



Mobiliteits- strategie Rijswijk

Een nieuw evenwicht tussen
bereikbaarheid, leefbaarheid en
veiligheid in een stad die groeit

Maart 2024

Mobiliteitsstrategie Rijswijk

Gemeente Rijswijk

Maart 2024

Projectteam Mobiliteitsstrategie

Opmaak en figuren:

Studio Bereikbaar

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
2.	Zeven strategische keuzes voor mobiliteit	12
3.	Gebiedsgerichte uitwerking: wat levert het op per gebied?	20
4.	Mobiliteitssysteem van de toekomst: hoe zien de netwerken eruit?	58
5.	Effecten: wat levert het ons op? 5.	82
6.	Ontwikkelpad: wat gaan we wanneer doen?	90

1 Inleiding





1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor de mobiliteitsstrategie

In 2021 is door de gemeente Rijswijk het Mobiliteitsprogramma 2040 vastgesteld 'Rijswijk: bereikbaar, leefbaar & veilig'. Hierin wordt een toekomstbeeld tot 2040 geschetst en de opgave voor Rijswijk op het gebied van mobiliteit in Rijswijk beschreven:

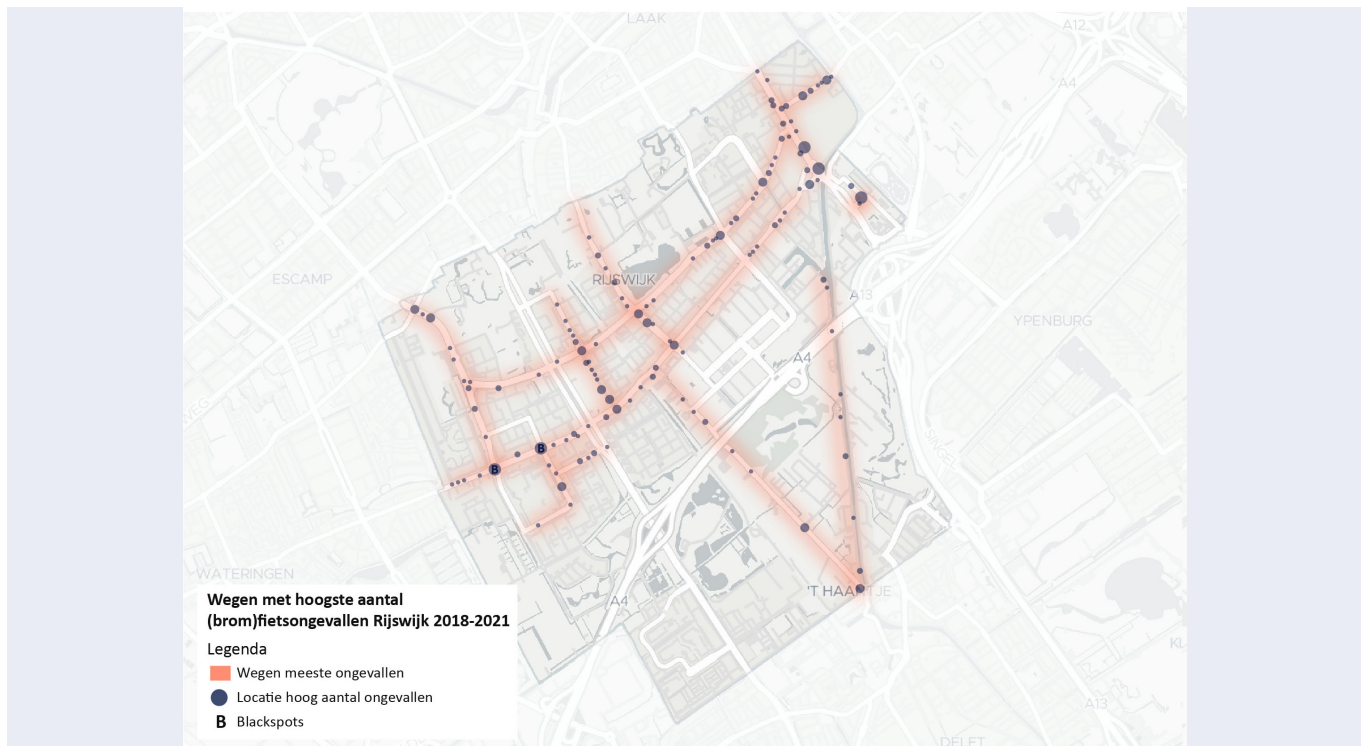
“Het vinden van een nieuw evenwicht tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in een stad die groeit”

De Mobiliteitsstrategie is een uitwerking van het Mobiliteitsprogramma en geeft een concreter beeld wat er de komende jaren op het gebied van mobiliteit gaat gebeuren. Er zijn meerdere redenen die aanleiding geven tot ingrijpen in het mobiliteitssysteem:

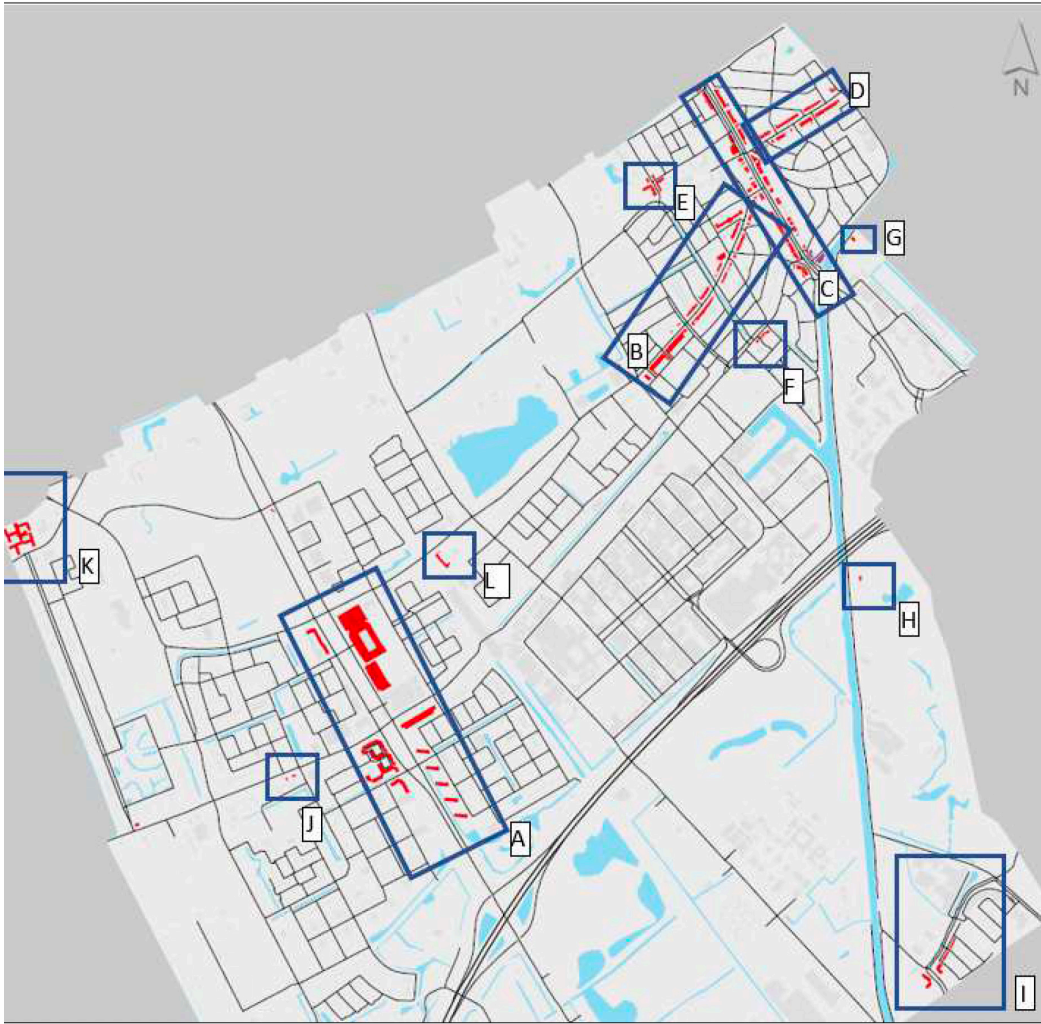
- Toename van verkeersonveiligheid.

Het aantal verkeersslachtoffers neemt de laatste jaren toe, met de snelste stijging in de provincie Zuid-Holland. Rijswijk staat in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) derde op de lijst van meeste verkeersslachtoffers per inwoner. (Bron: Mobiliteitsprogramma 2040, gemeente Rijswijk, 2021) In de jaren 2018 – 2021 hebben er in to-

taal 1.791 verkeersongevallen plaatsgevonden, waarvan bij 32% van de ongevallen minstens één fietser of bromfietser betrokken was. De ongevallen vinden vooral plaats op wegen waar een maximum-snelheid van 50 km/uur geldt. 55% van de betrokken fietsers en bromfietzers raakten gewond. (Bron: Ongevallenanalyse 2018 - 2021, augustus 2023, gemeente Rijswijk)



Verkeersonveiligheid: op 50 km/uur-wegen zijn concentraties van ongevallen (rechts) te zien op 50 km/uur-wegen. (Ongevallenanalyse fietsers en bromfietzers periode 2018 – 2021)



Geluidsknelpunten bevinden zich rondom Haagweg, Lindelaan, Geestbrugweg en Prinses Beatrixlaan. (Actieplan geluid Rijswijk, 2018)

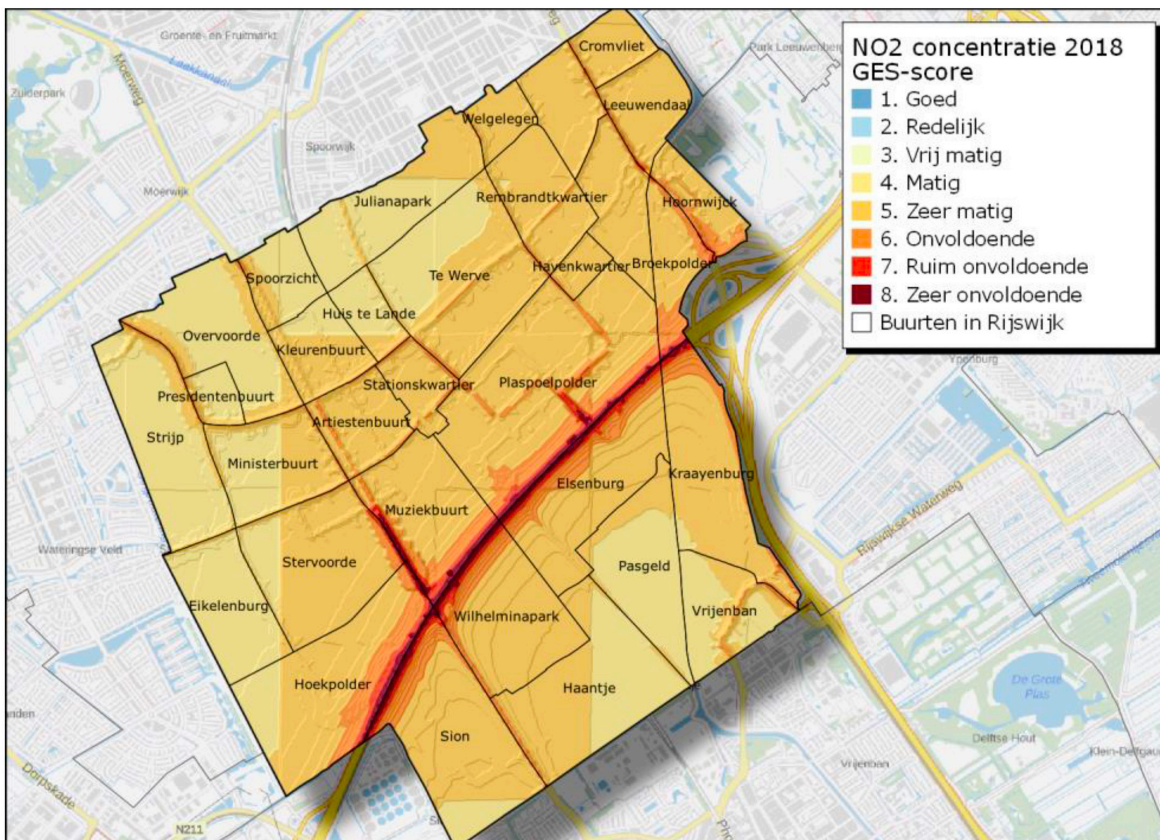
- Slechte luchtkwaliteit en geluidshinder.
Rijswijk kent op de op-één-na-slechtste luchtkwaliteit van Nederland. Daarnaast rijden er op sommige plekken in de stad zoveel (vracht)auto's, dat de geluidsnorm overschreden wordt.
- Toenemende drukte en verstedelijking.
Tot aan 2040 komen er naar verwachting circa 8.000 tot 10.000 woningen bij in Rijswijk door nieuwbouw en ombouw van leegstaande kantoren. Dat gaat gepaard met een flinke bevolkingsgroei. Daarnaast komen er tot 2040 naar verwachting zo'n 4.000 banen bij in Rijswijk. (Mobiliteitsprogramma 2040, Gemeente Rijswijk) Ook in de omliggende gemeenten wordt een flink aantal woningen gebouwd: circa 35.000 in CID/Binckhorst/Laakhavens in Den Haag, zo'n 10.000 in Den Haag Zuidwest, 10.000 in Delft, 5.000 in Leidschendam-Voorburg en 7.000 in het Westland. Deze toename van mensen zorgt ervoor dat het drukker wordt in een gebied waar de ruimte schaars is. Ook kan deze toename zorgen voor toenemende verkeersonveiligheid, slechtere luchtkwaliteit en meer geluidshinder.
- Klimaatdoelen.
In 2019 is in Nederland het klimaatakkoord ondertekend met als doelstelling de totale

CO₂-uitstoot in Nederland met 49% in 2030 te verminderen en toe te werken naar een uitstootvrije samenleving in 2050. Voor Rijswijk is dit vertaald in het Actieplan CO₂ reductie Mobiliteit Rijswijk 2020-2021

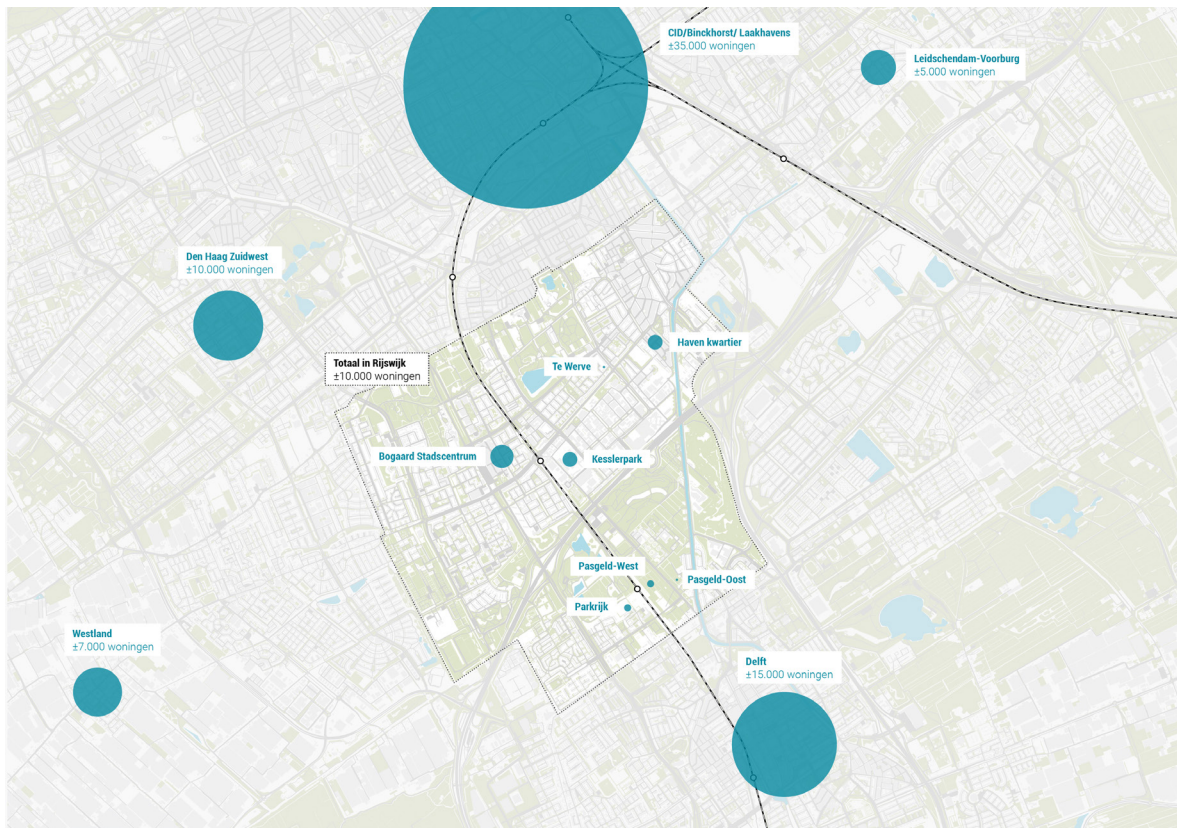
- Gezondheid van de inwoners.
In 2021 had de helft van de Nederlanders van 18 jaar en ouder overgewicht. Rijswijk ligt met 48% rond het Nederlandse gemiddelde. (Bron: Nederland in cijfers 2022, CBS) Meer lopen en fietsen kan bijdragen aan het verbeteren van de gezondheid.
- De huidige bereikbaarheid staat al onder druk.
Met name tijdens de spits zorgt de drukte ervoor dat bij de kruisingen/verkeerslichten zowel voetgangers, fietsers, OV en autoverkeer moeten wachten, zeker bij de inprickers van de stad, zoals de Prinses

Beatrixlaan en de Haagweg.

- Veroudering van de infrastructuur.
De infrastructuur verouderd, terwijl het gebruik toeneemt en klimaatverandering andere eisen stelt aan de infrastructuur door heftige neerslag, droogte en hitte. Dit zorgt voor een opgave op het gebied van vervanging en renovatie.
- Veranderende opvattingen, normen en gedrag.
Uit onderzoek van het Kennisinstituut van Mobiliteitsbeleid blijkt dat in 2010 72% van de Nederlanders file als onacceptabel ervaarde, terwijl in 2019 slechts 35% van de Nederlanders dit nog als onacceptabel zag. Agressie op de weg en in het OV, geluidsoverlast, luchtverontreiniging, verkeersonveiligheid en kosten voor OV worden als een groter probleem ervaren dan de file.



Luchtkwaliteit (stikstofdioxide) is in heel Rijswijk matig tot zeer onvoldoende, waarbij de inprickers vanaf de A4 een hoge concentratie kennen. (Actieplan luchtkwaliteit gemeente Rijswijk 2020 - 2024)



In Rijswijk worden tot 2040 circa 10.000 nieuwe woningen gebouwd. Ook in de omliggende gemeenten worden de komende jaren tot 2040 veel nieuwe woningen gebouwd. (Bron; regionale verkeersmodel (V-MRDH 3.0), prognoses over groei aantal woningen worden aangeleverd door desbetreffende gemeente).

Proces en participatie

Om te komen tot de voorliggende Mobiliteitsstrategie is een uitgebreid proces doorlopen. Hierbij zijn een aantal sessies en gesprekken georganiseerd met belangrijke stakeholders. Stakeholders hebben hun aandachtspunten meegegeven, die mee zijn genomen bij het opstellen van de Mobiliteitsstrategie. Het gaat om de volgende partijen:

- Omliggende gemeenten: Den Haag, Delft en Leidschendam-Voorburg
- Fietsersbond
- Vervoerders HTM en EBS
- Nood- en hulpdiensten
- BBR (Belangen Bedrijven Rijswijk)

De inwoners, bezoekers, en ondernemers van Rijswijk zijn in november en december 2023 middels een enquête ondervraagd om te achterhalen wat zij belangrijk vinden op het gebied van mobiliteit. Deze vragen over mobiliteit waren onderdeel van de vragenlijst van de Omgevingsvisie. Een deel van de resultaten komt terug in hoofdstuk 5 en de uitgebreide resultaten in bijlage 3. In deze Mobiliteitsstrategie staan maatregelen en projecten benoemd voor de komende jaren. Bij uitwerking van deze projecten en maatregelen worden inwoners en ondernemers nauw betrokken. Ook blijft afstemming met omliggende gemeenten, nood- en hulpdiensten en openbaar vervoer noodzakelijk om tot een optimale inrichting te komen.

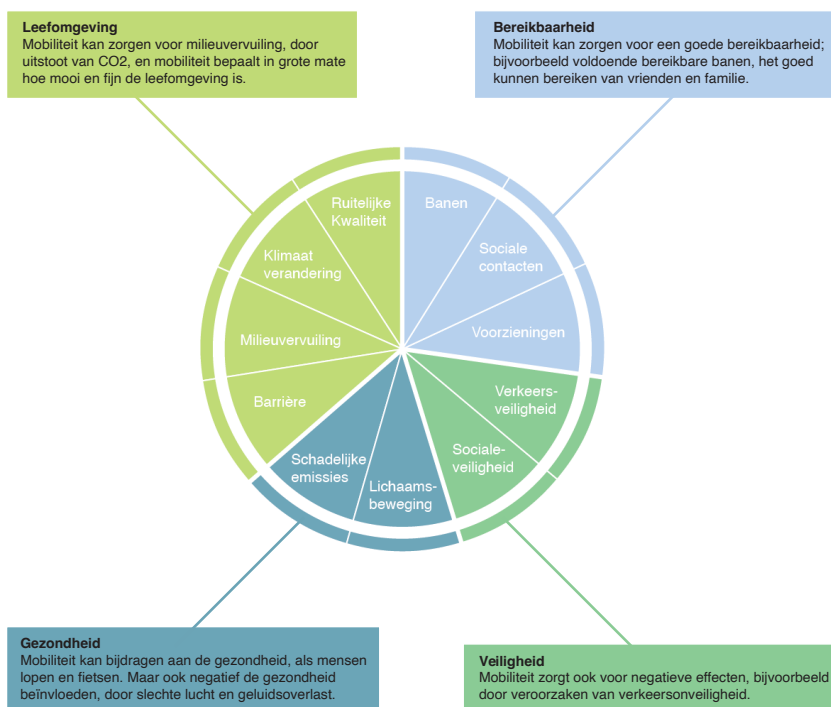
1.2 Mobiliteit als middel om bij te dragen aan brede welvaart

Mobiliteit draagt eraan bij dat inwoners het leven kunnen leiden zoals ze dat zelf willen. De manier waarop we onze mobiliteit organiseren heeft dus een grote impact op de ervaren brede welvaart van Rijswijkers. Brede welvaart omvat alles wat mensen van waarde vinden voor het leiden van een goed leven. Naast economische factoren, zoals inkomen, hangt dit ook af van niet-economische factoren zoals gezondheid, toegang tot voorzieningen, de omgeving waarin mensen leven en hoe tevreden mensen zijn over hun leven. Brede welvaart gaat dus over het welzijn van mensen, en de mate waarin dat welzijnsniveau ook in de toekomst kan worden behouden.

Mobiliteit levert een belangrijke bijdrage aan de brede welvaart van mensen, via de bereikbaarheid van banen, voorzieningen en sociale contacten, en kan een positieve bijdrage leveren aan de gezondheid (afhankelijk van de gekozen vervoerswijze). Mobiliteit kan echter ook de brede welvaart verlagen, door het veroorzaken van verkeersonveiligheid, geluidsoverlast, milieuvuiling (ten koste van gezondheid en natuur) en klimaatverandering.²

In de mobiliteitsstrategie wordt het antwoord gegeven op de vraag hoe mobiliteit bij kan dragen aan brede welvaart en hoe daarmee een nieuw evenwicht gevonden kan worden in een stad die groeit:

1. Hoe zorgt Rijswijk voor een goede bereikbaarheid in een stad die groeit? Zowel voor de dagelijkse activiteiten van inwoners van Rijswijk (werk, sociale contacten, voorzieningen) als het economisch functioneren van Rijswijk.
2. Hoe verbetert Rijswijk de verkeersveiligheid en voorkomt verkeersslachtoffers?
3. Hoe zet Rijswijk in op positieve gezondheidseffecten door lichaamsbeweging/actieve mobiliteit (lopen en fietsen) en voorkomen we negatieve gezondheidseffecten door het voorkomen van schadelijke emissies (lucht en geluid)?
4. Hoe zorgt Rijswijk dat mobiliteit bijdraagt aan een aantrekkelijke leefomgeving met aandacht voor ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid, minder barrièrewerking en het verminderen van de CO₂-uitstoot?



² Brede welvaart en mobiliteit, Planbureau voor de Leefomgeving, november 2021

1.3 Samenhang van de beleidsstukken op het gebied van mobiliteit

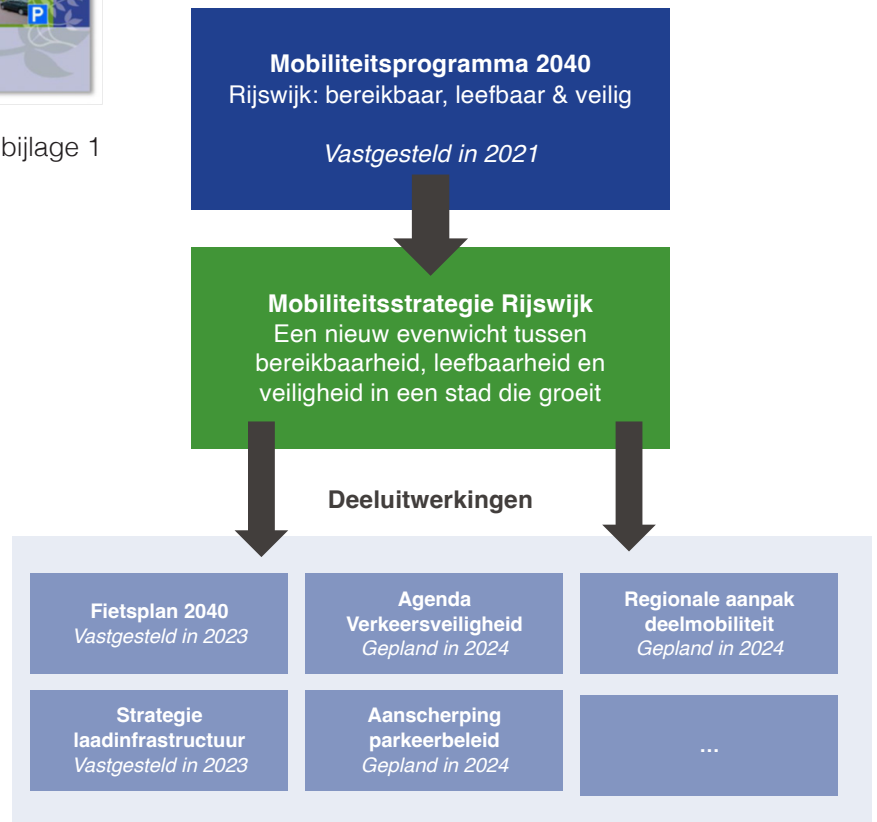
Het Mobiliteitsprogramma dat in 2021 is vastgesteld geeft een visie op mobiliteit tot 2040. In deze Mobiliteitsstrategie die voor u ligt, is de visie uitgewerkt tot een concreter plan met wat dit betekent op gebied van mobiliteit in Rijswijk. Daarbij wordt eerst ingegaan op mobiliteit in de wijken en daarna op de netwerken die de wijken verbinden. Voor een aantal onderwerpen volgen nog nadere deeluitwerkingen.



Beleidscontext van de mobiliteitsstrategie (zie bijlage 1 voor een korte samenvatting van de stukken).

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de beleidsambities van de gemeente Rijswijk. Vervolgens worden in hoofdstuk 3 een zevental strategische keuzes voor de toekomst geschetst. Hoofdstuk 4 beschrijft met behulp van een gebiedsgerichte analyse welke maatregelen we nemen per gebied. In hoofdstuk 5 wordt het mobiliteitssysteem, de mobiliteitsnetwerken, van de toekomst getoond. Tot slot wordt in hoofdstuk 6 het ontwikkelpad weergegeven, waarmee duidelijk wordt wat de volgorde is van de verschillende maatregelen uit de Mobiliteitsstrategie.



2 Zeven strategische keuzes voor mobiliteit





2 Zeven strategische keuzes voor mobiliteit



Met behulp van de beleidsambities wordt richting gegeven aan de toekomst van Rijswijk. Voor de mobiliteitsstrategie is dit vertaald naar een zevental strategische keuzes, waarmee richting gegeven wordt aan de vraag hoe mobiliteit kan bijdragen aan brede welvaart.

