het plannen van een reis en het bepalen van de vervoerwijze(n). Daarbij worden de milieueffecten van de vervoerswijze, naast de prijs, de reistijd en het comfort, steeds belangrijker bij de keuze voor vervoersmiddelen.

De ambitie van de gemeente Rijswijk is:

De ambitie is alle doelgroepen (bewoners, werknemers, winkeliers en recreatief verkeer) bewust te maken van de positieve en negatieve effecten van de verschillende manieren van reizen. Rijswijk wil de groei van het fiets- en openbaarvervoergebruik vergroten door onder meer initiatieven op het vlak van mobiliteitsmanagement te ondersteunen. Een tweede ambitie is het verminderen van asociaal gedrag in het verkeer.

Hoe vertalen we deze ambitie naar de praktijk?

Alle doelgroepen worden zo goed mogelijk geïnformeerd over de effecten van de keuze voor de vervoerswijze en mobiliteit, zowel positief als negatief. Actief stimuleren en faciliteren van initiatieven op het gebied van mobiliteits- en vervoersmanagement in samenwerking met Stadsgewest Haaglanden en Bereik!.

Verkeerseducatie en –voorlichting kunnen ingezet worden om een verandering teweeg te brengen. Er wordt hiermee aandacht gegeven aan verkeersveiligheid, milieu en leefklimaat in Rijswijk. Bewustwording van de effecten van het verkeer en positieve beïnvloeding van de vervoerwijzekeuze vormen belangrijke aandachtspunten. Naast aandacht voor de vervoerwijzekeuze is ook permanente aandacht voor de gevolgen van mobiliteit, gedrag in het verkeer en verkeersregels noodzakelijk.

Om de druk op het wegennet met name tijdens piekmomenten te beheersen wordt ingezet op mobiliteitsmanagement en vervoersmanagement.

Mobiliteitsmanagement is het organiseren van slim reizen. Aangezien het autogebruik tot knelpunten in het verkeerssysteem en negatieve milieueffecten leidt, wordt de reiziger geprikkeld alternatieven te gebruiken als fiets, openbaar vervoer (in combinatie met) het gebruik van P+R en telewerken. Eisen en wensen van mensen die zich verplaatsen staan centraal, en het draait om oplossingen op maat. Overheden, werkgevers, publiekstrekkingen en aanbieders van mobiliteitsdiensten organiseren samen de voorwaarden waarbinnen reizigers slimme keuzes kunnen maken.



Bron: Mobiliteitsmanagement: Definitie, toepassingen, maatregelen en checklists, KpVV, 2007

Landelijke en regionale proeven als 'Spitsmijden' en acties van de 'Task Force Mobiliteitsmanagement' laten zien dat reizigers in staat zijn hun reisgedrag aan te passen, zeker als er een financiële prikkel tegenover staat. Een flexibele houding van werkgevers ten aanzien van met name werktijden vergemakkelijkt het reizen buiten de spitsen.

De gemeente werkt eraan om:

- (Nieuwe) bedrijven actief te informeren over de mogelijkheden en voordelen van vervoerplannen en vervoersmanagement.



2.9 Bevorderen Duurzame Mobiliteit

Ambitie

Rijswijk groeit en blijft groeien. De komende jaren zal het aantal inwoners van Rijswijk verder stijgen, dit betekent onder andere dat de vraag naar mobiliteit toeneemt. Dit zorgt daardoor ook voor een grotere opgave om de milieuvervuiling tegen te gaan en de leefbaarheid te verbeteren. Op verschillende manieren werkt de gemeente hier aan. Duurzame mobiliteit is daarom in alle kernpunten terug te vinden. Het is een veelomvattend begrip en wordt daarom ook apart aangehaald.

De gemeente Rijswijk wil dat Rijswijk een aantrekkelijke vestigings- en verblijfplaats is en blijft voor ondernemers, inwoners en recreanten. Duurzame mobiliteit moet ervoor zorgen dat Rijswijk ook over 20 jaar een gemeente is waar een gezond en aantrekkelijk leef- en werkklimaat heerst.

Hiervoor zijn verschillende ambities:

Onze ambitie is een bijdrage te leveren aan het doel van Stadsgebied Haaglanden om als regio een vermindering van 30 procent koolstofdioxide te realiseren in 2020 en in 2050 klimaatneutraal te zijn.

Verder voldoet Rijswijk aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit.

Er is onderscheid gemaakt in wat de gemeente en de regio kunnen doen om invloed uit te oefenen en wat op landelijk of Europees niveau geregeld dient te worden. De gemeentelijke en regionale beleidsinvloed ligt met name op de reductie van het autoverkeer (vooral op de kortere afstanden). Daarnaast is het mogelijk om carpoolen en autodelen te stimuleren en faciliteren, alternatieve vervoerswijzen (openbaar vervoer, fiets) aan te bieden en faciliteren en het aantal verplaatsingen te reduceren (mobiliteitsmanagement).

Hoe vertalen we deze ambities naar de praktijk?

De gemeente Rijswijk heeft geïnvesteerd in een duurzaam wagenpark waardoor het gemeentelijk wagenpark momenteel zeven aardgasauto's telt. Om duurzame mobiliteit te stimuleren is een milieuzone ingesteld op de Haagweg en neemt de gemeente elk jaar deel aan "De week van de vooruitgang". Daarnaast is er is actueel fietsbeleid en is er ruimte voor duurzame initiatieven. Parkeerplekken voor Greenwheelsauto's worden aangelegd en van de OV-fiets kan ook in Rijswijk gebruik gemaakt worden. Deze initiatieven worden de komende periode verder uitgebreid.

Op verschillende manieren worden de ambities vertaald in opgaven:

- Er wordt een beleidsplan Duurzaamheid opgesteld, waar duurzame mobiliteit een integraal onderdeel van uitmaakt;
- Er wordt een Milieubeleidsplan opgesteld;
- Verschillende vormen van schonere, stillere en zuinigere voertuigen worden geïntroduceerd en gestimuleerd;
- Alternatieve vervoerwijzen waaronder openbaar vervoer en fiets worden gestimuleerd;
- Het fietsnetwerk wordt gecompleteerd en verder verbeterd (kernpunt 4)
- Maatregelen om het autoverkeer slim te bundelen, ordenen en in te passen worden getroffen (kernpunt 2);
- Er wordt rekening gehouden met de stedelijke structuur en hoofdstructuur groen bij de inpassing van wegen en het ontwerpen van (nieuwe) langzaam verkeersverbindingen;
- De Haagweg wordt opnieuw ingericht om de leefbaarheid te verbeteren.
- Bewustwordingscampagne duurzaamheid: wat kan je (burgers en bedrijven) zelf doen?
- Faciliteren en stimuleren schone vervoerwijze (zoals bijvoorbeeld laad- en vulpunten voor duurzame vervoermiddelen).
- Verbeteren van de ketenmobiliteit (kernpunt 5).
- De ontwikkeling van Rijswijk-Zuid biedt kansen voor de implementatie van elektrische auto.



2.10 Beheersen Parkeerdruk

Ambitie

De parkeerdruk neemt de laatste decennia toe door groei van het autobezit en toename van het gebruik van de auto. Er worden meer locaties met de auto bezocht en zijn meer parkeerplaatsen nodig om dit te faciliteren. Door de toenemende parkeerdruk komt het functioneren van gebieden en met name de economische centra, onder druk te staan. Het is daarom nodig om prioriteiten te stellen en maatregelen te nemen om de huidige situatie te verbeteren en in te springen op de toekomstige problemen.

De ambities zijn daarom de volgende:

Onze ambitie is dat parkeren het optimaal functioneren van de (verschillende) functies in een gebied ondersteunt. En dat er een eerlijke verdeling van het aantal parkeerplaatsen over de verschillende doelgroepen is. Dit moet gebeuren op een voordelige manier, waarbij de inkomsten en uitgaven in balans zijn. De inrichting van de parkeersituatie moet excessen tegengaan en zo min mogelijk afhankelijk zijn van handhaving van de politie.

Hoe vertalen we deze ambities naar de praktijk?

Het vigerend parkeerbeleid is verwoord in de Parkeernota "balans tussen functies" en is vastgesteld in november 2000. Om bestaande parkeerproblemen aan te pakken en de toenemende druk op het gebruik van parkeerplaatsen in goede banen te leiden is herziening van het vigerend parkeerbeleid nodig. Dit is een opgave voor de komende jaren.

Om zoekverkeer naar een parkeerplaats te voorkomen geldt een streefwaarde voor de maximale parkeerdruk van 90%. Bij een hogere parkeerdruk wordt in samenwerking met de buurt naar passende maatregelen gezocht. Dit kan de aanleg van parkeerplaatsen in het openbaar gebied zijn. Indien de ruimte schaars is of de kwaliteit van de openbare ruimte teveel wordt aangetast kan worden gedacht aan gebouwde parkeervoorzieningen. Aangezien hier veel geld voor nodig is en de parkeergarages in woongebieden niet altijd rendabel zijn, wordt samenwerking met de bewoners, ondernemers en woningcorporaties gezocht. Indien een parkeergarage een haalbare oplossing biedt, wordt per definitie betaald parkeren in de openbare ruimte ingevoerd, om het gebruik van de garage te stimuleren. Invoeren

van vergunning- en betaald parkeren wordt dan ook als beheersmaatregel overwogen in gebieden met een hoge parkeerdruk.

