



Datum besluit B&W 19 maart 2024
Forumverg. d.d. 9 april 2024
Agendapunt nr. (nummer)
Portefeuillehouder(s) A.F.M. van de Laar - Stadsontwikkeling, Mobiliteit, Grondzaken en Participatiebeleid
Redacteur F. Bus
Doorkiesnummer (070) 326 15 86
Domein / Team Ruimte/Mobiliteit en Parkeren
Corsanummer 24.019147

Aan de Raad,

1. Onderwerp
Mobiliteitsstrategie Rijswijk 2040
2. Voorstel
De bijgevoegde Mobiliteitsstrategie Rijswijk 2040 vast te stellen.
3. Inleiding
“Het vinden van een nieuw evenwicht tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in een stad die groeit”. Dit is het toekomstbeeld dat centraal staat in het Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040 en in 2021 is vastgesteld door de raad. De voorliggende mobiliteitsstrategie geeft concreet invulling aan dit toekomstbeeld en de gezonde groei van de stad.

Mobiliteit maakt het voor inwoners mogelijk om het leven te leiden zoals ze dat zelf willen. Hoe de mobiliteit wordt ingericht heeft grote gevolgen voor de welvaart van de Rijswijkers. Naast goede (1) bereikbaarheid van bestemmingen zijn daarbij ook (2) veilig verkeer en (3) een fijne leefomgeving belangrijk. Ook heeft mobiliteit effect op de (4) gezondheid: actieve mobiliteit voorkomt uitstoot van schadelijke stoffen en draagt bij aan de gezondheid van Rijswijkers in de vorm van lichaamsbeweging.

Bij de uitwerking van het mobiliteitsprogramma was de belangrijkste vraag hoe mobiliteit - met de verwachte groei van de stad - maximaal kan bijdragen aan deze vier aspecten en dus aan de brede welvaart van alle Rijswijkers.

De uitgangspunten vanuit het mobiliteitsprogramma, de brede welvaart en uiteraard de bestaande beleidsambities uit aanpalende velden zijn samengevat in 7 integrale strategische keuzen. Deze zijn samen leidend bij het concreet maken van het toekomstbeeld voor de mobiliteit in 2040. Daarbij is enerzijds gekozen voor een wijkgerichte aanpak. En anderzijds voor het versterken van de netwerken die de wijken met elkaar en Rijswijk met de regio verbinden. De modelberekeningen laten zien dat de maatregelen uit de mobiliteitsstrategie de groei van de stad op kunnen vangen met een positief effect op de brede welvaart voor alle inwoners van Rijswijk.

4. Beoogd effect
De mobiliteitsstrategie geeft een concrete invulling aan het begrip: “Het vinden van een nieuw evenwicht tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in een stad die groeit”, uit het Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040.



5. Argumenten

Mobiliteit raakt vele aspecten in de gemeente en heeft raakvlakken met een groot aantal andere beleidsvelden. Daarom vraagt mobiliteit een integrale aanpak. Hierbij gelden de volgende uitgangspunten:

- we stellen de mens centraal;
- we maken de stad samen met de inwoners en de ondernemers;
- we kiezen een gebiedsgerichte aanpak;
- we gebruiken gebiedsontwikkeling als vliegwiel;
- we verdelen de mobiliteitsbehoefte over de verschillende vervoerssoorten;
- we maken gebruik van innovaties en experimenten;
- we doen het samen met de regio.

Daarnaast wordt de aanpak gebaseerd op beleidsambities uit aanpalende terreinen en op de principes van brede welvaart.

De noodzaak tot het nemen van mobiliteitsmaatregelen is uitgebeeld in de onderstaande figuur.



Dit resulteert in 7 strategische keuzes. Deze keuzes zijn de basis voor de verdere uitwerking van de mobiliteit in Rijswijk en dienen voor het College van B&W als kader voor te nemen toekomstige beslissingen.