1. *Nabijheid* –We maken reisafstanden korter door meer functies in een gebied toe te staan, woningen vooral in de Stads-As te bouwen, en te zorgen dat de belangrijkste voorzieningen in de buurt zijn.
2. *Ruimte* – We kiezen voor eerlijk en efficiënt ruimtegebruik..
3. *Doorstroming* –We zorgen dat ieder vervoermiddel goed kan doorstromen. Daarvoor werken we prioritering en voorrang uit volgens de netwerkopbouw en het STOMP-principe.
4. *Keuzevrijheid* - Rijswijkers hebben de vrijheid zelf te bepalen welk vervoersmiddel ze gebruiken.
5. *Veiligheid* - We nemen maatregelen om het aantal ongelukken zoveel mogelijk te beperken.
6. *Leefbaarheid* - We beperken overlast en richten de openbare ruimte fijn in voor de gebruikers van de ruimte.
7. *Gezondheid* – We beperken de schadelijke effecten van mobiliteit en proberen de gezonde effecten juist te stimuleren.

1. Nabijheid –We maken reisafstanden korter door meer functies in een gebied toe te staan, woningen vooral in de Stads-As te bouwen, en te zorgen dat de belangrijkste voorzieningen in de buurt zijn. Dit zorgt ervoor dat mensen voorzieningen vlak bij hun woning hebben. Korte afstanden maken dat lange reizen niet nodig zijn en inwoners zich makkelijk in de buurt kunnen verplaatsen. We verminderen de mobiliteitsvraag door het verkleinen van de reisafstand naar werk en voorzieningen. Hierdoor hoeven mensen minder ver te reizen en wordt het ook aantrekkelijker om wat vaker te voet of per fiets de reis te maken. Effect is dat hierdoor het aantal gereden autokilometers in Rijswijk afneemt

De toevoeging van nieuwe woningen, bedrijvigheid en voorzieningen in Rijswijk zorgt voor een grotere nabijheid; er wonen en werken straks meer mensen op dezelfde oppervlakte. Deze nieuwe woningen worden gebouwd op locaties die op dit moment al met meerdere vervoerwijzen te bereiken zijn, of worden bereikbaar gemaakt. Dit zorgt ervoor dat mensen voorzieningen vlak bij hun woning hebben. Zo komen de nieuwe woningen bijvoorbeeld in de buurt van een bestaande OV-halte, of het OV wordt verbeterd bij ontwikkeling van de woningen.

De nieuwe woningen functioneren als vliegwiel voor de bestaande stad; ze versterken de bestaande stad. Door meer mensen in hetzelfde gebied, ontstaat er meer draagvlak voor voorzieningen en banen, en voor openbaar vervoer. Er zijn meer bestemmingen (sociale contacten, arbeidsplaatsen, voorzieningen) op korte afstand. Nieuwe gebiedsontwikkelingen worden fiets en voetganger vriendelijk ingericht en zodanig dat deze voor iedereen toegankelijk is.

2. Ruimte – We kiezen voor eerlijk en efficiënt ruimtegebruik, zodat zoveel mogelijk Rijswijkers gebruik kunnen maken van de beschikbare openbare ruimte. Bij woningbouw waar sprake is van sterke verdichting sturen we maximaal op het gebruik van vervoersmiddelen met een laag ruimtegebruik en zo min mogelijk luchtvervuiling.

Rijswijk groeit en heeft daarvoor ruimte nodig, maar de ruimte groeit niet mee. Dit zorgt ervoor dat we keuzes moeten maken om ruimte vrij te spelen. De auto gebruikt relatief gezien veel ruimte (zowel rijdend als geparkeerd), daarom worden nieuwe gebiedsontwikkelingen in de

eerste plaats ontworpen voor ruimte-efficiënte manieren van verplaatsen. Er is veel ruimte voor voetganger en fietser en er is nabijheid van openbaar vervoer. Het gemiddelde verplaatsingsgedrag moet anders dan nu, anders past de groei niet. Daarbij zetten we ook in op lagere parkeernormen, parkeerregulering, deelmobiliteit, wijkhubs (parkeren op afstand) en parkeren op eigen terrein (parkeergarages).

Als alle nieuwe inwoners van Rijswijk eenzelfde aantal auto's bezitten als de rest van Rijswijk, vraagt dit 22 voetbalvelden aan extra parkeerruimte (ca. 8.000 parkeerplaatsen voor 10.000 woningen). Deze ruimte is er simpelweg niet.

Wijkhubs bieden de mogelijkheid om voorzieningen te bundelen, zoals centrale pakketpunten, om te voorkomen dat bezorgdiensten de woonwijk in rijden, en laadpleinen (centrale plekken voor elektrische auto's). Met deze aanpak is het mogelijk om de openbare ruimte bij gebiedsontwikkelingen aantrekkelijk en groen in te richten.

Een meer rechtvaardige verdeling van de openbare ruimte

De openbare ruimte in de stad wordt door iedereen gebruikt. Deze ruimte is beperkt, dus daarom moeten keuzes worden gemaakt hoe de ruimte verdeeld wordt. Daarom zetten we in deze mobiliteitsstrategie in op het stimuleren van ruimte-effectieve vervoerswijzen (lopen, fietsen en met het OV).



3. Doorstroming –We zorgen dat ieder vervoermiddel goed kan doorstromen. Daarvoor werken we prioritering en voorrang uit volgens de netwerkbouw en het STOMP-principe. Dat betekent dat auto's op hoofdwegen meer prioriteit krijgen. Fietsers krijgen meer prioriteit op de andere wegen. Ook een groeiend Rijswijk moet bereikbaar blijven, zowel met de auto, als met de fiets en het Openbaar Vervoer. Daarom maken we keuzes in onze netwerkbouw.

Een deel van het wegennet in Rijswijk wordt aangewezen als hoofdnetwerk; op deze hoofdroutes wordt het verkeer gebundeld (vanaf de snelweg) en hier geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur. Hier staat de doorstroming voor het autoverkeer centraal zodat eenieder die afhankelijk is van de auto kan doorrijden. Grote voertuigen (afvalwagens, verhuishagens, hulpdiensten, maar ook HOV buslijnen) worden zoveel mogelijk via de hoofdroutes geleid.

Naast deze hoofdstructuur voor de auto, ontwikkelen we ook een hoofdfietsstructuur gericht op de economische belangrijke bestemmingen en de huidige en nieuwe stations in Rijswijk. Binnen de woonwijken en de gebiedsontwikkelingen (dus op de wijkwegen) wordt prioriteit gegeven aan de voetganger en de fiets in de inrichting van de weg, zodat inwoners korte verplaatsingen aantrekkelijk, snel en veilig te voet of per fiets kunnen maken.

4. Keuzevrijheid - Rijswijkers hebben de vrijheid zelf te bepalen welk vervoersmiddel ze gebruiken. We zorgen ervoor dat reizigers het vervoersmiddel kunnen kiezen dat het best past bij hun reis en dat reizigers voor één reis makkelijk meerdere vervoersmiddelen kunnen gebruiken. We zorgen voor goede overstapplaatsen en vervolg-vervoer.

We willen stimuleren dat inwoners bewust kiezen in hun reisgedrag om daarmee het gebruik van de fiets en het OV te bevorderen. Voor alle inwoners, ondernemers en bezoekers (werknemers, zakelijke bezoekers, recreatieve bezoekers, visite) zetten we in op de mogelijkheid om te kiezen welke vervoerswijze het beste past voor de reis die gemaakt wordt; lopen, fietsen, het OV of

de auto. Alle bestemmingen binnen Rijswijk liggen in principe op fietsafstand. We zetten in op gelijke kansen en daarmee een toegankelijk en beschikbaar OV voor alle inwoners (ook ouderen en minder-validen). Maar niet voor iedereen is lopen, fietsen of OV mogelijk of wenselijk. Veel mensen zullen dus ook in de toekomst de auto blijven gebruiken. Als meer mensen de fiets en het OV gebruiken, zorgt voor een vermindering van de drukte op de doorgaande wegen. We zetten hier dan ook expliciet op in.

De auto gebruiken kan dus echter nog steeds als het moet. Men kan er bijvoorbeeld voor kiezen om met de fiets naar de sportclub of winkel te gaan, maar als er grote inkopen gedaan worden of als er met het sportteam een uitwedstrijd gespeeld wordt kan men voor de auto kiezen. Voor een comfortabele reis van deur tot deur is een goede overstap tussen fiets, OV en auto essentieel. Met name op enkele locaties, zoals Station Rijswijk, het nieuw te ontwikkelen station Rijswijk Buiten, P+R-locaties en belangrijke OV-haltes.

5. Veiligheid - We nemen maatregelen om het aantal ongelukken zoveel mogelijk te beperken. De meest kwetsbare verkeersdeelnemers beschermen we het meest. Op dit moment vinden veel ongevallen plaats op 50 km/uur-wegen en is er een verhoogde kans op letsel. Om de veiligheid te verbeteren, zetten we in op het verminderen van het snelheidsverschil tussen de verschillende verkeersdeelnemers. Op de wegen waar fietsers en auto's gezamenlijk gebruik maken van de rijbaan zetten we in op een maximumsnelheid van 30 km/uur. De verlaging van 50 naar 30 km/uur zorgt voor een flinke verbetering van verkeersveiligheid. Verkeerslichten worden zo ingesteld dat voetganger en fietser minder lang hoeven te wachten. Dit verbetert ook de verkeersveiligheid, doordat mensen minder snel geneigd zijn om door rood te lopen of fietsen.

Ook zorgt de verlaging van de maximumsnelheid voor een vermindering van schadelijke luchtmissies, een lagere geluidsbelasting en een smallere rijbaan. Met een smallere rijbaan kan meer ruimte gegeven kan worden aan andere functies; rechtvaardige verdeling van de ruimte.

Belangrijk aandachtspunt voor verlaging van de maximumsnelheid zijn de aanrijdtijden van nood- en hulpdiensten en het goed functioneren van het openbaar vervoer. Op de wegen waar de doorstroming van de auto van belang is, blijft het mogelijk om 50 km/ uur te rijden en kiezen we ervoor om door middel van vrijliggende fietspaden de veiligheid te verbeteren.

6. Leefbaarheid - We beperken overlast en richten de openbare ruimte fijn in voor de gebruikers van de ruimte. In woonwijken betekent dat bijvoorbeeld meer ruimte voor spelen, ontspanning en groen. Op bedrijventerreinen betekent dat beter gebruik van beschikbare parkeergelegenheden en ruimte

voor laden en lossen. We zetten in op een meer rechtvaardige verdeling van de openbare ruimte en maken meer ruimte voor een aantrekkelijke en klimaatadaptieve omgeving.

In de bestaande wijken maken we ruimte door herziening van het parkeerbeleid (aanscherping en uitbreiding van parkeerregulering) in combinatie met deelmobiliteit, de herinrichting van de straten, en op plekken waar de parkeerdruk al veel te hoog is ook in combinatie met wijkhubs (parkeren op afstand). Deelmobiliteit biedt kansen om als alternatief te dienen voor de (tweede) auto. Daarnaast worden kansen benut binnen de bestaande inrichting door met andere materialisatie te werken, zoals halfverharding.



Met deze aanpak komt er in de bestaande wijken meer ruimte vrij voor aantrekkelijkere en klimaatadaptieve omgeving met meer ruimte voor groen, lopen en spelen.

Ook willen we de uitstoot van ons mobiliteitssysteem beperken en zetten we ons in op een vermindering van de CO₂-uitstoot door mobiliteit in 2040. Dit doen we door het stimuleren van duurzame vervoersmiddelen (fiets, voetganger en OV), maar ook door het verschonen van vervoer door meer elektrisch rijden:

- Uitbreiden en aanscherpen milieuzones
- Zero-emissie stadslogistiek
- Stimulering elektrificatie van het wagenpark door brede uitrol van laadinfrastructuur

7. Gezondheid – We beperken de schadelijke effecten van mobiliteit en proberen de gezonde effecten juist te stimuleren. Zowel voor degene die zelf van A naar B gaat, als voor de omgeving waar die doorheen gaat. We stimuleren lopen, fietsen en emissieloze mobiliteit. Gezondheid is belangrijk voor Rijswijk. Mobiliteit kan hier een rol in vervullen, zowel voor degene die beweegt (fietsen en lopen), als voor de omgeving (minder uitstoot en geluidshinder). We stimuleren lopen, fietsen en emissievrije mobiliteit. Om te zorgen dat de fietsers en voetgangers in Rijswijk steeds prettiger en beter door kunnen fietsen en lopen, wordt ingezet op een verbeterde oversteekbaarheid, comfortabele loop- en fietsroutes en veilige en voldoende fietsenstallingen.

Op specifieke locaties waar veel wordt gelopen en gefietst wordt de openbare ruimte zo ingericht dat voetganger en fietser centraal staan. Er wordt een netwerk van goede fietsroutes gerealiseerd waar comfortabel, veilig en prettig (door)gefietst kan worden. Bij belangrijke bestemmingen, zoals het treinstation, OV-haltes en voorzieningen, zijn voldoende (veilige) fietsparkeerplekken.

Op een aantal locaties waar veel wordt gelopen en gefietst, wordt extra aandacht besteed aan de voetganger en fietser.

In de hoofdcentra (Bogaard Stadscentrum en Oud-Rijswijk) heeft de voetganger de eerste prioriteit. Deze worden primair ingericht voor de voetganger. Binnen de woonwijken en rondom scholen en de buurtwinkelcentra zijn lopen en fietsen de voornaamste vervoerswijzen. Deze gebieden worden hierop ingericht.

Om de fiets en voetganger centraal te stellen in de wijken en winkelcentra, vindt bezorging aan huis (pakketten, boodschappen) zoveel mogelijk plaats met de (bak)fiets of kleine voertuigen of worden deze bezorgd op centrale plekken aan de rand van de wijk, zoals pakketpunten. Bevoorrading van winkels vindt bij voorkeur plaats met kleine voertuigen, eventueel in combinatie met overslag op een centraal punt aan rand van de stad.



STOMP mobiliteitsstrategie

In de mobiliteitsstrategie wordt uitgegaan van het STOMP-principe. Dit wordt als volgt vertaald in de netwerken en de verschillende gebieden:

Hoofnetwerk (de 50 km/u wegen en A4) voor auto, OV en fiets

- Op de 50 km/u wegen krijgt doorstroming auto en OV prioriteit (dus meer voorrang op voetganger en fiets), moeten kunnen blijven rijden (reistijd blijft goed).
- OV wordt grotendeels gebundeld op 50 km/u en 30 km/u gow wegen. In wijken inzet op stads/shuttle busjes, regiotaxi en WMO, die aansluit op OV op hoofdnetwerk.
- Voor lopen en fiets is veilige en snelle oversteekbaarheid van belang. Dit wordt merendeels via VRI's geregeld.
- Barrièrewerking hoofdinfrastructuur verminderen (ook via VRI's en ook mogelijk ongelijkvloers (bv bij Beatrixlaan en tunnel onder spoor bij RWB).
- Fiets: inzet verbeteren hoofdfietsnetwerk zoals weergegeven in geaccordeerd fietsplan 2040

Gebiedsbenadering - bedrijventerreinen goed bereikbaar met OV

- Functioneren van bedrijven voorop, focus op functionele inrichting (met uitstraling).
- Dus ruimte voor (bedrijfs)voertuigen (parkeren) en goede autoverbinding naar hoofdnetwerk
- Ruimte voor personenautoparkeren (werknemers) (al dan niet in parkeergarage)
- In het kader van woon-werk stimuleren fiets, ook goede fietsroutes en infrastructuur, de veiligheid staat hier voorop (zie Fietsplan 2040)
- Lopen is met name van belang voor lunchen (ommetje) en korte afstanden op het bedrijventerrein.
- Logistiek. Bereikbaarheid voor vrachtverkeer

Gebiedsbenadering - gebiedsontwikkelingen

- Inzet op lagere parkeernorm
- Autoparkeren in parkeergarages
- Inzet op deelmobiliteit
- Focus op lopen en fietsen


Gebiedsbenadering - winkelgebieden


- Zeer goed bereikbaar met lopen en fietsen (inclusief fietsparkeren): goede, duidelijke (bv andere verharding) en comfortabele routes
- Op routes naar winkelcentra voetganger en fietser merendeels in de voorrang (waarvan toepassing in 30 km/u gebied)
- Alle winkelgebieden met OV ontsloten
- Bereikbaarheid voor auto ook goed, maar dan met name gericht op voldoende parkeerplaatsen (op enige afstand)
- Winkelgebieden zelf zijn wandelgebied, eventueel in combinatie met fiets

Gebiedsbenadering - woonwijken

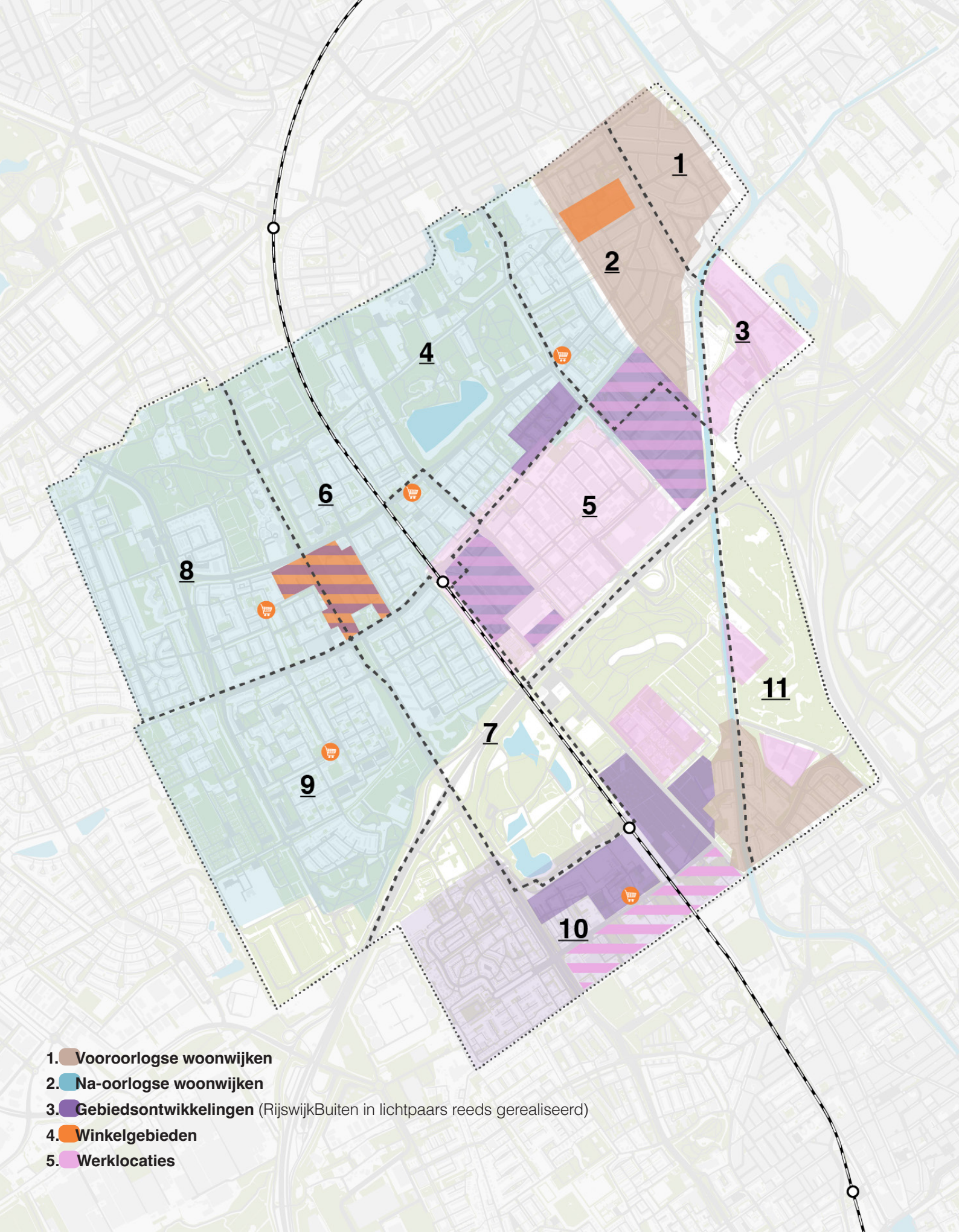
- Leefbaarheid is belangrijk, buiten kunnen verblijven
- Goede loop en fietsroutes binnen de wijk en naar andere wijken
- Slimme doorsteken voor fietsers/voetgangers maken
- Alle wijken 30 km/u voor autoverkeer in woonstraten en 15 km/uur op woonerven
- Parkeren: waar mogelijk geparkeerde auto's van de straat door nieuwe parkeergarages of beter gebruik maken van bestaande garages bij gebiedsontwikkelingen. Eerste auto in de wijk en de andere auto's op afstand waar mogelijk.

3 Gebiedsgerichte uitwerking: welke maatregelen nemen we in de wijken?

The background image is a photograph of a modern residential building with a curved facade and many windows. In the foreground, there is a landscaped area with tall grasses, a paved path, and a metal fence on the left. The entire image has a green tint.



Voor alle wijken gecombineerd per gebiedstype wordt een uitwerking gemaakt om te laten zien wat de strategische keuzes betekenen, welke maatregelen we moeten nemen en wat het kan opleveren.



- 1. Vooroorlogse woonwijken
- 2. Na-oorlogse woonwijken
- 3. Gebiedsontwikkelingen (RijswijkBuiten in lichtpaars reeds gerealiseerd)
- 4. Winkelgebieden
- 5. Werklocaties

3 Gebiedsgerichte uitwerking: welke maatregelen nemen we in de wijken?

Gebiedsgerichte benadering

Per gebiedstype wordt een uitwerking gemaakt. Gebieden met dezelfde kenmerken verdienen mogelijk dezelfde maatregelen. Gebieden met verschillende kenmerken verdienen een eigen benadering met specifieke aansluitende maatregelen. Bijvoorbeeld dat in woonwijken het STOMP-principe op een andere manier wordt toegepast dan op bedrijventerreinen.

In Rijswijk onderscheiden we vijf verschillende gebiedstypen (zie kaart hiernaast).

Vertaling op wijkniveau

Per wijk is een factsheet opgesteld met daarin de algemene kenmerken van de wijk, het mobiliteitsgedrag en interessante resultaten van de enquête (zie linkerpagina). Hieruit worden concrete aangrijpingspunten geformuleerd om de inwoners van Rijswijk een nieuw en verbeterd handelingsperspectief te kunnen bieden. Met de juiste mix aan maatregelen wordt een gedragsverandering waarschijnlijk. Met andere woorden: het wordt voor een inwoner aantrekkelijk om met de fiets of het OV naar haar werk te gaan. Daardoor kan iemand anders uit de buurt die afhankelijk is van de auto per saldo sneller bij zijn afspraak in het Westland komen.

In de vertaling op wijkniveau is te zien dat de wijken verschillend zijn in mobiliteitsgedrag. Tegelijkertijd zijn er per wijk redenen om de wijken anders in te richten als gevolg van andere thema's, bijvoorbeeld vanwege klimaatadaptatie. Hiervoor kan het nodig zijn om meer aandacht te besteden aan water en groen.



3.1 Vooroorlogse woonwijken



De vooroorlogse wijken kenmerken zich door smalle straten, waar een hoge druk op de openbare ruimte is. Van speelplekken voor kinderen, bomen, gedeelde straten voor auto en fiets, smalle trottoirs en ruimte voor het parkeren voor de fiets en de auto; alles moet in de beperkte ruimte die er is.

In deze wijken zetten we in op meer ruimte voor een aantrekkelijke en klimaatadaptieve omgeving; meer ruimte voor groen, spelen, ontmoeten en lopen. Met behulp van parkeerregulering voorkomen we parkeerders uit andere gemeenten en voorkomen we overlast door te veel geparkeerde auto's. Voetgangers en fietsers kunnen de wegen tussen de wijken beter oversteken als de snelheid van 50 naar 30 km/uur wordt teruggebracht. Ook zorgt dit voor een flinke verbetering van verkeersveiligheid en vermindering van schadelijke emissies (lucht en geluid).





huidige situatie



mogelijke toekomst (Wittevrouwen, Utrecht. Bron: Google Maps)



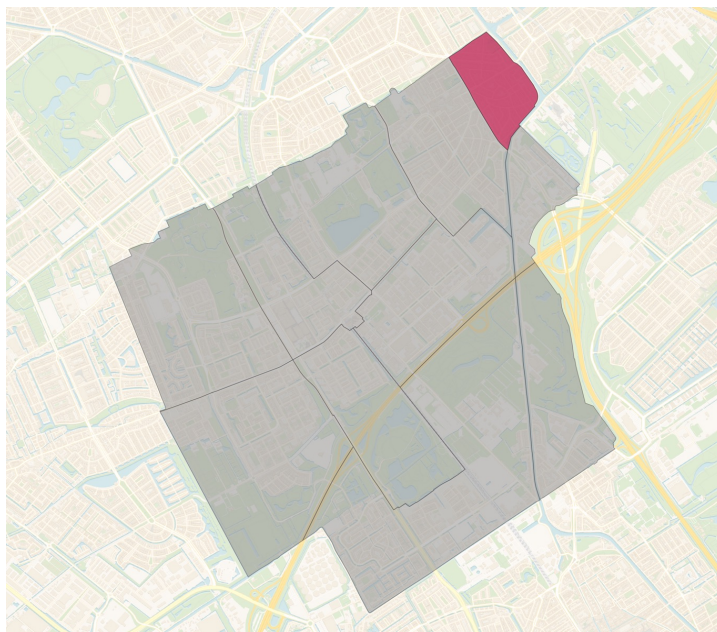
mogelijke toekomst (Maliesingel, Utrecht. Bron: Google Maps)



mogelijke toekomst (Wittevrouwen, Utrecht. Bron: Google Maps)

WIJK 01

Cromvliet & Leeuwendaal



Type Wijk

Dichtbevolkte, vooroorlogse wijk, met het merendeel van de huizen gebouwd tussen 1900 en 1930. Straten zijn relatief smal en versteend, op de bomenrijen na. De woonfunctie is dominant binnen deze wijk, met een relatief evenwichtige balans eengezinswoningen (42%) en meergezinswoningen (58%). Dit zijn vooral koopwoningen (85%).

Algemeen

Aantal Inwoners (2023) : 4680

Huishoudgrootte (2023) : 2,2

Gem. Inkomen (2020) : € 39.600

Opl. niveau (2018) : 14% Laag, 29% Midden, 57% Hoog

Leeftijdsverdeling (2023) :



Bevolkingsdichtheid: 10.500 inw./ km²

Arbeidsplaatsen : n.v.t.

Aantal Bedrijven : n.v.t.