Regionale afstemming van het parkeerbeleid is noodzakelijk. De invoering van betaald parkeren in Den Haag op de grens met Rijswijk heeft bijvoorbeeld effect op de parkeersituatie in Rijswijk. Het stadsgewest Haaglanden organiseert hiertoe een intergemeentelijk overleg voor het bereiken van een gezamenlijke aanpak

Duidelijk moet worden dat gratis parkeren niet bestaat en dat parkeren geen recht is. De vraag is wie op welke wijze de kosten voor het parkeren draagt. Parkeerbeleid is maatwerk, geen gebied is hetzelfde. Het is belangrijk dat prijzen van vergunningen en/of ontheffingen marktconform worden. Daarnaast is onderzoek nodig naar striktere regels bij het uitgeven van parkeergelegenheid voor doelgroepen en de wijze van regulering en handhaving. Door de handhaving van parkeren te fiscaliseren kunnen de kosten voor de gemeente Rijswijk teruggebracht worden. Het gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein moet worden gestimuleerd om de parkeerdruk in het openbaar gebied te beperken. De parkeerdruk kan gemonitord worden door regelmatig parkeerdrukmetingen uit te voeren. Daarmee wordt bepaald of maatregelen noodzakelijk zijn om de parkeerdruk te verminderen. 'Monitoring' is opgenomen in het uitvoeringsprogramma.

Opgaven

- Onderzoek naar de mogelijkheden om gefiscaliseerd parkeren in te voeren.
- Actualisatie van het beleid voor invalidenparkeren en artsenparkeren.
- Integrale actualisering van het huidige parkeerbeleid uit 2000.
- Rijswijk-Zuid is een voorbeeldlocatie voor het ontwikkelen van innovatieve parkeeroplossingen.
- Uitvoering van parkeerdrukmetingen. Hiermee wordt bepaald of maatregelen noodzakelijk zijn om de parkeerdruk te verminderen. Zie hoofdstuk monitoring.
- Bij schaarse ruimte of afbreuk van de kwaliteit van de openbare ruimte wordt onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van betaalde parkeervoorzieningen.

Hoofdstuk 3 Uitvoering

3.1 Mobiliteit in balans: Uitvoerbaarheid

Op basis van de benoemde opgaven bij de kernpunten in hoofdstuk 2 van deze structuurvisie is een uitvoeringsprogramma opgesteld. Daarin zijn per kernpunt de activiteiten/opgaven opgenomen die voor het bereiken van de ambitie noodzakelijk zijn. De komende jaren zijn de activiteiten al goed in te schatten. De jaren daarna dienen afhankelijk van de ontwikkelingen en accenten te worden geactualiseerd en gedetailleerd. Het uitvoeringsprogramma zal daarom jaarlijks worden bijgewerkt en zijn beslag krijgen in het Programma Verkeer en Vervoer van de Meerjarenbegroting en het Investeringsplan.

Voor de jaarlijkse herziening wordt intern afgestemd met het Meerjaren Beheersprogramma wegen, rioleringen, openbare ruimte, verkeerslichten en fietspaden en de Nota Kapitaalgoederen van de afdeling Stadsbeheer.

Voor de uitvoering wordt nieuwe samenwerking gezocht met belanghebbenden, burgers en bedrijven. Tevens is regionale samenwerking met andere overheden van belang voor de uitvoering van projecten en het aangaan van kansen.

Financiering

Genoemde bedrijven in het uitvoeringsprogramma zijn indicatief. Het gaat om voorlopige globale ramingen van de kosten om inzicht te krijgen in de investeringsvolumes. De financiering van de genoemde projecten wordt niet door besluitvorming van de 'Structuurvisie Mobiliteit Rijswijk 2020' geregeld. De financiële consequenties van (nieuw) projectvoorstellen wordt te zijner tijd separaat uitgewerkt en besluitvorming van het college c.q. de gemeenteraad.

In bijlage 1 is het uitvoeringsprogramma opgenomen.



3.2 Grip op mobiliteit: Monitoring

Monitoring wordt steeds belangrijker. Om een goed beeld te hebben van de drukte op het wegennet, de ontwikkeling van de intensiteiten en om de groeiverwachtingen te toetsen zijn regelmatige verkeerstellingen noodzakelijk. Stadsgewest Haaglanden houdt permanente metingen in Rijswijk op de gemeentegrenzen. Aanvullend daarop worden tellingen uitgevoerd in het kader van het Nationaal Databank Wegverkeersgegevens (NDW).

Om de interne verkeerssituatie goed op het netvlies te krijgen, het verkeersmodel te kalibreren en de toekomstige ontwikkelingen van de mobiliteit te kunnen beoordelen is een monitoringsprogramma wenselijk. Met een structureel budget voor verkeerstellingen kan een aantal vaste telpunten worden aangewezen. Bovendien biedt dit de mogelijkheid om bij klachten of projecten waarbij een verkeerstelling noodzakelijk is om gerichte metingen uit te kunnen voeren en de feitelikheden op tafel te krijgen.

Daarnaast wordt de ontwikkeling van de verkeersveiligheid jaarlijks in beeld gebracht in een heldere rapportage met een verkeersongevallenanalyse. Ook de subjectieve verkeersveiligheid wordt daarin betrokken. Om het jaar wordt een verkeersveiligheidsanalyse gedaan op basis van de verkeersongevallengegevens van Viastat online.

Zicht op de parkeerdruk is noodzakelijk om de situatie objectief te kunnen beoordelen en op basis daarvan gepaste maatregelen te bepalen. Daarom zal minimaal elke drie jaar een parkeerdrukmeting plaatsvinden. Dit geldt ook voor de fietsparkeervoorzieningen.

Opgaven

- De informatie die nodig is om de beleidsdoelstellingen te toetsen wordt in een monitoringsprogramma vertaald. Hierin wordt aandacht besteed aan verkeerstellingen, verkeersveiligheid en parkeren.