De 7 strategisch keuzes

Deze strategische keuzes zijn deels breder dan alleen mobiliteit, daarom vraagt mobiliteit ook een integrale aanpak die samen met ander beleidsvelden wordt aangepakt.

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.
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.
3. Doorstroming – We zorgen dat ieder vervoermiddel goed kan doorstromen. Daarvoor werken we prioritering en voorrang uit volgens de netwerkopbouw en het STOMP-principe. Dat betekent dat auto's op hoofdwegen meer prioriteit krijgen. Fietsers krijgen meer prioriteit op de andere wegen.
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.

5. Veiligheid – We nemen maatregelen om het aantal ongelukken zoveel mogelijk te beperken. De meest kwetsbare verkeersdeelnemers beschermen we het meest.
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.
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.

Deze keuzes zijn de basis geweest voor de uitwerking van een hoofdverkeersnetwerk en een gebiedsbenadering. Hieronder is deze uitwerking kort weergegeven. In de Mobiliteitsstrategie is dit voor de netwerken en gebieden en voor de verschillende vervoerswijzen verder uitgewerkt.

Aanpak

De 7 strategische keuzes zijn uitgewerkt in een gebiedsbenadering en een netwerkbenadering.

Gebiedsbenadering

Voor de gebiedsbenadering is een onderverdeling gemaakt in gebiedstypen. Voor ieder gebiedstype wordt een aanpak ontwikkeld om de mobiliteit in deze wijken te verbeteren en de impact van mobiliteit te verminderen.

Per wijk zijn de karakteristieken van de wijk en de bewoners/bedrijven uitgewerkt. Op basis hiervan en de strategische keuzes is per wijk een voorlopige set maatregelen gemaakt die in de wijken kan worden

uitgevoerd. De wijkaanpak wordt met bewoners, werknemers en bedrijven verder uitgewerkt en opgepakt. Hiervoor wordt een participatie- en communicatietraject opgesteld.

Wijktypen

Vooroorlogse wijken
Na-oorlogse wijken
Gebiedsontwikkelingen
Winkelgebieden
Werklocaties

Netwerkbenadering

De netwerkbenadering is toegespitst op de netwerken voor de verschillende vervoersmiddelen: het autonetwerk, het openbaar vervoernetwerk, het fietsnetwerk en het voetgangersnetwerk.

- Het hoofdnetwerk voor de auto bestaat uit 50 km/u wegen. Andere wegen worden 30 km/u. Dit zorgt voor een goede doorstroming voor de auto én verbetert de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid voor andere verkeersdeelnemers.
- Om te zorgen dat de beschikbare parkeermogelijkheden rond woon- en werklocaties beschikbaar zijn voor de mensen waarvoor ze bedoeld zijn, zal parkeerregulering verder uitgebreid worden.
- Voor openbaar vervoer wordt ingezet op nieuwe verbeterde hoogwaardige openbaar vervoerverbindingen. Rijswijk zet zich hier, samen met andere gemeenten en MRDH, voor in.
- Het Fietsplan 2040 is reeds vastgesteld en zal worden gerealiseerd.
- Voor voetgangers wordt een aanpak uitgewerkt om te komen tot comfortabele, aantrekkelijke en veilige routes naar voorzieningen als winkelcentra en scholen.



6. Kantttekeningen

De mobiliteitsstrategie geeft een streefbeeld van de mobiliteit in 2040 en hoe daar te komen. De ontwikkelingen binnen en rond Rijswijk op gebied van woningbouw en mobiliteit zijn veranderlijk, onder andere onder invloed van economische factoren. De strategie kan daarom in de loop van de jaren mee moeten veranderen. Als dit zich voordoet zal het college voorstellen aan de raad doen voor aanpassing.