Hittestress : Hoog

Wateroverlast : Matig

Huidige Mobiliteit

Auto's per huishouden (2021) : 1

Auto's totaal (2021): 1985

Parkeerdruk (Werkdagnacht 2021) : Zeer Hoog

Dagelijks autogebruik: 19%

Reis met auto naar werk/studie: 38%

OV-haltes per 1000 inw. (2023): 1,7

Gem. afst. treinstation (2020): 1,9 km

Enquête Omgevingsvisie 'Jouw Kijk op Rijswijk' (2023)

Aantal respondenten: 100

"Wat moet er volgens u gebeuren om de beschikbare ruimte zo goed mogelijk te gebruiken?" (maximaal 2 antwoorden mogelijk, top 5 antwoorden)

1. Fietsen aantrekkelijker maken: 54%
2. OV verbeteren: 33%
3. Meer groene plekken: 31%
4. Autobezit minder aantrekkelijk maken: 27%
5. Meer fietsparkeerplaatsen: 12%

"Wat vind je belangrijk voor jouw straat?" (maximaal 2 antwoorden mogelijk, top 5 antwoorden)

1. Meer ruimte voor groen: 45%
2. Meer ruimte om te lopen: 28%
3. Meer ruimte voor de fiets: 25%
4. Meer ruimte om te spelen: 20%
5. Deelmobiliteit in de straat: 13%

Maatregelen

Korte Termijn

- Instellingen verkeerslichten (VRIs): meer groen licht voor voetgangers en fietsers
- Fietsstraat Nassaukade
- Pilot deelmobiliteit Leeuwendaal
- Onderdoorgang Hoornbrug

Middellange Termijn

- HOV Binckhorst – Rijswijk – Delft via Geestbrugweg
- Project Geestbrugweg (ontwikkeling CID Binckhorst)
- Herinrichting kruispunt Haagweg, sluiting voetgangerstunnel (blijft open tot realisatie ontwerp herinrichting kruispunt)

Lange Termijn

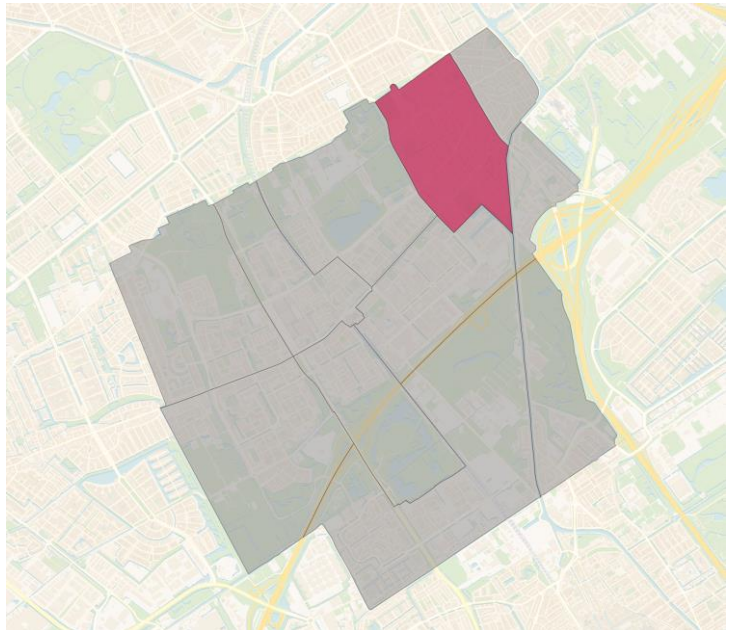
- Haagweg 50 naar 30 km/uur

Doorlopend (kort, middellang en lang)

- Handhaving fietsparkeren en realisatie fietsparkeerplekken
- Gedragsaanpak/fiets-stimulering: uitrol per wijk en specifieke doelgroepen die weinig fietsen
- Aanscherping parkeerregulering i.c.m. deelmobiliteit en hubs
- Uitrol laadinfrastructuur
- Voetgangersplan: aanpak per winkelcentrum en school

WIJK 02

Bomenbuurt, Havenkwartier, Oud-Rijswijk, Rembrandtkwartier, Welgelegen



Type Wijk

Dichtbevolkte wijk, met voor- en naoorlogse bebouwing. De vooroorlogse wijken zijn vrij dicht bebouwd terwijl de naoorlogse wijken een wat breder en groener straatprofiel hebben. De wijk bevat de winkelkern van Oud-Rijswijk, maar is verder residentieel. In de wijk staan vooral meergezinswoningen (81%). Het aantal koop- en huurwoningen is ongeveer gelijk.

Algemeen

Aantal Inwoners (2023) : 10.480
Huishoudgrootte (2023) : 1,9

Gem. Inkomen (2020) : € 30.500
Opl. niveau (2018) : 26% Laag, 37% Midden, 36% Hoog

Leeftijdsverdeling (2023) :



Bevolkingsdichtheid: 9.001 inw./ km²

Arbeitsplaatsen : n.v.t.
Aantal Bedrijven : n.v.t.

Hittestress :Hoog
Wateroverlast : Matig

Huidige Mobiliteit

Auto's per huishouden (2021) : 0,7

Auto's totaal (2021) : 4090

Parkeerdruk (Werkdagnacht 2021) :
Zeer Hoog

Dagelijks autogebruik: 24%

Reis met auto naar werk/studie: 37%

OV-haltes per 1000 inw. (2023): 0,8

Gem. afst. treinstation (2020): 1,9 km

Enquête Omgevingsvisie 'Jouw Kijk op Rijswijk' (2023)

Aantal respondenten: 152

“Wat moet er volgens u gebeuren om de beschikbare ruimte zo goed mogelijk te gebruiken?” (maximaal 2 antwoorden mogelijk, top 5 antwoorden)

1. Fietsen aantrekkelijker maken: 49%
2. OV verbeteren: 38%
3. Meer groene plekken: 31%
4. Meer fietsparkeerplaatsen: 15%
5. Autobezit minder aantrekkelijk maken: 13%

“Wat vind je belangrijk voor jouw straat?” (maximaal 2 antwoorden mogelijk, top 5 antwoorden)

1. Meer ruimte voor groen: 44%
2. Meer ruimte voor de fiets: 26%
3. Meer ruimte om te lopen: 24%
4. Meer ruimte om elkaar te ontmoeten (bijv. bankjes): 16%
5. Deelmobiliteit in de straat: 13%

Maatregelen

Korte Termijn

- Instellingen verkeerslichten (VRIs): meer groen licht voor voetgangers en fietsers
- Fietspaden Burgemeester Elsenlaan (tussen Den Haag en Veraartlaan)
- Rembrandtkade en Vredenburgweg van 50 naar 30 km/uur

Middellange Termijn

- Een gedeelte van Sir Winston Churchilllaan van 50 naar 30 km/uur

Lange Termijn

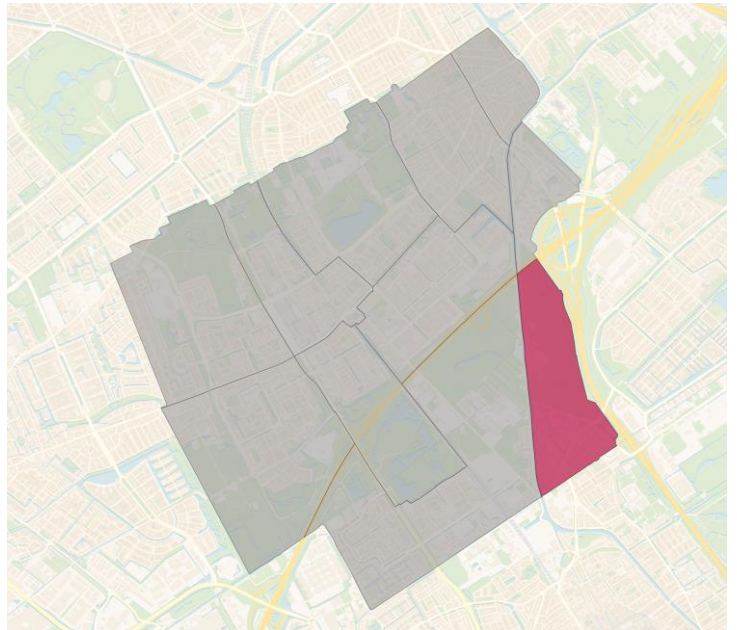
- Fietspad Van Vredenburgweg Oud-Rijswijk
- Fietspad Ruysdaelplein

Doorlopend (kort, middellang en lang)

- Handhaving fietsparkeren en realisatie fietsparkeerplekken
- Gedragsaanpak/fiets-stimulering: uitrol per wijk en specifieke doelgroepen die weinig fietsen
- Aanscherping parkeerregulering i.c.m. deelmobiliteit en hubs
- Uitrol laadinfrastructuur
- Voetgangersplan: aanpak per winkelcentrum en school

WIJK 11

Kraayenburg,
Vrijenban



Type Wijk

Het zuidelijke, bebouwde deel van de wijk kent een vrij gevarieerde bebouwing: een vroeg 20^e-eeuws lint aan het kanaal, een bedrijven-terrein en woonwijken uit de jaren '80, '90 en '10 van deze eeuw. De straatinrichting en groen-voorziening is dus ook gevarieerd. Voor de hele wijk geldt dat er veelal eengezinswoningen staan (64%) in het koopsegment (69%).

Algemeen

Aantal Inwoners (2023) : 1465
Huishoudgrootte (2023) : 2,2

Gem. Inkomen (2020) : € 33.100
Opl. niveau (2018) : 27% Laag, 33%
Midden, 40% Hoog

Leeftijdsverdeling (2023) :



Bevolkingsdichtheid: 1.488 inw./ km²

Arbeitsplaatsen :1090
Aantal Bedrijven : 46

Hittestress : Matig
Wateroverlast : Hoog

Huidige Mobiliteit

Auto's per huishouden (2021) : 1,1

Auto's totaal (2021) : 715

Parkeerdruk (2021) : Matig (woon, nacht) – Zeer Laag (werk, ochtend)

Dagelijks autogebruik: -

Reis met auto naar werk/studie: -

OV-haltes per 1000 inw. (2023): 2,0

Gem. afst. treinstation (2020): 2,6 km

Enquête Omgevingsvisie 'Jouw Kijk op Rijswijk' (2023)

Aantal respondenten: 9

“Wat moet er volgens u gebeuren om de beschikbare ruimte zo goed mogelijk te gebruiken?” (maximaal 2 antwoorden mogelijk, top 5 antwoorden)

Steekproef te klein; niet nader te bepalen.

“Wat vind je belangrijk voor jouw straat?” (maximaal 2 antwoorden mogelijk, top 5 antwoorden)

Steekproef te klein; niet nader te bepalen.

Maatregelen

Korte Termijn

- Instellingen verkeerslichten (VRIs): meer groen licht voor voetgangers en fietsers
- Fietspad Delftweg zuid

Lange Termijn

- Fietsbrug over de Vliet

Doorlopend (kort, middellang en lang)

- Handhaving fietsparkeren en realisatie fietsparkeerplekken
- Gedragsaanpak/fiets-stimulering: uitrol per wijk en specifieke doelgroepen die weinig fietsen
- Uitrol laadinfrastructuur
- Voetgangersplan: aanpak per winkelcentrum en school

3.2 Na-oorlogse woonwijken



De na-oorlogse wijken zijn ruimer opgezette wijken, die veelal opgebouwd zijn in een gridstructuur. Door deze structuur zorgen de wegen voor barrières tussen de wijken en functioneren de wijken als losse eilanden. In de wijk is ruimte voor groene zones/speelplekken, brede trottoirs, straten waar de fiets en auto de ruimte delen en in de meeste gevallen voldoende parkeergelegenheid.

De grootste uitdaging bij de na-oorlogse woonwijken is om betere loop- en fietsverbindingen tussen de wijken/buurten en belangrijke bestemmingen/voorzieningen in de omgeving te realiseren. Dit gebeurt met name door de oversteekbaarheid van (hoofd)wegen te verbeteren, met speciale aandacht van enkele locaties zoals de Prinses Beatrixlaan en Sir Winston Churchilllaan rondom het station. Binnen de wijken wordt ingezet op betere (stedelijke) fietsroutes en is het mogelijk om bij een lage parkeerdruk meer ruimte te maken voor andere functies (groen, ontmoeten, spelen, lopen, fietsen). Hierbij ook aandacht voor de (vaak cultureel bepaalde) minder verspreide fietscultuur.





huidige situatie



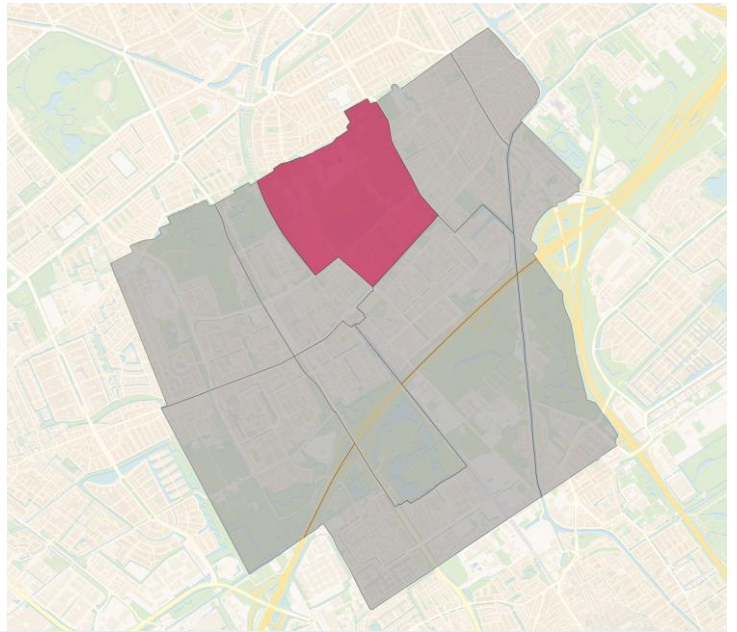
mogelijke toekomst
(Leiden. Bron: Nanda Sluijsmans)



mogelijke toekomst
(’t Goylaan, Utrecht. Bron: Google Maps)

WIJK 04

Huis te Lande,
Julianapark, Te Werve



Type Wijk

Naoorlogse ruim opgezette woonwijk, in de basis aangelegd vanaf eind jaren '50 en de jaren '60 met voornamelijk meergezins-woningen (82%). De verhouding tussen koop- en huurwoningen is gelijk. De wijk is groen dankzij de relatief brede straten en het Julianapark.

Algemeen

Aantal Inwoners (2023) : 5165
Huishoudgrootte (2023) : 1,9

Gem. Inkomen (2020) : € 27.800
Opl. niveau (2018) : 28% Laag, 45%
Midden, 27% Hoog

Leeftijdsverdeling (2023) :



Bevolkingsdichtheid: 3.709 inw./ km²

Arbeitsplaatsen : n.v.t.
Aantal Bedrijven : n.v.t.

Hittestress : Matig
Wateroverlast : Hoog

Huidige Mobiliteit

Auto's per huishouden (2021) : 0,7

Auto's totaal (2021) : 1995

Parkeerdruk (Werkdagnacht 2021) :
Hoog

Dagelijks autogebruik: 29%

Reis met auto naar werk/studie: 30%

OV-haltes per 1000 inw. (2023): 2,5

Gem. afst. treinstation (2020): 0,9 km

Enquête Omgevingsvisie 'Jouw Kijk op Rijswijk' (2023)

Aantal respondenten: 35

“Wat moet er volgens u gebeuren om de beschikbare ruimte zo goed mogelijk te gebruiken?” (maximaal 2 antwoorden mogelijk, top 6 antwoorden)

1. Fietsen aantrekkelijker maken: 46%
2. OV verbeteren: 37%
3. Meer groene plekken: 29%
4. Meer fietsparkeerplaatsen: 14%
4. Meer autoparkeerplaatsen: 14%
4. Lopen aantrekkelijker maken: 14%

“Wat vind je belangrijk voor jouw straat?” (maximaal 2 antwoorden mogelijk, top 5 antwoorden)

1. Meer ruimte voor groen: 26%
2. Meer ruimte voor de fiets: 17%
2. Meer ruimte om te lopen: 17%
4. Meer ruimte om elkaar te ontmoeten (bijv. bankjes): 11%
4. Deelmobiliteit in de straat: 11%

Maatregelen

Korte Termijn

- Instellingen verkeerslichten (VRIs): meer groen licht voor voetgangers en fietsers
- Fietspad Generaal Spoorlaan (midden)
- Fietspad van Vredenburgweg (landgoederenzone), Fietsstraat van Vredenburgweg (midden)
- Fietspaden Huis te Landelaan

Middellange Termijn

- Fietspaden Burgemeester Elsenlaan (noord, midden, zuid, Rijswijkse bos)

Lange Termijn

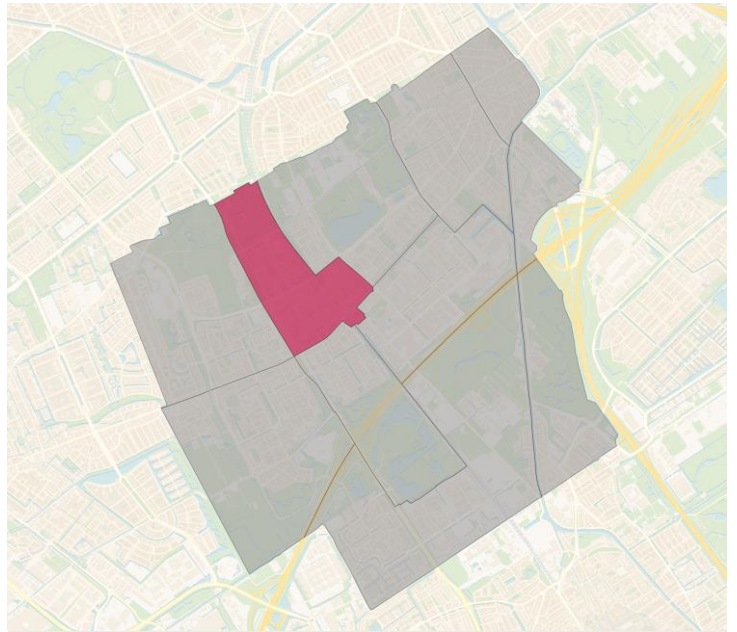
- Fietsstraat Doctor H. Colijnlaan
- Huis te Landelaan van 50 naar 30 km/uur

Doorlopend (kort, middellang en lang)

- Handhaving fietsparkeren en realisatie fietsparkeerplekken
- Gedragsaanpak/fiets-stimulering: uitrol per wijk en specifieke doelgroepen die weinig fietsen
- Aanscherping parkeerregulering i.c.m. deelmobiliteit en hubs
- Uitrol laadinfrastructuur
- Voetgangersplan: aanpak per winkelcentrum en school

WIJK 06

Artiestenbuurt,
Kleurenbuurt,
Spoorzicht,
Stationskwartier



Type Wijk

Naoorlogse woonwijk met enkele belangrijke voorzieningen voor heel Rijswijk: winkelcentrum Bogaard Stadscentrum en station Rijswijk. Het residentiële deel van de wijk bevat vooral meergezinswoningen (98%) in het huursegment (69%). De straten in de wijk zijn vrij breed opgezet met veel ruimte voor bomen en grasperken

Algemeen

Aantal Inwoners (2023) : 6535
Huishoudgrootte (2023) : 1,7

Gem. Inkomen (2020) : € 27.300
Opl. niveau (2018) : 28% Laag, 43%
Midden, 30% Hoog

Leeftijdsverdeling (2023) :



Bevolkingsdichtheid: 6.776 inw./ km²

Arbeitsplaatsen : n.v.t.
Aantal Bedrijven : n.v.t.

Hittestress : Zeer hoog
Wateroverlast : Hoog

Huidige Mobiliteit

Auto's per huishouden (2021) : 0,7

Auto's totaal (2021) : 2410

Parkeerdruk (Werkdagnacht 2021) :

Matig

Dagelijks autogebruik: 32%

Reis met auto naar werk/studie: 36%

OV-haltes per 1000 inw. (2023): 2,8

Gem. afst. treinstation (2020): 1,0 km

Enquête Omgevingsvisie 'Jouw Kijk op Rijswijk' (2023)

Aantal respondenten: 37

“Wat moet er volgens u gebeuren om de beschikbare ruimte zo goed mogelijk te gebruiken?” (maximaal 2 antwoorden mogelijk, top 5 antwoorden)

1. Meer groene plekken: 41%
2. OV verbeteren: 35%
3. Fietsen aantrekkelijker maken: 30%
4. Voorzieningen (winkels, school en werk) dichterbij brengen: 24%
5. Meer autoparkeerplaatsen: 22%

“Wat vind je belangrijk voor jouw straat?” (maximaal 2 antwoorden mogelijk, top 5 antwoorden)

1. Meer ruimte voor groen: 41%
2. Meer ruimte om elkaar te ontmoeten (bijv. bankjes): 22%
2. Meer ruimte om te spelen: 22%
4. Meer ruimte voor de fiets: 11%
5. Meer ruimte om te lopen: 8%

Maatregelen

Korte Termijn

- Instellingen verkeerslichten (VRIs): meer groen licht voor voetgangers en fietsers
- Fietspad Prinses Beatrixlaan tussen Generaal Spoorlaan en van Vredenburgweg

Middellange Termijn

- Onderzoek en realisatie aanpassing Prinses Beatrixlaan
- Sir Winston Churchilllaan van 50 naar 30 km/uur
- Upgrade Station Rijswijk

Lange Termijn

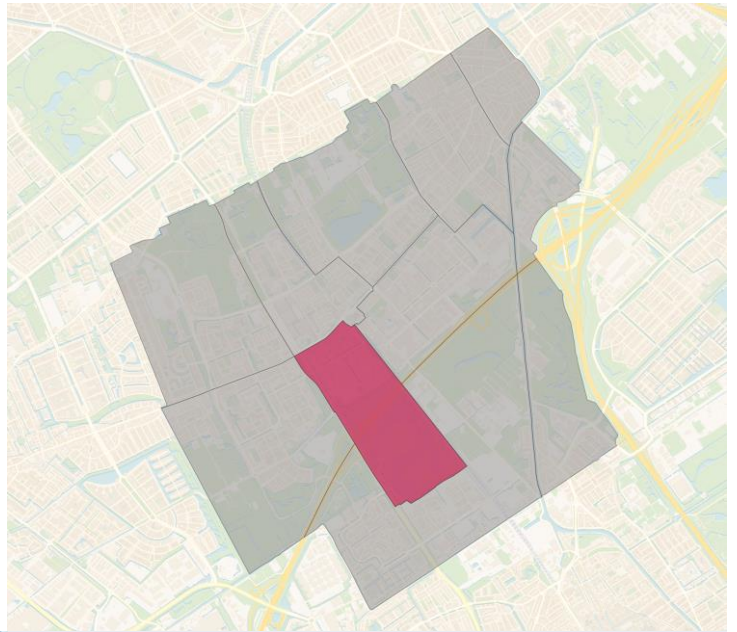
- Fietspad Steenvoordelaan

Doorlopend (kort, middellang en lang)

- Handhaving fietsparkeren en realisatie fietsparkeerplekken
- Gedragsaanpak/fiets-stimulering: uitrol per wijk en specifieke doelgroepen die weinig fietsen
- Aanscherping parkeerregulering i.c.m. deelmobiliteit en hubs
- Uitrol laadinfrastructuur
- Voetgangersplan: aanpak per winkelcentrum en school

WIJK 07

Muziekbuurt,
Wilhelminapark



Type Wijk

Naoorlogse residentiële wijk, met merendeel van de bebouwing bestaand uit meergezinswoningen (89%) uit de jaren '60. 75% van de woning zijn huurwoningen, waarvan het merendeel corporatiewoningen zijn. De wijk is ruim opgezet met veel ruimte voor groen en blauw tussen de (flat-) gebouwen. Ten zuiden van de snelweg ligt het (niet-bewoonde) Wilhelminapark.

Algemeen

Aantal Inwoners (2023) : 4370

Huishoudgrootte (2023) : 2,0

Gem. Inkomen (2020) : € 23.500

Opl. niveau (2018) : 31% Laag, 38%

Midden, 31% Hoog

Leeftijdsverdeling (2023) :



Bevolkingsdichtheid: 4.403 inw./ km²

Arbeitsplaatsen : n.v.t.

Aantal Bedrijven : n.v.t.

Hittestress : Zeer hoog (noord van A4)

Wateroverlast : Matig (noord van A4),
Hoog (zuid van A4)

Huidige Mobiliteit

Auto's per huishouden (2021) : 0,7

Auto's totaal (2021) : 1605

Parkeerdruk (Werkdagnacht 2021) :
Matig

Dagelijks autogebruik: -

Reis met auto naar werk/studie: -

OV-haltes per 1000 inw. (2023): 2,1

Gem. afst. treinstation (2020): 1,6 km

Enquête Omgevingsvisie 'Jouw Kijk op Rijswijk' (2023)

Aantal respondenten: 20

“Wat moet er volgens u gebeuren om de beschikbare ruimte zo goed mogelijk te gebruiken?” (maximaal 2 antwoorden mogelijk, top 5 antwoorden)

Steekproef te klein; niet nader te bepalen.

“Wat vind je belangrijk voor jouw straat?” (maximaal 2 antwoorden mogelijk, top 5 antwoorden)

Steekproef te klein; niet nader te bepalen.

Maatregelen

Korte Termijn

- Instellingen verkeerslichten (VRIs): meer groen licht voor voetgangers en fietsers
- Fietsroute RijswijkBuiten Wilhelminapark

Middellange Termijn

- Onderzoek en realisatie aanpassing Prinses Beatrixlaan

Lange Termijn

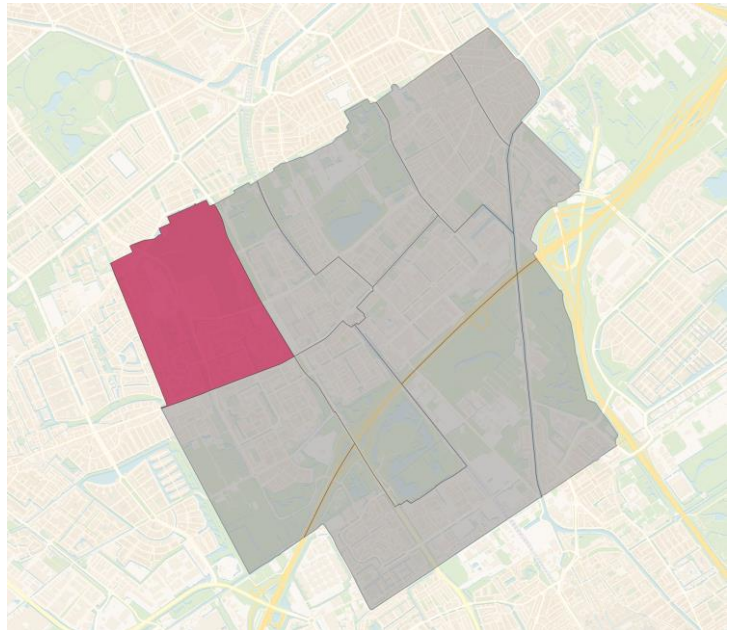
- Fietspad Pieter Postmapad

Doorlopend (kort, middellang en lang)

- Handhaving fietsparkeren en realisatie fietsparkeerplekken
- Gedragsaanpak/fiets-stimulering: uitrol per wijk en specifieke doelgroepen die weinig fietsen
- Invoering en aanscherping parkeerregulering i.c.m. deelmobiliteit en hubs
- Uitrol laadinfrastructuur
- Voetgangersplan: aanpak per winkelcentrum en school

WIJK 08

Ministerbuurt,
Overvoorde,
Presidentenbuurt,
Strijp



Type Wijk

Naoorlogse woonwijk met een evenwichtige mix aan eengezinswoningen (45%) en meergezinswoningen (55%), en met een gelijke verhouding koop- en huurwoningen. De wijk kent twee verschillende bouwfases: rond 1960, en de bouw van 'Strijp' eind jaren '90. De straatprofielen verschillen daarom vrij sterk qua breedte en groen in de straat.

Algemeen

Aantal Inwoners (2023) : 8215
Huishoudgrootte (2023) : 2,0

Gem. Inkomen (2020) : € 30.500
Opl. niveau (2018) : 29% Laag, 41%
Midden, 30% Hoog

Leeftijdsverdeling (2023) :



Bevolkingsdichtheid: 4.688 inw./ km²

Arbeitsplaatsen : n.v.t.
Aantal Bedrijven : n.v.t.

Hittestress : Hoog
Wateroverlast : Matig

Huidige Mobiliteit

Auto's per huishouden (2021) : 1
Auto's totaal (2021) : 3660
Parkeerdruk (Werkdagnacht 2021) :
Matig – Hoog (Strijp)

Dagelijks autogebruik: 30%
Reis met auto naar werk/studie: 39%

OV-haltes per 1000 inw. (2023): 1,6
Gem. afst. treinstation (2020): 2,3 km

Enquête Omgevingsvisie 'Jouw Kijk op Rijswijk' (2023)

Aantal respondenten: 67

“Wat moet er volgens u gebeuren om de beschikbare ruimte zo goed mogelijk te gebruiken?” (maximaal 2 antwoorden mogelijk, top 5 antwoorden)

1. OV verbeteren: 55%
2. Fietsen aantrekkelijker maken: 42%
3. Meer groene plekken: 27%
4. Voorzieningen (winkels, school en werk) dichterbij brengen: 22%
5. Autobezit minder aantrekkelijk maken: 13%

“Wat vind je belangrijk voor jouw straat?” (maximaal 2 antwoorden mogelijk, top 5 antwoorden)

1. Meer ruimte voor groen: 45%
2. Meer ruimte om elkaar te ontmoeten (bijv. bankjes): 21%
3. Meer ruimte om te lopen: 16%
3. Meer ruimte voor de fiets: 16%
5. Deelmobiliteit in de straat: 12%

Maatregelen

Korte Termijn

- Instellingen verkeerslichten (VRIs): meer groen licht voor voetgangers en fietsers
- Fietspaden Schaapweg (noord, zuid)

Middellange Termijn

- Tweerichtingenfietspad Generaal Spoorlaan (west)
- Sir Winston Churchillaan van 50 naar 30 km/uur
- Sammersweg van 50 naar 30 km/uur

Lange Termijn

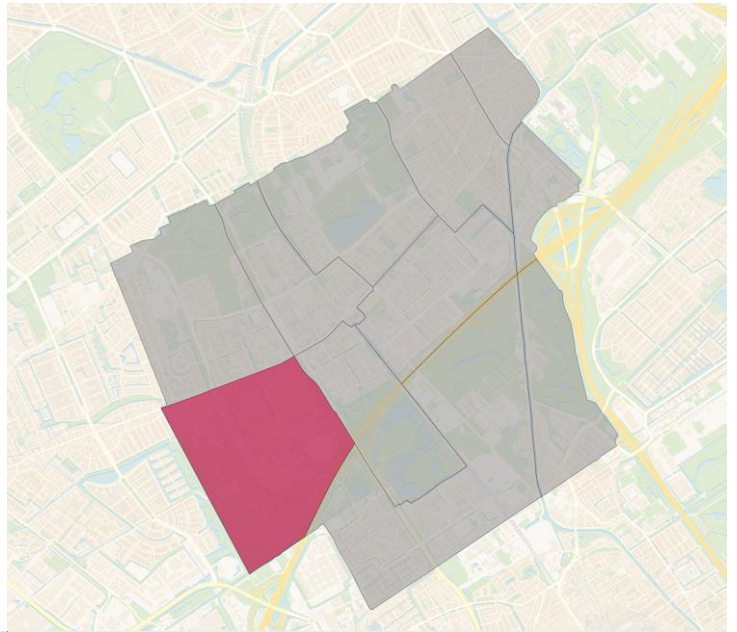
- Prinses Margrietsingel, Prinses Marijkesingel en Schaapweg (midden) naar 30 km/uur

Doorlopend (kort, middellang en lang)

- Handhaving fietsparkeren en realisatie fietsparkeerplekken
- Gedragsaanpak/fiets-stimulering: uitrol per wijk en specifieke doelgroepen die weinig fietsen
- Aanscherping parkeerregulering i.c.m. deelmobiliteit en hubs
- Uitrol laadinfrastructuur
- Voetgangersplan: aanpak per winkelcentrum en school

WIJK 09

Eikelenburg,
Hoekpolder,
Stervoorde



Type Wijk

Naoorlogse woonwijk met een mix van eengezinswoningen (37%) en meergezinswoningen (63%). Het merendeel van de woningen zijn huurwoningen van corporaties. Dit is vooral het geval in de delen die in de jaren '70 zijn gebouwd. De woningen in Eikelenburg zijn gebouwd na 2010 en betreffen vooral koopwoningen. De straat-profielen in de wijk zijn dus divers.