Bijlagen

Bijlage 1: Uitvoeringsprogramma

Bijlage 2: Toelichting Projecten

Bijlage 3 Relatietabel opgaven/kansen =>
Uitvoeringsprogramma

Bijlage 4 Kaartbeeld hoofdgroenstructuur

Bijlage 5 Dynamisch verkeersmanagement en
bewegwijziging

Bijlage 6 Concept stappenplan Parkeerbeleid

Bijlage 7 Afkortingen, begrippen en definities

Bijlage 1 Uitvoeringsprogramma

Uitvoeringsprogramma Projecten Structuurvisie Mobiliteit Rijkswijk									
Nr.	Onderwerp	Pass	Eindresultaat	Initiatief	2011 - 2014	2015 - 2020	Jaartijds	Globale kostenraming	Indicatieve dekking
Samenvatting Structuurvisie									
1. Betrouwbare bereikbaarheid van toelates									
1.1	Verleiden doortrekkende knooppunt A4 - Prinses Beatrixlaan (fase 1)	Planstudie	Verleiden doortrekkende knooppunt	Gem. Rijkswijk	X			PM	voortloppend € 65 mln. SGH
1.2	Onderzoek naar de haalbaarheid van de realisatie van de Prinses Beatrixlaan (fase 2)	Verkenning	Beatrixlaan noord	Gem. Rijkswijk	X			PM	€ 120 mln.
1.3	Onderzoek naar de haalbaarheid van de realisatie van de Prinses Beatrixlaan (fase 3)	Planstudie	Opgelichte Hoofdweg	SG Haaglanden	X			€ 10 mln.	€ 7.4 mln. Mob. Fonds SGH
1.4	Herrichting Haagweg, OV-corridor (BOR-fonds)	Verkenning	Herrichting Haagweg	Gem. Rijkswijk	X				€ 2.5 mln. BOR-fonds
1.5	Verleiden Beatrixlaan Zuid	Planstudie	Verleiden Beatrixlaan zuid	PR Rijkswijk Zuid	X			€ 6.0 mln.	€ 3.0 mln. Mob. Fonds SGH
1.6	Wegen- en ontlastingsstructuur Rijkswijk Zuid	Verkenning	Wegen- en ontlastingsstructuur Rijkswijk Zuid	PR Rijkswijk Zuid	X	X		PM	GREX Rijkswijk Zuid
2. Verkeer bundelen, ordenen en inpassen									
2.1	MRT-verkenning Haaglanden korte termijn (2020): poorten en inpassers, optimaliseren groene en/of Prinses Beatrixlaan	Uitvoering	Besluitvorming MRT advies	SG Haaglanden	X			€ 240.000,-	PM, subsidie 50% Rijksoverheid
2.2	Functioneel beheer verkeerslichten (verkeersorganisatie)	Uitvoering	Beheer VRI's	Gem. Rijkswijk	X			€ 1.2 mln (bees subsidie verkrijgbaar)	PM
2.3	Beheer van verkeerslichten (verkeersorganisatie)	Uitvoering	Categorisering wegnet	Gem. Rijkswijk	X			PM	PM
3. Slimme mix van vervoerkeuzes									
3.1	Realiseren nieuwe P+R voorziening op station Rijkswijk	Verkenning	Verleiden P+R voorziening	Gem. Rijkswijk	X			PM	PM, subsidie SGH €1.000,- ppd
3.2	Optimaliseren knooppunt Heinekenlaan - Haagweg (in combinatie met Haagweg)	Verkenning	Zie Herrichting Haagweg						
4. Optimaliseren openbaar vervoer									
4.1	Uitvoering toegankelijke haltes	Uitvoering	Toegankelijke haltes OV	Gem. Rijkswijk	X			€ 103.000,-	€ 33.000,- Gem. Rijkswijk
4.2	Organiseren openbaar vervoer Rijkswijk Zuid te fase 1	Preventie	OV in Rijkswijk Zuid	SG Haaglanden	X			PM, PB, RW Zuid SGH	€ 70.000,- Mob. Fonds SGH
4.3	Onderzoek naar de haalbaarheid van de realisatie van de Prinses Beatrixlaan (fase 2)	Preventie	Besluit station Rijkswijk Zuid	PR Rijkswijk Zuid	X	X		PM, PB, RW Zuid	PM, PB, RW Zuid
5. Stimuleren fiets- en fietsroutes									
5.1	Onderzoek en uitvoering verbeteren fietsroutesvoorzieningen en regionale fietsroutes	Planstudie	Uitvoering stallingen	Gem. Rijkswijk	X			PM	€ 73.000,-
5.2	Fietsbrug over de Vliet (het Rijk - Schiedams)	Planstudie	Fietsbrug	Gem. Rijkswijk	X			PM	€ 90.000,-
5.3	Fietsroutes plaatsen en beheersorganisatie opzetten	Uitvoering	Gepaste fietsroutes	Gem. Rijkswijk	X	X		€ 75.000,-	€ 50.000,- Gem. Rijkswijk
5.4	Fietspaden in stad, omliggende schakels en stieroutes	Planstudie	Verleiden fietspaden	Gem. Rijkswijk	X			PM	€ 838.000,- Gem. Rijkswijk
5.5	Fietsstructuur Rijkswijk Zuid	Preventie	Fietsroute	PR Rijkswijk Zuid	X	X		PM	subsidie Mob. Fonds SGH
5.6	Verleiden doortrekkende knooppunt	Planstudie	Afsluiting VRI's i.c.m. functioneel beheer VRI's	Gem. Rijkswijk	X			n.v.t.	GREX Rijkswijk Zuid
5.7	Verleiden voetgangersroutes: 4 groene routes tussen Landgoederzone en Stadsparkezone	Verkenning	4 aantrekkelijke wandelroutes	Gem. Rijkswijk	X	X		PM	zie functioneel beheer VRI's
6. De voorzaker van nieuwe mobiliteit betaalt (mob.)									
n.v.t.									
7. Verkeersveiligheid									
7.1. Verkeersveiligheid									
7.1	Inzicht en aanpak objectieve en subjectieve veiligheid	Onderzoek + uitvoering	Verkeersveilige inrichting knooppunten	Gem. Rijkswijk	X	X		PM	50% subsidie SGH
7.2	Alfonden uitvoering 30km zones (huis te Landse en Stationskwartier)	Planstudie + uitvoering	Afsluiting inrichting 30 km zones	Gem. Rijkswijk	X			PM (NIEK)	€ 450.000,- Gem. Rijkswijk (excl. 50% subsidie SGH)
8. Focus op bewustwording									
8.1	Inzetten van snelheidsadvies inclusief snelheidsmetingen	Uitvoering	Bewustwording snelheid	Gem. Rijkswijk	X		X	€ 13.000,-	€ 13.000,- Gem. Rijkswijk (excl. Subsidie) NIEK
9. Bevorderen duurzame mobiliteit									
9.1	Bevorderen duurzame mobiliteit	Uitvoering	Buurtbus 0-100%	Gem. Rijkswijk	X			PM	100% subsidie SGH
9.2	Bevorderen duurzame mobiliteit	Uitvoering	Bevorderen duurzame mobiliteit	Gem. Rijkswijk	X			PM	100% subsidie SGH
9.3	Bevorderen duurzame mobiliteit	Preventie	Bevorderen duurzame mobiliteit	Gem. Rijkswijk	X	X		PM	100% subsidie SGH
10. Beheeren parkeren									
10.1	Beheeren parkeren	Onderzoek	Beheeren parkeren	Gem. Rijkswijk	X			PM	PM
10.2	Beheeren parkeren	Onderzoek	Beheeren parkeren	Gem. Rijkswijk	X			PM	PM
OVERIG									
11	Monitoring mobiliteitsbeleid	Uitvoering	Inzicht in inrichtingen op beide routes	Gem. Rijkswijk	X	X		€ 14.000,-	€ 14.000,-
11.1	Bevorderen duurzame mobiliteit	Uitvoering	Bevorderen duurzame mobiliteit	Gem. Rijkswijk	X			PM	€ 150.000,-
11.2	Bevorderen duurzame mobiliteit	Uitvoering	Bevorderen duurzame mobiliteit	Gem. Rijkswijk	X	X		PM	€ 150.000,-
11.3	Bevorderen duurzame mobiliteit	Uitvoering	Bevorderen duurzame mobiliteit	Gem. Rijkswijk	X			€ 25.000,-	PM

Advies- en beleidsplannen Structuurvisie Mobiliteit Rijswijk						
Nr.	Onderwerp	Fase	Eindresultaat	Initiatief	2011 - 2014	2015 - 2020
Kernpunten Structuurvisie						
Hoofdstuk 1: BEHOUDEN EN VERBETEREN BEREIKBAARHEID						
1 Betrouwbare bereikbaarheid toplocaties						
1.1	Adviesen in planvorming Rotterdamsebaan	Planstudie	Rotterdamsebaan	Gem. Den Haag	X	
1.2	Verbeteren routebeschrijvingen naar gemeentelijke diensten	Onderzoek	Beschikbare nieuwe routebeschrijvingen	Gem. Rijswijk	X	
1.3	Onderzoek bevoorradingsroutes	Onderzoek	Bevoorradingsroutes	Gem. Rijswijk	X	
2 Verkeer bundelen, ordenen en inpassen						
2.1	Bij lichte verkeersmaatregelen prominent aandacht voor fiets- en looproutes	Uitvoering	Goede TVM langzaam verkeer	Gem. Rijswijk		X
2.2	Ondersteunen project regiescenario's Haaglanden (DRIP's)	Uitvoering	Regiescenario's	SG Haaglanden	X	
2.3	Uitvoeringsprogramma categoriseringsplan opstellen	Planstudie	Categoriseringsplan	Gem. Rijswijk	X	
2.4	MIRT verkenningen lange termijn (ontwachten verkeersstromen A4)	Verkenning	Besluitvorming MIRT advies	SG Haaglanden	X	
2.5	Onderzoek optimaliseren bewegwijzering genotoriseerd- en fietsverkeer	Onderzoek	Geoptimaliseerde bewegwijzering	Gem. Rijswijk	X	
3 Slimme mix van vervoerkeuzes						
3.1	Ondersteuning onderzoek P+R locatie Hoornwijk	Planstudie	Geoptimaliseerde P+R	Gem. Den Haag	X	
3.2	Optimaliseren knooppunt-Haagweg - Geestbrugweg (i.c.m. herinrichting Haagweg)	Verkenning	Verbeterd knooppunt	Gem. Rijswijk	X	
3.3	Onderzoek "kluzensysteem"	Onderzoek	Voorziening voor reizigers ophalen goederen	Gem. Rijswijk	X	
4 Optimaliseren openbaar vervoer.						
4.1	Ondersteuning in realisatie Netwerk RandstadRail en Agglonet	Planstudie	Programma RandstadRail	SG Haaglanden	X	X
4.2	Toepassing Dynamische Reisinformatie op haltes	Uitvoering	DRIS op ov-haltes	SG Haaglanden	X	
5 Stimuleren fiets en faciliteren voetganger						
5.1	Onderzoek gratis bewaakt stalling in de Bogaard	Onderzoek	Besluit over gratis bewaakt stalling	Gem. Rijswijk	X	
5.2	Plan van aanpak hoofdroutes en stertrassen (zie kaart netwerk fiets 2020). Voorstel fietspaden in asfalt (SF)	Planstudie	Uitvoering asfalteren fietspaden	Gem. Rijswijk	X	
5.3	Herziening fietsbeleid	Beleidsontwikkeling	Beleidsnota	Gem. Rijswijk		X
5.4	Kandact voor aantrekkelijke looproutes in projecten	Planstudie	Diverse	Gem. Rijswijk		X
6 De veroorzaker van nieuwe mobiliteit betaalt (mee)						
6.1	Onderzoek instellen mobiliteitsfonds / parkeerfonds	Onderzoek	Advies en besluit instellen mobiliteitsfonds	Gem. Rijswijk	X	
6.2	Opstellen van GREX-plannen en antieure overeenkomsten voor gebiedsontwikkelingen	Planstudie	Infra in GREX-plannen	Gem. Rijswijk		X
Hoofdstuk 2: BEHOUDEN EN VERBETEREN VERKEERSVEILIGHEID						
7 Verder verbeteren verkeersveiligheid.						
7.1	Ondersteunen en monitoren van school op seef (basisonderwijs)	Uitvoering	Monitorrapport	ROV		X
7.2	Ondersteunen en monitoren van totaalv traffic (voortgezet onderwijs)	Uitvoering	Monitorrapport	ROV		X
8 Focus op bewustwording						
8.1	Leveren van een bijdrage aan regionale verkeerseducatieprogramma's en voorlichtingcampagnes (BROEM-dagen, BOB, rij met je hart)	Uitvoering	Verkeerseducatieve acties	ROV		X
8.2	Bewustwordingscampagne effect vervoerkeuze op milieubelasting	Campagneplan	Campagne	Gem. Rijswijk	X	
8.3	Promotie fietsgebruik (onder meer www.belgerinkel.nl, www.fiets-en-wijn.nl)	Uitvoering	Bevordering fietsgebruik	ROV		X
8.4	Bewustwordingscampagne schonere voertuigen, het nieuwe rijden en mobiliteitsgedrag (i.c.m. week van de vooruitgang)	Uitvoering	Campagneplan en uitvoering	Gem. Rijswijk	X	
Hoofdstuk 3: BEHOUDEN EN VERBETEREN LEEFBAARHEID						
9 Bevorderen duurzame mobiliteit						
9.1	Plan van aanpak knooppunten verkeerslawaa voor 2015 (i.c.m. groot onderhoud)	Planstudie	Verbeleging knooppunten	Gem. Rijswijk	X	
9.2	Mobiliteitsmanagement bij bedrijven en gemeente	Uitvoering	Convenant rob.man	SG Haaglanden	X	
9.3	Faciliteren uitbreiding vervoersalternatieven (Autodelen, OV-fiets)	Uitvoering	Meer aanbod alternatieve vervoerwijzen	Gem. Rijswijk	X	
9.4	Faciliteren initiatieven voor alternatieve energie (laadpunten elektrisch vervoer en vulpunten aard- biogas)	Uitvoering	Meer aanbod alternatieve energiebronnen	Gem. Rijswijk	X	
9.5	Milieu-elsen stellen bij aanbestedingen (emissie-elsen)	Onderzoek	Aanbestedingsregels	Gem. Rijswijk	X	
9.6	Verbetering en toepassing luchtkwaliteit/Saneringsstoel	Uitvoering	Bruikbare saneringsstoel	Gem. Rijswijk	X	
10 Behaarsen parkeerdruk						
10.1	Opstellen en uitvoeren actueel parkeerbeleid	Beleidsontwikkeling	Vastgesteld beleidsplan parkeren 2011 - 2020	Gem. Rijswijk	X	
OVERIG						
11 Monitoring mobiliteitsbeleid						
11.1	Monitoren verkeersveiligheid	Uitvoering	Rapportage met inzicht verkeersveiligheid	Gem. Rijswijk		X
11.2	Programma verkeersonderzoek (intensiteiten, reistijden en snelheden auto- en fietsverkeer)	Onderzoek	Inzicht verkeersontwikkeling en -druk	Gem. Rijswijk		X
11.3	Parkeersonderzoek auto's en fiets (5-jaarlijks)	Uitvoering	Rapportage met inzicht parkeerdruk	Gem. Rijswijk	X	