In de mobiliteitsstrategie wordt een stevige ambitie neergezet die richting geeft aan de toekomstige mobiliteit van Rijswijk. Er is een afgebakend budget voor het realiseren van deze ambities, binnen dit budget moeten keuzes worden gemaakt. Eventuele financiële tegenvallers op de algemene gemeentebegroting kunnen leiden tot het afschalen of uitstellen van benodigde projecten en daarmee van het vertragen of niet behalen deze ambities.

Hiermee behoudt de auto een belangrijke plek in het mobiliteitssysteem van Rijswijk. Rijswijk blijft optimaal bereikbaar voor de auto. Hiermee is ook invulling gegeven aan de motie "Meer aandacht voor de (P)auto" van november 2023.

7. Financiën

De financiering van de uitwerking van de mobiliteitsstrategie wordt gedaan op basis van in de komende jaren te organiseren projecten. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in investeringsprojecten en exploitatieprojecten. Het voordeel van financiering op basis van projecten is dat er voor de komende jaren flexibel kan worden ingespeeld op veranderingen.

Investeringsprojecten

Infrastructuurprojecten zijn projecten waarbij de infrastructuur wordt aangepast, zoals het verbeteren van de verkeersveiligheid, de ombouw van wegen van 50 naar 30 km/u of het verbeteren van fietsroutes (zie ook het Fietsplan 2040). Deze worden geprioriteerd en er wordt een vierjarige integrale planning gemaakt, waarbij de projecten vanuit mobiliteit worden gecombineerd met projecten uit andere beleidsthema's.

Voor de dekking van (de delen van) de projecten die voortkomen uit deze mobiliteitsstrategie kan de reserve parkeren en mobiliteit worden ingezet. De inzet van de reserve vereist besluitvorming door de raad. Vanzelfsprekend wordt steeds bezien of projecten in aanmerking komen voor subsidies van derden, bijvoorbeeld van het rijk en de MRDH.

Niet-investeringsprojecten (exploitatie)

Niet-investeringsprojecten zijn projecten die met name te maken hebben met het stimuleren van gedragsverandering waaronder het stimuleren van lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Veel elementen van de wijkaanpak en onderzoeksprojecten vallen hieronder. Deze projecten worden jaarlijks opgevoerd op de begroting en gefinancierd uit de mobiliteitsreserve. Ook hier geldt dat voor het inzetten van de reserve eerst besluitvorming door de raad nodig is.

8. Vervolg

- Op basis van de maatregelen zoals opgenomen zijn in de Mobiliteitsstrategie 2040 zullen infrastructuurprojecten worden uitgewerkt. Vervolgens worden deze (zoveel mogelijk) omgezet tot integrale projecten en dan opgenomen in de integrale Rijswijkse meerjarenprojecten planning. De niet-investeringsprojecten worden uitgewerkt en uitgevoerd.
- De wijkaanpak voor mobiliteit wordt verder uitgewerkt en deze zal de komende jaren



wijk voor wijk worden uitgerold.

9. Communicatie

Bij de uitvoering van de mobiliteitsstrategie wordt per uit te voeren project bekeken welke communicatie en participatie nodig is. Hiervoor zal een participatie- en communicatieplan worden opgesteld.

10. Bijlagen

Samenvatting Mobiliteitsstrategie Rijswijk 2040
Hoofdrapport Mobiliteitsstrategie Rijswijk 2040
Bijlagen Mobiliteitsstrategie Rijswijk 2040

Burgemeester en wethouders,
de secretaris,

de burgemeester,

P.M. Schuit

H. Sahin



De gemeenteraad van Rijswijk,
Bijeen in openbare vergadering op 23 april 2024
Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 19 maart 2024

BESLUIT :

De bijgevoegde Mobiliteitsstrategie Rijswijk 2040 vast te stellen.

Aldus besloten door de Raad van de gemeente Rijswijk, in zijn openbare vergadering van 23 april 2024

De gemeenteraad,
de griffier,

de voorzitter,

J.A. Massaar, bpa

H. Sahin