Algemeen

Aantal Inwoners (2023) : 9030
Huishoudgrootte (2023) : 2,2

Gem. Inkomen (2020) : € 24.800
Opl. niveau (2018) : 35% Laag, 41%
Midden, 25% Hoog

Leeftijdsverdeling (2023) :



Bevolkingsdichtheid: 4.708 inw./ km²

Arbeitsplaatsen : n.v.t.
Aantal Bedrijven : n.v.t.

Hittestress : Hoog
Wateroverlast : Hoog

Huidige Mobiliteit

Auto's per huishouden (2021) : 0,9

Auto's totaal (2021) : 3450

Parkeerdruk (Werkdagnacht 2021) :
Matig

Dagelijks autogebruik: 27%

Reis met auto naar werk/studie: 38%

OV-haltes per 1000 inw. (2023): 1,8

Gem. afst. treinstation (2020): 2,4 km

Enquête Omgevingsvisie 'Jouw Kijk op Rijswijk' (2023)

Aantal respondenten: 67

“Wat moet er volgens u gebeuren om de beschikbare ruimte zo goed mogelijk te gebruiken?” (maximaal 2 antwoorden mogelijk, top 5 antwoorden)

1. OV verbeteren: 46%
2. Meer groene plekken: 36%
3. Fietsen aantrekkelijker maken: 33%
4. Voorzieningen (winkels, school en werk) dichterbij brengen: 27%
5. Meer autoparkeerplaatsen: 12%

“Wat vind je belangrijk voor jouw straat?” (maximaal 2 antwoorden mogelijk, top 5 antwoorden)

1. Meer ruimte voor groen: 44%
2. Meer ruimte om elkaar te ontmoeten (bijv. bankjes): 20%
3. Meer ruimte om te lopen: 12%
3. Meer ruimte om te spelen: 12%
5. Meer ruimte voor de fiets: 9%

Maatregelen

Korte Termijn

- Instellingen verkeerslichten (VRIs): meer groen licht voor voetgangers en fietsers

Middellange Termijn

- Monseigneur Bekkerslaan van 50 naar 30 km/uur

Lange Termijn

- Fietspad Eikelenburglaan
- Doctor H.J. van Mooklaan en Schaaapweg (zuid) van 50 naar 30 km/uur

Doorlopend (kort, middellang en lang)

- Handhaving fietsparkeren en realisatie fietsparkeerplekken
- Gedragsaanpak/fiets-stimulering: uitrol per wijk en specifieke doelgroepen die weinig fietsen
- Aanscherping parkeerregulering i.c.m. deelmobiliteit en hubs
- Uitrol laadinfrastructuur
- Voetgangersplan: aanpak per winkelcentrum en school

3.3 Winkelcentra



huidige situatie (Hendrik Ravesteijnplein)



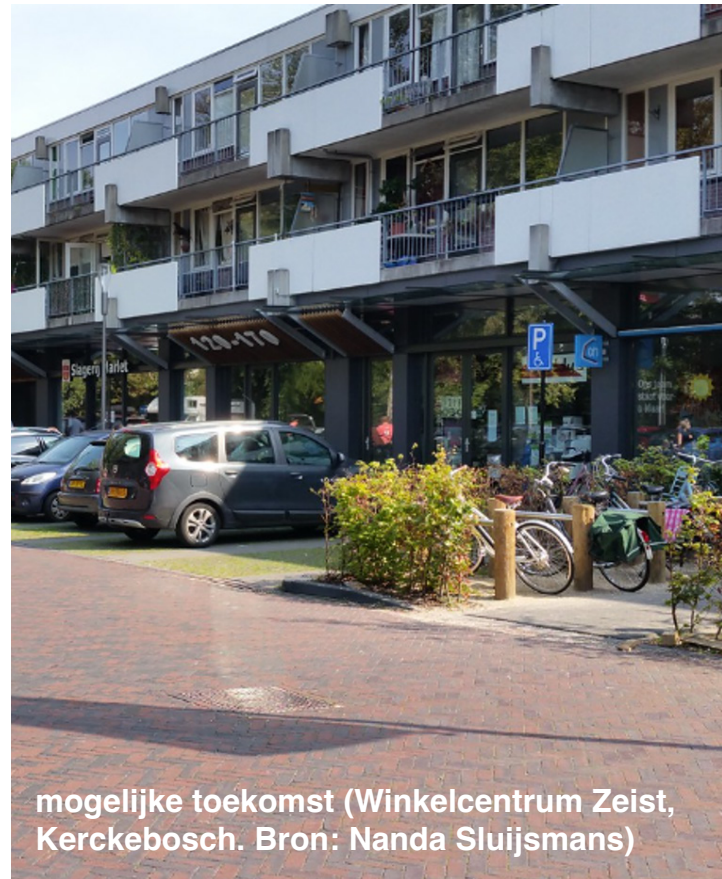
huidige situatie (Oud-Rijswijk)

Rijswijk kent twee hoofdcentra: Bogaard Stadscentrum en Oud-Rijswijk.

- Bogaard Stadscentrum transformeert de komende jaren naar een multifunctioneel stadscentrum met een diverse mix aan functies. Belangrijkste uitdaging is het verbeteren van de bereikbaarheid voor voetganger en fietser en het realiseren van een betere verblijfskwaliteit met meer ruimte voor groen.
 - Oud-Rijswijk kent een mix van horeca, winkels en overige voorzieningen. Het is voor bezoekers uit eigen gemeente, omliggende wijken en toeristisch-recreatieve bezoekers de plek binnen de gemeente voor het authentieke winkeltje of bijzonder horecaconcept. Belangrijke uitdagingen zijn het verbeteren van de entree aan zowel oost- als westzijde van de Herenstraat, meer (veilige) stallingsmogelijkheden voor de fiets, toegankelijkheid voor mindervaliden en voorkomen overlast van scooters.
- Naast de twee hoofdcentra zijn er vijf buurtcentra in Rijswijk. Elk buurtcentrum kent haar eigen uitdagingen op het gebied van bereikbaarheid.
 - Hendrik Ravesteijnplein: verbeteren overstekbaarheid Lindelaan en verkeersveiligheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers. Goede routing en overstekbaarheid Burgemeester Elsenlaan richting Huis van de stad en theater.
 - Doctor H. Colijnlaan: meer fietsenstallingen, vergroening en eenduidigere inrichting, betere routing vanaf het station.
 - Prinses Irenelaan/Prinses Margrietsingel: verbeteren toegankelijkheid.
 - Henri Dunantlaan: meer fietsenstallingen en beschikbaarheid fietsparkeerplekken voor bezoekers.
 - De Koploper: wordt op dit moment ontwikkeld in Rijswijk Buiten.



huidige situatie Prinses Irenelaan/
Prinses Margrietsingel



mogelijke toekomst (Winkelcentrum Zeist,
Kerckebosch. Bron: Nanda Sluijsmans)



mogelijke toekomst (Haarlem)

3.4 Werklocaties



huidige situatie (Lange Kleiweg)



huidige situatie (Plaspoelpolder)

Voor de werklocaties (bedrijventerreinen, kantoorlocaties en gemengde werklocaties) in Rijswijk is het van groot belang dat ze aantrekkelijk blijven en maximaal aansluiten op kansrijke economische clusters en steeds veranderende trends, ontwikkelingen en (ruimte) behoeften vanuit de markt.

Op bedrijventerreinen is de eerste prioriteit de functionaliteit van het bedrijventerrein; voldoende ruimte voor vrachtwagens en laden en lossen, en ruimte voor bezoekersparkeren. Tweede prioriteit is de inzet op een beter en mooier verblijfsklimaat. Belangrijk aandachtspunt bij bedrijventerreinen is het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers. Daarvoor wordt ingezet op het verbeteren van locaties waar een stoep of fietspad ontbreekt, waar de kruisingen onveilig zijn of onveiligheid ontstaat door een hoge intensiteit of hardrijders.

Bij kantoorlocaties is de prioriteit andersom. Hier wordt ingezet op een beter en mooier verblijfsklimaat en gezonde omgeving voor de mensen die er werken. Uitdaging is het vergroenen van de kantoorlocaties en verminderen van de verstening, met name door het vergroenen van parkeerplaatsen.

Binnen de werkgebieden zijn betere fietsverbindingen en looproutes (vanaf de OV-haltes) en goede OV-bereikbaarheid van belang.

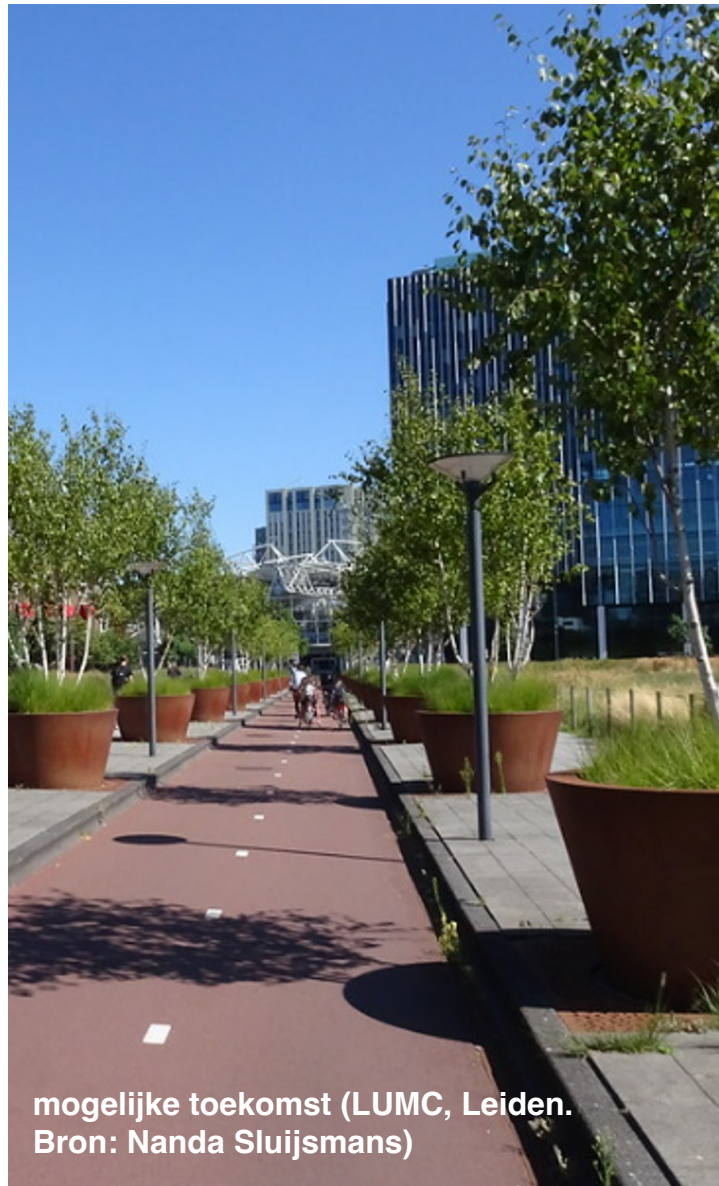
Als degenen die de auto niet nodig hebben andere vervoerswijzen kiezen, ontstaat er ruimte waardoor we ook de economische gebieden bereikbaar houden. We zetten in op het stimuleren van lopen, fiets en ov middels werkgeversaanpak en op het faciliteren van deelmobiliteit en elektrisch vervoer bij bedrijven. Door invoering van parkeerregulering wordt de overlast van langparkeerders aangepakt en zijn parkeerplaatsen beschikbaar voor bezoekers en ondernemers.

De Rijswijkse strategie op toekomstbestendige werklocaties beschrijft de kernstrategie per werklocatie. De werklocaties zijn verschillend van aard en kennen elk hun eigen opgave:

- Vervoerscentrum Vrijenban: uitstraling verbeteren en vergroenen, effectiever ruimtegebruik stimuleren
- Delftweg: verkeersveiligheid in relatie tot bestemmingsverkeer aanpakken
- Heulweg: parkeerproblematiek aanpakken en OV, deelmobiliteit en fietsen verbeteren
- Plaspoelpolder: Transformatie Havenkwartier en Kesslerpark (zie 5.5 gebiedsontwikkelingen)
- Broekpolder: verbeteren openbare ruimte, parkeerdruk verminderen en vergroten verkeersveiligheid
- Hoornwijk: verkeersproblematiek verminderen door verbeteren OV (inclusief looproutes), deelmobiliteit, fietsen en looproutes naa de haltes. , verkeersveiligheid), parkeervraag aanpakken
- Zuidflank: openbare ruimte verbeteren



**mogelijke toekomst (Strijp-S, Eindhoven.
Bron: Joep de Groot)**



**mogelijke toekomst (LUMC, Leiden.
Bron: Nanda Sluismans)**



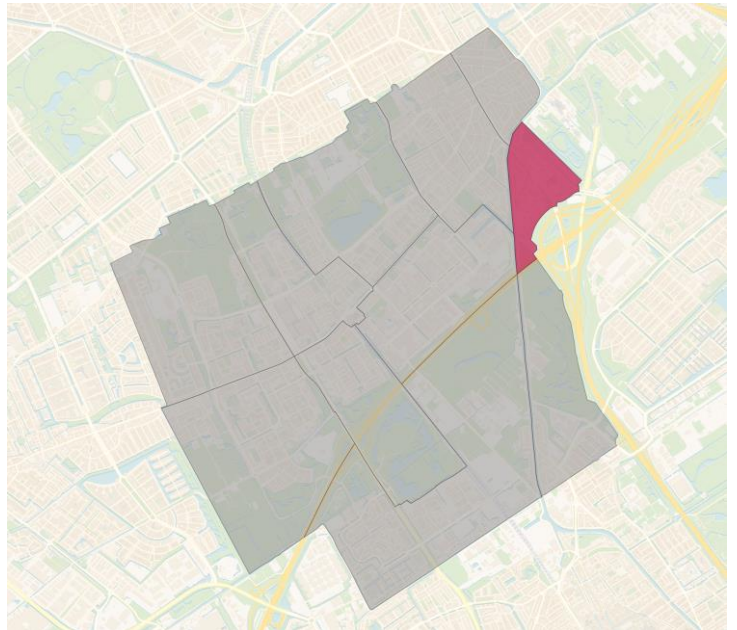
huidige situatie (Plaspolder)



**mogelijke toekomst (Noviotech Campus,
Nijmegen. Bron: Financiële dagblad)**

WIJK 03

Broekpolder,
Hoornwijk



Type Wijk

Wijk met voornamelijk bedrijventerreinen die vanaf het einde van de jaren '80 zijn opgeleverd. In de wijk zijn relatief brede straten met parkeerplaatsen op zowel privéterrein als op de openbare weg. Het straatbeeld is vrij versteend met relatief weinig groen.

Algemeen

Aantal Inwoners (2023) : 365

Huishoudgrootte (2023) : 2,1

Gem. Inkomen (2020) : € 39.800

Opl. niveau (2018) : 40% Laag, 20%

Midden, 39% Hoog

Leeftijdsverdeling (2023) :



Bevolkingsdichtheid: 838 inw./ km²

Arbeitsplaatsen : 4750

Aantal Bedrijven : 197

Hittestress : Hoog

Wateroverlast : Hoog

Huidige Mobiliteit

Auto's per huishouden (2021) : -
Auto's totaal (2021) : -
Parkeerdruk (Werkdagochtend 2021) :
Matig

Dagelijks autogebruik: -
Reis met auto naar werk/studie: -

OV-haltes per 1000 inw. (2023): 24,7
Gem. afst. treinstation (2020): 2,5 km

Enquête Omgevingsvisie 'Jouw Kijk op Rijswijk' (2023)

Aantal respondenten: 4

“Wat moet er volgens u gebeuren om de beschikbare ruimte zo goed mogelijk te gebruiken?” (maximaal 2 antwoorden mogelijk, top 5 antwoorden)
Steekproef te klein; niet nader te bepalen.

“Wat vind je belangrijk voor jouw straat?” (maximaal 2 antwoorden mogelijk, top 5 antwoorden)
Steekproef te klein; niet nader te bepalen.

Maatregelen

Korte Termijn:

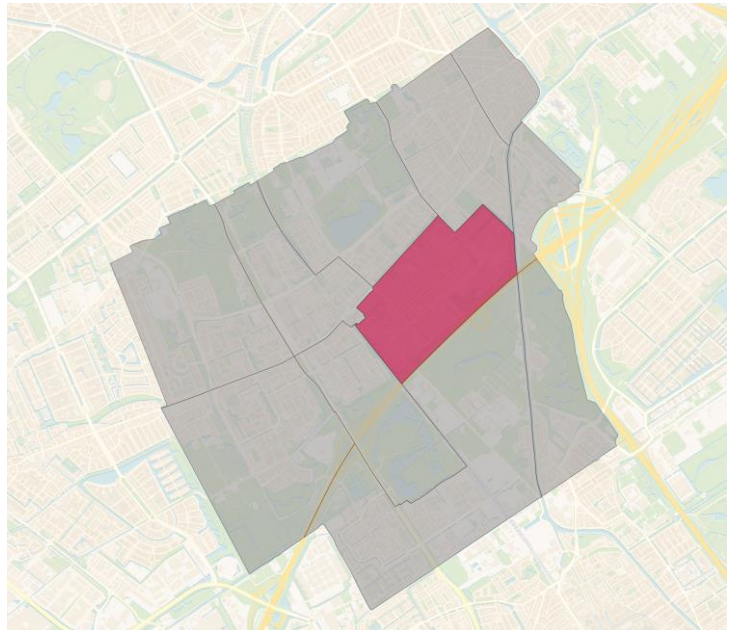
- Verbeteren verkeersveiligheid Laan van Beens

Doorlopend (kort, middellang en lang)

- Handhaving fietsparkeren en realisatie fietsparkeerplekken
- Gedragsaanpak/fiets-stimulering: werkgeversaanpak
- Uitrol laadinfrastructuur
- Instellingen verkeerslichten (VRIs): meer groen licht voor voetgangers en fietsers

WIJK 05

Plaspoelpolder



Type Wijk

Werkgebied met voornamelijk bedrijventerreinen en kantoren, ontwikkeld vanaf de jaren '60 tot op heden. Gedeeltelijke ombouw naar woningen (Havenkwartier en Kesslerpark). De inrichting van de hoofdlanen is vrij groen en breed, terwijl andere straten veel verstening kennen. De kleine hoeveelheid woningen in de wijk zijn bijna uitsluitend meergezinswoningen (98%) in vooral het huursegment (59%).

Algemeen

Aantal Inwoners (2023) : 1305
Huishoudgrootte (2023) : 1,7

Gem. Inkomen (2020) : € 30.700
Opl. niveau (2018) : 21% Laag, 30%
Midden, 50% Hoog

Leeftijdsverdeling (2023) :



Bevolkingsdichtheid: 1.054 inw./ km²

Arbeitsplaatsen : 14.080
Aantal Bedrijven : 685

Hittestress : Hoog
Wateroverlast : Hoog

Huidige Mobiliteit

Auto's per huishouden (2021) : -
Auto's totaal (2021) : -
Parkeerdruk (Werkdagochtend 2021) :
Hoog

Dagelijks autogebruik: -
Reis met auto naar werk/studie: -

OV-haltes per 1000 inw. (2023): 16,1
Gem. afst. treinstation (2020): 1,2 km

Enquête Omgevingsvisie 'Jouw Kijk op Rijswijk' (2023)

Aantal respondenten: 11

“Wat moet er volgens u gebeuren om de beschikbare ruimte zo goed mogelijk te gebruiken?” (maximaal 2 antwoorden mogelijk, top 5 antwoorden)
Steekproef te klein; niet nader te bepalen.

“Wat vind je belangrijk voor jouw straat?” (maximaal 2 antwoorden mogelijk, top 5 antwoorden)
Steekproef te klein; niet nader te bepalen.

Maatregelen

Korte Termijn

- Verrijn Stuartlaan: verbeteren groene as en loop/fietsstructuur

Middellange Termijn

- Fietsstraat Jaagpad
- Fietspaden Burgemeester Elsenlaan
- Fietspad Kessler Park
- Wegen in Plaspoelpolder van 50 naar 30 km/uur (zie kaart H4)

Lange Termijn

- Fietspaden Volmerlaan

Doorlopend (kort, middellang en lang)

- Handhaving fietsparkeren en realisatie fietsparkeerplekken
- Gedragsaanpak/fiets-stimulering: werkgeversaanpak
- Invoering parkeerregulering i.c.m. deelmobiliteit en hubs
- Uitrol laadinfrastructuur

3.5 Gebiedsontwikkelingen

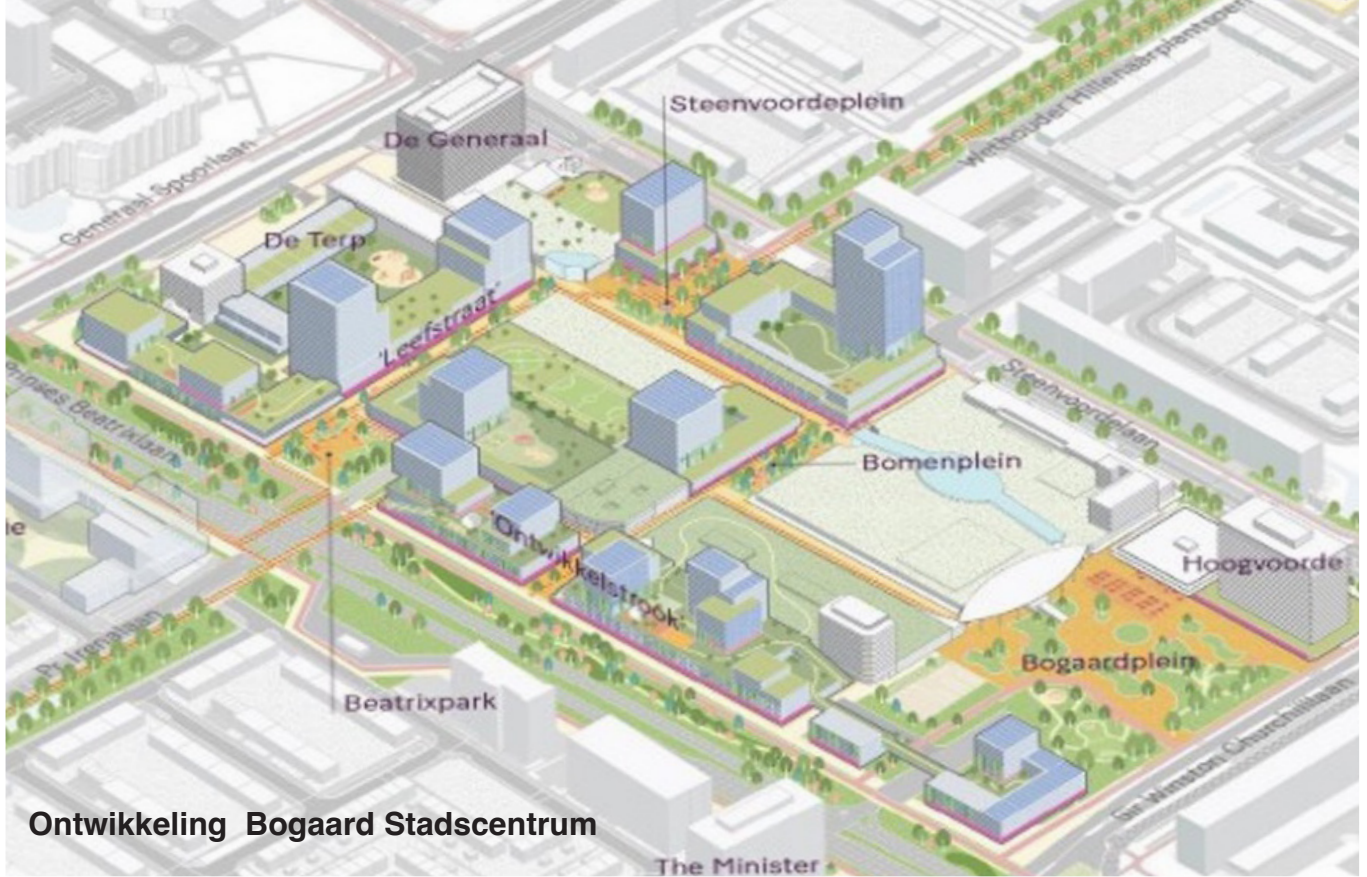


Ontwikkeling Te Werve Oost

De komende jaren wordt er op verschillende plekken ontwikkeld in Rijswijk (Te Werve Oost, Kesslerpark, Havenkwartier, Bogaard Stadscentrum, Parkrijk, Pasgeld-West en Pasgeld-Oost) om hiermee te zorgen voor voldoende woonruimte voor alle doelgroepen in de stad. De uitdaging ligt in het creëren van aantrekkelijke vitale gebieden, waar het prettig wonen, werken en verblijven voor iedereen is.

Door de gebiedsontwikkelingen neemt de nabijheid in de stad toe. Er komen meer woningen, meer mensen, meer voorzieningen op korte afstand waardoor de reisafstand afneemt. De openbare ruimte bij gebiedsontwikkelingen wordt ingericht op basis van het STOMP-principe. Er wordt ontwikkeld met een lagere parkeernorm in combinatie met deelmobiliteit en parkeren op eigen terrein op afstand.





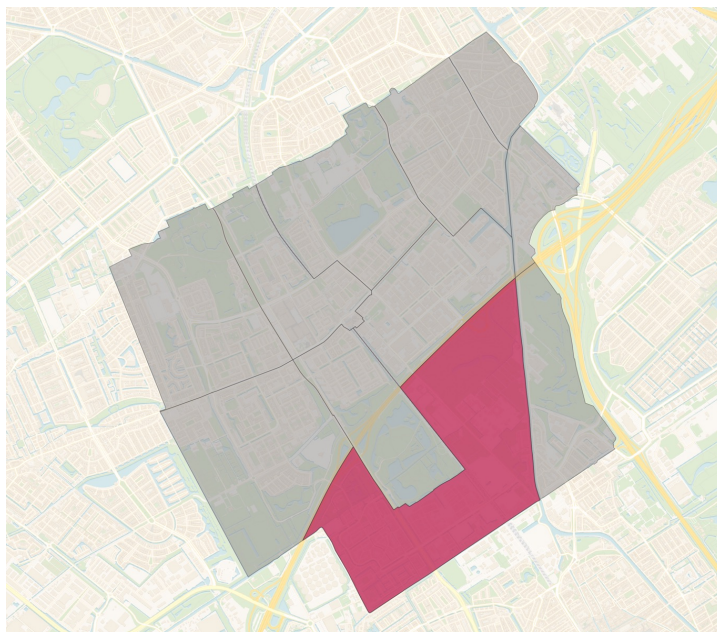
Ontwikkeling Bogaard Stadscentrum



Ontwikkeling Havenkwartier

WIJK 10

Elsenburg, Haantje,
Pasgeld, Sion



Type Wijk

Deze wijk is groot en kent naast wonen een bedrijventerrein en sportfaciliteiten. De wijk is vanaf 2015 opgeleverd en is nog gedeeltelijk in ontwikkeling. Het merendeel van de woningen zijn overwegend eengezinswoningen (83%) in het koopsegment (85%). De nieuwe woonwijken hebben variërende straatprofielen en inrichtingen qua groen en parkeren. Naast nieuwbouw is er nog een oud deel langs de Vliet, bij Delft (Pasgeld) en langs het Haantje.