Bijlage 2 Toelichting Projecten

Hieronder volgt een korte toelichting op de projecten en de verwachte mobiliteitseffecten en infrastructurele ingrepen. De projecten zijn in het kernpunt “De veroorzaker van nieuwe mobiliteit betaalt (mee)” genoemd. Bij de ontwikkeling van gebiedsplannen is een mobiliteitsonderzoek gewenst dat rekening houdt met de volgende aspecten:

- De zevensprong van Verdaas geldt als uitgangspunt voor de ontwikkeling van het mobiliteitsconcept. Er vindt een toets plaats op de zeven stappen. (zie onder)
- De verwachte verdeling van vervoersgebruik (modal split) wordt inzichtelijk gemaakt, waarbij het gebruik van duurzame vervoermiddelen (openbaar vervoer, faciliteren duurzame auto's, (elektrische) scooters en -fiets en voetgangers) wordt betrokken.
- Relevante nieuwe ontwikkelingen op het gebied van duurzame mobiliteit worden inzichtelijk gemaakt en indien mogelijk toegepast.
- Er wordt een parkeerbalans opgesteld op basis van de vigerende parkeernormennota
- Noodzakelijke aanleg of aanpassingen aan infrastructuur wordt onderzocht voor een periode van (minimaal) de komende 10 jaar.
- Bedrijven worden door de regionale taskforce mobiliteitsmanagement gestimuleerd deel te nemen aan initiatieven op het gebied van mobiliteitsmanagement en het regionale covenant te ondertekenen. Daarbij moet worden gedacht aan projecten als introductie van ‘Het nieuwe werken’, gezamenlijke aanleg van fietspaden en P+R locaties, spitsmijden en
- Bij werklocaties kunnen op grond van de Wet Milieubeheer (Wm), artikel 1.1 lid 2, mobiliteitsvoorwaarden gesteld als vestigingseis (vervoersmanagement).

De zevensprong van Verdaas

De zevensprong van Verdaas is een hulpmiddel om de afweging te kunnen maken welke maatregelen en oplossingen het meest effectief en efficiënt zijn om de mobiliteitsproblemen aan te pakken. Ook voor de uitwerking van de verschillende onderzoeksopgaven voor gebiedsontwikkelingen, die in de structuurvisie zijn benoemd, is de zevensprong van Verdaas een leidraad.

De zevensprong van Verdaas biedt een denkkader om de samenhang van oplossingsrichtingen te verkennen, zonder er direct voor te kiezen om extra weginfrastructuur te realiseren. De achterliggende gedachte van de zevensprong van Verdaas is dat de huidige verkeersproblematiek en de beperkte financiële en fysieke ruimte vraagt om een **multimodale mix van maatregelen**.

De zeven te doorlopen treden zijn in volgorde:

1. Sturen op ruimtelijke visie programma.
2. Anders betalen voor mobiliteit (prijsbeleid).
3. De mogelijkheden van mobiliteitsmanagement.
4. Een optimalisatie van het openbaar vervoer.
5. Benutting van de bestaande infrastructuur.
6. Aanpassingen van bestaande infrastructuur.
7. Een onderbouwing van de noodzaak tot nieuwe infrastructuur.

In bijgevoegde kaart (figuur 19) is de koppeling gelegd tussen voorgenomen programmatische ontwikkelingen en verwachte infrastructurele ingrepen. De ontwikkeling van nieuwe gebieden of het verdichten van bestaand stedelijk gebied biedt dé kans om de mobiliteitseffecten van de locatie te beïnvloeden. Bij de ontwikkeling van deze gebieden geldt daarom een aantal uitgangspunten op het gebied van mobiliteit. Deze zijn van belang om vooraf inzichtelijk te maken om de kansen van implementatie te vergroten.

In figuur 21 zijn Programmatische ontwikkelingen met effecten op infrastructuur afgebeeld.

Projectenlijst:

1. Eikelenburg

Voor deze locatie is reeds een samenwerkingsovereenkomst gesloten voor de ontwikkeling. Daarin zijn afspraken vastgelegd over de financiering van noodzakelijke infrastructurele aanpassingen en parkeernormen.

2. Prinses Beatrixlaan Noord (inclusief HBG locatie: 700 woningen en kantoren)

Dit betreft een haalbaarheidsstudie (en aansluitend de structuurvisie op gebiedsniveau) naar de inpassing van de Prinses Beatrixlaan noord en de Schaapweg richting Den Haag in relatie tot de ontwikkeling van het gebied met de HBG locatie, winkelcentrum In de Bogaard en Eikelenburg. Dit is grofweg het gebied van de A4 tot aan de landgoederenzone.

In de uitgangspunten van de structuurvisie Beatrixlaan is de ambitie is geformuleerd om de diversiteit aan voorzieningen in en rond In de Bogaard/Bogaardplein te vergroten. Het doel is om te zorgen dat de verkeersafwikkeling in 2020 geschikt is om al het verkeer op een goede wijze af te wikkelen en dat de inpassing van de Beatrixlaan past in de visie van de gemeente Rijswijk op de ontwikkeling van het gebied.



PLANKAART KOPPELING GEBIEDSONTWIKKELING EN INFRASTRUCTUUR



Figuur 21: Kaartbeeld Gebiedsontwikkeling en de effecten op de infrastructuur



Figuur 22: Prinses Beatrixlaan Noord

De verwachte mobiliteitseffecten van het project Beatrixlaan noord worden in het kader van de structuurvisie voor het gebied en de bijbehorende MER onderzocht. In de eerste verkeerskundige onderzoeken is geconstateerd dat:

- De Beatrixlaan een van de belangrijke inprikkers voor het stedelijk verkeer van Den Haag vormt.
- De kruising Prinses Beatrixlaan/Churchillaan gaat vastlopen in 2020 (mogelijk eerder).
- De kruising Prinses Beatrixlaan/Generaal Spoorlaan de verkeersdruk net aan kan in 2020 mits geen extra programma wordt toegevoegd.
- Derhalve een korte of een lange tunnel nodig zal zijn, waardoor tevens de langzaam verkeersverbindingen opgewaardeerd kunnen worden.

3. Verdichting Stationskwartier (herstructureringsgebied)

Voor de Stationslocatie is in juni 2008 een Toekomstvisie opgesteld. Hierin is de wooneconomie genoemd als vliegwiel voor de ontwikkeling van het gebied. Op verschillende plaatsen in de omgeving van het station zijn daartoe kansen voor nieuwe woonontwikkelingen voorzien, waarbij op verschillende plaatsen initiatieven spelen. Dit zal in de toekomst extra verkeersbewegingen tot gevolg hebben op alle wegen rond het gebied (Generaal Spoorlaan, Huis te Landelaan, Sir Winston Churchillaan) en tevens om aanvullende wijkontsluitingsroutes vragen voor de auto en het langzaam verkeer. Daarbij vraagt dit een herijking van en nieuwe insteek voor het parkeren door de toevoeging van (betaald) parkeren in garages in het een gebied.

4. Revitalisering Plaspoelpolder

In de Plaspoelpolder worden verschillende locaties de komende jaren herontwikkeld. Recent zijn infrastructurele ingrepen gedaan om de bereikbaarheid van het gebied zowel voor het langzaam als gemotoriseerd verkeer te verbeteren. Door wijzigingen in het gebruik van het gebied kan de noodzaak voor verdere optimalisering van de wegenstructuur en verduurzaming van de bereikbaarheid in de toekomst te organiseren.

5. Huis ter Nieuburch (oude stadhuislocatie)

Dit plan bevat de bouw van 218 woningen, horeca en leisure. De voorbereidingen voor de ruimtelijke orderingsprocedure zijn gestart. Daarin wordt nadere uitwerking gegeven aan de verkeerskundige effecten van de ontwikkeling.

6. Verkenning overkluizing A4

De gemeente Rijswijk heeft de ambitie om de barrièrewerking van de A4 te verminderen. Hiervoor zijn nog geen concrete plannen opgestart.

7. Rijswijk Zuid (nieuwbouwlocatie, ±3.500 woningen)

Voor Rijswijk Zuid is een masterplan ontwikkeld. Het plan betreft de ontwikkeling van voorlopig 15 ha. bedrijventerrein en circa 3500 woningbouw voor het totale plangebied. De ontwikkeling van de eerste woningen in Rijswijk-Zuid zorgt voor extra verkeersbewegingen op de Prinses Beatrixlaan Zuid. Deze wordt daarom voorafgaand aan de ontwikkeling verbreed. Voor de verdere planfasen is mogelijk een (extra) oostelijke ontsluiting van het plangebied noodzakelijk.

Nader onderzoek moet uitwijzen welke passende alternatieven er voor deze ontsluiting zijn, zodat de bereikbaarheid van Rijswijk Zuid op een duurzame wijze wordt ingepast in het bestaand gebied.

In het onderzoek naar de ontsluiting van Rijswijk-Zuid hoort ook de ontwikkeling van het openbaar vervoer en de aanleg van een fijnmazig netwerk voor langzaam verkeer in het gebied. Deze zijn als uitwerkingsopgave in de betreffende kernpunten opgenomen.

Openbaar vervoer in Rijswijk Zuid

Om OV gebruik onder nieuwe bewoners van deze wijk te stimuleren is het belangrijk dat er al bij oplevering van de eerste woningen een openbaar vervoerverbinding door de wijk rijdt. Voor de lange termijn zet Rijswijk in op een station op Rijswijk-Zuid. De stedenbouwkundige opzet van het gebied maakt dit mogelijk.

Tijdens de eerste fase ligt het voor de hand om de eindpunten van de buslijnen 18 en/of 81 (HTM respectievelijk Veolia) te verleggen naar Rijswijk-Zuid. Het lijkt een goede basis om mee te starten, maar voor de lange termijn zijn de ambities op het gebied van goed openbaar vervoer voor het gebied groter.

Tijdens de tweede en derde fase van Rijswijk-Zuid is de inzet een Stedebaanstation in Rijswijk-Zuid. Indien dit niet haalbaar blijkt of pas in een later stadium mogelijk is, is de minimuminzet een HOV verbinding door Rijswijk-Zuid. Deze HOV verbinding moet aansluiten op Station Rijswijk en Station Delft.

Bijlage 3 Relatietabel opgaven/kansen => Uitvoeringsprogramma

Nr.	Problemen	Oplossingsrichting	Opgave voor Uitvoeringsprogramma
Bereikbaarheid			
1	Nieuwbouwlocaties moeten goed worden ontsloten voor de fiets, het openbaar vervoer en de auto.	In de uitwerking van plannen voor gebiedsontwikkeling wordt de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid voor alle modaliteiten gewaarborgd. Bij de uitwerking van ontwikkelingen de zevensprong van Verdaas worden gehanteerd.	Ja, voor ruimtelijke ontwikkelingen zijn verschillende verkeersmaatregelen benoemd in het uitvoeringsprogramma. Dit betreft vooral de ontwikkeling van Rijswijk Zuid en Eikelenburg.
2	Ruimtelijke ontwikkelingen en autonome groei zetten de knelpunten verder onder druk, wat de noodzaak om maatregelen te treffen vergroot.	Deze structuurvisie brengt in beeld welke knelpunten dit zijn, welke relaties er liggen met de ruimtelijke ontwikkelingen en welke mogelijke infrastructurele consequenties dit heeft.	Ja, in de rapportage zijn de ruimtelijke ontwikkelingen (ook buiten de gemeente) vertaald naar effecten op het wegennet. De noodzakelijke ingrepen zijn in het rapport benoemd.
3	Toename van het autogebruik.	Faciliteren bestemmingsverkeer door categorisering en inrichting wegenstructuur. Lokaal verkeer ontmoedigen en stimuleren alternatieven.	Ja, door het uitwerken en uitvoeren van het categoriseringsplan
4	De doorstroming op de Haagweg en de Prinses Beatrixlaan staat onder druk.	Aanleg Rotterdamsebaan en herinrichting Haagweg. Maatregelen voor doorstroming Prinses Beatrixlaan noord in combinatie met programmatische verdichting.	Ja, onder meer door het opstellen van de structuurvisie voor de Prinses Beatrixlaan en het onderzoek Leefbaarheid Haagweg.
5	De op- en afritten van de A4 zijn op piekmomenten overbelast.	Onderzoek naar oplossingen in combinatie met onderzoek MIIRT Haaglanden naar inprickers.	Nee, dit wordt in het kader van het MIRT Haaglanden verder onderzocht.
6	Het versmallen van wegen kan de knelpunten vergroten.	Het versmallen van wegen is geen uitgangspunt, maar een mogelijke maatregel. In de stedelijke omgeving zijn de kruispunten meestal maatgevend. Dit betekent dat de wegvakken soms versmald kunnen worden zonder de capaciteit te reduceren. Door de verkeerslichten op de kruispunten te optimaliseren en te koppelen kan de doorstroming toch verbeteren.	Nee, het versmallen van wegen is geen specifiek uitgangspunt van de structuurvisie mobiliteit. Deze maatregel kan op bepaalde punten worden toegepast om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te vergroten. Een voorbeeld daarvan is de herinrichting van het Eisenhowerplein. Uitgangspunt is dat het verkeer geen hinder ondervindt of een andere (gewenste) route kan nemen.
7	Flexibiliteit wegennet neemt af: bij calamiteiten zijn er weinig alternatieven.	Dit aspect geldt met name voor het hoofdwegennet. Voor de A4 wordt daarom in regionaal verband (MIRT Haaglanden) nagedacht over alternatieve oplossingen voor de robuustheid van het netwerk	Nee, dit wordt in het kader van het MIRT Haaglanden verder onderzocht.
8	De capaciteit van de fietsenstallingen in het centrum en sommige woonbuurten schiet tekort.	In het kernpunt "Stimuleren langzaam Verkeer" wordt aandacht besteed aan het tekort aan fietsenstallingen en fietskluizen in woonbuurten.	Ja, onder het kernpunt "Stimuleren langzaam Verkeer" zijn de acties benoemd om de stallingscapaciteit te onderzoeken en eventueel aan te passen.
9	Het comfort en de directheid van de fietsroutes laat te wensen over, met name de	De ambities voor fietsroutes worden in het kernpunt "Stimuleren langzaam Verkeer". Daarin zijn ook de stertroutes benoemd, waar kwaliteitseisen aan zijn gesteld.	Ja, er zijn diverse acties benoemd om het fietspadennet uit te breiden en te verbeteren.

	fietsroute Hoekpolder ⇄ Wateringse Veld.		
10	De frequentie van het openbaar vervoer in de spits is op bepaalde trajecten te laag.	De organiseren van het openbaar vervoer gebeurt door het Stadsgewest Haaglanden. De gemeente oefent invloed uit op het lijnennet en de frequentie. Daarbij worden de gedefinieerde ambities, waaronder frequentieverhoging, zoveel mogelijk nagestreefd.	Nee, dit is de verantwoordelijkheid van Stadsgewest Haaglanden. Wel probeert de gemeente zoveel mogelijk de ambities te realiseren in de afstemming en organisatie van het openbaar vervoer.
11	Openbaar vervoerhaltes zijn niet altijd goed toegankelijk.	Alle haltes worden toegankelijk gemaakt. De planning is om dit uiterlijk 2012 gereed te hebben.	Ja, de werkzaamheden zijn ingepland in het uitvoeringsprogramma bij het kernpunt openbaar vervoer.
Verkeersveiligheid			
12	Onveilig en ongezond gevoel in het verkeer.	In de rapportage wordt een aantal ambities en uitgangspunten benoemd om de veiligheid en leefbaarheid in het verkeer te vergroten.	Ja, in de uitwerking van de kernpunten verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit zijn diverse maatregelen benoemd.
13	De sociale veiligheid laat in de avond op en rond de stationslocatie te wensen over.	De sociale veiligheid rond het station is sterk verbeterd na de herinrichting van het Eisenhowerplein.	Nee, de stationslocatie is niet apart in het uitvoeringsprogramma genoemd. Wel zal in het kader van het verbeteren van de "enge plekken" binnen de gemeente aandacht worden besteed aan het verbeteren van de objectieve en subjectieve veiligheid.
14	Te weinig aandacht voor het betrekken van burgers bij planvorming.	Burgers en belanghebbenden zijn conform de wettelijke vereisten voor een structuurvisie en de inspraakverordening van de gemeente betrokken door middel van enquêtes en de inspraak betrokken.	Nee, dit is geen onderdeel van het uitvoeringsprogramma.
15	Verslechteren van het verkeersgedrag en de verkeersmentaliteit.	Er is een apart kernpunt gedragsbeïnvloeding benoemd, waarbij ingezet wordt op bewustwording en aanpassing van het gedrag in het verkeer.	Ja, bij het kernpunt gedragsbeïnvloeding zijn diverse maatregelen opgenomen.
16	Te verregaande scheiding van het autoverkeer en langzaam verkeer.	Door middel van het categoriseringsplan is aangegeven op welke wegen de scheiding van verkeerssoorten noodzakelijk is vanwege te grote verschillen in massa, snelheid en richting en waar de verkeerssoorten gemengd kunnen worden/blijven.	Ja, Het categoriseringsplan wordt uitgewerkt en uitgevoerd. Daarin is aangegeven op welke wegen scheiding van verkeerssoorten noodzakelijk is en waar niet.
Leefbaarheid			
17	Doorgaande wegen binnen de gemeente vormen een barrière voor de oversteekbaarheid en doorstroming van het langzaam verkeer.	De oversteekbaarheid is een continu aandachtspunt, waar verbetering in wordt gebracht door betere afstelling van verkeerslichten, aandacht voor de oversteekbaarheid bij gebiedsontwikkelingen en het aanpakken van de stertroutes voor de fiets.	Ja, in het kader van verkeersmanagement, langzaam verkeer en gebiedsontwikkeling wordt aandacht besteed aan de oversteekbaarheid.
18	Laag fiets- en openbaar vervoergebruik door hoge autobezit en autogericht wegennet.	In de structuurvisie is ruime aandacht voor de verbetering van het aandeel fiets- en ov-gebruik. Hiervoor zijn aparte kernpunten benoemd.	Ja, bij de kernpunten zijn de maatregelen benoemd die de komende jaren worden opgepakt om het aandeel fiets en openbaar vervoer in de gemeente te verhogen.
19	De luchtkwaliteit en geluidsbelasting dreigen op sommige locaties de wettelijke norm te overschrijden.	De verwachting is dat de luchtkwaliteit voor 2020 aan de normen voldoet. Wat betreft geluid zijn er specifieke locaties waar nadere aandacht voor nodig is. Dit betreft onder meer de Haagweg en de Prinses	Ja, zowel luchtkwaliteit als geluid hebben bij het kernpunt duurzame mobiliteit de aandacht en worden nader uitgewerkt.