Algemeen

Aantal Inwoners (2023) : 6390

Huishoudgrootte (2023) : 3

Gem. Inkomen (2020) : € 32.700

Opl. niveau (2018) : 11% Laag, 36%

Midden, 53% Hoog

Leeftijdsverdeling (2023) :



Bevolkingsdichtheid: 2.374 inw./ km²

Arbeidsplaatsen : 390

Aantal Bedrijven : 27

Hittestress : Hoog

Wateroverlast : Hoog

Huidige Mobiliteit

Auto's per huishouden (2021) : 1,2

Auto's totaal (2021) : 2065

Parkeerdruk (Werkdagnacht 2021) : Laag

Dagelijks autogebruik: 35%

Reis met auto naar werk/studie: 50%

OV-haltes per 1000 inw. (2023): 0,9

Gem. afst. treinstation (2020): 3,1 km

Enquête Omgevingsvisie 'Jouw Kijk op Rijswijk' (2023)

Aantal respondenten: 85

"Wat moet er volgens u gebeuren om de beschikbare ruimte zo goed mogelijk te gebruiken?" (maximaal 2 antwoorden mogelijk, top 6 antwoorden)

1. OV verbeteren: 66%
2. Meer groene plekken: 36%
3. Fietsen aantrekkelijker maken: 34%
4. Voorzieningen (winkels, school en werk) dichterbij brengen: 15%
5. Meer autoparkeerplaatsen: 7%
5. Autobezit minder aantrekkelijker maken: 7%

"Wat vind je belangrijk voor jouw straat?" (maximaal 2 antwoorden mogelijk, top 5 antwoorden)

1. Meer ruimte voor groen: 52%
2. Meer ruimte om te spelen: 32%
3. Meer ruimte voor de fiets: 18%
4. Meer ruimte om te lopen: 15%
5. Meer ruimte om elkaar te ontmoeten (bijv. bankjes): 13%

Maatregelen

Korte Termijn

- Instellingen verkeerslichten (VRIs): meer groen licht voor voetgangers en fietsers
- Fietsroute RijswijkBuiten Wilhelminapark, fietsroute RijswijkBuiten ParkRijk
- Verbetering OV RijswijkBuiten: extra halte Laan van Sion + verbeteringen nieuwe concessie
- Project ontwikkeling Lange Kleiweg
- Laan van Sion van 50 naar 30 km/uur
- Voetgangersbrug over de Prinses Beatrixlaan

Middellange Termijn

- Reconstructie Lange Kleiweg

Lange Termijn

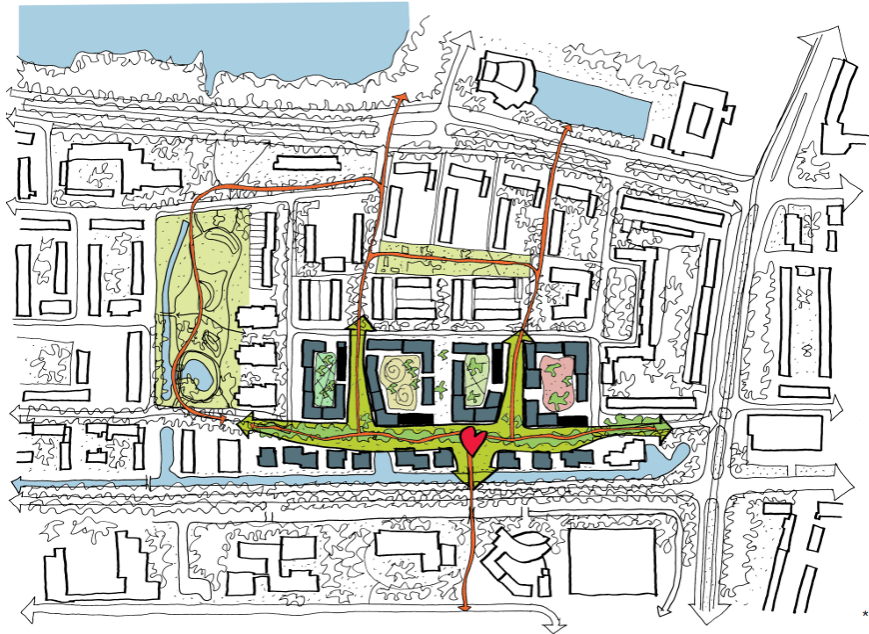
- Fietspad Lange Kleiweg Zuid
- Fietsroute RijswijkBuiten – Paggeld
- Fietsroute RijswijkBuiten fietstunnel
- Fietsbrug over de Vliet
- Station Rijswijk Buiten

Doorlopend (kort, middellang, lang)

- Handhaving fietsparkeren en realisatie fietsparkeerplekken
- Gedragsaanpak/fietsstimulering: uitrol per wijk en specifieke doelgroepen die weinig fietsen
- Invoering parkeerregulering i.c.m. deelmobiliteit en hubs
- Uitrol laadinfrastructuur
- Voetgangersplan: aanpak per winkelcentrum en school

Te Werve Oost in verandering richting een toekomstbestendige, klimaatadaptieve en groene woonwijk

Te Werve Oost is een naoorlogse woonwijk in verandering. Het doel is een vitale wijk waar mensen graag wonen, elkaar ontmoeten en genieten van het groen. Bestaande woningen, vaak in bouwtechnisch slechte staat, worden gesloopt en er worden ongeveer twee keer zoveel woningen teruggebouwd. Verdichting van de wijk in combinatie met een prettig leefklimaat is hier mogelijk, mits er keuzes worden gemaakt. Voorbeelden hiervan zijn om van Te Werve Oost een toekomstbestendige, klimaatadaptieve en groene woonwijk te maken en om de openbare ruimte zo in te richten dat deze uitnodigt tot ontmoeten, spelen en bewegen.




Structuurschets herinrichting Te Werve Oost, bron Mecanoo Architecten

De wijk wordt autoluw en conform het STOMP-principe ingericht. Belangrijk middel hiertoe is het afvangen van een groot deel van het autoverkeer in een (ondergrondse) parkeergarage aan de rand van de wijk. In de wijk zelf ontstaat hierdoor meer ruimte en rust voor voetgangers en fietsers. Door de Karel Doormanlaan ter hoogte van Park De Driesprong alleen nog toegankelijk te maken voor fietsers en voetgangers, wordt doorgaand autoverkeer tegengegaan en wordt het park goed en veilig toegankelijk voor langzaam verkeer. Parkeren verdwijnt vrijwel geheel uit het straatbeeld. Op straat wordt wel ruimte gereserveerd voor deelauto's en laden en lossen. Parkeergarages bevinden zich onder de gebouwen of onder een groen en openbaar toegankelijk dek waardoor optimaal gebruik wordt gemaakt van de beschikbare ruimte. Voor voetgangers en fietsers komt er een directe en verkeersveilige oversteek over de Sir Winston Churchillaan waardoor het N.S.-station, voorzieningen en bijvoorbeeld de fietsroute via de Lange Kleiweg richting Delft beter bereikbaar worden. Alle wegen in het gebied krijgen een snelheidsregime van maximaal 30 km/uur met voldoende brede trottoirs en ruimte voor fietsers. De tussenstraten Doctor Kruytstraat, Pater van Lithstraat en Professor Snouck Hurgronjestaart worden volledig autovrije voetgangersgebieden.

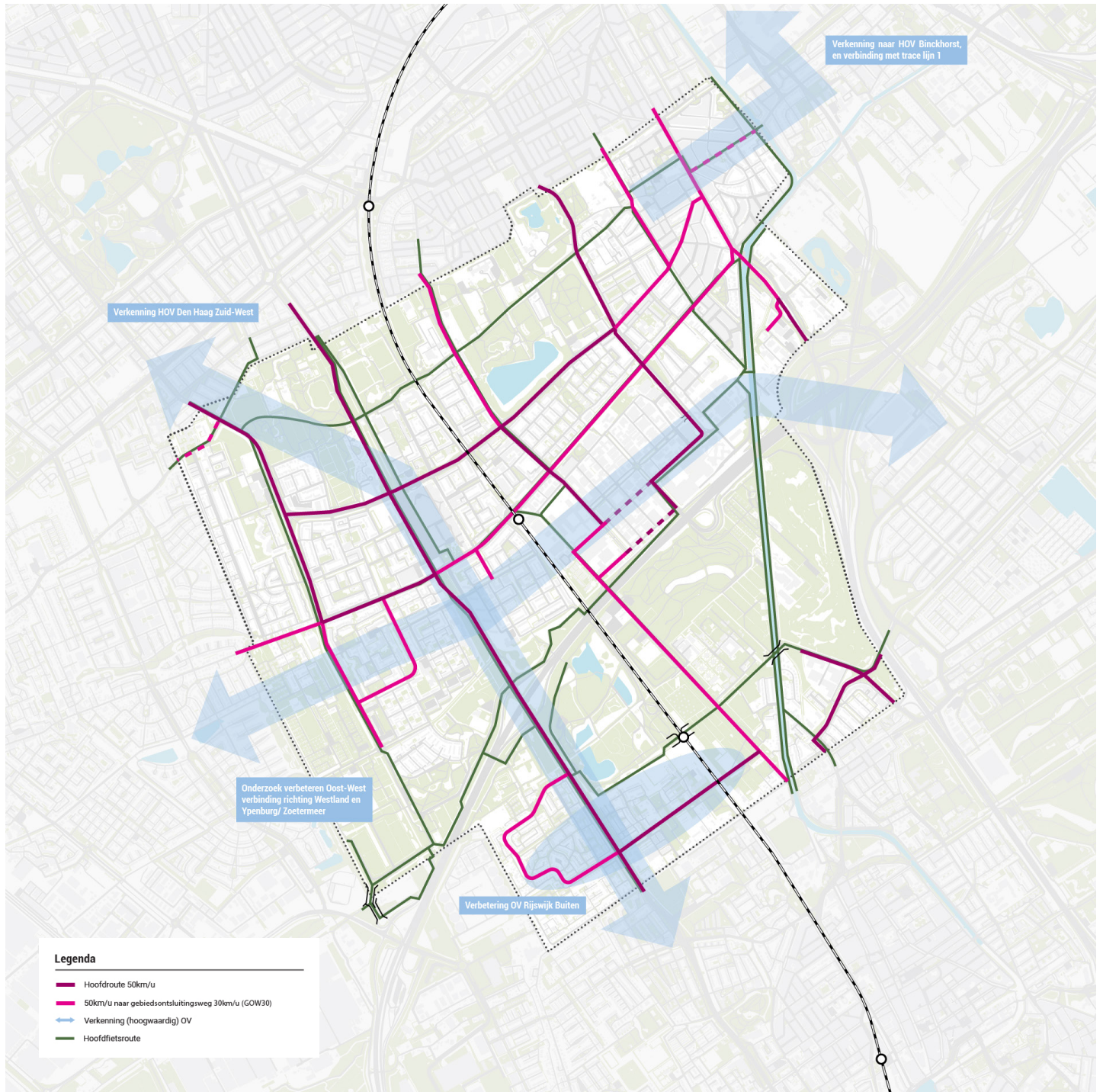
4 Mobiliteitssysteem van de toekomst: hoe zien de netwerken eruit?

A green-tinted photograph of a tree-lined street. The trees are in the foreground and middle ground, creating a canopy effect. In the background, a multi-story building and a dark car are visible. The overall scene is peaceful and urban.

A green-tinted photograph of a street scene. The image shows a row of trees on the left side of a paved road. Several cars are parked along the right side of the road. In the background, there are buildings. The overall scene is a typical urban street with a focus on greenery and parking.

Voor diverse vervoerswijzen wordt gepresenteerd hoe de netwerken er in de toekomst uit komen te zien. Per netwerk wordt een eindbeeld geschetst inclusief de vereiste stappen richting 2040.

4.1 Integraal mobiliteitsnetwerk Rijswijk



ambitiekaart integraal netwerk

Op basis van de gebiedsgerichte benadering gecombineerd met de integrale keuzes is voor alle netwerken een kaart gemaakt waarop de concrete veranderingen staan aangegeven. Bij kruising van verschillende wegen wordt prioriteit aangegeven en krijgen schone, veilige en ruimte-efficiënte vervoermiddelen voorrang. Op belangrijke autowegen zal de auto meer voorrang krijgen op overstekende fietsers. Bij kruisingen met het hoofd fietsnetwerk is dit het omgekeerde. In de kaart hiernaast is het integrale netwerk 2040 weergegeven.

Concrete maatregelen op netwerkniveau zijn:

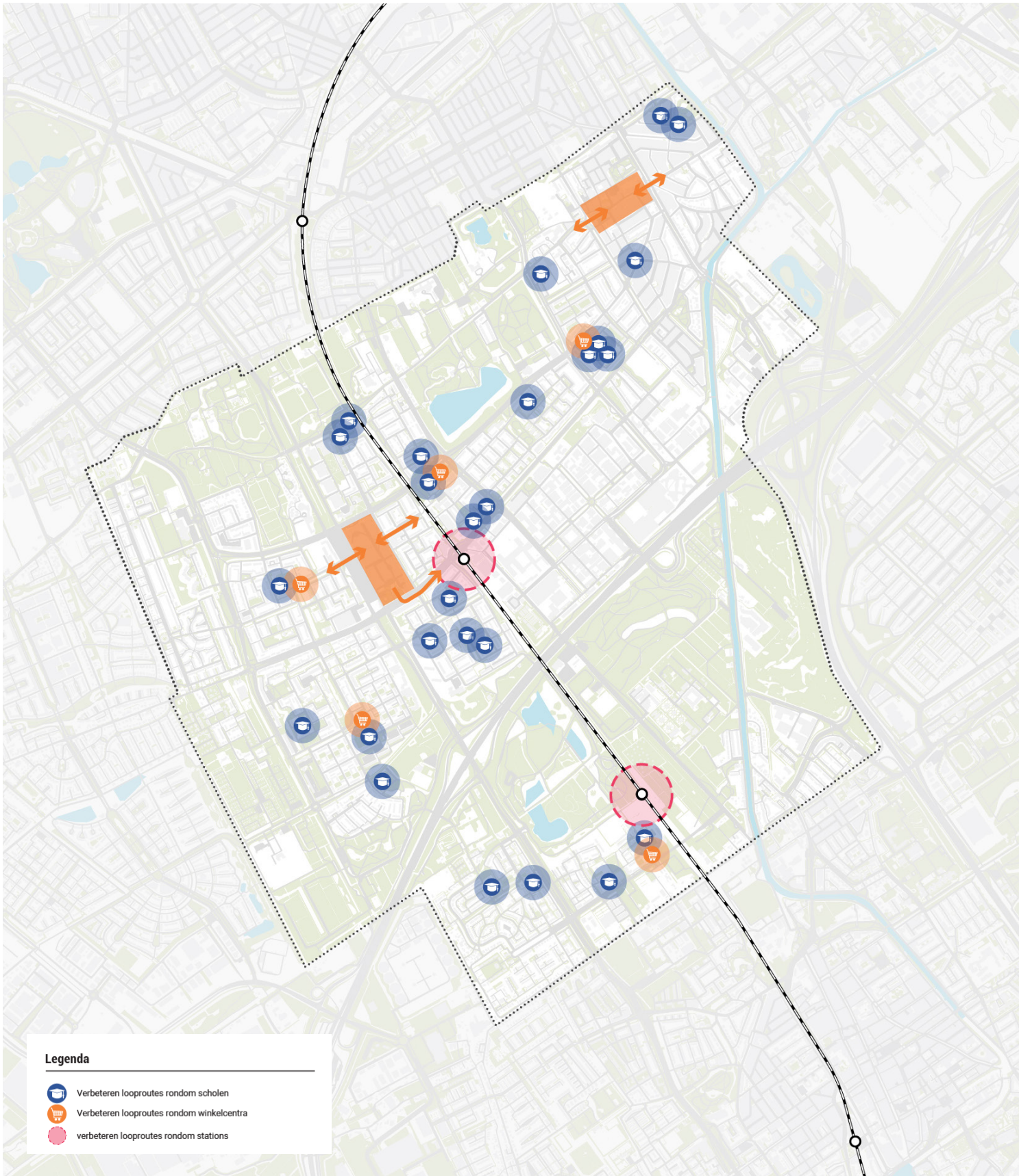
- Belangrijke ruggegraat van het netwerk vormt het hoofdnetwerk auto. Hier rijden de auto's 50 km/u. De andere wegen gaan naar GOW 30 of 30 km/u. Dit maakt het veiliger, leefbaarder en verbetert de doorstroming.
- Nieuwe woningen worden ontwikkeld met een striktere parkeernorm en inzet op lopen, fiets, deelvervoer en OV.

Om te voorkomen dat omliggende wijken met parkeeroverlast te maken krijgen wordt in een straal van 500m om de ontwikkelingen heen gereguleerd parkeren ingevoerd.

- We zetten in op verbetering van het OV. Hiervoor hebben we een gewenst OV-netwerk opgesteld, waarvoor gelobbyd wordt in de regio. We zetten in op een aantal hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) routes en verbeteren het voor- en natransport (lopen, fietsen en deelmobiliteit).
- Voor de fiets is al een netwerk vastgesteld in het Fietsplan 2040. Hierin staan de hoofdfietsroutes en de stedelijke fietsroutes.
- Voor lopen is ook een kaart gemaakt met daarop de gebieden waar lopen voorop staat. Belangrijke locaties zijn station Rijswijk, Bogaard Stadscentrum en Oud Rijswijk. Ook een toekomstig station Rijswijk Buiten moet zo ingericht zijn dat lopen een logische keus wordt.



4.2 Voetganger



ambitiekart voetgangers



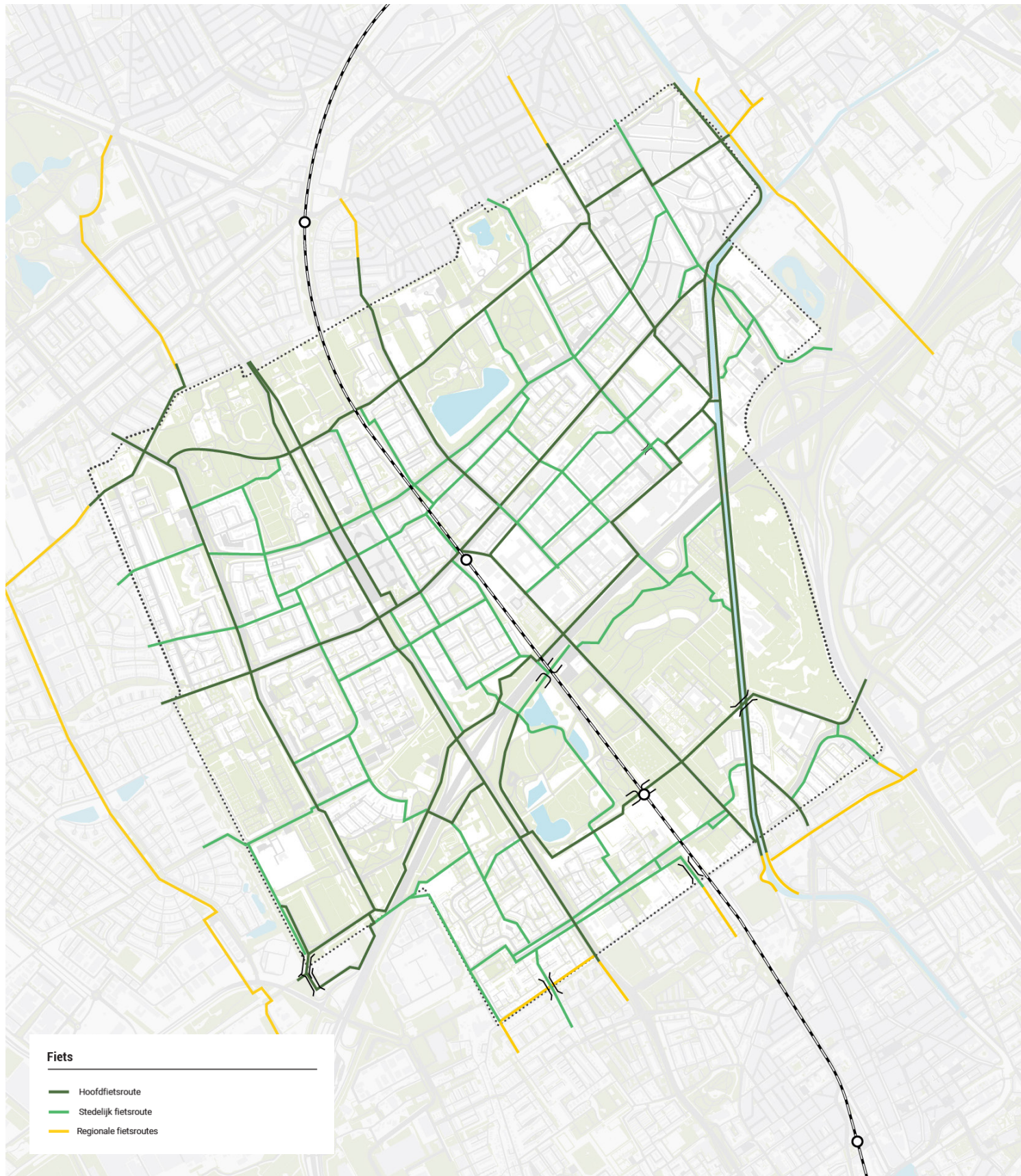
Gewenst eindbeeld

- Een betere kwaliteit en beleving voor de voetgangers van en naar station Rijswijk en het nieuw te realiseren station RijswijkBuiten, en de nabijgelegen bestemmingen, zoals Bogaard Stadscentrum, bedrijven en woningen rondom station Rijswijk.
- Een verbetering van de kwaliteit van de voetgangersverbindingen rondom locaties die veel te voet worden bezocht, zoals hoofd- en buurtcentra en scholen. Belangrijk onderdeel hiervan is het verbeteren van de verbindingen vanuit de omliggende wijken en het verminderen van lange wachttijden bij verkeerslichten.
- Met name in de centra Bogaard Stadscentrum en Oud-Rijswijk zijn locaties waar levendigheid, ontmoeten, winkelen en verblijven centraal staan. Hier wordt gekozen voor de voetganger als belangrijkste gebruiker. Als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Bogaard Stadscentrum is gekozen om het gebied voetgangersgebied te maken.
- Meer ruimte (toegankelijkheid trottoirs), veiligheid en kwaliteit voor de voetganger.
- Aantrekkelijke recreatieve wandelroutes door de parken, zoals de landgoederenroute, maar ook om vanuit de wijken omliggend groen toegankelijk te maken.

Wat is daarvoor nodig?

- We zorgen voor brede trottoirs en goede oversteekbaarheid bij gebiedsontwikkelingen en herinrichtingen (het STOMP-principe).
- Vele kruisingen met verkeerslichten zorgen op dit moment voor een verminderde oversteekbaarheid voor de voetganger. We zorgen voor een kortere wachttijd voor voetgangers bij de verkeerslichten door voetgangers vaker of langer groen licht te geven, of de mogelijkheid om gefaseerd over te steken. Dit is met name gericht op verbindingen tussen de woonwijken en belangrijke bestemmingen, zoals stations, winkelcentra en scholen.
- Specifiek aandacht voor het slechten van barrières voor de voetganger op een aantal locaties, zoals de Prinses Beatrixlaan en de verbinding van RijswijkBuiten met de rest van Rijswijk.
- Er wordt een voetgangersaanpak uitgewerkt. Hierin wordt een gerichte aanpak per winkelcentrum en school uitgewerkt, gericht op looproutes en gedrag (lopen en fietsen is de norm).

4.3 Fiets



ambitiekaart fiets netwerk

Gewenst eindbeeld

Om ervoor te zorgen dat men in Rijswijk steeds vaker voor de fiets kiest, wordt ingezet op drie pijlers. Deze pijlers worden in het Fietsplan 2040 (vastgesteld in 2023) nader toegelicht.

1. Een goede fietsinfrastructuur en -netwerk om veilig, aantrekkelijk en snel te fietsen binnen Rijswijk en omgeving. Het netwerk is verbonden met belangrijke voorzieningen, zoals scholen, winkelcentra, werklocaties (H)OV-haltes en stations. Op hoofdfietsroutes staan doorfietsen, beleving, veiligheid en comfort centraal. Dit zijn snelle, brede, vrijliggende, geasfalteerde fietspaden die goed verlicht zijn. Deze hoofdfietsroutes sluiten aan op de regionale fietsroutes van de MRDH, de sterfietsroutes van de gemeente Den Haag, de kwaliteitsfietsroutes van de gemeente Delft en hoofdfietsroutes van gemeente Leidschendam-Voorburg. Aanvullend op deze hoofdroutes zijn er stedelijke routes, die de wijken en buurten met elkaar verbinden, en basisroutes, de overige wegen waar gefietst kan worden. De stedelijke routes zijn comfortabele, aantrekkelijke routes die meer door de wijken heen lopen.
2. Het zorgen voor voldoende en veilige fietsparkeerplekken bij woningen en bestemmingen zodat men overal veilig zijn fiets kan stallen.
3. Het stimuleren van fietsen, zodat mensen vaker voor de fiets kiezen.

Wat is daarvoor nodig?

- Samen met andere partijen, zoals provincie en MRDH, leggen we ontbrekende schakels aan (bruggen, tunnels) verhogen we de kwaliteit van hoofdroutes, maar daarnaast ook van recreatieve routes
- We passen van de inrichting van de (GOW) 30 km/uur wegen aan, waardoor meer ruimte en veiligheid ontstaat voor de fiets. We zorgen bij wegen met een maximumsnelheid van 50 km/uur voor vrijliggende fietspaden indien deze nog niet aanwezig zijn.
- De uitdaging zit bij vele kruisingen met verkeerslichten waar fiets en auto elkaar kruisen. Bij deze kruisingen – met name bij hoofdfietsroutes – zorgen we voor meer groen licht voor fietsers om te zorgen dat fietser een snelle en veilige verbinding in de stad heeft.
- We zorgen voor voldoende en veilige fietsenstallingen bij woningen en bij belangrijke bestemmingen/voorzieningen, OV-haltes en stations.
- We zetten in op fietsstimulering/ gedragsverandering, gericht op het helpen/ stimuleren van specifieke doelgroepen die niet durven of kunnen fietsen of de fiets nog niet hebben overwogen (scholieren, senioren, mensen die vanuit sociaal/culturele achtergrond, forensen).



Gedragsaanpak om duurzame mobiliteit te bevorderen

Het aanpassen en verbeteren van het loop-, fiets- en OV-netwerk zorgt ervoor dat het reizen met deze vervoerswijzen in Rijswijk comfortabeler wordt. Het is echter vaak een combinatie van factoren die ervoor zorgt dat mensen vaker lopen, de fiets pakken of met het openbaar vervoer reizen.

Als je naast een snelle en aantrekkelijke fietsroute, ook minder lang hoeft te wachten bij verkeerslichten, er een (bewaakte) fietsenstalling aanwezig is bij de bestemming en de fiets dichterbij de deur staat dan de auto, wordt het kiezen voor de fiets aantrekkelijker. Daarnaast spelen sociale en maatschappelijke waarden een grote rol. Zetten veel ouders hun kind met de auto af bij school, is het normaal om met de auto naar de sportclub te gaan, krijg je van je werkgever wel een reiskostenvergoeding met de auto maar niet met het OV?

Rijswijk zet in op een gedrags- en campagneaanpak om mensen te stimuleren en te helpen om vaker met duurzame vervoerswijzen te reizen.

- Enerzijds is de gedragsaanpak gericht op specifieke doelgroepen; forensen/werkgevers, jongeren en jongvolwassenen, bezoekers van voorzieningen, senioren en mindervaliden en mensen die vanuit sociaal/culturele achtergrond niet fietsen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het programma “Veilig naar school” om ervoor te zorgen dat kinderen veilig naar school kunnen lopen of fietsen. Of denk aan senioren, mindervaliden en mensen die vanuit sociaal/culturele achtergrond niet fietsen te helpen bij het durven en kunnen fietsen door fietslessen te organiseren. Via een werkgeversaanpak kunnen afspraken gemaakt worden die het voor werknemers makkelijker en financieel aantrekkelijker maken om met het OV en de fiets te reizen of thuis te werken.
- De gedragsaanpak is anderzijds gericht op specifieke wijken in Rijswijk. Per wijk wordt gekeken naar het huidige verplaatsingsgedrag, de karakteristieken van de wijk en de mensen uit de wijk. Er wordt gekeken of er specifieke maatregelen getroffen kunnen worden zodat mensen vaker lopen, fietsen of het OV gebruiken. Denk hierbij bijvoorbeeld aan een pilot deelmobiliteit.
- Daarnaast wordt ingezet op een gedragscampagne en de inzet van fietsambassadeurs. De gedragscampagne is een algemene campagne gericht op duurzame mobiliteit voor alle Rijswijkers die in het oog springt en herkenbaar is. Deze campagne kan gekoppeld worden aan activiteiten voor specifieke doelgroepen, zoals een fietstocht voor senioren, een prijsvraag voor jongeren en projecten op scholen. Hiermee wordt het een campagne voor en van iedereen. Fietsambassadeurs zijn fietsliefhebbers die met hun enthousiasme voor fietsen alle Rijswijkers proberen te stimuleren om vaker de fiets te pakken.

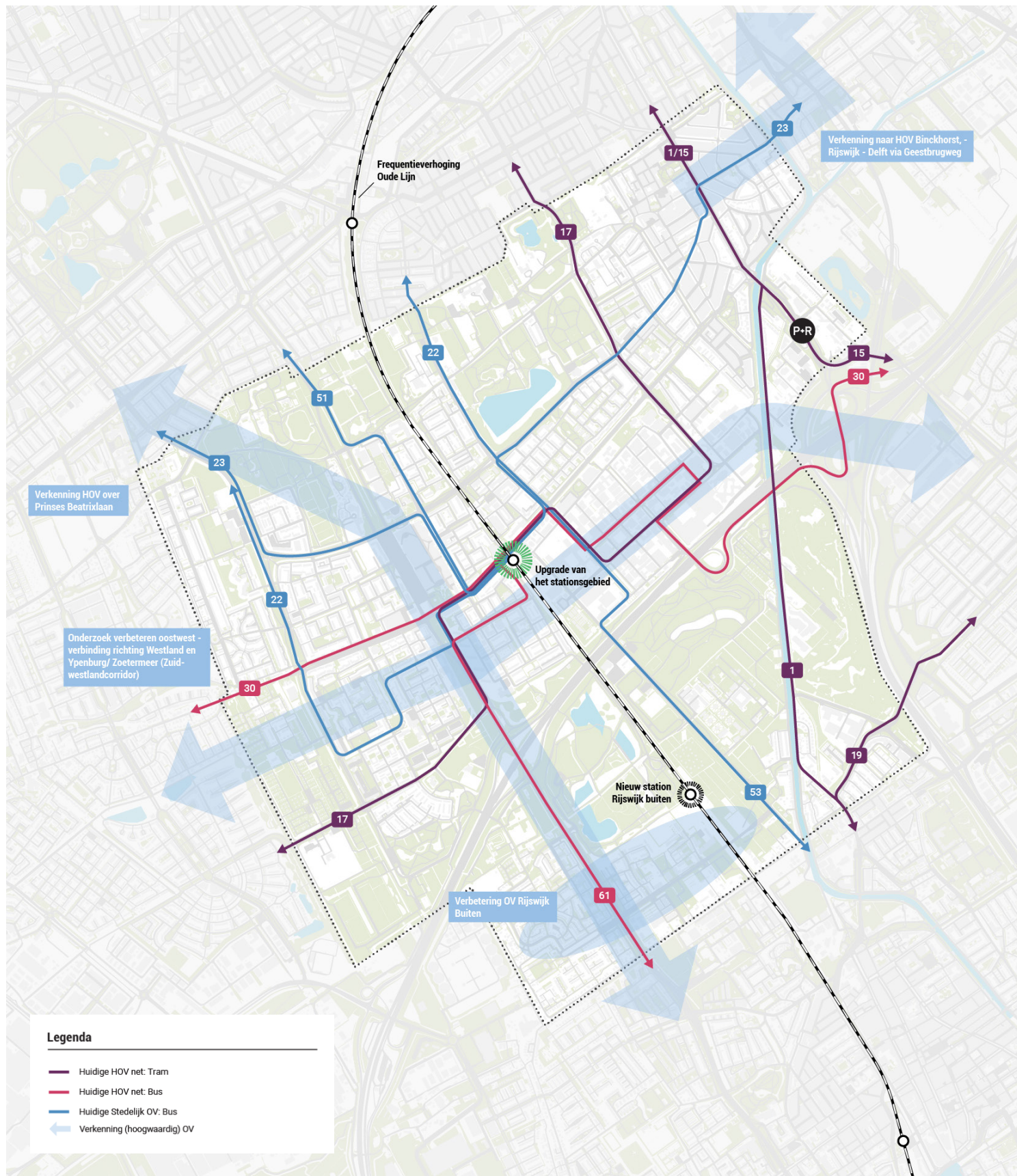


Groen en natuur in Rijswijk

Bijna alle wegen in Rijswijk lopen evenwijdig aan de kust of staan daar loodrecht op. Op enkele uitzonderingen na streven we naar een doorgaande laanstructuur met biodiverse, grote laanbomen (zie afbeelding links voor de hoofdboomstructuur). Belangrijke uitdaging is om deze structuren door te zetten op kruisingen. Dit zijn vaak grote, stenige oppervlakten waardoor natuurverbindingen doorbroken worden en kruisingen een slecht klimaat hebben (heet, koud, winderig, etc.). Ook de ecologische verbindingen vallen vaak samen met de mobiliteitsstructuur (zie afbeelding rechts voor de hoofd natuurstructuur. Hierbij is extra aandacht gewenst voor de integrale, groene, leefbare, klimaatvriendelijke en biodiverse inrichting van de wegen. (Bron: Groenbeleidsplan 2010 - 2020, gemeente Rijswijk, wordt momenteel geactualiseerd). Veel hoofd fietsroutes vallen samen met de hoofdboomstructuur en hoofd natuurstructuur, wat zorgt voor groene en aantrekkelijke fietsroutes.



4.4 Openbaar vervoer



ambitiekaart OV netwerk

Gewenst eindbeeld

- Voor verplaatsingen van en naar Rijswijk, voor inwoners, werknemers en bezoekers, dient het (hoogwaardig) openbaar vervoer als ruggengraat. De toekomstige groei van OV-reizigers wordt gefaciliteerd en de (her)ontwikkeling van de stationsgebieden wordt mogelijk gemaakt.
- Op de stations en bij (H)OV-haltes is een fijne en soepele overstap essentieel, met goed voor- en natransport: voetganger fiets en deelmobiliteit. HOV-lijnen maken bij voorkeur gebruik van de hoofdroutes waar de maximumsnelheid van 50 km/ uur geldt en/of de gebiedsontsluitingswegen (GOW 30).
- Gebiedsontwikkelingen zijn goed met het OV bereikbaar, bij voorkeur vanaf begin af aan als de nieuwe woningen opgeleverd worden.
- Voor een aantal specifieke doelgroepen in Rijswijk zijn er aanvullende vervoersdiensten beschikbaar; leerlingenvervoer, WMO-vrijtijdvervoer (regiotaxi), jeugdwetvervoer en vervoer voor WMO-dagbesteding. Kansen waar doelgroepenvervoer en regulier elkaar aanvullen worden benut; de regiotaxi is bijvoorbeeld ook beschikbaar voor inwoners zonder WMO-indicatie.

Wat is daarvoor nodig?

- Met name noordzuidverbindingen richting Den Haag en Delft zijn goed met trein en tram verbonden. Er liggen vooral kansen voor verbetering voor snellere oostwestverbindingen richting Westland en richting Ypenburg/Zoetermeer.
 - Rijswijk is betrokken bij de verkenning Zuidwestlandcorridor, zie tekstkader, en zet in op een snelle en directe verbinding richting het Westland en Ypenburg/Zoetermeer. Een mogelijkheid is om de bestaande oostwestverbinding (buslijn 30 Zoetermeer – Rijswijk - Naaldwijk) op te waarderen naar HOV of het doortrekken van tramlijn 17 (Statenkwartier – Rijswijk – Wateringen) richting het Westland.
- RijswijkBuiten is op dit moment beperkt ontsloten met het openbaar vervoer. Buslijn 61 via de Prinses Beatrixlaan kent een kwartiersdienst en heeft één halte bij Terras van Sion, en buslijn 53 via de Lange Kleiweg rijdt enkel een halfuursdienst in de spits. Een tweede halte in RijswijkBuiten aan de Prinses Beatrixlaan wordt op dit moment uitgewerkt en gerealiseerd. We onderzoeken daarnaast de volgende mogelijkheden voor verbetering van OV in Rijswijk Buiten (zie volgende pagina):

Verkenning ZuidWestlandcorridor

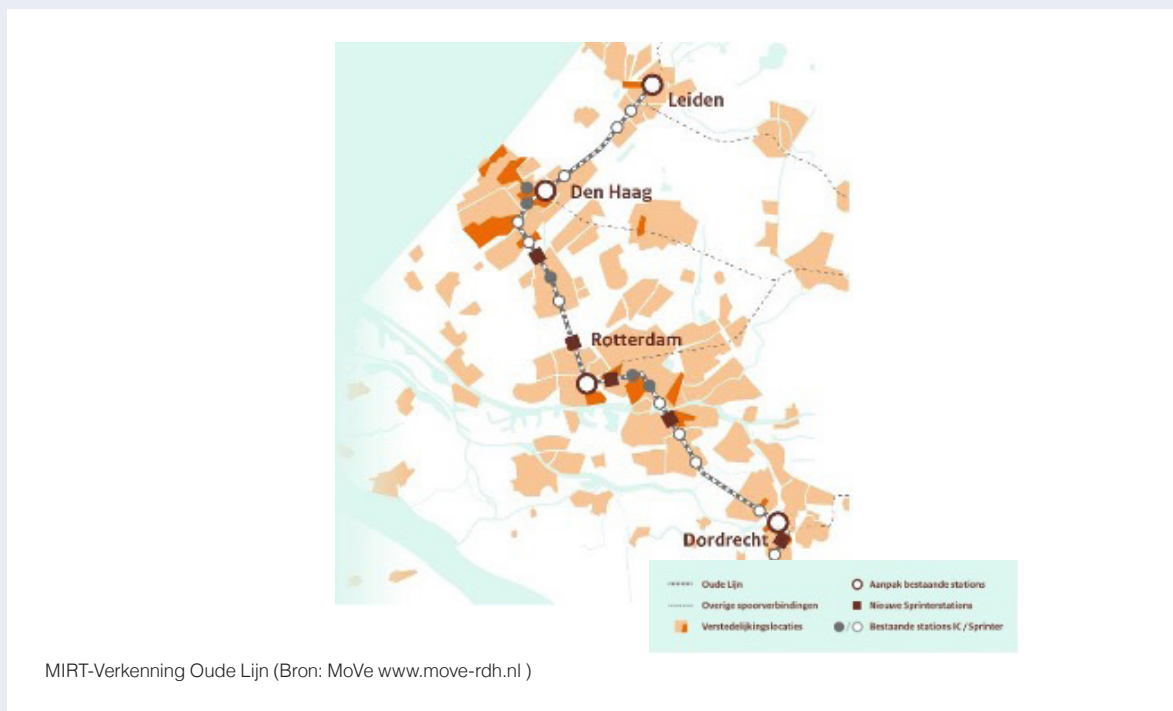
De ZuidWestlandcorridor omvat de zone van Zoetermeer via Leidschendam-Voorburg, het centrum van Den Haag, Den Haag Zuidwest en Westland tot aan Maassluis/Schiedam (met de koppeling naar Rotterdam en Hoek van Holland). Er wordt een verbetering, een zogenaamde schaa sprong, van het OV op deze corridor onderzocht; comfortabel, frequent en toegankelijk OV.

De ZuidWestlandcorridor moet woningen, arbeidsplaatsen, scholing en voorzieningen beter bereikbaar maken. Zo wordt bijgedragen aan een aantrekkelijke woon-werk omgeving en aan de economische ontwikkeling van de regio. Centraal in de corridor ligt Den Haag Zuidwest. De corridor moet ook nadrukkelijk bijdragen aan het vergroten van kansen voor de huidige en toekomstige bewoners van Zuidwest. De OV-verbinding hoeft niet te bestaan uit één OV-lijn, maar kan ook een slimme bundeling zijn, waarbij meerdere lijnen samenkomen op strategische gekozen overstappunten, zoals bij het HagaZiekenhuis. Als Rijswijk goed aangetakt wordt op deze corridor, kan hiermee de verbinding van Rijswijk richting het Westland en Zoetermeer verbeterd worden.

- HOV over de Prinses Beatrixlaan in samenwerking met de gemeente Delft, door opwaardering van bus 61 tot HOV.
 - Opwaardering van lijn 53 tot volwaardige buslijn gedurende de hele dag, voordat gebiedsontwikkelingen in de nabije omgeving gerealiseerd zijn (Pasgeld-West en Pasgeld-Oost), zodat nieuwe bewoners hier direct gebruik van kunnen maken.
 - Toevoeging van een ontsluitende lijn in RijswijkBuiten.
 - Zorg dat het OV aansluit op het nieuwe station RijswijkBuiten wanneer dit gerealiseerd is.
 - Rijswijk is nauw betrokken bij de ontwikkeling van de HOV-verbinding vanuit Den Haag centrum via de Binckhorst naar Delft via de Geestbrug. Inzet is een veilige en leefbare omgeving en een verbeterde OV-bereikbaarheid van Rijswijk via Geestbrugweg en Haagweg richting Binckhorst en Delft.
 - Onderzoek de mogelijkheden voor versnelling van bestaande buslijnen om meer concurrerend te zijn ten opzichte van de auto door middel van infrastructurele ingrepen, bijvoorbeeld door extra opstelstroken bij kruisingen of aanpassen van de instellingen van VRIs waardoor bussen prioriteit hebben. In het onderzoek flankerende maatregelen Prinses Beatrixlaan zijn concrete ingrepen onderzocht.
 - Versterken bus-systeem: buslijn 53 naar volcontinu dienstregeling en een nieuwe bushalte lijn 61
 - Breng de regiotaxi onder de aandacht bij de inwoners van Rijswijk als aanvulling op het reguliere openbaar vervoer, mogelijk ook als aanvullende shuttlebusjes.
- Knooppunten:
- De transformatie van het stationsgebied van station Rijswijk.
 - Op dit moment is het station vrij onherkenbaar en er zijn twee stationsingangen. De overstap van OV naar fiets is niet soepel; de fietsenstalling is onherkenbaar en de OV-fiets is niet bij de drukste ingang.
- De ruimtelijke kwaliteit van de omgeving van het station laat te wensen over; de omgeving is niet aantrekkelijk, veel verhard oppervlak en de Churchillaan zorgt voor een barrièrewerking voor voetgangers en fietsers.
- Met een upgrade van het stationsgebied kan een aantrekkelijk stationsplein gerealiseerd worden; een plein met voorzieningen, ruimte voor voetgangers en groen. Dit zorgt voor een betere en gemakkelijkere overstap/ketenreis en draagt bij aan de reisbeleving. Door de verbeteringen aan het station, maar ook door de hogere frequentie in de toekomst (zie tekstkader, station Rijswijk ligt aan de Oude Lijn) en de groei van het aantal inwoners in Rijswijk, zal het aantal gebruikers van station Rijswijk groeien. Belangrijk onderdeel voor de upgrade van station Rijswijk is de overstap tussen trein en fiets, deelmobiliteit en OV, en goede looproutes in de nabije omgeving van het station richting Bogaard Stadscentrum en werklocaties, zoals Kessler Park en Havenkwartier.
 - Als onderdeel van de ontwikkeling van de Oude Lijn, zie tekstkader, wordt station RijswijkBuiten ontwikkeld. Heel de wijk RijswijkBuiten ligt op fietsafstand van dit station. Bij de ontwikkeling van station RijswijkBuiten wordt ingezet op een naadloze overstap met de fiets, voldoende fietsparkeergelegenheid, aansluiting van het OV in RijswijkBuiten (de stadsbus) op het station.
 - Zorg bij OV-haltes voor voldoende fietsparkeergelegenheid, een goede herkenbaarheid en comfortabele wachtvoorzieningen.
 - Benut P+R Hoornwijk om automobilisten op te vangen en verder te laten reizen met OV of deelmobiliteit naar Den Haag. Hierdoor rijdt er minder doorgaand verkeer door Rijswijk. Kijk naar de mogelijkheden voor meer P+Rs als zich kansen aandienen, in samenwerking met gemeente Den Haag.

De 'Oude Lijn'

Om de regio verder te ontwikkelen, zijn het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Provincie Zuid-Holland, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, ProRail en de gemeenten Leiden, Den Haag, Schiedam en Dordrecht een MIRT-verkenning Oude Lijn gestart. MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Het doel van zo'n verkenning is samen met de omgeving zoeken naar slimme, duurzame en klimaatbestendige oplossingen voor de knelpunten op een bepaald traject, in dit geval de Oude Lijn. De Oude Lijn is de spoorlijn van Leiden, via Den Haag en Rotterdam naar Dordrecht. Ook Rijswijk is onderdeel van deze lijn. Langs de Oude Lijn worden tot 2030 ongeveer 54.000 woningen gebouwd en 80.000 extra werkplekken gerealiseerd. Om extra drukte op de wegen te voorkomen en een milieuvriendelijk alternatief te bieden voor de auto, is beter openbaar vervoer noodzakelijk.



Op dit moment wordt er een verkenning gedaan naar het openen van een viertal nieuwe stations op plekken waar veel nieuwe woningen worden gebouwd: RijswijkBuiten, Schiedam Kethel, Rotterdam van Nelle en Dordrecht Leerpark. Ook wordt onderzocht hoe er meer City-Sprinters kunnen rijden tussen Den Haag en Dordrecht. Doel is een hoogfrequente verbinding van iedere 5 minuten. Daarnaast worden bestaande stationsgebieden Leiden, Den Haag Laan van NOI, Schiedam en Dordrecht ontwikkeld. De verkenning duurt naar verwachting tot 2025, de uitwerking van de plannen tot 2033 en realisatie is afgerond rond 2040.

Op korte termijn wordt via het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Rijswijk – Rotterdam het spoor aangepast zodat vanaf 2024 per richting acht intercity's en zes sprinters per uur rijden. Hiermee hoeft de reiziger niet meer op de klok te kijken en komt de volgende trein binnen een paar minuten voorrijden.

4.5 Deelmobiliteit



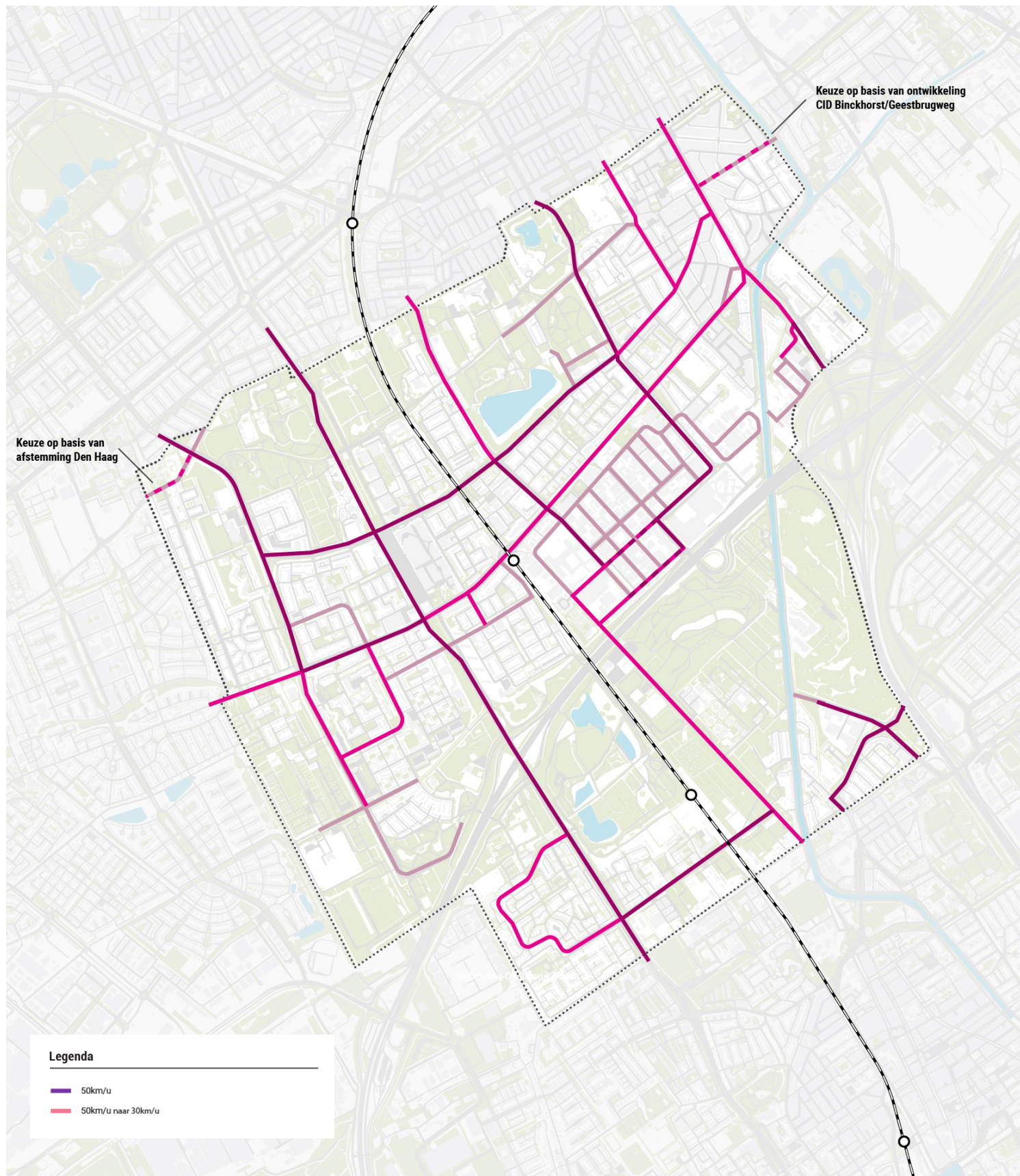
Gewenst eindbeeld

- We zetten in op het benutten van de potentie en kansen van deelmobiliteit. Door deelmobiliteit kan de behoefte aan bezit en gebruik van de eigen privéauto verminderen en daarmee het ruimtebeslag door auto's verminderen. Ook kan deelmobiliteit aanvullend zijn aan openbaar vervoer zijn en bijdragen aan meer inclusiviteit, omdat met deelmobiliteit de keuzevrijheid in vervoerswijze wordt vergroot en sneller en meer bestemmingen kunnen worden bereikt.
- Inzet op het stimuleren van de aanwezigheid van deelmobiliteit bij gebiedsontwikkelingen, zodat de mogelijkheid tot verplaatsen centraal staat in plaats van dat parkeernormen leidend zijn. Hierdoor kan met lagere parkeernormen worden ontwikkeld.
- Toegang tot deelmobiliteit wordt in heel Rijswijk mogelijk gemaakt.
- We zetten in op het reguleren van het aanbod van deelmobiliteit om ervoor te zorgen dat er geen hinder ontstaat door deelmobiliteit, zoals foutgeparkeerde scooters.

Wat is daarvoor nodig?

- Gemeente Den Haag, Rijswijk, Leidschendam-Voorburg, Pijnacker-Nootdorp en Delft liggen in een stedelijk gebied waar veel uitwisseling plaatsvindt. Het mobiliteitssysteem functioneert voor de meeste mobiliteitsvormen als één 'daily urban system' waarbij bewoners en forenzen bij hun dagelijkse verplaatsingen niet door hebben dat ze een gemeentegrens passeren. Om deelmobiliteit in de regio verder te brengen is meer regionale samenwerking nodig. Het slechten van drempels en belemmeringen kan ervoor zorgen dat de potentie van deelmobiliteit voor regionale verplaatsingen beter wordt benut. Daarom gaat gemeente Rijswijk met omliggende gemeenten aan de slag om een regionale aanpak deelmobiliteit uit te werken. Op basis van deze aanpak worden vervolgstappen genomen om deelmobiliteit een stap verder te brengen.
- Met behulp van pilots kan deelmobiliteit in verschillende wijken worden gestimuleerd. Bewoners die graag mee willen doen, parkeren tijdelijk hun auto op afstand. De parkeerplekken die hiermee vrijkomen worden tijdelijk gebruikt voor groen, een zitje, speeltoestel of groen en deelauto's. Vanuit de wijk Leeuwendaal was er afgelopen jaar een bewonersinitiatief. Daarom kan met deze wijk gestart worden en kunnen geleerde lessen gebruikt worden bij de uitrol in andere wijken.

4.6 Auto



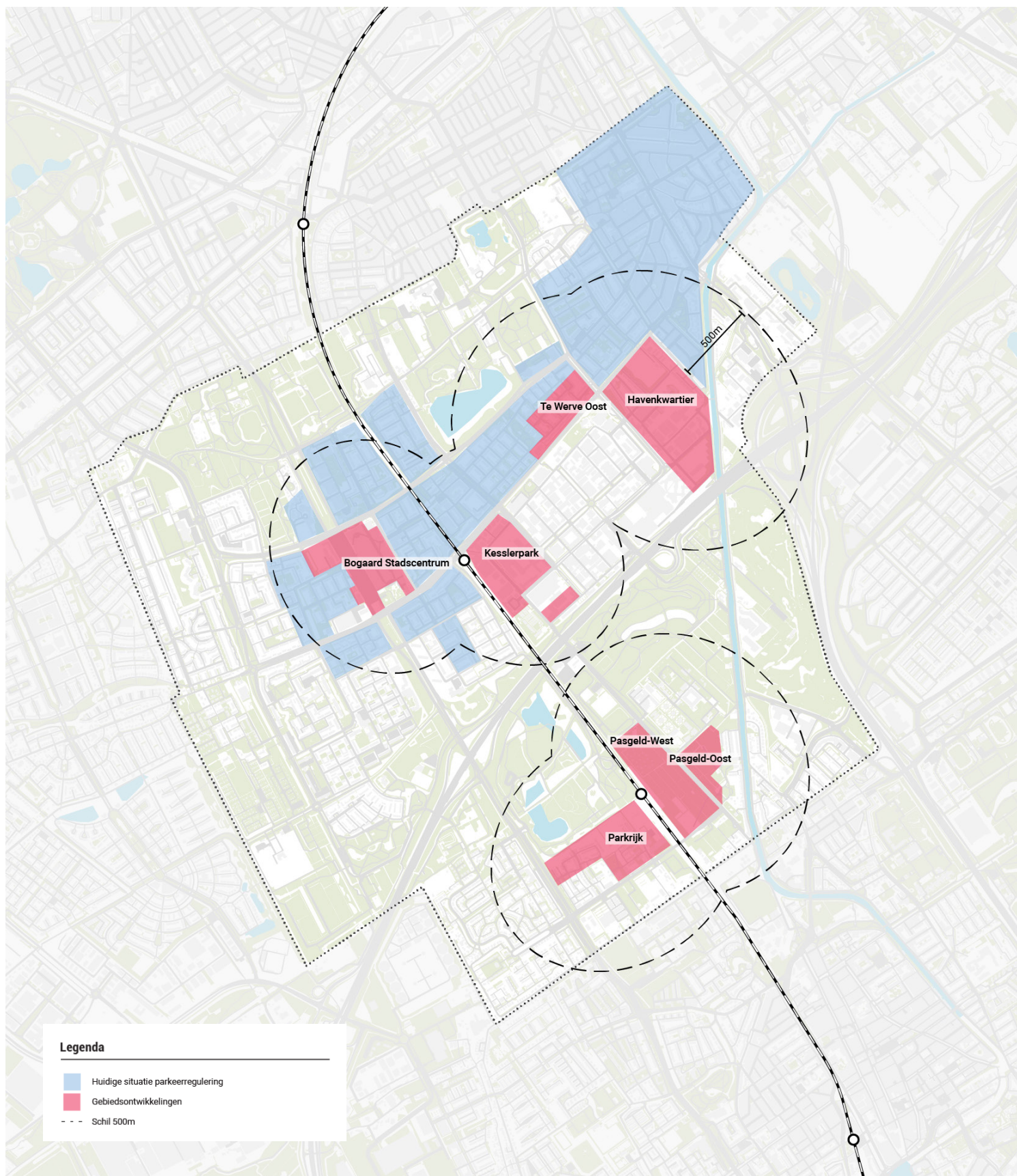
ambitiekaart auto netwerk

Gewenst eindbeeld

- Het aantal auto's in Rijswijk groeit mee met de groei van de inwoners. Er worden in de regio veel nieuwe woningen gebouwd. Ook als in de toekomst het aantal auto's per huishouden afneemt, zal het absolute aantal auto's de komende jaren doorgroeien. Om te zorgen dat Rijswijk ook in de toekomst per auto bereikbaar blijft, zetten we in op het opvangen van deze groei door bundelen op hoofdstromen en waar mogelijk stimuleren van gebruik van alternatieven (lopen, fiets en OV).
- Een eerlijke verdeling van de beperkte ruimte wordt belangrijk voor Rijswijk gegeven de groei tot 2040. Dit geldt in de wijken als het gaat om de parkeerruimte. Maar het geldt ook voor de ruimte die wordt toegewezen aan autoverplaatsingen: het autonetwerk. In het gewenste eindbeeld kiest Rijswijk ervoor om:
 1. een gelaagde netwerkstructuur te hebben. Daarbij is de hoofdstructuur (50km/h) en de gebiedsontsluitingsstructuur (GOW 30 km/h) zo ingericht dat de autobereikbaarheid op niveau blijft.
 2. de mobiliteitsstrategie zo te richten dat het gemiddelde autobezit voor Rijswijk als geheel daalt. De groei in mobiliteitsbehoefte wordt opgevangen door lopen, fietsen en ov en leidt dus niet tot een substantiële toename van auto's. Hiermee maken we ook ruimte voor een aantrekkelijke en klimaatadaptieve omgeving. Tegelijkertijd kunnen, als het autobezit afneemt, inwoners en ondernemers makkelijker een parkeerplek vinden als ze toch met de auto komen.
- Met deze strategie zorgen we ervoor dat er keuze is voor de inwoner en tegelijkertijd de bereikbaarheid van Rijswijk met de auto, fiets en OV ondanks de groei op peil blijft. Ook in de toekomst zal het mogelijk zijn met de auto op de bestemming te komen door een snelle doorstroming op de hoofdroutes en voldoende parkeergelegenheid op de bestemming. Hiermee blijft Rijswijk ook goed bereikbaar voor inwoners en ondernemers die afhankelijk zijn van de auto voor hun reis.