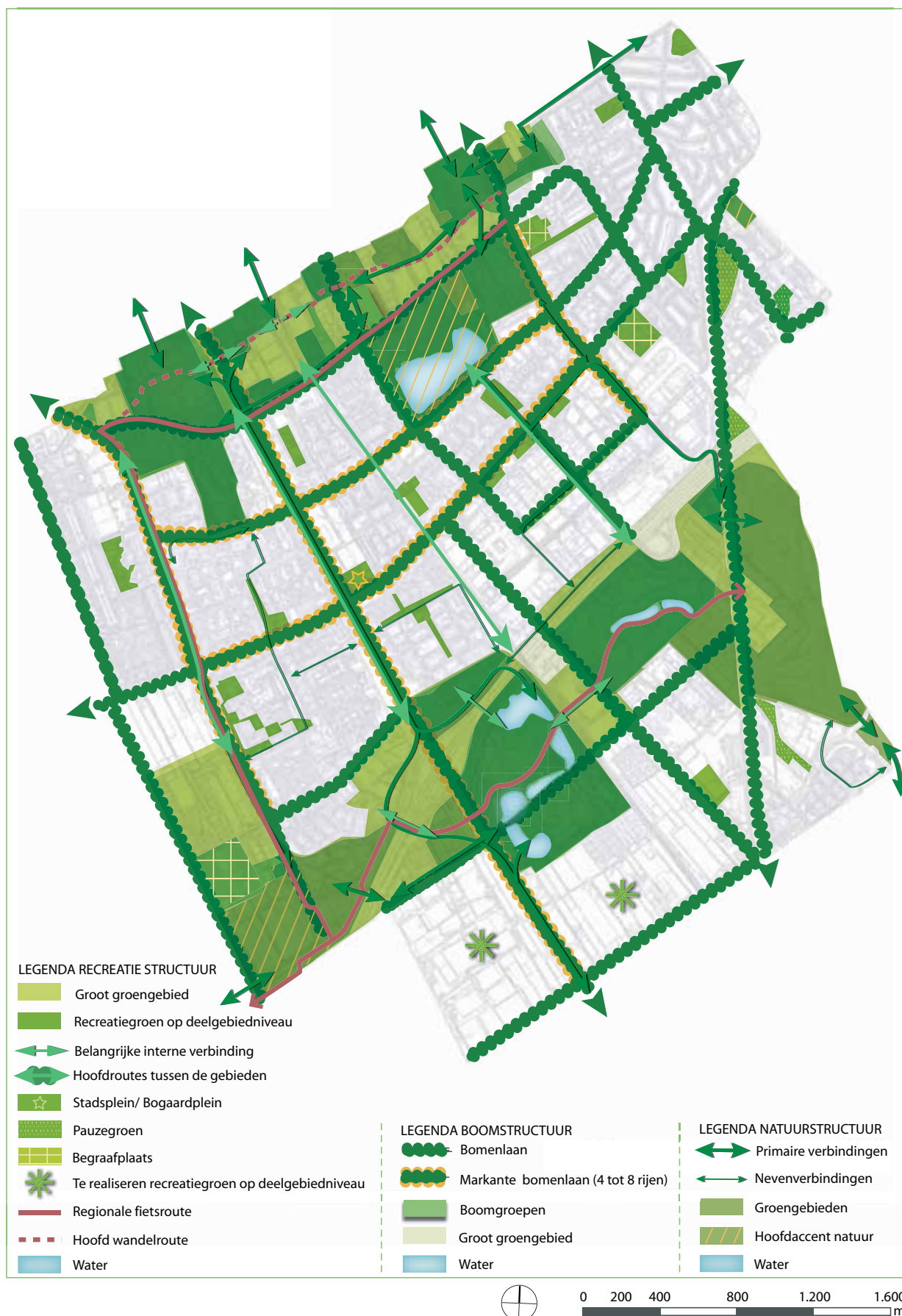
		Beatrixlaan.	
20	Door de hoge parkeerdruk in een aantal woonwijken en rond winkels ontstaat parkeeroverlast.	De parkeeroverlast wordt in het plan (nog) niet opgelost. Wel worden uitgangspunten benoemd voor het opstellen van nieuw parkeerbeleid, op basis waarvan de parkeeroverlast kan worden aangepakt.	Ja, er wordt aanbevolen om het parkeerbeleid integraal te herzien, waarbij de maatschappelijke inbreng georganiseerd. Dit zorgt voor groter draagvlak voor de te nemen maatregelen.
21	De kosten voor parkeren In de Bogaard zijn hoog: daardoor wordt uitgeweken naar omliggende gratis parkeerplaatsen.	De kosten van parkeren In de Bogaard worden niet door de Gemeente Rijswijk bepaald. Wel kunnen maatregelen worden besproken om de overlast in de omgeving van het winkelcentrum te beperken.	Zie vorige item.
22	De handhaving van parkeermaatregelen is onvoldoende.	Bij het op te stellen parkeerbeleid wordt direct aandacht besteed aan de handhaving.	Ja, er wordt voorgesteld het parkeerbeleid integraal te herzien.
23	Aanduiding van de parkeerregimes is onoverzichtelijk.	Bij het op te stellen parkeerbeleid wordt direct aandacht besteed aan de bebording.	Ja, bij de uitwerking van het parkeerbeleid dient ook een bordenplan te worden opgesteld.
24	Mobiliteitsmanagement en duurzame mobiliteit krijgen nog weinig aandacht.	In het kernpunt duurzame mobiliteit worden diverse maatregelen voorgesteld om de verduurzaming van het mobiliteitssysteem te realiseren.	Ja, in het uitvoeringsprogramma zijn maatregelen benoemd om bedrijven te bewegen aan mobiliteitsmanagement te doen, duurzame voertuigen te promoten en een milieuzone in te stellen.

	Kansen	Oplossingsrichting	Opgave voor Uitvoeringsprogramma
Bereikbaarheid			
1	Grote projecten als Prinses Beatrixlaan en Haagweg bieden kansen voor verbetering van de ruimtelijke inpassing, de leefbaarheid en het opheffing van de barrièrewerking.	Bij de ontwikkeling van de projecten Prinses Beatrixlaan en Haagweg wordt een integraal ontwerp gemaakt. Daarbij worden thema's als ruimtelijke inpassing, leefbaarheid en het opheffing van de barrièrewerking geïntegreerd.	Ja, onder meer door het opstellen van de structuurvisie voor de Prinses Beatrixlaan en het onderzoek Leefbaarheid Haagweg.
2	Ontwikkeling van Rijswijk Zuid biedt kansen voor netwerkuitbreiding fiets, openbaar vervoer: station en auto.	Bij de ontwikkeling van Rijswijk Zuid vormt de ontwikkeling van duurzame mobiliteitsvormen en het milieubewust organiseren van mobiliteit een belangrijk uitgangspunt. Dit betekent onder meer een goede balans in de uitbreiding en aansluiting van de netwerken voor fiets en openbaar vervoer en autoverkeer.	Ja, deze kansen worden opgenomen bij de uitwerking van het masterplan voor Rijswijk Zuid.
3	Aanleg Rotterdamsebaan en herinrichting Haagweg.	De aanleg van de Rotterdamsebaan geeft de mogelijkheid tot herinrichting van de Haagweg tot OV- en langzaam verkeerscorridor met lagere functie voor het autoverkeer.	Ja, het onderzoek Leefbaarheid Haagweg is opgenomen in het uitvoeringsprogramma.
4	Aanleg A4 zuid biedt betere autobereikbaarheid en kansen voor opheffing van de barrièrewerking.	In het MIRT overleggen over de uitwerking van de A4 Midden Delfland wordt ingezet op vermindering van de barrièrewerking van de A4 ter hoogte van Rijswijk.	Nee, dit wordt in het kader van het MIRT Haaglanden verder onderzocht.
5	Subsidiestromen benutten voor stimulerende initiatieven mobiliteitsmanagement en duurzame mobiliteit.	In het kernpunt duurzame mobiliteit zijn de ambities en uitgangspunten voor de uitwerking van mobiliteitsmanagement en duurzame mobiliteit gelden.	Ja, samen met Stadsgewest Haaglanden worden projecten gedefinieerd en subsidiestromen aangewend in het kader van mobiliteitsmanagement en duurzame mobiliteit.
6	Alles binnen Rijswijk ligt op fietsafstand: stimuleren fietsgebruik.	In het kernpunt stimuleren langzaam verkeer is dit aspect uitgewerkt.	Ja, in het uitvoeringsprogramma zijn bij kernpunt stimuleren langzaam verkeer projecten benoemd.
Verkeersveiligheid			
7	Permanente inzet op educatie en voorlichting is nodig om de veiligheid van nieuwe verkeersdeelnemers te waarborgen.	In het kernpunt focus op gedragsbeïnvloeding is de ambitie opgenomen voor permanente verkeerseducatie en gedragsbeïnvloeding.	Ja, samen met Stadsgewest Haaglanden en het ROV (regionaal orgaan verkeersveiligheid) worden diverse campagnes georganiseerd.
Leefbaarheid			
8	Meer handhaving van de verkeersregels en parkeren.	Handhaving is een belangrijk onderdeel van het mobiliteitsbeleid en is met name uitgewerkt in de kernpunten verkeersveiligheid en parkeren.	Ja, samen met de politie en het OM worden afspraken gemaakt over handhavingsacties en het plaatsen van snelheidscamera's. In het parkeerbeleid dient handhaving op parkeersituaties verder te worden uitgewerkt.
9	Maatschappelijke betrokkenheid en participatie in verkeersbeleid levert beter begrip en draagvlak.	De structuurvisie komt tot stand in een proces waar burgers en belanghebbenden vanaf de start bij betrokken zijn en input hebben kunnen leveren. Tijdens de inspraakperiode worden informatiebijeenkomsten georganiseerd en kunnen inspraakreacties worden ingediend.	Nee, behoort niet tot het uitvoeringsprogramma.