Wat is daarvoor nodig?

- Een goede hoofdstructuur voor bundeling van het verkeer. De hoofdroutes zijn gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 50 km/uur. Hierop wordt het verkeer gebundeld. Deze hoofdroutes verbinden de snelwegen met de woonwijken. Met behulp van slimme verkeerslichten zorgen we ervoor dat het voor autoverkeer aantrekkelijk is om (een zo lang mogelijk deel van de reis) gebruik te maken van de hoofdstructuur. Hiermee wordt sluipverkeer door de wijken voorkomen.
- Bij de Prinses Beatrixlaan wordt in samenwerking met de MRDH den gemeente Den Haag gezocht naar een oplossing die zorgt voor een verbeterde leefbaarheid en oversteekbaarheid, met behoud van doorstroming voor alle verkeersstromen.
- In de rest van de stad wordt 30 km/uur de standaard. Rijswijk volgt hiermee de landelijke trend. Hiermee wordt gekozen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fiets en voetganger, verbetering van luchtkwaliteit en vermindering van geluidshinder. Ook wordt hierdoor de route voor de auto binnendoor/door de wijken heen minder aantrekkelijk. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen twee typen wegen. Ten eerste de erftoegangsweg 30 km/uur, waar de verblijfsfunctie centraal staat. Ten tweede de gebiedsontsluitingsweg 30 km/h die naast een verblijfsfunctie ook de functie heeft het verkeer te bundelen. Belangrijke randvoorwaarde voor verlagings van de maximumsnelheid naar 30 km/uur zijn de aanrijdtijden van nood- en hulpdiensten en het goed functioneren van het openbaar vervoer. Bij voorkeur maken deze gebruik van de hoofdroutes en gebiedsontsluitingswegen. Voorafgaand aan de invoering gaan we in gesprek met OV-bedrijven, nood- en hulpdiensten, maar ook de omliggende gemeenten.
- Bij gebiedsontwikkelingen worden lagere parkeernormen dan in de bestaande wijken van Rijswijk toegepast. De openbare ruimte bij gebiedsontwikkelingen wordt ingericht op basis van het STOMP-principe. Nieuwe bewoners maken een bewuste keuze voor een woning met bijbehorend mobiliteitsprofiel.



ambitiekaart parkeren

Hier betekent dat een lager autobezit, maar wel in combinatie met deelmobiliteit en een goede fiets en OV-bereikbaarheid. Parkeren wordt hier zoveel mogelijk inpandig geregeld en niet op straat, waardoor parkeren uit het zicht is. De ruimte op maaiveldniveau is voor groen, voetgangers en fietsers.

- Bij de gebiedsontwikkelingen en in een schil van 500 meter daaromheen wordt gereguleerd parkeren ingevoerd. Door dit proactief te doen worden de bewoners en bedrijven van aangrenzende wijken beschermd voor parkeeroverlast. Dit is nodig om te zorgen dat de nieuwe bewoners in de gebiedsontwikkelingen meteen vanaf het moment van verhuizen hun reisgedrag (waar mogelijk) aanpassen of in ieder geval heroverwegen.
- Ontwikkelingen in omliggende gemeenten kunnen zorgen voor parkeeroverlast in de gemeente Rijswijk. Als bijvoorbeeld bij een wijk in de gemeente Den Haag regulering wordt ingevoerd, of de reguleringstijden worden uitgebreid, kan dit voor een hogere parkeerdruk in de Rijswijkse wijken zorgen. In deze wijken wordt daarom proactief parkeerregulering ingevoerd.
- Voor bestaande wijken met een hoge parkeerdruk (bezettingsgraad >90%) wordt ook proactief parkeerregulering ingevoerd, dus zonder het houden van bewonersenquête.
- Een deel van de wijken waar op dit moment al parkeerregulering geldt - met name de vooroorlogse wijken - kent nog steeds (extreem) hoge parkeerdruk. Hier zetten we in op het bieden van alternatieven middels deelmobiliteit en wijkhubs, in combinatie met een adaptieve aanscherping van het parkeerbeleid. Als daardoor geleidelijk het autobezit afneemt wordt het mogelijk om meer ruimte te maken voor groen, spelen en lopen. Ook kan dit ervoor zorgen dat zoekverkeer in de wijk afneemt doordat het voor inwoners gemakkelijker wordt een parkeerplek te vinden (zie tekstkader). Nadere uitwerking hiervan vindt plaats bij een actualisatie van de parkeerstrategie in een uitwerking per wijk.

Kadernota Parkeren en parkeernormen Rijswijk 2024

De gemeente Rijswijk en haar omgeving zijn volop in ontwikkeling. Op gebied van mobiliteit en parkeren zijn als gevolg van onder andere de grootschalige woningbouwopgave veranderingen noodzakelijk. In de nieuwe Kadernota Parkeren en nieuwe Parkeernormen Rijswijk (vastgesteld in 2024/2025) zullen dan ook nieuwe / aangescherpte strategische keuzes gemaakt moeten worden.

De Kadernota Parkeren Rijswijk 2024 bevat de strategische parkeervisie voor de komende jaren in Rijswijk. De nieuwe nieuwe / aangescherpte strategische keuzes worden duidelijk beschreven en indien nodig nader toegelicht en/of uitgewerkt in beleidsregels om interpretatieverschillen zo veel mogelijk te voorkomen.

Mogelijke maatregelen aanscherping parkeerbeleid

Vergunningen

- Beperken uitgifte in gebieden met hoge parkeerdruk/autogebruik
- Beperken uitgifte per adres in gebieden met hoge parkeerdruk/autogebruik
- Aantal parkeerplaatsen op eigen terrein in mindering brengen op uitgifte
- Invoeren wachtlijsten in gebieden met hoge parkeerdruk/autogebruik – harde stop aantal parkeerplaatsen vs uitgifte parkeervergunningen

Tarieven

- Progressieve groei in prijzen per vergunning (1ste, 2de, 3de, 4de)
- Hogere tarieven in gebieden met hoge parkeerdruk/autogebruik
- Tarieven voor straat-parkeren verhogen ten opzichte van garage-parkeren



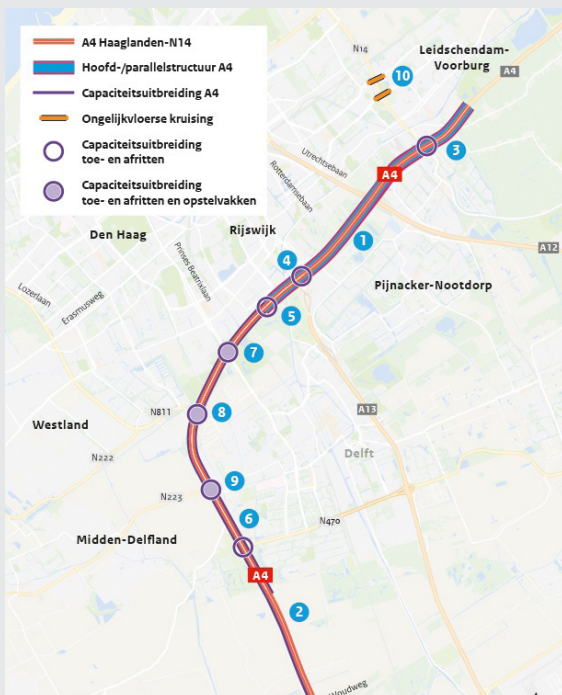
Samenwerking binnen de regio

Rijswijk is onderdeel van een groter stedelijk gebied en ligt ingeklemd tussen Den Haag, Delft en Voorburg. Dit zorgt ervoor dat de mobiliteitssystemen goed op elkaar aan moeten sluiten en op elkaar afgestemd moeten worden. Keuzes die in Rijswijk en omliggende gemeenten worden gemaakt hebben immers effect op elkaar; door de ligging van Rijswijk rijdt er bijvoorbeeld flink wat doorgaand verkeer vanuit Den Haag naar de A4.

Regionale samenwerking is nodig om regie te houden op de verkeersstromen. Op dit moment wordt binnen de regio samengewerkt door werkzaamheden op elkaar af te stemmen bij tijdelijke situaties, omleidingsroutes en volgordelijkheid in planning. Regionale samenwerking biedt ook kansen om gezamenlijk beleid uit te werken. Zo wordt bijvoorbeeld in samenwerking met andere gemeenten een regionale aanpak deelmobiliteit uitgewerkt. Ook in de toekomst is deze regionale samenwerking van groot belang. Zeker gezien de ontwikkelingen die de komende jaren op ons af komen, zoals de verstedelijkingsopgave binnen de regio.

Plannen verbreding A4

In 2012 zijn afspraken gemaakt door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de provincie Zuid-Holland en het toenmalig stadsgewest Haaglanden voor een samenhangend pakket aan maatregelen met als doel de bereikbaarheid van de regio en doorstroming op de A4 en N14 te verbeteren. Onderdeel van deze plannen is de aanleg van een parallelstructuur tussen de N14 en aansluiting A4 Plaspoelpolder en capaciteitsuitbreiding tussen A4 Plaspoelpolder en A4-N470/Delft. (Bron: A4haaglanden-n14.nl). In de zomer van 2023 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat besloten om het project te pauzeren, vanwege stikstofproblematiek, oplopende kosten en krapte op de arbeidsmarkt. Het is niet duidelijk wanneer het project weer wordt opgestart. (Bron: Rijswijks dagblad, 13 november 2023)



Fasering is essentieel voor bestaande bewoners om te zorgen voor een soepele overgang

De mobiliteitsstrategie geeft richting aan een toekomstbeeld voor 2040. Stap voor stap werken we toe naar een stad met meer ruimte voor ruimtelijke kwaliteit. Voor de bewoners is het belangrijk dat er een soepele overgang is. Dit kan door in te zetten op een gefaseerde invoering van bovenstaande maatregelen:

- Gereguleerd parkeren wordt per gebiedsontwikkeling ingevoerd inclusief de schil daaromheen. We geven richting bewoners tijdig en duidelijk aan of en wanneer de situatie wijzigt.
- Als bijvoorbeeld wordt gekozen voor het niet uitgeven van een derde parkeervergunning, dit enkel voor nieuwe vergunningen in te voeren. Dat betekent dat bestaande bewoners niet per direct hun derde auto weg hoeven te doen.
- Als bijvoorbeeld gekozen wordt voor een verdere verhoging van het tarief van een tweede vergunning, dit in meerdere stappen over de jaren te verhogen in plaats van in één keer. Hiermee kunnen bewoners gedurende de jaren overwegen of zij een tweede auto willen behouden of niet, mede kijkend naar de groei van het aanbod van deelmobiliteit de komende jaren.

4.6 Logistiek/stedelijke distributie



Gewenst eindbeeld


- Schone en efficiënte logistiek om bij te dragen aan een gezonde en leefbare stad; minder CO2-uitstoot, geluidsoverlast en verbeterde luchtkwaliteit.
 - Transitie naar zero-emissie stadslogistiek.
 - Zo min mogelijk overlast van grote voertuigen; tot aan de rand van de stad wordt met groot transport vervoerd en binnen de stad met kleiner transport. Noodzakelijke ritten met grote voertuigen worden gebundeld via de hoofdroutes.

Wat is daarvoor nodig?

- In Rijswijk geldt op dit moment een milieuzone voor de Haagweg voor dieselvrachtauto's (emissieklasse 6). De milieuzone wordt uitgebreid naar de Prinses Beatrixlaan. Beide gebieden worden aan elkaar verbonden en het toegangsverbod wordt uitgebreid naar dieselautobussen. In 2018 heeft de gemeente Rijswijk de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek getekend en daarmee de intentie uitgesproken om op termijn een zero-emissiezone in te voeren voor vrachtverkeer.
- Gemeente Rijswijk gaat samenwerking met omliggende gemeenten, waaronder Den Haag en Delft, en ondernemers de mogelijkheden onderzoeken voor ontwikkeling van stadsdistributiehubs. Hoe meer partijen gebruik maken van de hubs, hoe efficiënter en meer gebundeld het vervoer voor de laatste kilometers plaats kan vinden. Stadsdistributiehubs worden aantrekkelijker op het moment dat zero-emissiezones gelden. Gemeente Den Haag en Delft voeren vanaf 2025 een zero-emissiezone in.
- Er wordt voor het thema logistiek een uitwerkingsslag gemaakt om te kijken hoe er in Rijswijk meer schone en efficiënte logistiek kan komen en wat daarvoor nodig is.
- Rijswijk richt zich niet op het huisvesten van grootschalige logistiek (logistieke distributiecentra), zoals ook in de Economische Visie is opgenomen. Deze passen beter op andere locaties in de regio. Wel mag bedrijventerrein Vrijenban een logistiek karakter hebben. Circulariteit in bijvoorbeeld afvalverwerking en woningbouw vragen om nieuwe locaties met een hoge logistieke activiteit. Daar zal een locatie voor gevonden moeten worden.

5 Effecten: wat levert de mobiliteitsstrategie ons op?





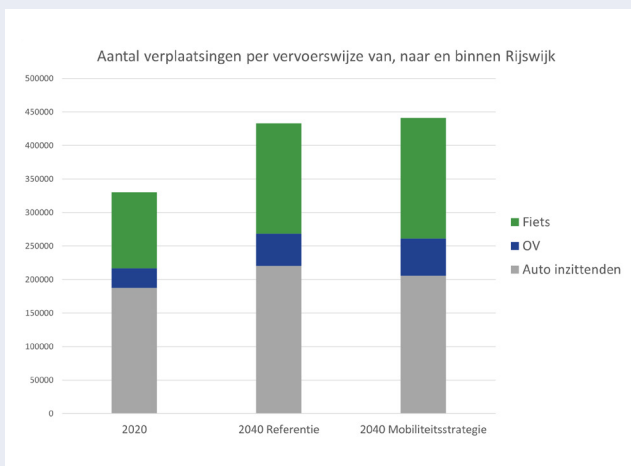
Om inzicht te geven in welke maatregelen op welk moment worden genomen, is een ontwikkelpad opgesteld. Niet alles kan tegelijkertijd, de stad kan niet overal op de schop, en er is onvoldoende capaciteit en middelen om alles in één keer te doen. Het ontwikkelpad geeft inzicht in wat er de komende jaren op korte termijn gaat gebeuren, en wat op de middellange en lange termijn gepland staat.

5 Effecten

Het startpunt van de Mobiliteitsstrategie is om te kijken hoe mobiliteit bij kan dragen aan brede welvaart en er een nieuw evenwicht gevonden kan worden tussen bereikbaarheid, verkeersveiligheid, gezondheid en leefbaarheid in een stad die groeit. Met de strategische keuzes en bijbehorende maatregelen binnen de strategie wordt hier invulling aan gegeven. Met behulp van het regionale verkeersmodel (V-MRDH 3.0) zijn de effecten van de Mobiliteitsstrategie inzichtelijk gemaakt. Hiervoor is een vergelijking gemaakt tussen de huidige situatie (basisjaar 2020), een prognose voor 2040 in een situatie 'waar we niets doen' (zonder mobiliteitsstrategie) en een prognose voor 2040 met de Mobiliteitsstrategie. Per thema van brede welvaart worden de effecten beschreven.

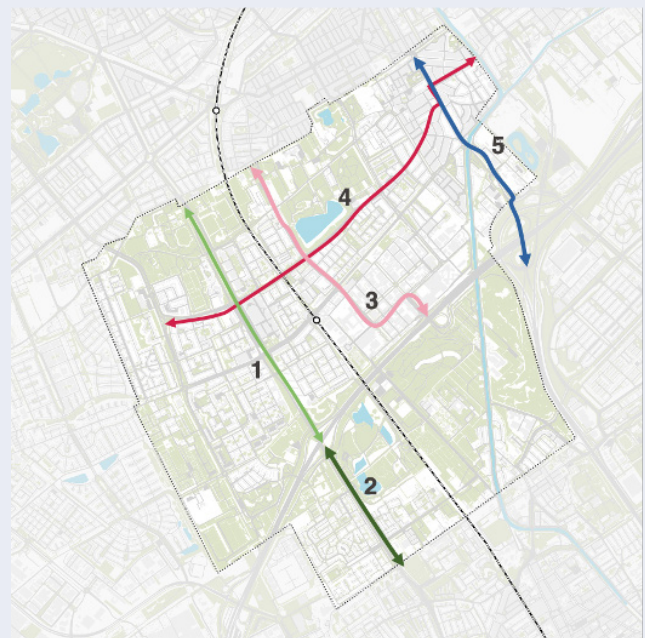
1. Een goede bereikbaarheid in een stad die groeit; zowel voor dagelijks activiteiten van inwoners van Rijswijk (werk, sociale contacten, voorzieningen) als het economisch functioneren van Rijswijk.

Ten opzichte van de huidige situatie neemt het aantal verplaatsingen van, naar en binnen Rijswijk richting de toekomst toe; er is een toename van bereikbaarheid en verplaatsingen. Het aantal verplaatsingen van de Mobiliteitsstrategie ligt 3% hoger dan in de referentiesituatie (de situatie als we 'niets doen').



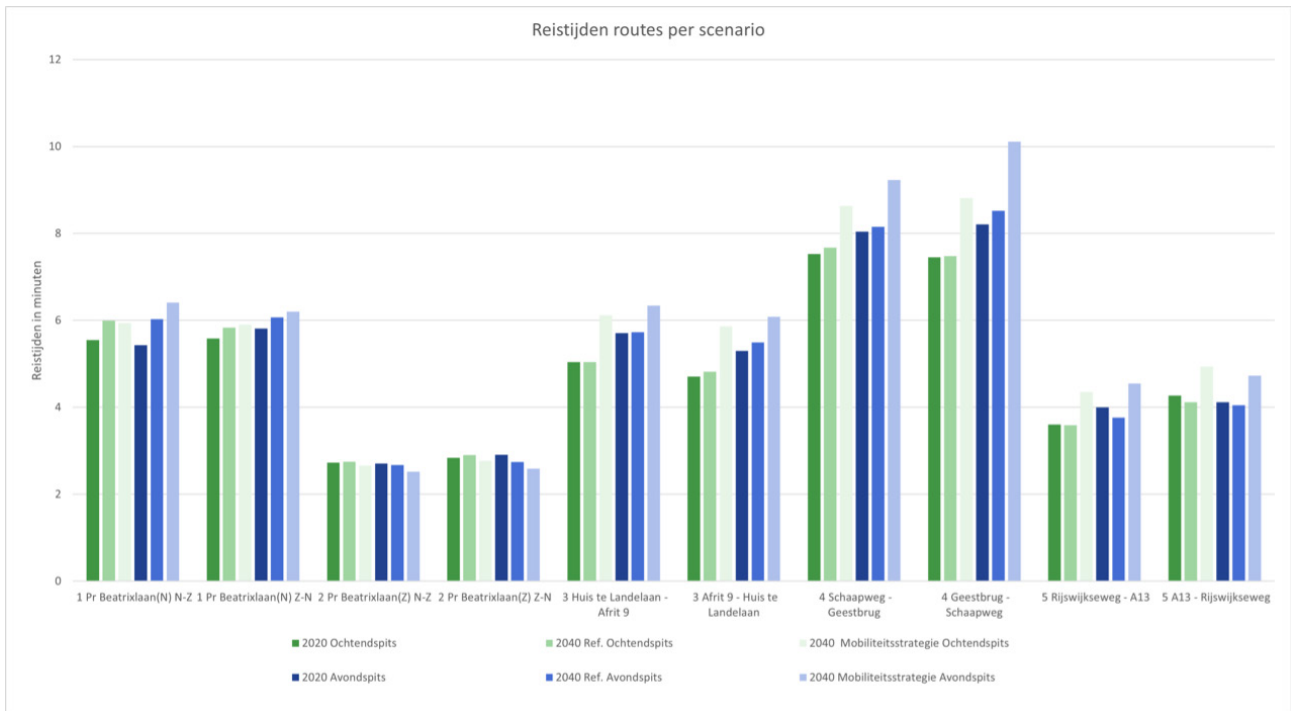
De toename van het aantal verplaatsingen zit in de groei van het aantal bezoekers van Rijswijk en heeft een positief economisch effect.

Er zijn verschillen in het gebruik van de vervoerswijzen ten opzichte van de referentiesituatie. Met de Mobiliteitsstrategie wordt ingezet op een verbetering



van het reizen met de fiets of openbaar vervoer. Dit is terug te zien in cijfers; het aantal OV-reizen en fietsverplaatsingen neemt toe, terwijl het gebruik van de auto afneemt.

Voor een aantal trajecten is de reistijd in de huidige situatie bekeken en de verandering richting de toekomst. Zowel in de referentiesituatie als de situatie met de Mobiliteitsstrategie zijn de verschillen in reistijd beperkt; de reistijden nemen in 20 jaar hooguit één minuut toe. Enige uitzondering vormt de oostwestverbinding (route 4). Hier neemt de reistijd met maximaal 2 minuten toe. Voordeel is dat dit geen dominante verbinding is; de

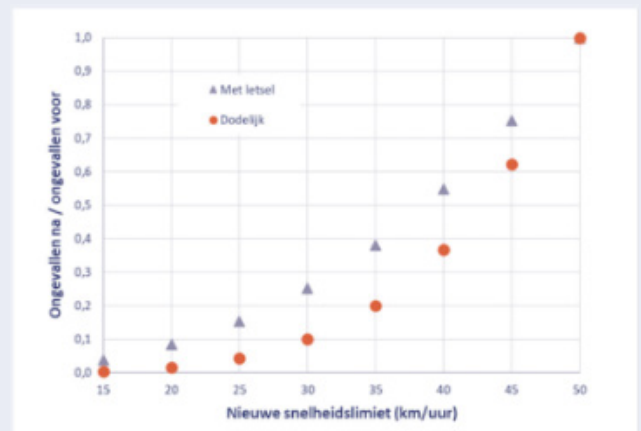


meeste autoverplaatsingen zijn noord-zuid richting de snelweg en de meeste automobilisten maken enkel van een deel van de oostwestverbinding gebruik. Concluderend, we maken in Rijswijk meer verplaatsingen mogelijk in de toekomst. Ook met de nieuwe inwoners en arbeidsplaatsen blijft Rijswijk bereikbaar. Door de Mobiliteitsstrategie wordt bereikbaarheid per OV en met de fiets vergroot. Een deel van de reizigers maakt meer gebruik van OV en fiets, waardoor er op het wegennetwerk meer ruimte ontstaat voor reizigers die met de auto reizen. Zelfs met de verlaging van de maximumsnelheid naar 30 km/uur op een deel van de wegen in Rijswijk, wordt er een minimale toename van de reistijden per auto verwacht.

2. Verbetering van verkeersveiligheid en voorkomen van verkeersslachtoffers

Er wordt ingezet op de verbetering van de verkeersveiligheid door op een aantal wegen in Rijswijk de maximumsnelheid te verlagen naar 30 km/uur. De meeste ongevallen gebeuren op 50 km/uur-wegen. Verlaging van de maximumsnelheid zorgt enerzijds voor

een afname van het aantal ongevallen en anderzijds een afname van de ernst van het letsel. Een belangrijke voorwaarde is dat bij herinrichtingen de snelheidslimiet van 30 km/uur geloofwaardig moet zijn.

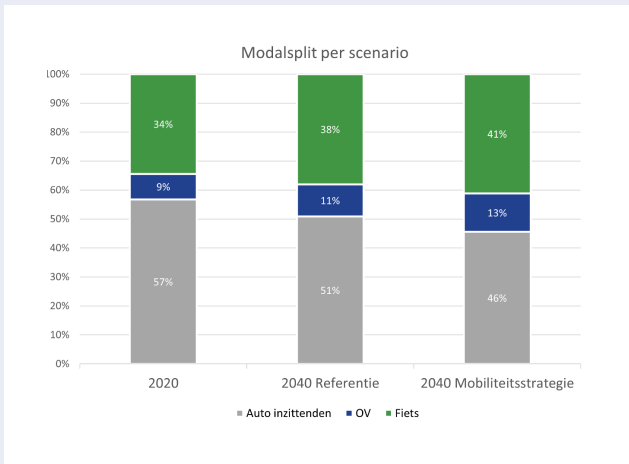


Relatieve verandering van het aantal dodelijke en letsel ongevallen na aanpassing van de snelheidslimiet van 50 km/uur naar lagere limieten. (Bron: Naar een algemene snelheidslimiet van 30 km/uur binnen de bebouwde kom?, SWOV, 2019 gebaseerd op onderzoek Elvik, 2011).

3. Positieve gezondheidseffecten door lichaamsbeweging/actieve mobiliteit (lopen en fietsen) en voorkoming van negatieve gezondheidseffecten door het voorkomen van schadelijke emissies (lucht en geluid)

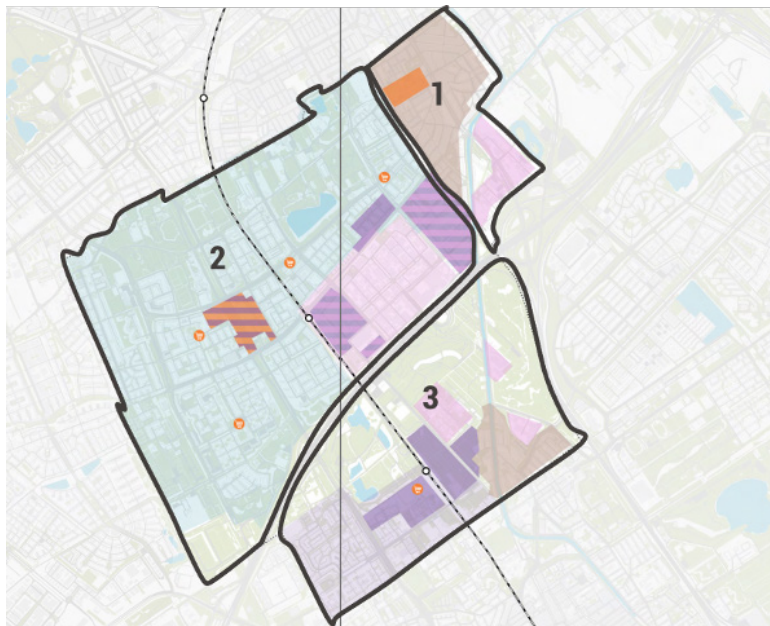
Positieve gezondheidseffecten door lichaamsbeweging/actieve mobiliteit (lopen en fietsen)

De verdeling van het aantal verplaatsingen over de verschillende vervoerswijzen is geanalyseerd. Ten opzichte van de huidige situatie (basisjaar 2020) verandert in de referentiesituatie 2040 de verhouding van het aantal auto-



ritten ten opzichte van het aantal ritten met OV en de fiets. Het aandeel fiets neemt toe van 34% tot 38%. Dit heeft te maken met een verandering van het reisgedrag en reisvoorkeuren van mensen. Dit komt bijvoorbeeld door de groei van de populariteit van de elektrische fiets, maar bijvoorbeeld ook doordat er meer bestemmingen op korte afstand komen die gemakkelijker met de fiets te bereiken zijn. Met de Mobiliteitsstrategie wordt fietsen in Rijswijk aantrekkelijker gemaakt. Dit is ook te zien in de prognose; het aandeel fietsritten neemt toe verder toe tot 41%. Voorkoming van negatieve gezondheidseffecten door het voorkomen van schadelijke emissies (lucht en geluid) Negatieve gezondheidseffecten, zoals luchtkwaliteit en geluidhinder, worden voornamelijk bepaald door de hoeveelheid autoverkeer. De groei van het autoverkeer in Rijswijk is met de Mobiliteitsstrategie slechts de helft van de groei in de referentiesituatie (situatie waarin we 'niets doen'). Echter zijn er lokaal verschillen te zien. De gebiedsontwikkelingen zorgen lokaal voor een groei van verkeer. Daarnaast zorgt het instellen van 30 km/uur op een deel van de wegen ervoor dat de routekeuze van een deel van de automobilisten verandert.

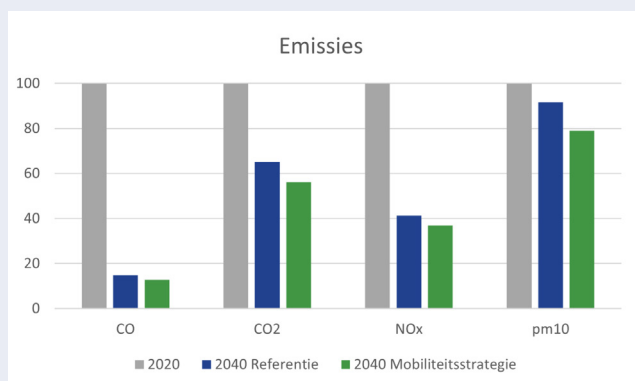
In deelgebied 1 (Vooroorlogs & Hoornwijk) is er met de Mobiliteitsstrategie een flinke afname van de autoverkeer



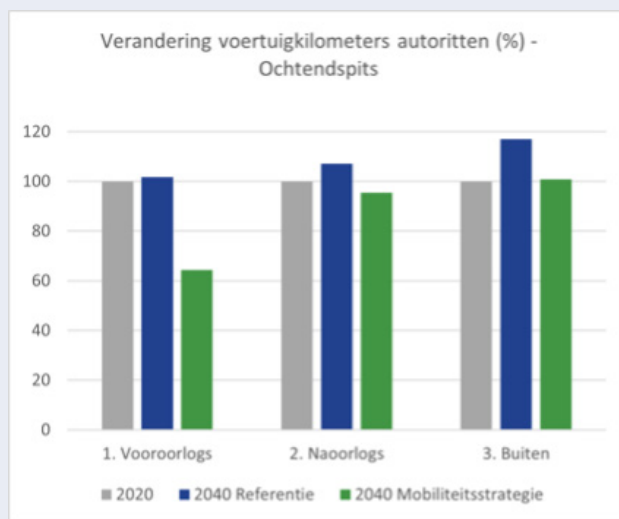
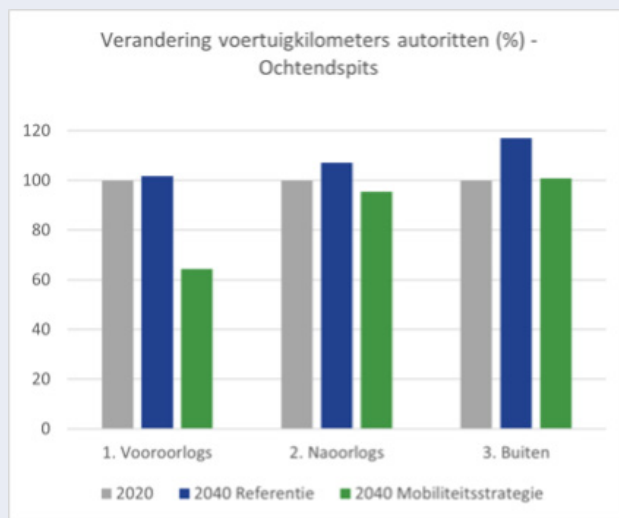
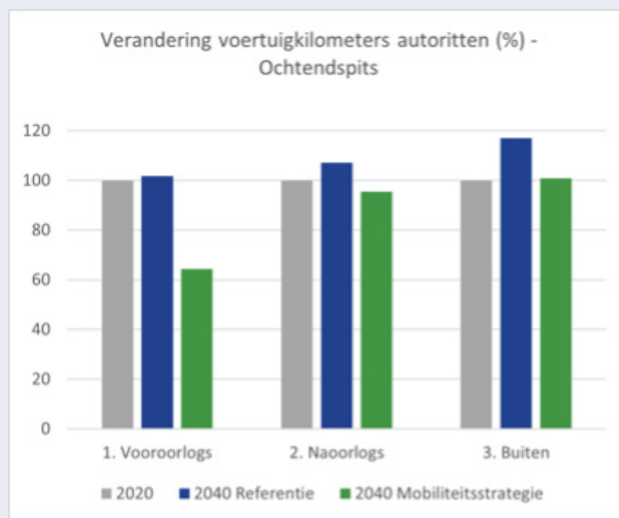
(voertuigkilometers) te zien ten opzichte van de huidige en referentiesituatie. Door het instellen van 30 km/uur op de Haagweg verplaatst een deel van het verkeer richting de Rotterdamsebaan. In deelgebied 2 (Naorlogs en Plaspoelpolder) is er een daling van autokilometers te zien in tegenstelling tot de referentiesituatie. In deelgebied 3 (RijswijkBuiten en Vrijenban) is richting 2040 een grote groei van autokilometers te zien in de referentiesituatie, wat komt door de gebiedsontwikkelingen. Met de Mobiliteitsstrategie neemt deze groei flink af tot een zeer beperkte groei van enkele procenten door de verbetering van het OV, bijvoorbeeld met het nieuwe station Rijswijk-Buiten en het inzetten op een goede bereikbaarheid per fiets, OV en deelmobiliteit bij de gebiedsontwikkelingen.

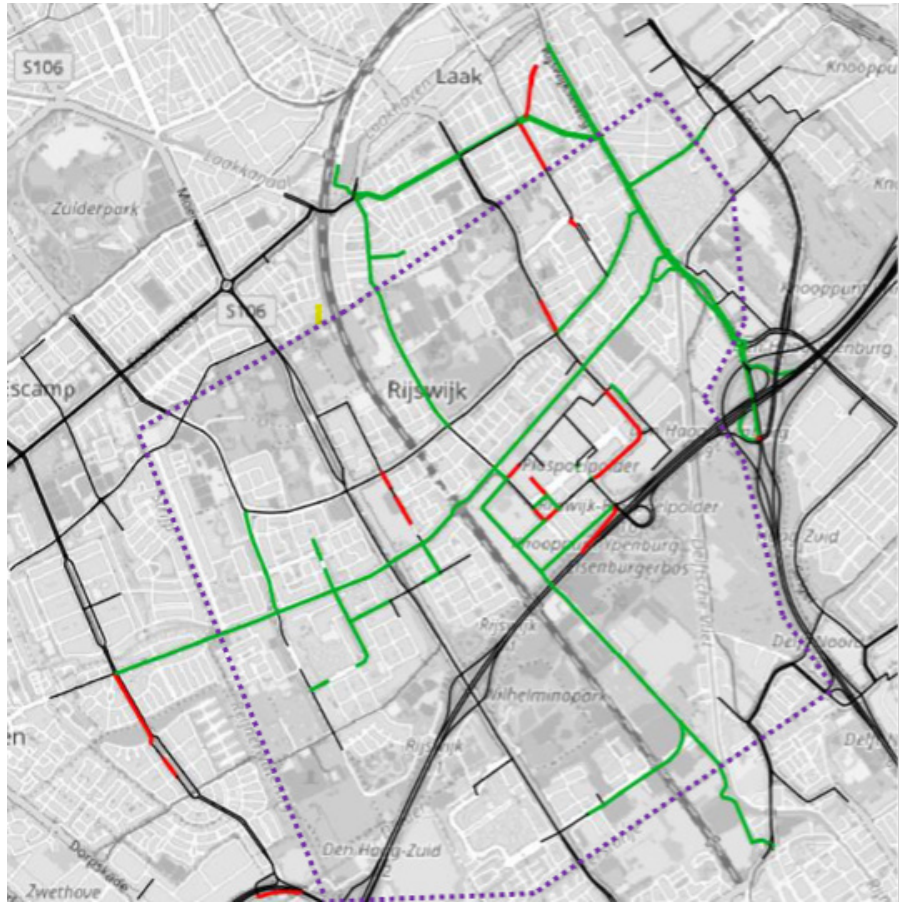
Luchtkwaliteit

Onderstaand is in de kaarten te zien wat het effect van de Mobiliteitsstrategie is ten opzichte van de situatie waarin we niets doen in 2040 voor de luchtkwaliteit.



De emissieberekeningen bevatten twee type emissies: NOx (stikstofoxiden) en pm10 (fijnstof). Ten opzichte van het basisjaar 2020 nemen beide typen emissies af in het referentiescenario 2040 ('niets doen'). Dit komt onder andere door het toenemende aandeel van elektrische voertuigen in het wagenpark en strengere eisen voor verbrandingsmotoren. Met de maatregelen uit de Mobiliteitsstrategie wordt een verdere reductie van emissies verwacht. Deze reductie wordt onder andere veroorzaakt door de verschuiving van het autogebruik naar actieve mobiliteit (lopen en fietsen) en OV.



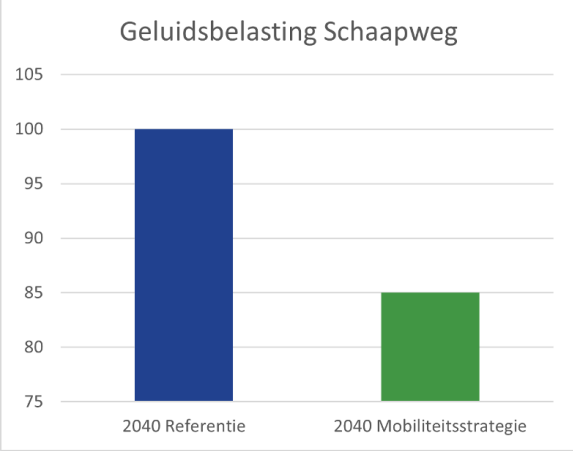


Wegen met een toe- of afname van verkeersintensiteiten waar een merkbaar verschil in geluid wordt verwacht.

Op bovenstaande kaart is te zien waar een waarneembare toe- of afname van geluidshinder verwacht wordt op basis van toe- en afname van verkeerintensiteiten. Hieruit valt op te maken dat binnen de gemeente Rijswijk op veel locaties een afname van geluidshinder te zien is. Op slechts enkele locaties is er een toename in geluid. Deze toename kan beperkt worden als er bijvoorbeeld gekozen wordt voor een asfaltverharding in plaats van klinkers. Een verlaging van de snelheid van 50km/h naar 30km/h kan daarnaast tot een significante afname van geluidsbelasting leiden (deze afname van geluidsbelasting door verlaging snelheid komt nog bovenop de veranderingen uit onderstaande kaart).

Voor een maatgevende locatie is er een gedetailleerde geluidsberekening gemaakt: de Schaaapweg. In het referentiescenario 2040 is er een geluidsbelasting van 56,2 dB. In het scenario 2040 Mobiliteitsstrategie is er

een geluidsbelasting van 47,7. Dat is een afname van 8,3 dB oftewel 15%. Vanaf 2 dB toe- of afname wordt gezien als significant, wat betekent dat deze reductie een groot effect heeft.



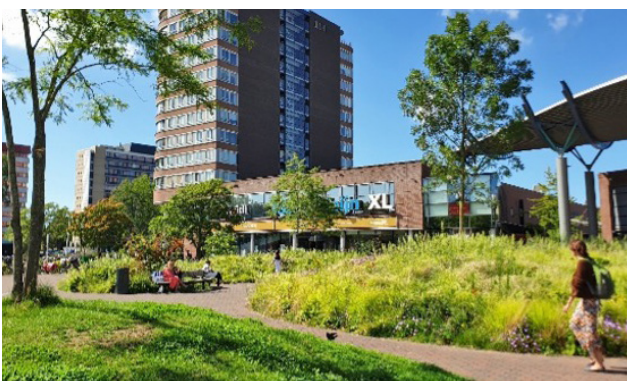
4. Een aantrekkelijke leefomgeving met meer aandacht voor ruimtelijke kwaliteit, minder barrièrewerking en het behalen van de klimaatdoelen (CO₂-uitstoot)

Met de gebiedsanalyse (zie hoofdstuk 5) is getoond hoe met de Mobiliteitsstrategie voor de verschillende

type gebieden de inrichting kan veranderen en een aantrekkelijker leefomgeving gemaakt kan worden. Bijvoorbeeld hoe in de woonwijken meer ruimte voor groen, lopen of spelen kan worden gemaakt en hoe een betere verbinding tussen de wijken en voorzieningen kan worden gerealiseerd, met minder barrières.

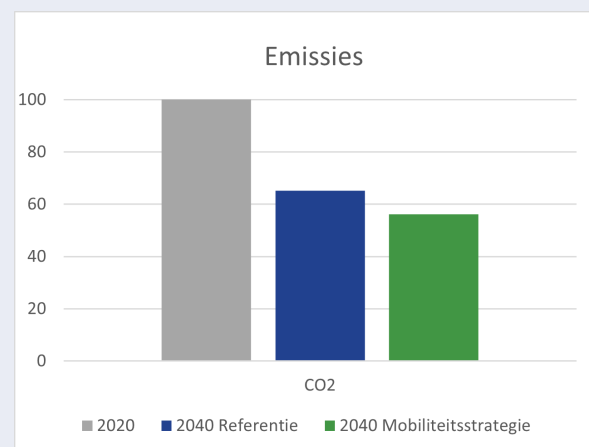


Wadi in groene woonwijk & woonstraat, Eindhoven (Bron: Nanda Sluijsmans)



Bogaardplein, Rijswijk

De effecten op de CO₂-uitstoot worden grotendeels bepaald door de hoeveelheid autoverkeer. In onderstaande grafiek is te zien dat de Mobiliteitsstrategie zorgt voor een verdere afname van CO₂.



6 Ontwikkelpad & realisatie: wat gaan we wanneer doen?



Oranjelaan

Frederiklaan
PRINS DER NEDERLANDEN (1797-1881)



Om inzicht te geven in welke maatregelen op welk moment worden genomen, is een ontwikkelpad opgesteld. Niet alles kan tegelijkertijd, de stad kan niet overal op de schop, en er is onvoldoende capaciteit en middelen om alles in één keer te doen. Het ontwikkelpad geeft inzicht in wat er de komende jaren op korte termijn gaat gebeuren, en wat op de middellange en lange termijn gepland staat.

6 Ontwikkelpad & realisatie

Uitvoeringsagenda: het ontwikkelkader

We schetsen een toekomstbeeld voor de ontwikkeling en mobiliteit van Rijswijk, maar dit is niet vandaag of morgen gerealiseerd. De stad zal komende jaren stapsgewijs veranderen, waarbij de gebiedsontwikkelingen als vliegwiel dienen voor de rest van de stad. Bij de gebiedsontwikkelingen kunnen immers van meet af aan de goede keuzes worden gemaakt en de omliggende wijken kunnen meeprofiteren. In de bestaande stad wordt ingezet op een wijkgerichte aanpak. Per wijk gaan we met de inwoners in gesprek over de te zetten stappen om op een passende manier invulling te geven aan de zeven hoofdkeuzes.

Aanpak Mobiliteitsstrategie

Voor de uitwerking van de mobiliteitsstrategie is een aanpak ontwikkeld die uiteenvalt in drie delen:

- Wijkaanpak
- Infrastructuur maatregelen
- Netwerken

Onderstaand worden deze delen uitgewerkt. In het schema op de volgende pagina is de aanpak uitgewerkt in een eerste aanzet voor concrete projecten.

Wijkaanpak

De wijkaanpak is gericht op middels mobiliteitsmaatregelen bij te dragen aan de brede welvaart in de wijk.

In de ene wijk vinden bewoners het belangrijk meer ruimte voor groen te creëren, bijvoorbeeld door het aanbieden van deelmobiliteit in combinatie met het verminderen van parkeerruimte in de wijk door parkeren op afstand. In een andere wijk staat het stimuleren van bewoners en werknemers om te kiezen voor gezonde en schone vervoersmiddelen weer centraal. En weer ergens anders kan het nodig zijn kleinschalige verbeteringen van de infrastructuur door te voeren, bijvoorbeeld door het maken van slimme doorsteken voor fietser en voetgangers.

Per wijk wordt een aanpak gemaakt specifiek gericht op het profiel en samenstelling van de wijk. Hierbij wordt gekeken naar:

- Het stimuleren van lopen, fietsen, gebruik van deelmobiliteit en gebruik van openbaar vervoer door campagnes voor gedragsverandering.
- Aanbieden van alternatieven voor de auto: zoals deelmobiliteit en goed openbaar vervoer.
- Realiseren van goede fietsvoorzieningen (o.a. parkeren, slimme doorsteekjes, etc.)
- Realiseren van fijne loop en leefruimte (o.a. verminderen parkeerdruk op de openbare ruimte).

De wijkaanpakken worden waar mogelijk en zinvol gecombineerd met wijkaanpakken voor andere onderwerpen (bijvoorbeeld rioolvervanging of verzwaren van het elektriciteitsnetwerk).

Infrastructuurmaatregelen

De hoeveelheid maatregelen die we kunnen nemen is groot en tegelijkertijd is het budget afgebakend. We moeten dus keuzes maken. Investeringsmaatregelen voor infrastructuur binnen de mobiliteitsstrategie prioriteren we op de volgende manier:

1. Aanpak blackspots: daar waar de meeste ongelukken gebeuren en de veiligheid van de Rijswijker het meest in het geding is, die plekken pakken we als eerste aan.
2. Versterken hoofdstructuur: vervolgens brengen we de hoofdstructuur voor de auto en de fiets op orde, zodat Rijswijk bereikbaar blijft
3. Herinrichten wijkwegen naar 30 km/uur: tenslotte worden wijkgericht de wijkwegen omgebouwd naar 30 km/uur om daar de veiligheid en ruimtelijke kwaliteit te versterken

De projecten worden gebundeld tot een integrale meerjarenplanning, rekening houdend met andere projecten (bijvoorbeeld gebiedsontwikkeling) en de beheer en onderhoudscyclus. In deze integrale meerjarenplanning wordt bepaald hoe en wanneer de projecten worden uitgewerkt en uitgevoerd.

Zo houden we de uitvoering zo efficiënt mogelijk en wordt het mogelijk om ook werk met werk te maken. Op de volgende pagina staat een eerste opzet van deze planning op hoofdlijnen. Daarnaast zijn er bijzondere projecten zoals de Prinses Beatrixlaan, Geestbrugweg/ CID-Binckhorst die hun eigen traject en planning kennen.

Netwerk

Tenslotte wordt vanuit de samenhang van het netwerk en met aandacht voor de huidige en toekomstige gebruiker (de reizigers en inwoners van Rijswijk) bekeken wat de onderlinge relatie is van de verschillende maatregelen, zodat deze op de juiste volgorde worden gerealiseerd.

Voetgangersnetwerk: De routes naar de voorzieningen binnen Rijswijk worden bekeken en waar nodig verbeterd. Hierbij wordt ook gekeken naar het beslechten van barrières. Daarbij gaat het onder andere over het beter oversteekbaar maken van de hoofdwegen. Projecten die hieruit voortkomen worden meegenomen in de integrale planning.

Fietsnetwerk: Wordt gebaseerd op het Fietsplan 2040. Projecten voor fiets zijn hierop gebaseerd. Ook hier is aandacht voor het beslechten van barrières in fietsroutes, zoals het beter oversteekbaar maken van de hoofdwegen.

Openbaar vervoer: Er zijn diverse ideeën en plannen voor de ontwikkeling van nieuw en aangepast openbaar vervoer. Hiervoor wordt samen met omliggende gemeenten, MRDH en vervoerbedrijven gekeken naar de wenselijkheid en haalbaarheid. Vanuit Rijswijk wordt gelobbyd om de Rijswijkse wensen hierin te verwezenlijken.

Deelmobiliteit: In samenwerking met omliggende gemeenten wordt een gezamenlijke aanpak uit gewerkt voor gemeentegrens overschrijdende deelmobiliteit. Er wordt gekeken naar het realiseren van hubs waar nodig en het voorkomen van overlast. Binnen de wijkaanpak worden pilots gedaan en deelmobiliteit gestimuleerd.

Autonetwerk: Op basis van de uitgangspunten in de mobiliteitsstrategie wordt samen met omliggende gemeenten en MRDH gewerkt aan een regionale netwerk- en mobiliteitsstrategie zodat het autonetwerk van alle gemeenten optimaal op elkaar aansluit. Hierbij is aandacht voor een goede doorstroming van het autoverkeer op het hoofdwegenet. Ook hier is aandacht voor het verbeteren van de oversteekbaarheid. Het verlagen van de snelheid vormt daar een belang onderdeel in.

Logistiek: Er wordt een aanpak uitgewerkt om de druk (geluid, vervuiling en overlast) van het vrachtverkeer op de stad te verminderen, maar ook de stad bereikbaar te houden voor bevoorrading, bedrijven en voor bouwprojecten.

Communicatie en participatie

Voor de drie delen van de aanpak is participatie en communicatie met bewoners en bedrijven nodig. De wijkaanpak zal de meest intensieve communicatie vragen omdat dit grotendeels een gedragsaanpak is. Voor de infrastructuurmaatregelen zal de participatie en communicatie onderdeel zijn van het betreffende project, eventueel te combineren met een (beperkte) gedragsaanpak.

De participatie en communicatie voor de uitwerking van de mobiliteitsstrategie is onderdeel van een integrale communicatiestrategie die wordt opgesteld voor de mobiliteitsstrategie en verkeersveiligheid als geheel.

Gebiedsontwikkeling

Fiets en voetganger

- Voetgangers
- Meer groen licht bij VRIs
- Verbeteren fietsnetwerk
- Aanleg ontbrekende schakels
- Fietsparkeren

(H)OV

- Verbeteren OV
- Stations

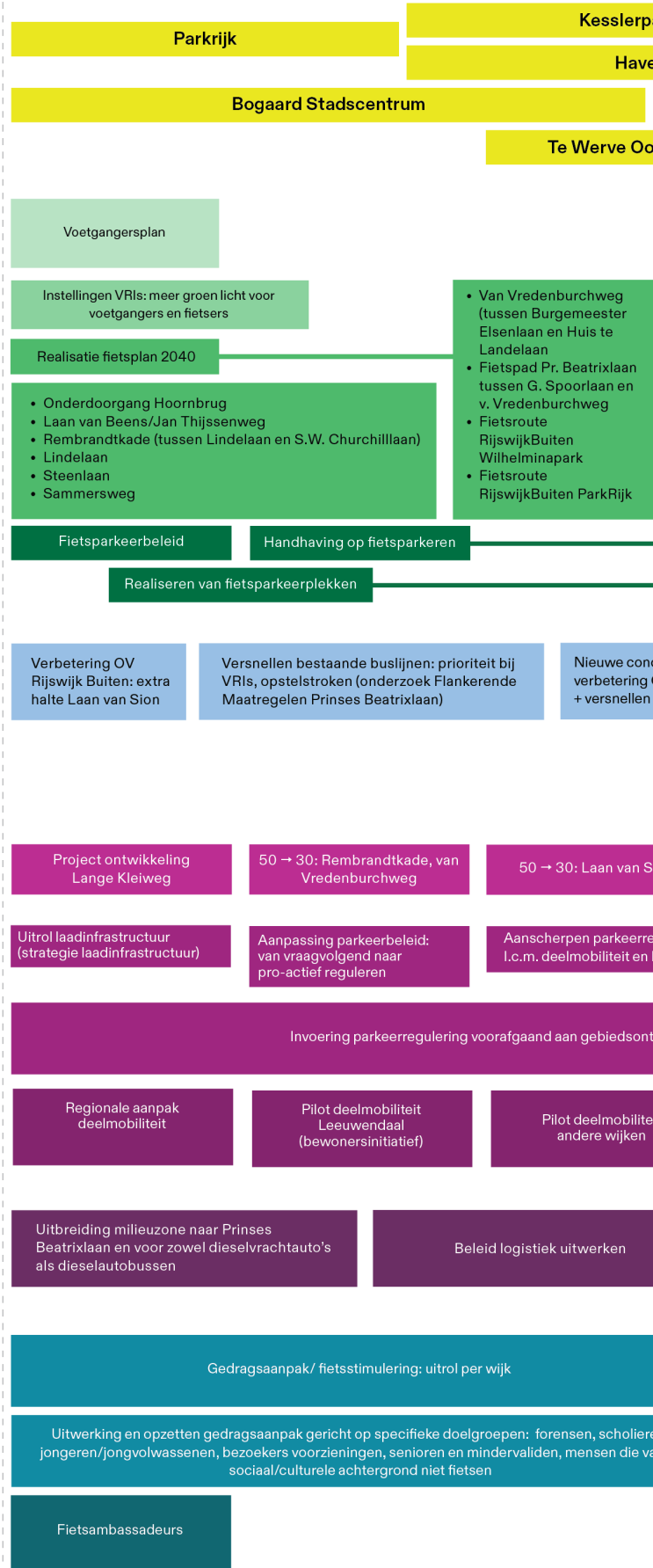
Auto, parkeren & deelmobiliteit

- Autonetwerk
- Parkeren
- Deelmobiliteit en hubs

Logistiek

Gedrag

- Gedragsaanpak
- Campagnes



Middellange termijn (2029 t/m 2032)

Lange termijn (2033 t/m 2040)

mark: oplevering woningen 2025 - 2030

enkwardier: oplevering vanaf 2025

st: vanaf 2026

Pasgeld-West en Oost

Stadscentrum Bogaard (ontwikkelstrook)

- Fietspaden Huis te Landelaan (tussen Gemeentegrens en S.W. Churchilllaan)
- Fietsstraat Van Vredenburgweg (tussen Huis te Landelaan en spoorbrug)
- Fietspaden Schaapweg (tussen gemeentegrens en S.W. Churchilllaan)
- Fietspad Nassaukade
- Delftweg (tussen Broekmolenweg en gemeentegrens)

- Tweerichtingenfietspad Generaal Spoorlaan (tussen Pr. Beatrixlaan en Schaapweg)
- Fietsstraat Jaagpad (tussen Steenplaetstraat en Tinbergenstraat)
- Fietspaden Burg. Elsenlaan (tussen Veraartlaan en gemeentegrens)
- Kessler Park

- Fietspad Pieter Postmapad
- Fietsstraat Dr. H. Colijnlaan
- Herinrichting Geestbrugweg (fietspaden)
- Van Vredenburgweg Oud Rijswijk
- Steenvoordelaan

- Fietspad Lange Kleiweg Zuid
- Fietspaden Volmerlaan
- Eikelenburglaan
- Fietsroute RijswijkBuiten Pasgeld
- Ruysdaelplein

Fietsroute RijswijkBuiten fietstunnel

Fietsbrug over de Vliet

essie:
OV Rijswijk Buiten
bestaande lijnen

Onderzoek HOV over
Prinses Beatrixlaan

HOV Binckhorst – Rijswijk –
Delft via Geestbrugweg

Zuidwestlandcorridor:
verbetering OV richting
Westland en Zoetermeer

Upgrade station Rijswijk

Station Rijswijk Buiten

ion

Onderzoek + realisatie Pr. Beatrixlaan

50 → 30: Sir Winston Churchilllaan

50 → 30: Huis te Landelaan

50 → 30: Van Mooklaan, Pr.
Margriet /Pr. Marijkesingel,
Schaapweg

50 → 30: Sammersweg

50 → 30: Wegen in
Plaspoelpolder

50 → 30: Haagweg

gulering: aanpak per gebied,
hubs (parkeren op afstand)

50 → 30: Mgr. Bekkerslaan

Project: Geestbrugweg
(Ontwikkeling CID Binckhorst)

ontwikkelingen. Bij gebiedsontwikkelingen zelf + omliggende bestaande wijken

it

Zero-emissie zone

Stadsdistributiehubs
i.s.m. omliggende
gemeenten

en,
anuit

Mobiliteitsstrategie Rijswijk

Gemeente Rijswijk

Maart 2024

Projectteam Mobiliteitsstrategie

Opmaak en figuren:

Studio Bereikbaar