		Deze worden behandeld om eventuele aanpassingen in het plan aan te brengen.	
10	Verdichting in stationsgebied levert optimale ontsluiting op openbaar vervoersassen.	In de plannen voor ruimtelijke ontwikkelingen in Rijswijk is ook de verdichting in het stationsgebied opgenomen, waarmee betere benutting van het (bestaande) openbaar vervoer wordt beoogd.	Nee, maakt geen specifiek onderdeel uit van het uitvoeringsprogramma.
11	Stimuleren ketenmobiliteit door onder meer extra fietsenstallingen, P+R gelegenheid, stimuleringsmaatregelen voor fiets/ov, Greenwheels, OV-fiets.	Bij het kernpunt over ketenmobiliteit zijn deze onderwerpen nader uitgewerkt.	Ja, het kernpunt ketenmobiliteit is uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma.
12	Elektrisch rijden biedt verbetering van de leefbaarheid.	Bij het kernpunt duurzame mobiliteit is de opkomst van elektrisch rijden benoemd. Daarbij neemt de gemeente Rijswijk een faciliterende positie in.	Ja, het uitvoeringsprogramma is erop gericht initiatieven voor het mogelijk maken van elektrisch rijden te faciliteren.

Bijlage 4 Kaartbeeld hoofdgroenstructuur

HOOFD RECREATIE- / HOOFD BOOM- / HOOFD NATUURSTRUCTUUR



Bijlage 5 Dynamisch verkeersmanagement en bewegwijzering

Dynamisch verkeersmanagement

Dynamisch verkeersmanagement dient vooral om de doorstroming van verkeer op stedelijke schaal te organiseren. Daarbij wordt per locatie een afweging gemaakt voor het prioriteren van verkeersstromen. Uitgangspunt daarbij is dat er een goede balans tussen de modaliteiten bestaat, waarbij de doorstroming voor het autoverkeer vooral op de regionale hoofdroutes en stedelijke hoofdwegen wordt bevorderd.

De mogelijkheden van de toepassing van dynamisch verkeersmanagement voor onder andere doorstromingsmaatregelen worden benut. Daarbij sluit Rijswijk aan bij regionale planvorming.

Om prioriteiten te kunnen stellen in de verkeersafwikkeling op kruispunten zijn de uitgangspunten voor de afstelling van verkeerslichten vastgelegd in het Beleidsplan Verkeersregelininstallaties Rijswijk (2007). Dit beleidsplan is een leidraad voor het beheren en bijstellen van verkeerslichten en de communicatie over hun functie. Het beleid gaat uit van veilige, efficiënte en effectieve verkeersregelininstallaties.

Bewegwijzering

Goede lokale bewegwijzering bevordert de verkeersveiligheid en vermindert de milieubelasting omdat zoekverkeer door automobilisten in woonwijken wordt voorkomen. Tevens biedt goede bewegwijzering een zekere mate van service aan bezoekers van instellingen en bedrijven. Daarentegen kan te veel bewegwijzering echter ook zorgen voor onduidelijke situaties of afleiding. Bewegwijzering verliest aan waarde door de opkomst van de navigatiesystemen.

Bij de ontwikkeling van nieuwe en aanpassing aan bestaande bewegwijzering zijn de volgende uitgangspunten van belang:

- De huidige bewegwijzering geldt als goede basis. Met het plaatsen van nieuwe bewegwijzering moet terughoudend worden omgegaan.
- Het bewegwijzeringssysteem is opgebouwd uit elkaar aanvullende soorten van bewegwijzering. Van algemeen naar specifiek c.q. van grof naar fijn, is het als volgt:
 - ANWB bewegwijzering vanaf de Rijkswegen naar de gebiedsdelen: 'centrum' (Oud Rijswijk), winkelcentrum In de Bogaard, Plaspoelpolder, Broekpolder, Hoornwijk, Ypenburg, Drievliet en de randgemeenten.

- Hoofdverwijspunten in de vorm van verlichte stadsplattegronden op de belangrijkste invalswegen alsmede steunverwijspunten op een aantal locaties om een eventueel 'verloren spoor' weer op te pakken. De straatnamen en objecten in verschillende rubrieken zijn aangeduid op de stadsplattegronden.
- Kruispuntverwijzing naar primaire verwijsoBJECTEN met een openbaar karakter (raadhuis, politie, crematorium, station, schouwburg) die bezoekers van buiten de regio trekken.
- Verwijzing naar secundaire objecten vindt plaats met losse bebording in de toeleidende straten. Secundaire objectverwijzing is mogelijk voor semiopenbare instellingen, waarvan aannemelijk is dat ze moeilijk te vinden zijn door de bezoekers die uit de regio komen.
- Verwijzing naar tertiaire objecten vindt plaats via het systeem van de 'Infostop-zuil' bij de invalswegen. Het gaat om verwijzing naar particuliere instellingen en bedrijven, met name in de werkgebieden. Bedrijven kunnen zich abonneren, waarna de bezoeker een routekaart uit het apparaat verkrijgen. Op dit moment alleen nog in de Plaspoelpolder aanwezig. De bedoeling is dit ook aan de rand van Hoornwijk te introduceren, mede geschikt voor bedrijven in Ypenburg en de Broekpolder.

Naast deze vorm van bewegwijzering is er eveneens de parkeerrouteverwijzing bij winkelcentrum In de Bogaard (dynamische verwijzing) en winkelcentrum Oud Rijswijk (statische verwijzing). De bewegwijzering zal periodiek worden gecheckt en bijgewerkt.

Bijlage 6 Concept stappenplan Parkeerbeleid

Stap 1 Startup en inventarisatie

Voor de startup wordt een projectteam samengesteld en wordt een project Startup georganiseerd. Daarin wordt het plan van aanpak vastgesteld, afspraken gemaakt over de rollen en verantwoordelijkheden en wordt bestaande informatie gedeeld. Tevens worden acties benoemd en de planning vastgelegd.

Bij de inventarisatie van bestaand beleid en onderzoek gaat het onder meer om:

- Geldende vergunningenstelsel en tarieven
- Huidige handhavingsbeleid
- Probleempunten en mogelijke oplossingsrichtingen belanghebbenden

Stap 2 Definitiefase: Probleemanalyse

In deze fase wordt de parkeerproblematiek objectief en subjectief geïnventariseerd. Dit gebeurt door het opstellen van een parkeerbalans, het inventariseren van de problematiek zoals die wordt ervaren door belanghebbenden, het inventariseren van randvoorwaarden, eisen en wensen van interne en externe partijen, inclusief boven- en onderliggend beleid. Daarbij worden de doelstellingen van het parkeerbeleid per doelgroep vastgesteld. Vervolgens worden de probleempunten gestructureerd en gefilterd, om de belangrijkste knelpunten in het huidige beleid te onderkennen.

De fase eindigt met een door het college vast te stellen document, waarin de huidige situatie, de probleemdefinitie per functioneel gebied, de algemeen gestelde doelen per doelgroep en de uitgangspunten en randvoorwaarden voor de oplossingsrichtingen zijn vastgelegd.

Stap 3 Ontwikkelingsfase: Conceptnota

In deze fase worden oplossingsrichtingen intern ontwikkeld, mede op basis van de input uit fase 2. Nadat de zo gegenereerde oplossingsrichtingen zijn onderzocht op haalbaarheid (financieel, juridisch, organisatorisch en praktisch), worden externe partijen en (vertegenwoordigers van) burgers uitgenodigd hierover mee te praten. Op basis van de bijeenkomsten wordt een conceptnota opgesteld, waarin per doelgroep de beleidsuitgangspunten zijn opgenomen en doelstellingen zijn geformuleerd. Deze doelstellingen wordt SMART gemaakt. Dit wil zeggen dat de doelstellingen Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch en Tijdgebonden zijn.

Op basis van de oplossingsrichtingen wordt een Uitvoeringsprogramma geschreven. Hierin wordt aangegeven welke stappen worden gezet om de oplossingen te kunnen implementeren, waarbij aandacht wordt besteed aan de beheersaspecten financiën,

tijdsplanning, organisatie, communicatie en kwaliteit.

Deze fase eindigt met een door het college goedgekeurde conceptnota waarin gerichte oplossingen of oplossingsrichtingen worden aangedragen die zijn opgenomen in een uitvoeringsprogramma en die de inspraakprocedure kan doorlopen. Hiervan worden de raadscommissies op de hoogte gesteld.

Stap 4 Inspraakfase: Interactie belanghebbenden

In deze fase wordt het resultaat van de vorige fasen ter visie gelegd. De inspraak wordt breed aangepakt. Van de inspraakreacties wordt verslag gedaan in een commentaarnota. Indien de reacties daartoe aanleiding geven, worden de voorstellen aangepast. Als de voorstellen op veel of cruciale punten worden aangepast, zal, na goedkeuring van het college, opnieuw de mogelijkheid aan belanghebbenden worden geboden op de aangepaste voorstellen te reageren. Deze fase eindigt met een door de raad vastgestelde commentaarnota en een door de raad vastgestelde Kadernota Parkeren.

Stap 5 Besluitvorming: Vaststellen Nota parkeerbeleid

In deze fase wordt het resultaat van de vorige fasen ter visie gelegd. De inspraak wordt breed aangepakt. Van de inspraakreacties wordt verslag gedaan in een commentaarnota. Indien de reacties daartoe aanleiding geven, worden de voorstellen aangepast. Als de voorstellen op veel of cruciale punten worden aangepast, zal, na goedkeuring van het college, opnieuw de mogelijkheid aan belanghebbenden worden geboden op de aangepaste voorstellen te reageren. Deze fase eindigt met een door de raad vastgestelde commentaarnota en een door de raad vastgestelde Kadernota Parkeren.

Communicatie en participatie

Het parkeernota moet tot stand komen in een open planproces. In enquêtes, interviews, workshops en 'bewonersconsultatie' worden deskundigen, belanghebbenden en bewoners uitgenodigd 'mee te denken en praten' over de inhoud van het plan (bron: conceptrapport samenspel in communicatie en participatie). De maatschappelijke betrokkenheid bij het opstellen van de parkeernota is van groot belang. Daarom wordt veel aandacht besteed aan de participatie van burgers, belanghebbenden en stakeholders. Om het draagvlak zo groot mogelijk te maken worden de burgers al in een vroeg stadium betrokken.

In de definitiefase worden maatschappelijke overleg groepen (MOG's) opgericht die gedurende de rest van het proces een rol hebben. In de MOG's wordt de probleemstelling per doelgroep uitgewerkt.

Bijlage 7 Afkortingen, begrippen en definities

Autodelen: Bij autodelen kunt u op elk moment gebruikmaken van een auto zonder dat u zelf een auto bezit. Er zijn namelijk organisaties die op verschillende plaatsen auto's beschikbaar stellen. Wanneer u de auto niet gebruikt, kan iemand anders hem gebruiken.

Black spots: locaties waar meerdere ongevallen zijn gebeurd en waardoor het qua aantal valt onder de definitie van black spot.

CROW: het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. Oorspronkelijk is het een afkorting van Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek.

DRIS: Dynamisch ReisInformatie Systeem

Duurzame Mobiliteit: Het zo optimaal mogelijk gebruik maken van de infrastructuur (wegen, spoor en water) en de beschikbare vervoersmiddelen (fiets, bus, tram, metro, trein, auto, motor, brommer e.d.), waarbij gestreefd wordt naar minimale uitstoot van schadelijke gassen, minimale geluidhinder, optimale bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, veiligheid, leefomgeving en zekerheid van energievoorziening.

Dynamisch verkeersmanagement: een verzamelnaam voor geautomatiseerde real-time maatregelen om de verkeersafwikkeling te reguleren.

Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken: Kenmerken van de weginrichting waardoor meteen duidelijk is wat er van de weggebruiker wordt verwacht

Fietsstraat: Straat die is ingericht op een manier waardoor de prioriteit aan het fietsverkeer gegeven is, maar wel voor autoverkeer toegankelijk is.

Fijnmazig netwerk: een uitgebreid netwerk aan fietspaden.

Inprikker: weg die leidt naar een belangrijke ontsluitingsweg van een gebied

Ketenmobiliteit: is de verplaatsing via het openbaar vervoernetwerk

Kiss & Ride: plek (vaak bij scholen en stations) die bestemd is om passagiers af te zetten of op te halen en meteen weer weg te rijden.

MIRT: Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

MIRT-verkenning: zoektocht naar knelpunten, kansen en oplossingen op het gebied van bereikbaarheid en ruimte.

Mobiliteitsmanagement: verzamelnaam voor inspanningen om de mobiliteitskeuzes van individuen te beïnvloeden.

Modal split: verdeling van reizigers over de verschillende vervoerswijzen

Multimodale mix: Een combinatie van verschillende vervoerswijzen.

Nota Parkeernormen: Beleidsdocument waarin staat hoeveel parkeerplaatsen in een bepaald gebied moeten worden gerealiseerd.

Regionale Taskforce Mobiliteitsmanagement: regionaal samenwerkingsverband dat werkt aan maatregelen waarmee de bereikbaarheid van de regio behouden en verbeterd wordt.

Spitsmijden: concept waarmee automobilisten verleid worden om de spits te mijden

Verdichtingsopgave: De opgave om meer woningen en kantoren binnen bestaand gebied te realiseren.

Verkeersdruk: Verhouding tussen de intensiteit van het verkeer en de capaciteit van de weg.

Verkeersmanagement: verzamelnaam voor acties waardoor het verkeer binnen de randvoorwaarden van leefbaarheid en veiligheid beter kan blijven doorrijden.

Verkeersmodel: Een verkeersmodel is een model dat inzicht geeft in de huidige en/of toekomstige verkeers- en vervoerstromen.

Een verkeersmodel kan helpen bij het voorspellen van de locatie, duur en lengte van files in een regio of bij het inschatten van het aantal reizigers dat op een bepaald traject gebruik maakt van de trein of de bus.

De modelberekeningen vinden vaak plaats op basis van een netwerk van infrastructuur en verkeerstellingen. Veel modellen vereisen ook andere data, zoals demografische en andere sociaal-economische gegevens. (bron: verkeersmodellering.nl)

Vertragingstijden: Extra reistijd als gevolg van verkeersdruk op de weg.

Vervoersautoriteit: Een overheid die verantwoordelijk is voor het stads- en streekvervoer in het betreffende gebied.

Vulpunten: Punten waar een voertuig, dat op groene energie (aardgas, elektriciteit) rijdt, bijgevuld kan worden.

Wegcategorisering: door de inrichting, maximumsnelheid en functie worden wegen ingedeeld in categorieën.

Zuidvleugelniveau: Samenwerking tussen partijen, waaronder gemeenten, uit het zuidwestelijke deel van de Randstad.

Literatuurlijst

Beleidsdocumenten intern:

- Verkeers- en vervoersplan Rijswijk 2000 – 2010
- Parkeernota, “balans tussen functies”, 2000
- Fietsbeleid Rijswijk 2008-2015, juli 2008
- Nota Parkeernormen Gemeente Rijswijk, feb 2011
- Masterplan Rijswijk Zuid, 2009
- (concept) Economische Visie 2010-2018
- Actieplan Geluid, februari 2010
- Beleidsplan Verkeersregelinstanties Rijswijk, 2007
- Uitwerkingsnota Verkeersregelinstanties Rijswijk 2010
- Woonvisie 2007+, Comfortabel wonen en samen leven, september 2008
- Hoogbouwvisie Rijswijk, januari 2006
- Groenbeleidsplan, februari 2010
- (concept) Rapportage Rijswijkse Verkenningen
- (concept) Rapportage Toekomstvisie Prinses Beatrixlaan, januari 2010
- (concept) Projectplan Haagweg Rijswijk, december 2010

Beleidsdocumenten extern:

- Regionale Nota Mobiliteit (RNM) Haaglanden, juni 2005
- Supplement Regionale Nota Mobiliteit Haaglanden, april 2008
- RNM Uitvoeringsprogramma 2006 - 2009
- Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer 2011 en actualisatie 2010, Stadsgewest Haaglanden, juli 2010
- Visie Netwerk Randstadrail en Lijnennetnota, Stadsgewest Haaglanden, maart 2009
- Voortgangsrapportage NRR (Netwerk Randstadrail), Stadsgewest Haaglanden, najaar 2009
- Beleidsdocumenten buurgemeenten:
 - Haagse Nota Mobiliteit, voorontwerp, juli 2009
 - Haagse Nota Mobiliteit, ontwerp, oktober 2010
 - Lokaal verkeers- en vervoersplan Delft 2005 – 2020, juni 2005
 - Structuurvisie Leidschendam Voorburg 2020, september 2007

Algemene informatie:

- Inwonersontwikkeling Rijswijk
- Verkeersveiligheidsanalyse, Ongevalcijfers Rijswijk 2000 – 2008
- Mobiliteitsbeleid op lokaal niveau, Wegwijzer voor gemeenten, uitgave VNG, 2009
- Collegeprogramma 2006 - 2010
- Verkeersmodellering.nl

Colofon

Auteurs: M.K. van der Lely - Kloet
A. Bakker
F. de Jong
N. Uwland
S.A. Suiker

Overname uit dit document is toegestaan, mits voorzien van de volledige bronvermelding en na mededeling bij de Gemeente Rijswijk.

Voor nadere inlichtingen:
070 - 326 1128

© Gemeente Rijswijk
Dienst Stad en Samenleving
Afdeling Stad en Samenleving,
sectie Mobiliteit, Duurzaamheid, Groenbeleid en Vergunningen

Juni 2011